

Quelle mobilité à Liège ?

« Retrouvailles » Sept. 2008

L'agglomération liégeoise est à la croisée des chemins : des choix importants sont en train d'être posés, qui détermineront profondément notre avenir. Et la mobilité est sans doute l'un des domaines où ces choix sont à la fois les plus sensibles et les plus déterminants. Si les défis sont immenses, il est cependant à craindre que la manière dont ils sont traités ne soit pas toujours à la hauteur.

Un manque de transversalité. Les enjeux de mobilité ne peuvent être pensés séparément : chaque acte qu'on pose a des conséquences en ricochet. Et les enjeux de mobilité sont eux-mêmes profondément déterminés par d'autres actions politiques en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, d'implantation de l'habitat,... Il faut donc parvenir à mener une réflexion et à déterminer une stratégie globales. Le « plan urbain de mobilité » (PUM), actuellement en cours de réalisation, va dans ce sens. Nous plaçons pour qu'on donne à ses auteurs la liberté de travailler en toute indépendance et qu'on attende leurs conclusions avant de prendre des décisions qui engageront pour plusieurs décennies.

Un irréalisme budgétaire. Les projets sont innombrables – tram, autoroute, RER liégeois, réseau cyclable,... Les moyens disponibles pour mettre en oeuvre ces projets sont – évidemment – beaucoup plus rares. Dès lors, des choix s'imposent ; des priorités doivent être dégagées. Pourtant, il ne semble pas qu'on se donne aujourd'hui, à Liège et en Wallonie, les moyens de poser ces choix dans de bonnes conditions : entre la méthode Coué (« tout est possible » assure-t-on volontiers), l'endettement caché de la Région wallonne (via la Sofico, par exemple) et la politique du fait accompli, force est de constater qu'il reste... une belle marge de progression.

L'absence de toute culture du débat public. Dans la région liégeoise, peu de décideurs semblent considérer que, pour les décisions sur l'urbanisme ou la mobilité, la discussion démocratique a de la valeur. C'est du moins ce qu'on peut penser en voyant de quelle manière les décisions se prennent la plupart du temps : absence de transparence (il n'est pas rare que des projets soient présentés au public lorsque tout est déjà décidé), concertation croupion, disqualification des groupes citoyens (« NIMBY » dites-vous...) et simplement absence de débat public (un exemple tout simple : aucun débat télévisé n'a jamais eu lieu sur l'autoroute CHB).

Un éparpillement des lieux de décision. Enfin, on constate que les multiples petits barons – puissants localement mais pas à l'échelle régionale – veulent tous avoir leur mot à dire, ce qui complique, rend opaques et retarde les décisions et fait parfois passer à l'arrière-plan toute considération sur l'intérêt général. Une des réponses à cette situation se trouve dans la création d'une communauté urbaine liégeoise, une institution démocratique réunissant des élus de toute l'agglomération, qui débattrait publiquement et serait notamment compétente pour les questions de mobilité.

Face à ces lacunes, parfois graves, il est indispensables que s'intensifie le pluralisme des acteurs, que se multiplient et se confrontent les voix non partisans, que se développent, surtout, des lieux de réflexion rigoureuse, critique et constructive. C'est, avec les trois associations regroupées pour l'occasion de « Retrouvailles », ce à quoi nous essayons, modestement, de contribuer, dans le souci du bien commun et dans la recherche d'un projet d'avenir pour la région que nous habitons. Sans penser détenir la vérité ni aucune légitimité particulière mais en exigeant que s'améliore la manière dont se prennent aujourd'hui les décisions.

François Schreuer



Focus

1

La « liaison » CHB

Le gouvernement wallon veut bétonner le pays de Herve entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays. Une mauvaise solution à un problème mal posé.

- > Une machine à créer des bouchons : Beaufays, Chaudfontaine, Chênée, Fléron, Tilff,... vont étouffer.
- > Le saccage du plus grand poumon vert liégeois, un viaduc de 70m de haut par-dessus la vallée de la Vesdre, la destruction d'une zone naturelle précieuse, la péri-urbanisation garantie dans le pays de Herve...
- > Un gouffre à millions (un demi-milliard d'euros au bas mot) qui n'apporte aucune solution alors que les besoins sont par ailleurs immenses...

2

La Dérivation

Le trafic de vallée (difficile à détourner) et le trafic pénétrant au centre génèrent d'énormes nuisances pour ses milliers de riverains... Et les choses vont empirer avec Bavière et la Médiacité : 5000 véhicules par jour en plus.

La solution viendra du transfert modal (tram) et de l'aménagement des lieux, pas d'une fuite en avant automobile : CHB n'apporte aucune réponse aux problèmes de la dérivation. Les solutions sont pourtant connues : ralentir le trafic, fermer les trémies, transformer l'autoroute en boulevard urbain entre Jupille et Droixhe, créer des pistes cyclables, développer les transports en commun....

3

Le « Ring NORD » - 140 000 véhicules par jour

Il n'existe pas d'hypothèse réaliste de dédoublement par le Sud : les vraies solutions passent par les alternatives à la route.

- > Valorisation du rail (réouvertures de lignes et de gares) et de la voie d'eau,
- > Réduction du nombre de kilomètres incorporés dans les marchandises (production plus locale, plus rationnelle, moins de flux tendu),
- > Aménagement du territoire plus concentré et moins énergivore,
- > Favoriser la complémentarité entre les modes de transports, (et même dans la logique du « tout-à-la-route », il existe des solutions beaucoup plus efficaces que « CHB », comme par exemple par la mise à quatre voies du « ring Nord » entre Cheratte et Loncin)

4

Le tunnel de Cointe

Le prétendu « ring central » n'est pas un ring mais une pénétrante !

72 000 véh. par jour (dont seulement 1 800 venant de l'E25), dont 70 % entrent ou sortent du centre-ville !

- > L'hypothèse CHB n'apporte qu'une amélioration négligeable de la situation (3 ou 4 % de réduction) (cette amélioration est inférieure à l'augmentation annuelle du trafic)
- > Les bouchons aux heures de pointe sont principalement générés par les véhicules qui entrent et sortent de la ville et non par le trafic de transit : **la seule solution est de développer les alternatives à la voiture.**

5

Tilff

- > Un pont à reconstruire à l'identique, garant de l'unité du village
- > Un trafic de transit excessif, dans la vallée et entre Boncelles et Beaufays, encore amplifié dans l'hypothèse CHB.
- > Une mobilité mal organisée.

Une meilleure mobilité avec des transports en commun adaptés aux besoins ! (+ trains, + bus)

7

Seraing

La seconde commune la plus peuplée de la province est aussi l'une des moins bien desservie par les transports en commun.

Profiter de la reconversion industrielle pour dessiner un nouvel avenir urbanistique

- > Ouvrir la ligne 125A (rive droite) au trafic voyageur et créer une grande gare SNCB à hauteur de l'Esplanade de l'Avenir, avec connexions directes (IC) vers Bruxelles et Namur.
- > Faire passer le tram en rive droite, entre Ougrée et le centre-ville, sur le nouveau boulevard urbain dessiné par le « Master Plan »

6

Le « trilogoport »

Comme pour Bierset ou pour d'autres projets, veiller à ce que les coûts environnementaux du secteur de la « logistique » n'excèdent par ses bénéfices économiques.

- > Pour ne pas saturer le réseau routier avec de nouveaux camions, il faut relier d'urgence ce nouveau terminal au réseau ferroviaire, qui reste incertain.

Les décideurs liégeois et wallons sont convaincus que la « logistique » est un secteur d'avenir et placent de nombreuses billes dans ce panier. Puisse l'évolution du coût du pétrole ne pas leur donner tort trop tôt...

8

L'étalement urbain

L'urbanisation anarchique du territoire rend des centaines de milliers de personnes totalement dépendantes de la voiture individuelle, elle détruit les paysages, elle coûte extrêmement cher à la collectivité, elle détruit la qualité de vie en ville par la pression automobile et l'exode fiscal... Favoriser le retour en ville pour économiser l'espace, développer la convivialité et stimuler les fonctions collectives

- > Cesser définitivement l'implantation de lotissements de villas « quatre façades » dans les campagnes et la construction de centres commerciaux hors des centres,
- > Développer la qualité de vie en ville, y créer des espaces verts, favoriser les piétons et les cyclistes, faire preuve d'imagination architecturale,
- > Favoriser l'implantation des entreprises dans les friches situées dans les zones denses plutôt que dans des « zonings » situés aux sorties d'autoroutes.

Enjeux

Le Tram (Enfin !)

En faire un projet global pour la ville : améliorer la mobilité, mais aussi la qualité de vie !

- > Réaliser tout de suite quatre lignes – vers Fléron, Herstal, Ans et Seraing – ainsi qu'une boucle centrale.
- > En profiter pour réaménager l'espace urbain au profit des habitants.
- > Créer des parkings-relais en périphérie et réduire la place de la voiture au centre-ville.

Entre un réseau de tram complet (700 millions) et CHB (environ autant), il faudra choisir !



Le réseau SNCB

La région liégeoise a un atout très précieux en matière de mobilité : un réseau de chemin de fer très développé et sous-utilisé

Poser les prémisses d'un Réseau express liégeois (« REL ») sur le modèle de Bruxelles

- > (r)Ouvrir des gares pour mieux valoriser le réseau existant : Amercoeur, Chaudfontaine, Cheratte, Coronmeuse, Glain, Tilleur, Vennes, Vivegnis,...
- > Augmenter les fréquences : au moins un train toutes les demi-heures à la pointe vers Huy, Aywaille, Verviers, Maastricht, Tongres et Waremme.
- > Favoriser l'intermodalité : améliorer les correspondances entre les réseaux, unifier la tarification, créer des parkings-relais, installer des parkings vélos sécurisés dans toutes les gares...

Pourquoi un MORATOIRE sur l'autoroute CHB ?

Arrêter la machine pour ne pas faire une erreur qu'on regrettera longtemps !

- > Il n'existe à ce jour aucune d'étude globale sur la mobilité et l'urbanisation dans l'agglomération liégeoise. Un « plan urbain de mobilité » (PUM) est en cours d'élaboration : attendons ses conclusions avant de prendre une quelconque décision !
- > Aucune étude d'impact n'a été réalisée, raison pour laquelle CHB est actuellement contestée par la Commission européenne.

Et le vélo ?

La petite reine, malgré un potentiel énorme, malgré ses multiples avantages (zéro pollution, faible encombrement, bonne pour la santé), demeure le parent pauvre de la mobilité en Wallonie. Pourquoi ?

Il faut considérer le vélo non pas seulement comme un loisir mais aussi comme un moyen de déplacement à part entière.

- > Faciliter la vie des cyclistes quotidiens : prévoir des parkings vélos sécurisés un peu partout, des douches dans les entreprises et les écoles, des espaces de rangement dans tous les bâtiments neufs,...
- > Le RAVeL, c'est sympa, mais ce n'est pas la panacée : il est plus utile de réduire la vitesse des voitures, de sécuriser les carrefours, de sensibiliser les automobilistes au respect des cyclistes, (distances de sécurité, portières,...)

urbAgora

web : urbagora.be

contact : secretariat@urbAgora.be ou 04.265 60 86

Créée en mars dernier, urbAgora a pour but de promouvoir le débat public sur les enjeux relatifs à l'urbanisme, à la mobilité et à l'aménagement du territoire dans l'agglomération liégeoise. Elle promeut la qualité de vie en ville, un urbanisme convivial, dense, écologique, socialement mixte et intégrateur, une mobilité moins dépendante de la voiture individuelle.

Collectif " Quel pont pour Tilff ? "

web : algo.be/pont-tilff/

contact : collectifqppt@algo.be

Depuis février 2003, le Collectif Quel Pont Pour Tilff ? rassemble des citoyens de tous bords désireux de mener une réflexion sur le remplacement du pont de Tilff et la mobilité. Elle défend le caractère villageois de l'entité et la liaison entre ses deux rives.

StopCHB - Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB

web : stopCHB.be

contact : stopCHB@agora.eu.org

Le collectif pour un moratoire réunit en son sein une dizaine d'associations opposées à l'antédiluvien (il date des années 1960) projet d'autoroute entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays. S'il cherche à protéger le pays de Herve et la vallée de Vesdre de la pression automobile, le collectif vise surtout à améliorer les conditions du débat sur la mobilité et à faire émerger un débat de société autour des enjeux qui lui sont liés : l'inflation permanente du transport routier est-elle vraiment supportable ? Est-elle la meilleure façon de développer une société ?

Mise en page : Quentin Spineux
Coordination : Rémi Canfin

A ne pas Rater

Le dernier week-end de septembre, le collectif StopCHB, en collaboration avec Greenpeace Belgique, organisera une journée de mobilisation contre l'autoroute, sur les hauteurs de La Brouck (commune de Trooz). Rendez-vous le dimanche 28 septembre à partir de midi (rendez-vous aux Guillemins à 11h pour le départ en vélo, parking prévu à La Brouck, infos détaillées sur stopCHB.be).