

Liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux – Beaufays (E40/E25) : la liaison de trop ?

(Résumé de l'argumentaire publié à l'occasion de la conférence de presse tenue à Trooz du 4 décembre 2001 (1).)

« S'il suffisait de disposer d'infrastructures de communication pour être prospère, la région liégeoise serait l'une des plus riches du monde ! »

Programmée depuis 1969, la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux – Beaufays (CHB) revient à l'avant plan de l'actualité. La réalisation de ce « chaînon manquant » nous est aujourd'hui présentée comme inéluctable, imposée par le réalisme économique ! On en oublierait presque qu'il s'agit d'une décision politique... Or, si le problème de croissance de trafic que connaît la région liégeoise est bien réel, la construction de nouvelles infrastructures routières pour l'absorber est loin d'être la seule solution ! Ce n'est surtout pas la meilleure...

Ainsi, Inter-Environnement Wallonie et plusieurs associations locales contestent cette décision. Il est aberrant en effet de dépenser entre 7 et 9 milliards pour une infrastructure dont l'utilité est douteuse et qui s'inscrit en contradiction totale avec les principes élémentaires de mobilité durable.

I. 69, ANNEE...FATIDIQUE !

L'idée de réaliser une liaison autoroutière entre les autoroutes E40 (Bruxelles-Aachen) et E25 (Liège-Luxembourg) de Cerexhe-Heuseux à Beaufays remonte à 1969. Une zone de réservation fut inscrite à cet effet dans le plan de secteur de la région liégeoise adopté en 1987 et ce, malgré l'avis défavorable de la *Commission Régionale d'Aménagement du Territoire* (CRAT).

Ce projet de liaison provoqua un mouvement d'opposition au sein de la population qui se structura en créant le *Groupement contre la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays* au début des années 80.

La liaison CHB avait été imaginée pour atteindre deux principaux objectifs : relier les autoroutes au sud et au nord de Liège, créant ainsi une liaison autoroutière continue entre Amsterdam et Rome et, par là même, diminuer le trafic de transit sur les quais de la Dérivation à Liège. Ce double objectif a néanmoins été poursuivi par la réalisation d'une autre infrastructure... Inaugurée en juin 2000, la liaison autoroutière reliant l'échangeur de Loncin (E40 - E42) à l'autoroute des Ardennes (E25) via le tunnel sous la colline de Cointe et le nouveau Pont du pays de Liège rencontre en effet la volonté européenne de compléter le réseau autoroutier entre Amsterdam et Rome et réduit de quelque 30% la circulation sur les quais de la Dérivation. Allait-on pour autant pouvoir tourner la page ?

II. 32 ANS PLUS TARD...

Liaison nord-sud et délestage des quais de la Dérivation : les deux principaux arguments en faveur de CHB n'ont, depuis la réalisation du tunnel sous Cointe, plus de raison d'être. On aurait dès lors logiquement pu penser que le projet allait tomber aux oubliettes pour cause d'inutilité publique ! C'est n'est pourtant pas le cas... bien au contraire !

1 Le plan Transitec : une bible ?

Le bureau d'étude suisse Transitec a intégré CHB dans son *Plan de déplacement – stationnement de la ville de Liège* réalisé fin des années 90. Il propose en effet la création d'un ring complet autour de Liège : CHB à moyen terme puis après 2010, le tronçon sud-ouest prolongeant CHB à partir de l'E25 vers la Meuse et l'E42 en passant par la N63 et l'A604...tout cela, dans un axe Tilff – Seraing, au travers du massif du Sart-Tilman, poumon vert du sud de Liège. Ce ring devrait jouer le rôle d'un bouclier protégeant la cité ardente de la circulation de transit.

Ainsi, Transitec préconise de dédoubler la jonction sous Cointe menacée de saturation à court terme. Il confère dès lors à cette liaison pourtant financée par des fonds européens comme « chaînon manquant » du TEN (Trans European Network), le statut d'autoroute urbaine, transférant ainsi à CHB, sans autre forme de procès, le statut de « chaînon manquant » pour le trafic nord-sud.

III. DE QUELQUES CONTRADICTIONS OU AUTRES EFFETS PERVERS...

Examinons maintenant d'un peu plus près les principales justifications de ce projet d'infrastructure, à savoir : améliorer la qualité de la vie à Liège et faciliter le trafic de transit nord-sud.

1. L'effet d'aspiration : petit rappel...

Le principe est désormais admis par tous : l'offre d'infrastructures appelle le trafic, c'est ce qu'on appelle l'effet d'appel ou d'aspiration. Ainsi, même si elle devait donner l'impression d'un soulagement sur certains axes routiers (ce qui reste par ailleurs à démontrer), la liaison CHB ne serait qu'une réponse à très court terme aux problèmes de saturation du réseau. D'après des spécialistes, CHB, tout comme le tunnel sous Cointe d'ailleurs, sont voués à la « saturation » après quelques années de mise en service seulement... Que faire alors ? Rajouter des bandes de circulation ? Créer un contournement du contournement ?

2. Améliorer l'accessibilité ?

a. Quelle accessibilité et pour qui ?

L'un des objectifs poursuivis par CHB est l'amélioration de la qualité de vie à Liège en protégeant la ville par un bouclier (le ring). La liaison CHB doit donc préserver le centre et ses habitants de l'invasion automobile. Paradoxalement, elle permettrait également un accès automobile plus rapide à la ville de Liège et inciterait donc les gens à prendre leur voiture...

b. Favoriser la « désurbanisation » ?

La liaison CHB porte en elle la menace d'une dépopulation supplémentaire du centre-ville de Liège, comme le note d'ailleurs Transitec dans l'étude susmentionnée. L'étude Mobil relative à la mobilité des ménages belges évalue à 58 minutes par jour le temps que nos concitoyens consacrent à leurs déplacements. La nouvelle infrastructure autoroutière offre immanquablement une opportunité d'élargir le périmètre dans lequel la ville de Liège- ses commerces, ses pôles d'emploi, ses écoles,...- serait accessible dans ce laps de temps. Après Fléron et Soumagne, seront urbanisées, à grands coups de lotissements, les communes des plateaux de Herve et de l'entre Vesdre et Ourthe, qui ont jusqu'à ce jour plus ou moins préservé leur caractère rural. Il est clair que cette possibilité correspond à la demande d'une certaine population... Néanmoins, le rôle du politique n'est-il pas d'anticiper afin d'éviter que l'intérêt général ne soit compromis à moyen et long terme ? En effet, les coûts directs (infrastructures, équipements, dessertes de transport en commun,..) et indirects (sociaux, environnementaux, culturels,...) de la désurbanisation ont bien été mis en évidence par de nombreuses études. Or, c'est la collectivité qui endosse ces coûts. Par ailleurs, les coûts engendrés

par cette dispersion dans l'espace risquent aussi d'être ressentis sur le plan individuel. Si le prix de l'énergie venait à augmenter, les suburbains ne risquent-ils pas en effet de déchanter ?

Il nous faut, ici encore, souligner la contradiction entre le discours politique et les réalisations prévues. Ce projet s'oppose aux objectifs fixés par le politique au niveau global, que ce soit dans le SDEC pour l'Union européenne ou dans le SDER pour la Région wallonne qui prônent le recentrage sur les noyaux urbanisés. Il va aussi à l'encontre du but poursuivi au niveau local par la Ville de Liège qui affirme depuis plusieurs années mettre tout en œuvre pour retrouver les 200 000 habitants qui la confirmeraient dans son statut de métropole wallonne !

c. Diminuer le trafic sur la N3 : un leurre ?

Les techniciens du MET annoncent une forte diminution du trafic sur la N3 si CHB voyait le jour. En soutien de leurs prévisions, ils citent notamment l'exemple des quais de la Dérivation où une diminution de quelque 25 à 30% de la circulation a été observée immédiatement après l'ouverture du tunnel sous Cointe. Aujourd'hui, la fréquentation automobile des quais est très logiquement répartie à la hausse puisque le parc automobile ne cesse d'augmenter et que les transports en commun s'avèrent jusqu'à ce jour incapables de dissuader les automobilistes d'utiliser leur véhicule. Cela s'explique par l'effet d'aspiration décrit plus haut !

Indépendamment de cet inévitable accroissement du trafic, la N3 risque de ne pas se trouver soulagée par CHB. En effet, nombreux seront les habitants du pays de Herve qui continueront à emprunter quotidiennement la N3. Seuls ceux qui se rendent aujourd'hui au sud de Liège se laisseront tenter par la liaison CHB et prendront la direction du tunnel sous Cointe. De plus, beaucoup d'habitants de Beyne et de Grivegnée remonteront la N3 en direction de la nouvelle liaison autoroutière s'ils désirent prendre la route de l'Allemagne ou des Ardennes. Ainsi, l'argument qui séduit tant les Fléronnais et les habitants du plateau, à savoir le désengorgement de la N3 dans sa traversée de Fléron, perd toute crédibilité.

d. Désengorger la N61 : un autre leurre ?

L'autre axe de pénétration directement concerné par ladite liaison est la route de la vallée de la Vesdre (N61) qui traverse Chaudfontaine-sources. Les autorités calidifontaines voient en CHB la possibilité de revaloriser le cœur de leur ville. Néanmoins, s'il est possible que CHB détourne une partie du trafic utilisant la route du Bay-Bonnet pour gagner l'E25, les camions de *Chaudfontaine-monopole* continueront à emprunter cet axe aussi longtemps que l'entreprise n'aura pas recours au rail pour transporter sa production d'usage autre que local. Quant aux camions des usines *Magotteaux* (sises à Vaux-sous-Chèvremont), qu'est-ce qui les empêchera d'utiliser la N61 et de traverser Chaudfontaine-sources pour rejoindre l'autoroute à La Rochette lorsqu'ils prendront la direction de l'Allemagne ?

L'éventuel délestage routier du centre thermal de Chaudfontaine n'est pas une question de nouvelle liaison autoroutière. Il est surtout fonction de la pose d'une signalisation adéquate et de la réalisation d'aménagements de voirie bien réfléchis sur la N61 dans sa traversée de Chaudfontaine-sources. Par ailleurs, il est étonnant de constater que ceux-là mêmes qui relancent le thermalisme à Chaudfontaine n'ont apparemment rien de plus pressé que de « se tirer une balle dans le pied » en acceptant que soit amputé le dernier poumon vert oriental de Liège.

3. Le « désenclavement » des communes touchées par CHB !

Pour rappel, le terme de « désenclavement » est utilisé quand il s'agit de fournir des infrastructures de transport et de communication à des régions dont l'isolement est un facteur de sous-développement. Il est tout à fait pertinent pour certaines régions du sud de l'Europe par exemple (Portugal, Espagne, Grèce, ...), mais l'utiliser pour la région liégeoise, dont le réseau autoroutier de 250 km est unanimement reconnu comme « remarquable », relève de l'absurde.

En effet, l'entité de Soumagne est d'ores et déjà déchirée par l'autoroute E40 (Bruxelles-Aachen), la N3 et la ligne TGV. Le territoire de Chaudfontaine est quant à lui desservi par la N61, la E25, le TGV et une ligne de chemin de fer internationale (Bruxelles-Liège-Köln). Le site d'activités économiques situé sur la commune de Trooz jouxte ladite ligne de chemin de fer internationale et la N61. L'argument du « désenclavement » de Fléron est tout aussi surprenant... A peine 4,9 km séparent le pont de l'autoroute E40 à Soumagne du rond-point de la Clef à Fléron. Combien de régions de Wallonie et d'Europe faudra-t-il désenclaver si l'on estime qu'un secteur comme celui de Soumagne-Fléron-Chaudfontaine-Trooz **doit** l'être ? Dans cette logique, combien de milliers de kilomètres d'autoroute devront encore être construits, et à quel prix ?

4. Une chance ou un désastre pour les commerçants de la N3 ?

A l'argument selon lequel la liaison CHB serait un moyen de « valoriser les commerces de la N3 » puisqu'elle permettrait d'accroître la zone de chalandise desdits commerces, on peut rétorquer que ladite liaison soumettra surtout ces commerces à une concurrence accrue puisqu'elle permettra tout autant aux Fléronnais d'aller faire leurs emplettes ailleurs (hypersurfaces commerciales de Rocourt, futur magasin d'usine à Verviers, etc) qu'aux habitants du plateau de Herve de venir à Fléron. En clair, les commerces de la N3 seront soumis à une concurrence accrue dans une zone de chalandise agrandie. Est-ce vraiment cela que veulent les autorités fléronnaises et les commerçants « de la N3 » ?

IV. FAVORISER LE TRAFIC INTERNATIONAL: LE MYTHE DE LA « TRANSPORT VALLEY » LIEGEOISE

La gestion du transit, et principalement du trafic nord-sud, est généralement la seconde « justification » de la liaison. Nous nous permettons donc de tenir pour acquis que la liaison sous Cointe n'est plus, à terme, destinée à remplir le rôle pour lequel elle a été financée par l'Europe. Deux points remettent néanmoins en question la pertinence de la liaison : l'existence à deux pas de Liège d'un autre axe nord-sud et la contradiction de ce projet avec les objectifs que se fixe l'Europe en matière de mobilité, qui le rend hasardeux d'un strict point de vue économique.

1. Une liaison autoroutière nord-sud sous-utilisée à quinze kilomètres de Liège

La liaison CHB ferait double emploi avec la liaison autoroutière entre Liège et Luxembourg via Verviers et Saint-Vith (A27), Prüm, Bitburg et Trèves (A60). Les tronçons autoroutiers manquants sur le territoire allemand, entre Bitburg et Wittlich, seront ouverts à la circulation dans les prochains mois. Il ne restera plus qu'à parachever celui existant entre Prüm et la frontière belge (Steinebrück) quand l'utilité s'en fera ressentir, ce qui est très loin d'être le cas aujourd'hui.

Dès lors, il ne sera plus nécessaire pour le charroi qui transite entre les ports du nord-ouest de l'Europe (Anvers et Rotterdam) et la Suisse ou l'Italie du nord d'emprunter le tunnel sous Cointe, presque saturé à l'heure actuelle. Moyennant quelques kilomètres supplémentaires, les poids lourds pourront utiliser un axe autoroutier alternatif, largement sous-utilisé aujourd'hui. L'argument qui fait de CHB le nouveau « chaînon manquant » européen perd donc sa pertinence...

2. Risques économiques et contradiction totale avec les objectifs fixés au niveau européen

Le phantasme de la « *Transport Valley* »

CHB s'insère dans un projet ambitieux qui voudrait faire de la région liégeoise une « *Transport valley* », c'est-à-dire un centre européen et mondial de transbordement de marchandises concentrant en un même point les modes de transport aériens, ferrés, fluviaux et routiers. L'intime conviction des porteurs du projet est que l'afflux de marchandises en région liégeoise va y ramener prospérité économique et plein emploi. Rien n'est moins sûr ...

a. Infrastructures de transport = développement économique : la fin d'une pseudo loi d'airain

Il y a aujourd'hui un consensus des experts sur le fait qu'il n'y a pas de lien automatique entre d'une part, l'accroissement des infrastructures disponibles et, d'autre part, le développement économique et la création d'emploi. De plus, ces experts expliquent très bien que les bénéficiaires de l'amélioration économique peuvent être localisés dans des régions plus prospères que celle où l'on fait les investissements en transport. Cela signifie que les « locaux » que l'on prétend aider, en faisant par exemple miroiter des possibilités d'emplois, subissent parfois juste les nuisances sans bénéficier du développement économique. Qui va réellement profiter de l'augmentation du volume de transport que la liaison CHB va permettre?

b. La mobilité en Europe : l'heure des choix !

En juin 2001, le Conseil européen réuni à Göteborg s'est déclaré favorable à « une politique de transports écologiquement viables ». Dans la foulée, la Commission européenne a adopté en septembre dernier son livre blanc sur *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*. Ce document contient une soixantaine de mesures destinées à favoriser les moyens de transport les moins polluants (rail et voie d'eau) et les interconnexions entre les différents moyens de transport. Il y a donc fort à parier que les décideurs européens s'attacheront dans les prochaines années à rectifier les déséquilibres constatés en faveur de la route et de l'aérien et accorderont la priorité au rail, à la navigation fluviale et à l'intermodalité. Cet objectif a donc des conséquences immédiates sur le destin de la liaison CHB. Il n'est donc pas étonnant qu'en dépit des cris de victoire prématurément lancés par Michel Daerden annonçant le futur financement de la liaison CHB dans le cadre du *Réseau transeuropéen du transport* (TEN), celle-ci n'apparaisse pas dans la liste des projets éligibles...

Les « forces vives » liégeoises se mettraient donc en retard d'une guerre si elles ne tiraient pas rapidement les conclusions de la nouvelle donne qui se met en place au niveau européen. En effet, des objectifs tels que le développement de l'aéroport de Bierset et la réalisation de CHB tendent désormais à s'inscrire en faux contre les nouveaux objectifs de l'Union. Ainsi en est-il également de l'espoir d'un (re)décollage économique régional à partir d'un accroissement du trafic de transport des marchandises que l'Union européenne va précisément s'employer à réduire dans les prochaines années afin de faire face à ses engagements mondiaux et de s'engager ainsi concrètement, au-delà des mots, dans un développement véritablement durable.

V. EN GUISE DE CONCLUSION PROVISOIRE, QUELQUES PROPOSITIONS CONCRETES

Cette brève étude a démontré pour l'essentiel l'inutilité de la liaison CHB et même sa dangerosité, dans la mesure où sa réalisation s'inscrit en contradiction avec les nouvelles orientations de l'Union européenne en matière de transport et où les conséquences de sa mise en service semblent contrecarrer les objectifs liégeois poursuivis par ailleurs. Nous demandons dès lors au Gouvernement wallon ainsi qu'aux autorités de la ville de Liège et de l'agglomération liégeoise :

- L'abandon du projet de la liaison CHB et la suppression de la zone de réservation inscrite au plan de secteur, avec juste indemnisation des propriétaires des biens gelés durant plus de trente ans par ladite zone.
- La hiérarchisation des priorités dans les mesures proposées par le *Plan de déplacement et de stationnement* (PDS) liégeois. A savoir :
 - les mesures relatives au stationnement (et à son contrôle) et aux déplacements piétons et cyclistes, ainsi que l'amélioration générale de l'aménagement du centre-ville et du fond de vallée urbain mosan en espace convivial.
 - les mesures relatives au développement d'une véritable politique de transport en commun, tel que la bimodalité train-tram ou le *Réseau électrique liégeois* (REL) par

- exemple. L'énergie dépensée pour trouver les milliards pour financer CHB devrait être « switchée » vers ce poste.
- dès l'ouverture prochaine des tronçons allemands manquants de la E42 Verviers - Prüm, une vaste campagne d'information et de signalisation à destination essentiellement des transporteurs routiers, mais aussi des vacanciers en transit afin qu'ils empruntent cet axe autoroutier européen nord-sud plutôt que le tunnel sous Cointe.
 - une évaluation « en continu » (avec débats publics contradictoires et publications de rapports annuels) des effets des mesures mises en place par un organisme indépendant où seront représentées les communes de l'agglomération liégeoise et les commissions consultatives d'aménagement du territoire existantes (CCAT), ainsi que les acteurs de la société civile organisée (en ce compris, les associations de protection de l'environnement et du cadre de vie, sans oublier celles représentant les usagers et les riverains).

De manière plus générale, nous demandons:

- Le réexamen de l'utilisation des moyens budgétaires affectés au réseau (auto)routier en fonction des principes contenus dans le SDER, le Contrat d'Avenir pour la Wallonie et le Livre Blanc de la Commission européenne, en anticipant les futures Directives européennes en matière de tarification des infrastructures de transport.
- L'affectation des moyens financiers disponibles à l'amélioration des voiries existantes afin d'y favoriser le recours massif aux modes de déplacement doux et aux transports en commun.
- Une politique ambitieuse de redéploiement du rail en respectant les principes d'utilisation parcimonieuse du sol et les principes de structuration du territoire.
- Une politique ambitieuse aussi, en matière de transport de marchandise axée prioritairement sur une véritable multimodalité : c'est-à-dire sur un transfert modal vers les modes plus propres et moins énergivores, qui s'accompagne donc d'une diminution du recours à la route et à l'aérien.
- Le développement d'une politique d'aménagement du territoire centrée sur le principe de recentrage sur les noyaux urbains.
- L'ouverture de l'Observatoire wallon de la mobilité aux associations d'utilisateurs et plus généralement aux représentants de la société civile organisée, ainsi qu'aux associations de protection de l'environnement et du cadre de vie.
- La révision dans la transparence (au travers notamment d'un véritable débat démocratique et contradictoire impliquant la population) de la politique de redéploiement économique en région liégeoise dans la perspective d'un développement durable et créateur d'emplois de qualité. Et ce, en fonction des nouvelles orientations de l'Union européenne.

Sophie DAWANCE
Chargée de mission
Inter-Environnement
Wallonie

Alain GEERTS
Chargé de mission
Inter-Environnement
Wallonie

Léon SAUR
Administrateur du
Groupement
Cerexhe-Heuseux/Beaufays

(1) Documents publiés à cette occasion :

- S. DAWANCE, A. GEERTS, L. SAUR, « Cerexhe-Heuseux/Beaufays : la face cachée d'une liaison autoroutière de trop », conférence de presse du 4 décembre 2001 à Trooz, Interenvironnement-Wallonie et Groupement Cerexhe-Heuseux/Beaufays a.s.b.l., (historique, mobilité et trafic international pages).

- R. FAFCHAMPS, P. VAN DAMME, « Liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays : liaison ou ... coupure », conférence de presse du 4 décembre 2001 à Trooz, Interenvironnement-Wallonie et Groupement Cerexhe-Heuseux/Beaufays a.s.b.l., (dossier « nature » de 4 pages).