



Fédération Inter-Environnement Wallonie

Suggestion de résolution relative au projet autoroutier A605 (Cerexhe-Heuseux-Beaufays)

Octobre 2015

- A. Vu les actes du colloque « Towards sustainable transportation » organisé par l'OCDE en 1996 dans lesquels l'organisation de développement économique constate que *« il est maintenant clair que les tendances actuelles en termes de volume et de croissance des activités de transport posent de sévères défis aux sociétés ayant pour objectif de migrer vers un développement durable »* et que *« le transport n'est pas durable et le devient de moins en moins »*.
- B. Vu les conclusions de la Table ronde « Transport et développement économique » organisée en 2001 par la CEMT établissant que *« Il existe une croyance parmi les hommes politiques que les investissements en infrastructures de transport favorisent le développement économique et par conséquent l'emploi. Toutefois, cette croyance n'est pas étayée par des analyses scientifiques qui tendent plutôt à dire que les effets de ce type d'investissements sur l'emploi et le développement économique sont faibles, tout au moins pour les pays développés, et qu'ils peuvent parfois même être négatifs à l'intérieur d'une région. »*
- C. Vu le rapport « La demande de trafic routier – relever le défi » publié par l'OCDE en 2002 dans lequel l'organisation de développement économique souligne que *« des travaux de recherche menés aux Etats-Unis indiquent que l'augmentation de la capacité des routes risque en fait d'induire une demande de mobilité supplémentaire, aggravant ainsi le problème »* et que *« La démarche du « predict and provide » (prévoir et pourvoir [en infrastructures routières]) est aujourd'hui dépassée »*.
- D. Vu l'« Avis-cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable » adopté par le CFDD en 2004 qui rappelle que, face à la demande de mobilité croissante, *« les autorités publiques ont répondu essentiellement par une augmentation de la capacité du réseau routier, en développant des infrastructures routières, ce qui n'a pu se faire qu'au détriment des autres modes de transport, notamment le ferroviaire. Or, l'état actuel des connaissances scientifiques, notamment dans le domaine de l'influence des gaz à effet de serre d'origine anthropique sur les changements climatiques en cours, pose clairement la question de la légitimité de ces motivations. »*
- E. Vu l'« Appel pour un moratoire sur les projets d'infrastructures routières » déposé par IEW au cabinet du Ministre de l'Équipement en septembre 2007. Co-signé par 72 associations et collectifs, cet appel rappelait que *« La politique d'accroissement du réseau routier constitue le symbole d'une période aujourd'hui révolue : celle de l'énergie bon marché et de l'ignorance des impacts environnementaux des activités humaines. »*



- F. Considérant l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier en Belgique, soit +35,2% sur la période 1990-2010
- G. Vu le Plan Air Climat Energie de la Wallonie, et notamment son annexe relative à l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie en 2012 qui établit que « *le transport routier est devenu la deuxième source d'émissions de GES en Wallonie [24% du total] et constitue le premier facteur d'augmentation des émissions.* »
- H. Considérant l'impérieuse nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 80% à 90% (par rapport à 1990) d'ici 2050 (soit dans 35 ans) pour éviter des bouleversements climatiques majeurs.
- I. Vu les Recommandations du Conseil européen du 09 juillet 2013 concernant le programme national de réforme de la Belgique recommandant aux autorités de s'attacher « *à prendre des mesures concrètes, et à convenir d'une répartition claire des efforts entre les autorités fédérales et régionales, pour garantir des progrès dans la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre produits par les activités non couvertes par le système d'échange de quotas d'émission et en particulier par le secteur des transports et les bâtiments.* »
- J. Vu la décision 406/2009 du Parlement européen et du Conseil dont l'annexe II fixe à la Belgique un objectif de réduction de -15% des émissions de gaz à effet de serre des secteurs non-ETS en 2020 par rapport à 2005.
- K. Considérant que le transport est le principal secteur non-ETS.
- L. Considérant l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre induite par toute augmentation des activités de transport par route.
- M. Considérant les potentialités limitées de réduction des émissions de gaz à effet de serre offertes par les solutions techniques (motorisations et carburants) disponibles et en développement
- N. Considérant les impacts désastreux de l'exploitation des hydrocarbures sur le milieu naturel et sur les populations humaines (delta du Niger, Alberta, ...).
- O. Considérant les déséquilibres géopolitiques associés à la course aux hydrocarbures
- P. Considérant le poids des importations de pétrole (17,56 milliards d'euros en 2014) dans la balance des paiements de la Belgique.
- Q. Considérant que l'ancienneté du projet CHB (première mention en 1969) ne lui confère aucune pertinence particulière dans le contexte actuel.
- R. Considérant que le fait d'avoir déjà dépensé 17 millions d'euros en frais d'étude et d'expropriation ne constitue pas un argument recevable pour justifier d'engager la dépense de 500 millions d'euros au moins que nécessiterait la réalisation du projet CHB.
- S. Considérant l'intense pression politique exercée pour intégrer le projet CHB dans l'épure du plan urbain de mobilité (PUM) de Liège et donc le peu d'objectivité de ce dernier à l'égard du projet CHB.
- T. Considérant l'incertitude qui pèse depuis 1987, date d'inscription d'une zone de réservation au plan de secteur, sur les biens immobiliers situés dans ladite zone de réservation.
- U. Considérant le sous-investissement structurel dans l'entretien du réseau routier existant, entraînant sa dégradation progressive.



- V. Considérant la nécessité d'allouer les moyens budgétaires disponibles à l'entretien et la sécurisation du patrimoine routier existant avec une attention particulière pour les ouvrages d'art.
- W. Vu l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) du projet CHB qui établit que « *On constate qu'en ce qui concerne la liaison sous Cointe, le soulagement dû à l'ouverture de CHB n'apportera que peu d'amélioration, que ce soit à court ou à long terme* » et que « *la principale mesure recommandée concernant le trafic routier à l'échelle de l'agglomération liégeoise est la prise de mesures contraignantes sur la traversée de la ville de Liège via la portion d'autoroute Cheratte – Droixhe et les quais.* »
- X. Considérant que, dans le cadre de l'analyse socio-économique réalisée par Stratec en 2003, il a été établi que la mise en service de la liaison CHB induirait une augmentation de trafic sensible (jusque +20%) sur l'autoroute E40, important axe du réseau transeuropéen de transport.
- Y. Considérant que, dans le cadre de l'analyse socio-économique réalisée par Stratec en 2003, il a été établi que le trafic de transit dans la région liégeoise ne représenterait que 2,7% du trafic qui emprunterait la liaison CHB et que son apport au réseau transeuropéen de transport serait dès lors tout à fait marginal.
- Z. Vu la déclaration de politique régionale 2014-2019 selon laquelle le Gouvernement entend « encourager les alternatives à la voiture individuelle »
- AA. Vu la déclaration de politique régionale 2014-2019 selon laquelle le Gouvernement entend « offrir des routes de qualité en poursuivant la réhabilitation des réseaux routiers, en assurant leur entretien et en améliorant l'information en temps réel des usagers »
- BB. Considérant la possibilité de trouver dans des mesures de gestion de la mobilité à Liège (projet de tram notamment) une solution à la saturation ponctuelle du tunnel sous Cointe et des quais de la dérivation aux heures de pointe.
- CC. Considérant la nécessité de considérer les projections d'évolutions à politique inchangée (notamment les travaux du Bureau fédéral du Plan prévoyant une augmentation du trafic routier dans les deux prochaines décennies) non comme des données intangibles mais comme des motivations à l'action politique pour réorienter le fonctionnement de nos sociétés et le rendre durable.
- DD. Considérant les effets contrastés de la liaison CHB sur le réseau routier actuel (diminution du trafic sur certains tronçons, augmentation sur d'autres).
- EE. Considérant qu'on ne peut décemment parler « d'enclavement » d'une région comme celle de l'est de Liège à moins de vouloir goudronner l'entièreté du territoire
- FF. Considérant l'importance de conserver aux régions et sous-régions leurs spécificités et de ne pas développer une vision uniforme du territoire
- GG. Vu l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) du projet CHB qui établit que « la construction de l'autoroute entraînera une destruction d'éléments naturels (forêts, pelouses, ...) de 173 ha minimum
- HH. Considérant la nécessité, dans une logique de résilience de nos sociétés, de développer le secteur de l'agriculture en circuits courts
- II. Considérant les hautes potentialités de l'est de Liège à ce niveau et les débouchés socio-économiques y afférant.



JJ. Considérant les avis des populations concernées.

Demande au Gouvernement wallon de :

1. Accepter le constat (déjà posé par l'OCDE en 1996) du caractère non soutenable de l'actuel système de mobilité.
2. Reconnaître que la réduction de la demande doit être à la base d'une stratégie de mobilité durable.
3. Exprimer clairement et sans détour sa volonté de rompre avec la politique passée de développement du réseau (auto)routier.
4. Supprimer du plan de secteur la zone de réservation relative au projet CHB.
5. Mettre un terme à toutes les procédures administratives visant à la concrétisation du projet CHB.