

## Dossier de presse - Liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays

Le Comité "Stop CHB" et Greenpeace mobilisent ce 28 septembre pour dénoncer le projet de liaison autoroutière CHB (A605), projet en contradiction totale avec une mobilité durable et les exigences de la lutte contre les changements climatiques. Cette mobilisation citoyenne s'enracine dans une volonté – affirmée de longue date - de voir les décideurs wallons faire preuve de lucidité et abandonner, enfin, cette voie destructrice.

*Argumentaire pour l'abandon du projet et l'affectation des budgets publics à des alternatives compatibles avec une mobilité durable*

### Mobilité : au-delà du crédo, les chiffres...

La liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays est censée constituer le dernier maillon du «ring» de Liège qui permettrait de soulager les autoroutes E40 (Bruxelles-Aachen) et A602 (« tunnel de Cointe ») et certaines routes régionales (N3 et N61). Or, les modélisations laissent entrevoir que la mise en service de la liaison A605 ne générerait pas les effets attendus en termes de trafic. L'impact sur le trafic local serait minime. On enregistrait par contre une augmentation de trafic de l'ordre de +5% à +20% (selon les tronçons) sur l'autoroute E40, axe européen majeur déjà quasi saturé. En termes d'allègement général du trafic dans la zone concernée, le bénéfice apporté par la liaison A605 serait, pour un jour ouvrable moyen, de 1.471 evp.km<sup>1</sup> pour un total de 10.568.538 evp.km. Soit une amélioration de... 0,014%<sup>2</sup>

Entre 1970 et 2005, la longueur du réseau routier belge a augmenté de plus de 60%. Pendant le même laps de temps, le nombre de kilomètres roulés a été multiplié par trois pour les voitures et par quatre pour les camions. Ces quelques chiffres témoignent de plusieurs décennies d'un «tout à la route» dont nos sociétés ont bien du mal à s'extirper, comme le projet CHB en atteste. Pourtant, les incidences sociales, environnementales mais aussi économiques en sont catastrophiques.

### Des incidences globales...

Actuellement, 98% de l'énergie consommée par les transports sont d'origine pétrolière. Or, comme annoncé par les experts indépendants de l'*Association for Study of Peak Oil*<sup>3</sup>, le pétrole entre progressivement dans sa phase de déplétion. Il en résulte une tendance haussière et une forte volatilité des prix des carburants qui privent progressivement certains de l'accès à la mobilité automobile. L'aspect «pétrole» frappe les imaginations - et les portefeuilles... mais il masque d'autres aspects, moins directement perceptibles mais plus cruciaux encore.

Ainsi, clairement imputables à l'être humain, les changements climatiques auront, à politique inchangée, des conséquences dramatiques. Il est dès lors impératif de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre. Or, en Région wallonne, le secteur des transports est responsable de 20% des émissions de gaz à effet de serre - et ces émissions ont augmenté de 40% entre 1990 et 2004<sup>4</sup>.

### ... et locales

Peu débattus dans le cadre du dossier CHB, les impacts sur les milieux naturels apparaissent pourtant très inquiétants. En termes de surface, dix neuf hectares de forêts de grand intérêt biologique, plus de 7 hectares

<sup>1</sup> équivalent véhicule-kilomètre, unité de mesure du trafic : l'équivalent d'un véhicule parcourant un kilomètre.

<sup>2</sup> Analyse socio-économique de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (A605) Stratec, février 2003. Analyse du document par IEW, mars 2006

<sup>3</sup> <http://peakoil.net> et <http://aspo.be>

<sup>4</sup> Rapport analytique sur l'état de l'environnement wallon 2006-2007, MRW – DGRNE, Namur, 2008

de pelouses de grand intérêt biologique et plus de 50 hectares d'autres milieux présentant un intérêt biologique sont concernés par l'emprise du projet.

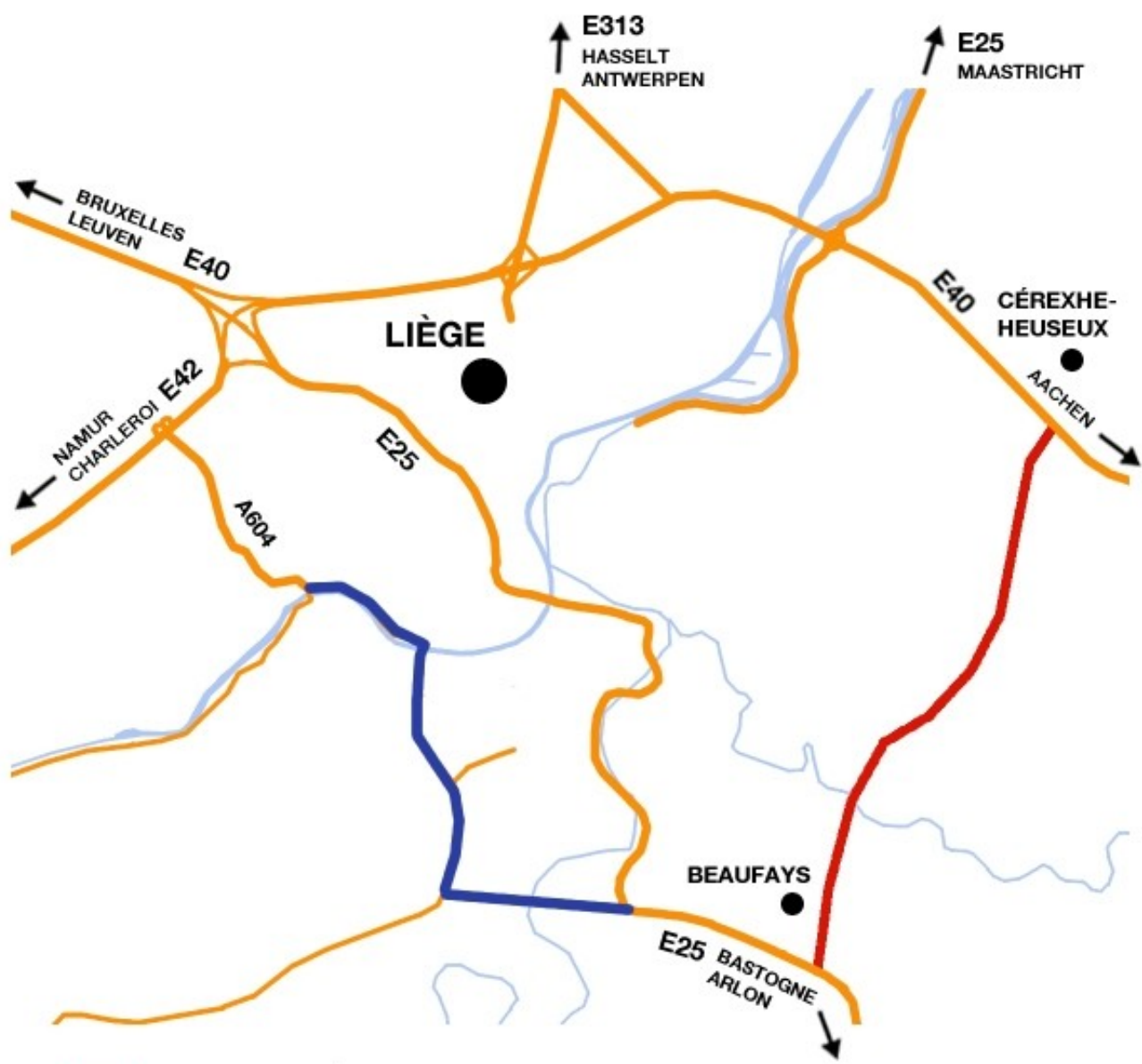
Ceux-ci seraient tous partiellement ou entièrement détruits. Huit sites dont deux de très grand intérêt biologique et cinq de grand intérêt biologique seraient totalement ou en partie détruits. Ces milieux naturels sont l'habitat de nombreuses espèces patrimoniales rares et/ou protégées. A cela s'ajoutent les dommages induits sur la biodiversité à plus large échelle en termes de ruptures du maillage écologique et de détérioration de l'accessibilité des espèces aux habitats nécessaires à leur survie.

Est-il bien raisonnable de payer ce lourd tribut pour soulager le trafic dans la région liégeoise d'un dix-millième?

### **Vers des alternatives durables**

La Belgique affiche un maillage routier des plus denses au monde mais elle accuse par contre un retard considérable en ce qui concerne la maîtrise de la demande de mobilité, le transfert modal ou encore l'efficacité énergétique. Accroître encore le réseau routier belge, c'est mener une politique relevant d'une période aujourd'hui révolue : celle de l'énergie bon marché et de l'ignorance des impacts environnementaux des activités humaines.

Les finances publiques n'étant pas extensibles, l'investissement pour le projet de liaison CHB (actuellement estimé à 400 millions d'euros) réduit à peu de chagrin les moyens à allouer à des projets dont l'opportunité environnementale est tout à fait probante. Au rang des alternatives figure en première place le projet de tram de Liège, dont le budget est sensiblement comparable à celui du projet CHB. Avec deux axes (Herstal - Jemeppe et Ans - Fléron), le tram améliorerait la mobilité intra-urbaine liégeoise, mais également dans les communes avoisinantes. D'autres voies d'action sont envisageables : aménagements cyclistes, rétablissement d'arrêts ferroviaires, parkings de délestage, ...



— PROJET LIAISON CÉREXHE-HEUSEUX - BEAUFAYS (CHB)  
— TRONÇON BEAUFAYS - BONCELLES - SCLESSIN - SERAING : PROCHAINE ÉTAPPE APRÈS CHB?