

Interpellation à M. Benoît LUTGEN, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, « pour un moratoire dans le dossier CHB »

Bernard WESPHAEL
Député
Chef du groupe ECOLO

Namur, le 20 novembre 2007

Le projet de liaison autoroutière A605, mieux connu sous le nom de projet de liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays (CHB), est une particularité du paysage politique liégeois et wallon.

Antécédents

1. Le projet est vieux de presque quarante ans. C'est-à-dire d'une époque où le progrès se mesurait à l'aune du kilomètre d'autoroute construit. C'était l'époque où la politique d'équipement et les Travaux publics favorisaient le développement du transport routier rapide : achèvement de l'autoroute entre Bruxelles et la frontière allemande (E40), l'autoroute de Wallonie (E42), l'axe rapide Anvers-Bruxelles-Charleroi (A54). Pendant ce temps, on négligeait l'adaptation du rail en Wallonie. Construit pour et parfois par l'industrie, le réseau ferré wallon n'est pas adapté aux exigences du rail moderne. De plus, la Wallonie souffrait déjà de la lenteur de l'électrification de ses lignes. Commencée en 1957, celle de la dorsale wallonne ne fut achevée qu'en 1984. La voie d'eau était aussi négligée.

Aujourd'hui encore, nous payons ces erreurs stratégiques.

2. Fait tout à fait exceptionnel, la coalition actuellement au pouvoir à Namur a explicitement inscrit deux projets de liaison autoroutière dans l'accord de majorité de juillet 2004 :

« Afin de délester les centres urbains du trafic de transit, le Gouvernement, dans le cadre du SDER, poursuivra la réalisation des derniers maillons du réseau autoroutier wallon (liaison E40-E25 par Cerexhe-Beaufays, E420,...), ainsi que certains contournements d'agglomérations. » (Déclaration de politique régionale 2004-2009)

C'est pratiquement du jamais vu ! Pour atteindre cet objectif, le gouvernement wallon est prêt à tout ! Il va le prouver.

3. En novembre 2004, le Gouvernement wallon a entrepris la énième refonte du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP).

Pour ce faire, il a notamment modifié l'article 23 du CWATUP dans le cadre du décret RESA.

En insérant les mots « ou le périmètre de réservation qui en tient lieu » après les mots « le tracé existant et projeté » dans l'article 23 du CWATUP, vous avez, M. le Ministre, délibérément modifié les textes légaux pour la seule liaison CHB puisqu'il n'y a pas de projet de liaison autoroutière sur le territoire wallon autre que CHB qui réponde à la caractéristique de n'être indiqué sur le plan de secteur que par un simple « périmètre de réservation ».

Cette astuce a permis au Gouvernement d'échapper à une procédure de modification partielle du plan de secteur de Liège que lui imposait l'ancienne formulation du CWATUP.

Après moult péripéties, le décret RESA est finalement entré en vigueur le 1^{er} mars 2005.

4. Dans la foulée, le gouvernement a libéré une première tranche de 1,75 millions d'euros pour la réalisation des études nécessaires.

Le MET a alors confié les études techniques de l'avant-projet à une société momentanée de bureaux d'étude et un bureau d'étude indépendant fut chargé de réaliser l'étude d'incidence sur l'environnement (EIE).

5. Le 19 avril 2007, le Gouvernement a approuvé l'avant-projet. Dès lors, « conformément à la Déclaration de politique régionale », il a décidé d'inscrire le projet CHB « dans le périmètre d'intervention de la Sofico » et a chargé « le Ministère de l'Équipement de l'exécution de la présente décision ».

6. En conséquence de quoi, le MET a déposé sa demande officielle de permis d'urbanisme entre les mains du fonctionnaire-délégué de la Région wallonne, le directeur de la DGATLP liégeoise.

Qui décide ?

Comme il s'agit bien d'une demande de permis d'urbanisme relevant de l'article 127 (délivré à une personne de droit public ou pour des travaux d'utilité publique). La délivrance du permis relève du fonctionnaire délégué du ressort concerné ou du gouvernement wallon.

Dans le cas qui nous occupe, le fonctionnaire délégué de Liège ne peut délivrer ledit permis, car une (toute) petite partie du territoire concerné relève de son collègue verviétois. En effet, les quatre communes principalement concernées (Chaufontaine, Fléron, Soumagne et Trooz) dépendent du ressort liégeois de la DGATLP (direction de LG I), mais la petite dernière (Sprimont) ressortit à celui de Verviers (Direction de LG II).

Le permis doit alors être délivré par une autorité supérieure, à savoir le gouvernement wallon ou un fonctionnaire plus élevé en grade que les deux fonctionnaires délégués et ayant délégation pour l'ensemble des communes concernées.

Il existe au moins un haut fonctionnaire de la DGATLP ayant délégation pour l'ensemble de la Région wallonne. Pourtant, M. le ministre, vous avez annoncé que vous délivreriez vous-même le permis. Interpellé, vous avez répondu que cela est tout à fait légal et normal.

Vu les antécédents, M. le ministre, vous pouvez d'autant moins vous présenter comme une autorité impartiale à la cause qu'en aparté, certains de vos collègues disent ne rien pouvoir faire, car ils sont tenus par l'accord de majorité.

En résumé, M. le ministre, vous agissez exactement comme si vous vouliez court-circuiter l'Administration pour être sûr qu'une décision positive sanctionnera la demande de permis d'urbanisme introduite par le MET sur injonction du gouvernement wallon. En quelque sorte, vous vous organisez pour lancer la balle et être celui qui la réceptionne à l'arrivée.

En d'autres termes, les dès sont pipés. Mais ce n'est pas un scoop. On le savait depuis le début !

Où en est-on ?

Dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme, l'enquête publique a permis de prendre connaissance des réponses du MET aux 259 recommandations résultant des réunions publiques organisées dans le cadre de l'EIE.

La lecture de ce document de 47 pages est édifiante.

A de nombreuses reprises, le MET écarte la recommandation qui lui est soumise en estimant qu'elle sort du cadre de la demande de permis. D'autres fois, il reconnaît la pertinence de la recommandation, mais en reporte l'examen après la réalisation de la liaison. C'est-à-dire quand le mal sera fait et les liards dépensés !

Deux exemples (parmi bien d'autres !) de réponses dilatoires :

« Recommandation G5 : Accompanyer la construction de l'autoroute de mesures de renforcements alternatifs et/ou moins polluants.

Réponse du MET : Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Elle n'est d'ailleurs pas nécessairement de la compétence unique du MET qui s'associera volontiers à la réflexion. »

« Recommandation Ch27 : Mener une réflexion globale avec les communes sur la réaffectation des espaces récupérés au droit du projet (notamment aux abords des tranchées).

Réponse du MET : Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Elle sera évidemment respectée en tempo opportun et fera l'objet de larges concertations ».

Bref, le MET (sous la férule de votre estimé collègue, M. Daerden) veut avancer à marche forcée. La stratégie est simple : « Réalisons CHB au plus vite. On verra après pour les effets collatéraux ». Traduction en daerdenien : « Avanti la musica ! »

Les temps (et le climat) changent

Les effets de plus en plus visibles du réchauffement climatique et la parution du film d'Al Gore au début 2007 ont provoqué une prise de conscience dans un large public.

Le 21 mars 2007, une plateforme d'associations environnementales a lancé le Pacte écologique belge. L'objectif est de faire de l'urgence écologique un déterminant majeur des choix politiques. Dans ce pacte, on trouve douze chapitres regroupant trente-six mesures, dont l'une propose explicitement de « mettre un terme à la construction de nouvelles infrastructures routières qui, par effet d'appel, aggravent la situation ».

Le 19 septembre, Inter-environnement Wallonie et septante-cinq associations ont remis au Gouvernement un « Appel à moratoire sur les projets d'infrastructures routières » (« qui, par effet d'appel, aggravent la situation »). L'opération est placée sous le parrainage du climatologue belge Jean-Pascal van Ypersele, une référence internationale.

L'octroi du Prix Nobel de la Paix décerné à Al Gore et au GIEC confirme l'importance et l'urgence de la question climatique.

Au travers de cette récompense, c'est la Belgique scientifique qui est mise à l'honneur puisque M. Van Ypersele est l'une des chevilles ouvrières du GIEC. Le parrainage qu'il accorde à l'exigence d'un moratoire sur les nouvelles infrastructures routières montre qu'Ecolo est loin d'être seul dans son combat contre CHB et que ce dossier n'est pas anecdotique au plan de la lutte contre le réchauffement climatique.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que devant de telles évidences, le gouvernement n'a d'autre alternative que de présenter un dossier solide au point d'être irréfutable ou de le ranger définitivement dans les cartons.

Apparemment, Namur ne comprend pas. N'y aurait-il qu'en Wallonie que le changement climatique serait sans effet ou, au contraire, le soleil a-t-il déjà trop frappé ?

Droit dans le mur !

Le ministère des Travaux publics (entre-temps devenu le Ministère wallon de l'Équipement et des Travaux) poursuit obstinément la réalisation de ce projet autoroutier depuis 1969. Cohérence de la volonté, incohérence des explications !

Les arguments ont évolué au fil du temps. Aujourd'hui, ils varient encore selon le ou le pouvoir subsidiant auxquels le gouvernement et les responsables du MET s'adressent. L'Europe ? « CHB est utile pour l'Europe » ; Liège ? « CHB est "la" solution pour les Liégeois embouteillés » ; Habitants des communes concernées ? « CHB est "le" remède pour les habitants des communes concernées qui s'agglutinent tous les jours sur la N3 ». Nul doute que s'il fallait convaincre l'univers de l'utilité de CHB, vous trouveriez quelque chansonnette qui ravirait les oreilles des habitants de Proxima du Centaure !

Qu'importe aux yeux du gouvernement si les arguments avancés se contredisent à l'analyse ou s'ils ne s'appuient que sur des présupposés ou des idées reçues, largement battues en brèche. Selon l'interlocuteur, il s'agit pour les promoteurs tantôt d'assainir la circulation dans la ville de Liège, tantôt de résoudre les problèmes de mobilité en région liégeoise, tantôt d'accompagner le développement du pôle logistique, tantôt de remplir un chaînon manquant dans le réseau autoroutier transeuropéen. Jamais ces différents éléments ne sont contradictoirement présentés ou analysés dans leur ensemble et leurs interactions réciproques directes et indirectes ne sont jamais prises en compte, confrontées et quantifiées dans une analyse globale.

La lettre de Liège

En janvier 2006, MM. Demeyer et Firket avaient créé la surprise en faisant publiquement état des (bien tardives) inquiétudes de l'Exécutif liégeois quant aux conséquences pour la ville de la possible réalisation du projet de liaison autoroutière (E40-E26) à l'est de la ville, entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays :

« Nous souhaitons une rocade est, mais qui ne porte pas préjudice à l'habitat et à l'activité en ville. La liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays nous inquiète ».

Et aussi :

« Il revient à nos oreilles qu'on prévoit d'implanter du logement et des parcs industriels partout où il y aurait des sorties ».

Dans le cadre de l'enquête publique qui a eu lieu l'été dernier, M. l'échevin Firket a adressé une lettre aux collègues communaux des communes directement concernées par la liaison CHB. C'est au nom du bourgmestre qu'il a signé le courrier, au titre d'échevin délégué. C'est donc l'autorité du maieur de Liège qui est directement engagée dans cette missive de quatre pages.

Cette lettre reprend en substance et développe les préoccupations déjà exprimées en janvier 2006.

Dans sa lettre, l'échevin liégeois explique plus en détail les raisons pour lesquelles la ville de Liège veut les avantages (selon lui) de la liaison autoroutière sans que les communes traversées puissent valoriser (façon de parler) à leur profit cette traversée,

car les (prétendus) bénéfiques socio-économiques que les communes pourraient tirer de CHB sont - aux yeux de M. l'échevin Firket - autant d'inconvénients pour la ville de Liège.

400 millions d'euros. Et après ?

Dans la lettre qu'il a adressée en août dernier aux collègues des communes concernées, M. l'Echevin liégeois Michel Firket dit que le collège communal liégeois attend que la réalisation de CHB soit complétée par des mesures favorisant les modes de transport doux (aménagement des voiries, déclassement de l'autoroute entre le pont-barrage de Monsin et le pont en biais de Droixhe, « réalisations d'axes de transport en commun de type tram avec grande qualité de desserte »).

A ce propos, il n'est peut-être pas inutile de souligner que certaines de ces mesures ne coûtent pas grand'chose et auraient pu être réalisées depuis des années si le collège communal liégeois l'avait vraiment voulu.

En outre, la Région wallonne éprouve un mal de chien à mobiliser les fonds nécessaires (400 millions d'euros) pour CHB. Pour y arriver, elle entend débudgétiser au travers de la Sofico. C'est-à-dire creuser un peu plus encore le cadavre dans le placard qu'est la dette wallonne cachée ! Or, le projet d'un transport public intégré desservant l'ensemble de l'agglomération coûtera au moins autant que CHB. Dans le contexte budgétaire wallon et européen, ce ne sera donc pas « CHB + le tram », mais « CHB ou le tram ». Dans l'option qui semble être celle du gouvernement wallon, ce sera donc « CHB sans le tram ».

Pas de plan à l'échelon local

En poursuivant la lecture de la réponse du MET aux recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences, on comprend mieux l'état d'impréparation du dossier.

« Recommandation D18 : Calibrer et aménager les voiries locales afin de maîtriser le trafic et la vitesse des véhicules, l'objectif étant de maintenir un niveau de sécurité compatible avec leur caractère résidentiel.

Réponse du MET : « Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Elle dépend également d'autres études telles que le plan intercommunal de mobilité (Fléron, Beyne, Soumagne) qui appréhendera les conséquences de la liaison Cerexhe-Beaufays et proposera des mesures d'accompagnement à l'ouverture de cette dernière.

Le MET sera un partenaire actif de ce plan et de sa concrétisation sur le terrain »

Après les innombrables bottés en touche auxquels il a déjà été fait allusion, c'est un véritable aveu de la manière dont le dossier est géré cul par-dessus tête. L'objectif est manifestement de construire CHB le plus vite possible et quoi qu'il en coûte (400 millions d'euros à ce jour !) : on savait déjà qu'il n'y a pas et il n'y a jamais eu d'étude globale portant sur l'ensemble des aspects du projet CHB ! Maintenant, on sait que le MET n'a même pas étudié les conséquences de la liaison au plan local et il n'existe a fortiori ni plan de circulation ni plan d'investissement à cet effet.

Pas de plan à l'échelon régional

Au plan de l'agglomération liégeoise, il n'existe toujours aucun plan de circulation.

On aurait pu naïvement croire qu'à tout le moins, la pertinence et l'impact de la liaison CHB auraient été analysés dans le cadre d'une étude globale de la mobilité en région liégeoise.

A défaut d'une communauté urbaine toujours dans les limbes de la place Sainte-Véronique, l'outil existe. Du moins sur le papier. Il s'agit du Plan urbain de mobilité (PUM).

Le PUM est défini dans le décret du 1^{er} avril 2004 comme « un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ».

En région liégeoise, un cahier spécial des charges a été rédigé conformément au dit décret et amendé suite à une réunion de phase préparatoire en date du 18 avril 2006.

Dans le cadre de ce projet, les Conseils communaux concernés ont approuvé le cahier spécial des charges du PUM à l'échelle de l'agglomération liégeoise.

L'étude sera entièrement financée par la Région wallonne. Le « hic », c'est que vous venez seulement, M. le Ministre, de débloquer les sommes nécessaires.

Beaucoup de temps a une nouvelle fois été perdu. En fait, tout se passe comme s'il fallait éviter qu'un plan d'agglomération démontre la nocivité du projet de liaison autoroutière CHB avant que de dossier soit suffisamment avancé pour qu'il soit encore possible de l'arrêter.

Pas de plan à l'échelon européen

Il est tout aussi évident qu'il n'existe aucune étude sérieuse sur l'utilité de la liaison à l'échelon européen et que l'inscription d'un trait symbolisant CHB sur une carte du réseau transeuropéen (TEN-T) n'ôte rien au fait qu'ainsi que le rappelle l'EI E, CHB n'est pas inscrit au nombre des trente projets prioritaires retenus par l'Union à l'horizon 2010.

Comment le pourrait-il alors qu'au niveau européen et dans le contexte d'étroitesse budgétaire que nous connaissons, le contournement autoroutier de Liège est déjà assuré par Namur-Luxembourg et par Verviers-Prüm en plus du tunnel sous Cointe ? De ce point de vue, on ne peut que s'étonner du fait que les panneaux directionnels installés sur la E40 au nord de Liège invitent les automobilistes et le charroi à gagner Luxembourg en passant par le tunnel sous Cointe, au même titre que les panneaux indiquent aussi l'existence d'un « ring » qui n'existe que dans l'imagination de ceux qui souhaitent son existence.

Faut-il à ce propos souligner que CHB n'est pas l'achèvement du ring autour de Liège, mais son commencement et qu'un tronçon autoroutier entre Tilff et Flémalle est déjà envisagé après CHB ?

Un moratoire, d'URGENCE !

Depuis toujours, les conseillers communaux Ecolo des communes concernées se sont opposés au projet CHB au travers de leur vote au Conseil communal.

Dans l'avis qu'il a rendu le mardi 23 octobre, le collège communal de Fléron dit ne pas pouvoir donner un avis favorable sur le dossier en l'état et réaffirme la nécessité d'un moratoire.

Les arguments ne manquent pas pour valider l'avis unanime du Collège communal de Fléron. Et ce, ne serait-ce que dans les pièces et avis donnés ou disponibles dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme.

On notera au passage que les conclusions de l'EIE valident implicitement les analyses qu'Ecolo porte depuis des années sur la place publique sans que le gouvernement, les autorités liégeoises et des communes traversées s'en soient émues le moins du monde.

Des alternatives ignorées ou indûment écartées

Les alternatives au projet ont été analysées de manière insuffisante. L'analyse d'un tracé alternatif, celui sous la Dérivation, repris au plan de secteur, n'a pas été effectuée pour des raisons dites « techniques ».

Celui sous la Chartreuse, non inscrit au plan de secteur, a été survolé et rapidement abandonné pour des raisons de congestion prévisible du trafic aux échangeurs de sortie sur les axes de pénétration vers le centre-ville. Ces mêmes effets, qui se produiront aux sorties des échangeurs de CHB entre Fléron et Chaudfontaine, sont étonnement passés sous silence quand il s'agit de l'A605...

Par ailleurs, l'étude ne prend pas position entre le projet CHB proposé par le MET et l'option « Alternative Zéro ». L'auteur de l'EIE justifie cette abstention en invoquant que ce choix serait politique.

Etonnant renversement de perspective : le rôle d'une étude d'incidence sur l'environnement n'est-il pas précisément d'éclairer le politique sur les différentes possibilités qui s'offrent à lui ?

En dépit de ses insuffisances, l'EIE est loin d'être « dithyrambique » sur le projet. Entre autres, elle :

- est très critique en ce qui concerne les conséquences sur la nature et le paysage.
- précise que le projet va à contre-courant des documents régionaux relatifs à l'agriculture.

- met en évidence le problème du relogement qui risque de prendre plusieurs années.
- insiste sur le danger d'une accentuation de la périurbanisation.
- exprime clairement que CHB ne résoudra pas la problématique de l'accès au pays de Herve ni celle de la traversée de Fléron.
- attire l'attention sur l'impact du chantier (5 200 000 m³ à manipuler, rien qu'à Fléron).
- pointe le niveau sonore que devront subir les usagers du Ravel sera tel que l'intérêt de celui-ci sera grandement diminué.

Le CWEDD acerbe

Le Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (CWEDD), organe dont l'avis est expressément prévu dans le cadre des études d'incidences, ne ménage pas ses critiques.

Le CWEDD insiste pour une « politique de mobilité plus cohérente et intégrant plus globalement le développement de Liège en tant que pôle logistique sans recourir systématiquement à l'implantation de nouvelles infrastructures routières ». Comment imaginer que le projet A605 puisse voir le jour avant une étude d'un PUM ?

Le CWEDD met aussi en évidence qu'en dépit de la prise en compte des recommandations de l'étude d'incidences au demandeur, la nature et le paysage seront affectés.

En conséquence, le CWEDD propose de mettre en œuvre une réelle politique de mobilité au niveau régional et demande, préalablement aux travaux, un « avis de la Communauté européenne vu l'impact significatif de ce projet sur un habitat prioritaire dans la zone Natura 2000 ».

Le CWEDD conclut son analyse en demandant « que les recommandations de l'auteur qui s'adressent aux pouvoirs publics soient mises en œuvre ».

Qu'à cela ne tienne, disent les promoteurs du projet. La réalisation de CHB sera un adjuvant pour l'économie liégeoise et permettra la création d'emplois.

En est-on si sûr ?

CHB, un projet inhibiteur d'emploi

L'OCDE n'est ni une organisation gauchiste ni environnementaliste, c'est pourtant en son sein que le Comité des suppléants des ministres des transports a brisé une idée reçue en arrivant, dès 2001, à la conclusion qu'il n'y a pas de lien automatique entre, d'une part, l'accroissement des infrastructures disponibles, d'autre part, le développement économique et l'amélioration de l'emploi :

« Les hommes politiques ont [...] tendance à justifier les investissements dans le transport par le développement économique induit. Pourtant, il semble clair

que la croissance régionale ne peut être simplement le fait d'investissements en transport. La relation de causalité est faible : les courbes qui mettent en évidence le lien entre les investissements en transport et la croissance économique s'aplatissent très vite et plafonnent à partir d'un certain seuil d'investissement ».

Ces conclusions sont confirmées sur le terrain, ainsi que le rapport Sacra.

Il n'est plus possible aujourd'hui de supposer qu'une extension de l'infrastructure routière amène systématiquement un mieux économique pour une région. Pour ne citer qu'un exemple, la construction de l'autoroute entre Lungau et Salzbourg en Autriche a conduit à une perte de 9% des postes de travail à Lungau.

Aux Etats-Unis, l'organisation Surface Transportation Policy Project a démontré qu'entretenir et rénover les routes et les ponts engendre 9% de postes de travail en plus par dollar dépensé que construire de nouvelles infrastructures. Mieux, Comparés aux nouvelles routes, les transports publics créent 19% d'emplois en plus. Pour chaque 1,25 milliard de dollars dépensé dans les transports en commun, 51 300 personnes trouvent un emploi contre 47 000 pour l'entretien des routes et 43 200 pour les nouvelles routes.

Deux raisons principales expliquent ces différences. La première est que l'acquisition de terres sur le nouveau parcours accapare environ 10% du budget de la construction de nouvelles routes, soit un simple transfert de capital qui ne crée aucun emploi. La seconde est que l'exploitation des infrastructures de transport public est beaucoup plus intensive en travail que la construction d'autoroutes.

Une étude anglaise avait déjà démontré que le transport en commun créait plus d'emplois que la construction de nouveaux tronçons routiers. Dans le scénario retenu, une réduction de l'utilisation de la voiture au Royaume-Uni de 10% en 2010 par rapport à 1990 (en kilomètres/passager) compensée par l'augmentation de l'utilisation du train, du bus et du vélo induirait une création nette de 87 000 à 122 000 emplois.

Une autre étude - allemande - a évalué les conséquences sur l'emploi si on doublait les kilomètres parcourus par personne et par année en train et à vélo en Allemagne à l'horizon 2010, sans affecter la mobilité globale par personne. Dans le scénario retenu, 200 000 emplois nets seraient créés, notamment dans l'industrie ferroviaire, l'hôtellerie, la restauration et d'autres services. Plus important, ce sont des emplois non délocalisables et il en résulterait une réduction de 31,5% des émissions de dioxyde de carbone !

Enfin, une autre étude réalisée par l'OCDE a largement confirmé la supériorité du transport en commun sur le plan économique par rapport au transport individuel sur le plan socio-économique. Cette étude se base sur dix pays membres (Allemagne, Autriche, Canada, France, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède et Suisse) et compare un scénario « laisser faire » (tendanciel) à un scénario « durable ». Ledit scénario est

construit très logiquement de manière à remplir d'ici 2030 les engagements pris en faveur de l'environnement au niveau européen et mondial.

Quel que soit le paquet de mesures choisi par chaque pays (système de permis négociables, normes d'émissions véhicules, aménagement du territoire...), il n'y a pas de différence significative en termes d'emploi entre les deux scénarii. En revanche, le scénario « laisser faire » engendre 80% de coûts externes en plus (accidents, pollution, émissions de CO², bruit...) que le scénario durable. Et l'évaluation des conséquences sociales des deux scénarii est catégorique : le scénario « laisser faire » aggrave les disparités économiques, nuit à la mobilité des personnes âgées et des enfants, homogénéise les cultures, discrimine les personnes sans voiture et pousse à l'anonymat.

Favoriser les transports doux aidera à relocaliser notre économie. La production parcourt aujourd'hui deux fois plus de kilomètres qu'il y a dix ans pour atteindre le consommateur final. La conséquence de ces circuits économiques toujours plus longs, c'est que les économies locales et régionales se déstructurent. Le rapport entre transport et emploi interpelle surtout le bien-fondé de la mobilité des personnes et des marchandises.

Dans un éditorial récent, le journaliste Philippe Lamotte résume assez bien le retard conceptuel dont souffre le Gouvernement wallon :

« Soutenus par leurs électeurs, les maïeurs du Sud du pays ne cessent de revendiquer l'asphaltage de leurs "chaînons manquants". Chaque nouvelle boucle contribue à renforcer la désurbanisation et à alimenter l'effet "aspirateur". Toujours plus de routes ? Toujours plus de kilomètres parcourus ! Pour la facture de l'entretien de ces voies flambant neuves, on verra plus tard... »

Ce constat n'est que le résumé de ce que disent plusieurs institutions et organisations internationales depuis plusieurs années : Commission européenne, Conseil de l'Europe, OCDE. Excusez du peu. A Namur, on fait la sourde oreille.

Pourquoi faut-il que les dirigeants wallons s'obstinent à ne pas comprendre qu'ils font fausse route ?

Le retard conceptuel chronique dont souffrent les dirigeants wallons, c'est peut-être cela le plus grand mal dont souffre la Wallonie.

Conclusion : des politiques incohérentes et un dossier incomplet, pour ne pas dire bâclé

L'examen de l'étude d'incidence sur l'environnement, des réponses apportées par le MET aux propositions qui ont résulté de la dite étude et l'enquête publique qui a eu lieu cet été dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme, démontrent le caractère largement incomplet et pour tout dire insuffisamment préparé du dossier.

Outre les nombreuses questions encore aujourd'hui sans réponse sur la mobilité et les conséquences protéiformes du dossier CHB, les enjeux climatiques et financiers en jeu

imposent qu'un moratoire soit décidé et que toutes les études nécessaires soient diligentées pour que le gouvernement puisse être scientifiquement et objectivement informé tant sur les nouveaux aspects du dossier que sur ceux qui ont été ignorés ou négligés jusqu'à présent.

Or, que constate-t-on, M. le Ministre ? Le gouvernement dont vous êtes le numéro deux nage dans l'incohérence.

Alors que votre collègue, M. Marcourt, s'interroge sur la manière de trouver les quotas de CO2 nécessaires à la pérennisation de la phase à chaud liégeoise et des 10 000 emplois qui l'accompagne, le gouvernement refuse de reconnaître les erreurs de sa politique et de s'en prendre autrement que par des mesurette et des effets d'annonce à ce qui constitue aujourd'hui la principale source de croissance des GES en Wallonie, à savoir la route.

Quant à vous, M. le Ministre, vous vous apprêtez à donner le feu vert à un projet autoroutier qui ne fera que provoquer une nouvelle recrudescence des émissions de GES suite à l'effet d'aspirateur que tous les scientifiques prévoient.

Comble de l'ironie, CHB créera moins d'emplois qu'une politique de transport en commun, plus respectueuse de l'environnement !

Concrètement, l'abandon de CHB et la construction d'un transport en commun structurant, rapide, confortable et écologique, desservant l'agglomération liégeoise sont en outre complémentaires de la poursuite de la phase à chaud et des milliers d'emplois qu'elle génère. En clair, le développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique sont potentiellement les vecteurs de nombreux emplois, même dans des secteurs réputés producteurs de CO2, dont la fermeture annoncée des hauts fourneaux liégeois a fourni au gouvernement l'occasion de réaliser un plan d'allocation de quotas de CO2 essentiellement construit sur un effet d'aubaine.

S'il réalise CHB, le gouvernement déstructurera un peu plus la région liégeoise et aggravera les effets qu'il prétend combattre, accroîtra les émissions de GES au lieu de les réduire et créera moins d'emplois qu'en s'inscrivant dans la logique du développement durable et de la lutte contre le réchauffement climatique.

De toute évidence, M. le Ministre, vous-même et le gouvernement n'avez pas en mains tous les éléments nécessaires pour décider en connaissance de cause dans le dossier CHB.

La moindre des choses pour un gouvernement responsable, serait de se donner le temps et les moyens de prendre une décision dont il n'aura pas à se mordre les doigts à l'avenir. Pour ce faire, il n'y a qu'une solution : le moratoire.

Ecolo dépose donc une résolution demandant un moratoire pour le projet CHB.

Bernard Wesphael