

## POURQUOI NON A LA LIAISON CHB ?

### 1) le TUNNEL DE COINTE serait « saturé » ? - FAUX !

La plupart du temps, cela circule très bien dans le tunnel. Mais des ralentissements s'y produisent **aux heures de pointe**, lorsque trop de véhicules empruntent les mêmes sorties au même moment : le **réseau routier secondaire local est alors incapable** d'absorber rapidement autant de véhicules ! Il en est de même sur TOUS les axes vers le CENTRE-VILLE, y compris la « Dérivation ».

### 2) la construction de l'autoroute CHB (A605) dédoublerait le Tunnel de COINTE ? - FAUX !

Nos responsables (La MEUSE 13/3/07) déclarent que « CHB permettrait de **réduire de 10 à 15 %** le trafic de transit dans le tunnel », (= 3 à 4 % du trafic total ?). L'étude du projet (STATEC 2003 p 17) conclut que « le réseau autoroutier liégeois serait **quelque peu** soulagé (au tunnel de Cointe, à Loncin) ».

**Donc, 400 millions €** (16 milliards FB !!!) pour **3-4% de moins ! 4 à 5 milliards FB par « pour cent » d'amélioration ! Ce n'est pas raisonnable ! C'est trop cher !** Les mêmes responsables précisent « qu'il y aura une **hausse de trafic dans l'échangeur de Cheratte** (E40-E25) qui ne sera pas sans conséquence. »

(c-à-d. **plus de difficultés sur l'E40**, grand axe autoroutier européen.)

### 3) l'autoroute résoudrait les problèmes de circulation ...

- **à Fléron ? - FAUX !** - Les ingénieurs disent que la « problématique générale est complexe » et ils confirment : « **pas de diminution de trafic** sur la N3 à Fléron » (c-à-d. aux ronds-points, et notamment à la Clé !).

- **à Chaudfontaine ? - FAUX !** - Les ingénieurs prévoient **+20 % du trafic sur la route N61** (NDLR : donc, +20 % dans Chaudfontaine !).

Avec moins de camions **si on les oblige** à monter sur l'autoroute à l'échangeur de Chaudfontaine, **mais en traversant Trooz !**

- **sur la route N61, à Chênée, à Vaux ? - FAUX !** - Le trafic augmentera sérieusement sur la N61, par effet d'appel de l'échangeur de Chaudfontaine, sur une partie de la zone « SUD-EST » de Liège ! Remarquons que cet effet de CHB est absent de l'étude Transitec 2006.

- **sur la route N3, à Beyne-Heusay, à Grivegnée ? - FAUX !**

Il y aura accroissement du trafic sur la N3 par effet d'appel des 2 échangeurs de l'autoroute CHB (Fléron et Retine) sur la zone « SUD-EST » de Liège !

- **à Beaufays ? - FAUX !** - des blocages sont inévitables sur le réseau secondaire (effet d'appel des échangeurs qui déplacera des flux de trafic).

**4) et les quais de la Dérivation à Liège ?** Les «aménagements urbains pour reconstruire la convivialité » ne dépendent pas de la réalisation de CHB! De même le respect des limites de vitesse, ou l'interdiction du trafic de transit ! Ce n'est pas CHB qui va résoudre les problèmes des quais de la « Dérivation », sauf de

façon très réduite et éphémère (comme avec le tunnel de Cointe).

**La Dérivation restera un axe saturé** aux heures de pointe, en tant qu'axe naturel drainant le trafic de vallée, de même que les axes de pénétration vers le centre-ville. Alléger le trafic sur de tels axes en créant de nouvelles (auto-)routes ne fait que reporter le problème de la saturation. Un tunnel sous la Chartreuse peut être une meilleure solution que CHB pour la Dérivation... Mais **LA solution ne peut venir que d'une autre politique de la mobilité pour l'ensemble de la région liégeoise**, avec des offres complémentaires à l'automobilité (RER ?, tram ?, bus rapides sur couloirs prioritaires ?, parkings extérieurs attractifs ?, vélos, coût réduit, ...)

### 5) l'autoroute CHB va amener des zonings dans la campagne qui l'entoure ? - VRAI mais ...

cela accentuera l'**exode urbain** (personnes et activités), avec pour effet la spirale de la **désurbanisation** : perte d'habitants pour la ville, clivage social (les riches s'en vont, les pauvres restent), appauvrissement, dégradations (manque de moyens), etc. En contrepartie, la **péri-urbanisation** s'étendra : la campagne se peuple de nouveaux habitants et de zonings, et perd son caractère. Le patrimoine environnemental et paysager est sacrifié. Alors que se libèrent des zones économiques ou industrielles qui attendent une reconversion urgente dans tout le bassin liégeois en crise ... Une telle évolution doit absolument être contrôlée. On ne peut pas s'engager à la légère. **C'est pour cela que nous exigeons une ETUDE GLOBALE** sur la liaison CHB (car il n'y a pas d'étude de ce type qui a été faite !) qui tienne compte de l'habitat, des zonings, des commerces, de la reconversion, de l'emploi, de la mobilité dans la communauté urbaine de **toute la région liégeoise**, de l'environnement, des alternatives, ....

### 6) le projet d'autoroute CHB serait le « dernier maillon » d'un « RING complet indispensable » autour de Liège ? - FAUX !

On parlait déjà de « dernier chaînon manquant » pour le tunnel de Cointe (liaison E25-E40)... Pour un « ring complet » à Liège, en plus de la partie EST (Cerexhe-Heuseux-Beaufays), il manque encore au moins la partie SUD (Beaufays-Tilff-Bonnelles-Seraing ? ). Un ring complet n'est pas « indispensable ». Aux heures de pointe, même les rings saturent : les réseaux secondaires, intra-muros et aux échangeurs, n'absorbent plus le trafic. « **Trop de voitures tue la voiture** ». Il est bien plus important de développer une offre de transports multimodaux pour préserver la ville des nuisances de l'automobile et y garder habitants et activités, en la gardant vivable et accueillante.

### 7) l'autoroute CHB serait une « urgence européenne » ? - FAUX !

A) le tracé CHB apparaît **seulement depuis 2004** sur la carte **RTE-T** (réseau transeuropéen de transport), comme projet à l'**horizon 2020**. Pourquoi cette inscription ? Pourquoi si tard ? A la demande de qui ?

NB : **CHB n'est pas repris dans les « projets européens prioritaires » (horizon 2010)**. Ces projets (30, pour 600 milliards d'Euros !) sont divisés en tranches, car l'UE n'a pas les moyens de les financer dans les délais...