

Citations extraites du rapport de l'étude d'incidences sur l'environnement du projet de liaison autoroutière CHB

LA NATURE ET LE PAYSAGE

- L'impact visuel du projet sera très important vu le paysage très diversifié traversé particulièrement au niveau des viaducs et du remblai de Bay-Bonnet. Impact très important du viaduc de la Vesdre sur les habitants du quartier de La Brouck. Le projet bouleverse le paysage. (p898)
 - Le milieu biologique est un des domaines où les incidences sont les plus fortes. (p898) - La construction de l'autoroute entraînera une destruction d'éléments naturels (forêts, pelouses, ...) de 173 ha minimum (p274)
 - 7 sites de grand ou de très grand intérêt biologique sont partiellement ou totalement détruits. (p278)
 - Le projet touche 2700m2 du site Natura 2000 de la Basse vallée de la Vesdre (p274)
 - Un grand nombre d'incidences sur le milieu biologique ne pourront être évitées et resteront très élevées en dépit des mesures d'amélioration proposées. (p312)
 - Le réseau Natura 2000 sera affecté par la liaison. (p312)
 - On traverse un nombre important de lieux présentant un grand intérêt paysager. (p352)
 - Le projet ne comprend pas réellement de projet paysager. (p382)
 - Le volet « paysage » du projet est particulièrement important et délicat. (p399)
 - Le projet n'exprime que très peu d'aménagements paysagers complémentaires à l'installation de CHB. (p399)
 - La réalisation de l'échangeur de Chaudfontaine va saccager un paysage de très grande beauté. (p391)

L'AGRICULTURE

- Le Projet Européen ORATE-EPSON souligne que la Belgique a un fort taux d'espaces urbanisés par habitant. « La prédominance des terres agricoles en Europe est un atout extrêmement important ». Ce taux devrait conduire les pays concernés à mettre en place des politiques en faveur d'une gestion plus prudente du sol. (p415)
 - Le projet s'inscrit à contre-courant des documents régionaux de l'agriculture. (p440)

L'HABITAT

- Il est nécessaire de repousser au plus tard les expropriations de la rue du Fort (éventuelle adaptation du planning des travaux) vu que l'ensemble des procédures pour le relogement des habitants durera plusieurs années. (p548)
 - Il faut craindre une accentuation de la périurbanisation (p898)
 - Ce phénomène va à l'encontre des principes du développement durable, des recommandations du SDER et du SDEC. (p546) et d'une politique de développement durable (p553)

LA MOBILITE

- Près de 70% des véhicules empruntent l'A602 pour accéder au centre de Liège (p560)
- On constate qu'en ce qui concerne la liaison sous Cointe, le soulagement dû à l'ouverture de CHB n'apporte que peu d'amélioration, que ce soit à court ou à long terme. (p597)
 - CHB ne résout pas la problématique de l'accès est de la région liégeoise ni celle de la traversée de Fléron. (p620)

- Le soulagement dans le tunnel de Cointe est très limité (p631)
- Il résulte aussi de ces études que la traversée de Fléron restera difficile. (p632)
- En général, l'incidence du projet de la liaison CHB sur les transports en commun est neutre. Il n'y a pas d'impact significatif sur les transports en commun. (p633)

LES NUISANCES DU CHANTIER (3 ANS)

- La phase de chantier générera un impact très important. (p898)
- La qualité des paysages touchés sera altérée pendant une période d'environ 3 ans.

Peu d'indications sur le déroulement du chantier dans les documents mis à disposition de l'auteur de l'EIE. (p808) L'auteur de l'EIE ne dispose que peu d'informations concernant les modalités d'organisation du chantier et d'aucun plan (p819)

- 7 millions de m³ excavées. (p797). Déblais à manipuler : 1.600.000 m³ (côté Beaufays) et 5.200.000 m³ (côté Fléron) (p193)

- Si le cône de stockage sur le site du Hasard n'est pas réalisé, il y aura un charroi supplémentaire de 334.000 camions soit une moyenne d'environ 500 camions/jour évacué à l'extérieur du projet via le réseau routier et autoroutier (p816)

- Expropriation peut-être temporaire d'habitations subissant une gêne importante pendant la phase chantier avant la couverture de la tranchée du Bois Lemoine et de la rue du Fort. (p823)

LE RAVEL

- Le niveau sonore ressenti par les utilisateurs du RAVeL serait compris entre 70 et 75 dB en fonction de l'heure. Cette situation n'est évidemment pas confortable sur le plan acoustique. De tels niveaux sonores limiteront l'attrait d'utilisation du RAVeL. (p730)

- Le RAVeL augmentant l'emprise provoque la destruction de 2000m² de milieu à grand intérêt biologique (p288)

- Une promenade le long d'une autoroute n'est pas ce qu'il y a de plus convivial et le bruit qu'elle génère n'est pas vraiment propice pour lier des contacts sociaux. (p669)