

Conférence de presse du collectif pour un moratoire CHB

« CHB : c'est l'avenir de Liège qui est en jeu »

Liège, le 12 décembre 2007

Orateurs :

José Chacon
membre du comité de quartier de La Brouck

Frédéric Falisse
Président de l'asbl « Groupement CHB »
www.groupementchb.com

François Schreuer
Promoteur de la pétition « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! »

<http://stopCHB.be/>

Introduction

Le *Collectif pour un moratoire CHB* réunit le Comité de La Brouck, l'asbl «Groupement CHB », les initiateurs de la pétition « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! », le collectif « Quel Pont pour Tilff », Natagora, ainsi que des représentants officiels des réclamants lors de l'enquête d'incidence. Il bénéficie du soutien d'Inter-Environnement Wallonie.

Notre collectif s'est constitué à la suite d'une première marche organisée en novembre 2006 à Trooz par le Comité de Quartier de La Brouck, qui avait réuni environ 300 personnes. La Brouck, pour mémoire, est ce village dont les habitants risquent de voir le fameux viaduc de Trooz passer au-dessus de leurs têtes.

Le 18 novembre dernier, notre comité a organisé une marche à Fléron qui a réuni 400 personnes. La commune de Fléron est en effet la seule commune située sur tracé de la future autoroute à s'être déclarée incapable de rendre un avis favorable au projet et à avoir pris position en faveur d'un moratoire, en raison des incertitudes non levées et le grand nombre de questions non traitées par le MET.

Dans la foulée, notre collectif a décidé d'organiser une manifestation à Liège, ce dimanche 16 décembre, pour demander une fois encore au gouvernement wallon de ne pas approuver la demande de permis d'urbanisme par rapport à l'autoroute CHB, mais aussi pour dire que des alternatives existent, que le *tout-à-la-voiture* n'est pas une fatalité.

La conférence de presse de ce jour vise à :

- Faire le point, tout d'abord, sur un dossier complexe à l'approche d'une décision politique importante. **Le gouvernement est devant un choix déterminant pour notre avenir.**
- Tirer un premier **bilan de la pétition « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! »**, qui vient d'atteindre son objectif initial de **5000 signatures** et qui continue.
- Présenter la **manifestation** que nous organisons ce dimanche à Liège.
- Annoncer la prochaine remise d'une **lettre ouverte** sur le projet CHB au bourgmestre de Liège.

1. La liaison Cerexhe-Heuseux Beaufays, un drôle de projet

La liaison CHB, nous le disons depuis longtemps, est un projet dangereux pour la région liégeoise. Ce projet générerait des nuisances tant environnementales que sociales et économiques. Il causerait aussi un retard qui pourrait être fatal pour le redéploiement de la région.

Nous avons déjà dit souvent que CHB n apporterait pas de vraies solutions aux problèmes de mobilité, ni à Liège (Dérivation, ring Nord, tunnel de Cointe) ni dans la périphérie (N3 à Fléron). Ceci a été confirmé officiellement cette année par la propre étude d incidences du projet CHB (mai 2007).

Nous avons dit aussi que CHB représenterait un impact négatif considérable sur le riche environnement naturel et paysager concerné (partie intégrante du patrimoine wallon). Ceci est également confirmé par l étude d incidences et assez grave pour que le CWED (Conseil Wallon pour l Environnement Durable) ait rendu en conséquence un avis défavorable pour la réalisation de CHB (juillet 2007).

C est, entre autres, pour de telles raisons nous avons déjà tiré sur la sonnette d alarme. Nous avons demandé au Gouvernement Wallon de réévaluer le projet CHB à travers une étude globale et multi disciplinaire, car c est l approche partielle et saucissonnée qui a toujours prévalu. Même l étude d incidences, pourtant très conséquente, n a pas pu examiner toutes les alternatives (y compris l alternative zéro = pas de CHB) pour les comparer à CHB, étant donné la volonté politique qui prévaut actuellement.

Il y a une mesure à prendre d urgence pour CHB, c est un MORATOIRE, un arrêt de la course en avant menée par M Daerden pour réaliser coûte que coûte ce projet.

Mais c est le contraire auquel nous assistons, depuis que le Gouvernement Wallon a relancé en 2001 un projet qui était déjà dépassé, et a passé la vitesse supérieure depuis 2004. En effet depuis lors il s est employé à lui préparer (à CHB) une voie royale, en modifiant pour lui la loi pour échapper à une révision obligatoire du plan de secteur, en lui faisant reconnaître une soi-disant utilité européenne, en lui préparant un montage financier sur mesure pour échapper à l étranglement budgétaire, en mettant au pas quasi toutes les communes concernées alors qu elles étaient lui majoritairement défavorables il y a encore quelques années.

On peut se demander pourquoi tout cela pour un projet si peu stratégique pour la région et si peu porteur pour la population ou pour l économie? Un point «positif» ressort toujours cependant: c est le fameux TRI (taux de rentabilité interne) qui contente les financiers européens, et aussi notre grand argentier M Daerden, pour le plus grand bien de SOFICO. Donc finalement CHB n aurait rien à voir avec la mobilité ou avec le redressement liégeois&

A ce stade pourtant, CHB est bien loin d être fait si on considère que moins de 1% du budget prévu (400 millions →) a été dépensé jusqu à présent (dans des études).

Arrivera-t-on enfin aujourd'hui à remettre en question CHB, qui en plus est concerné (comme investissement favorisant le trafic automobile) par les enjeux majeurs du réchauffement climatique et de la crise énergétique qui menacent le monde?

La réponse appartient au Gouvernement Wallon qui se prépare à signer prochainement le permis d'urbanisme de CHB.

Le dossier semble être clos pour le Gouvernement Wallon, et M Daerden est d'autant plus pressé de le concrétiser qu'il sait très bien que ce projet n'a pas d'avenir, car des mesures d'urgence sont indispensables, tout spécialement à Liège. En effet les deux secteurs les plus ciblés par Kyoto II (réduction des émissions de GES) seront la route et l'aviation. Alors n'est-il pas hautement pertinent aujourd'hui d'arrêter un projet d'autoroute inutile, qui pourrait peut-être en plus être échangé contre des quotas de CO2 si difficiles à trouver pour assurer l'emploi dans notre sidérurgie?

Espérons cependant encore que le Gouvernement Wallon aura la sagesse et le courage de décider un moratoire pour CHB, et même de l'abandonner. Il est encore temps pour que le Gouvernement prenne conscience de l'erreur que représenterait aujourd'hui CHB, de revenir en arrière, de renoncer à CHB pour le bien commun.

Si toutefois le permis était accordé, nous continuerons à lutter contre CHB, avec l'aide de nos sympathisants, par tous les moyens possibles, entre autres juridiques. Nous sommes préparés pour cette éventualité.

2. Nous sommes face à un choix

Au-delà de l'opposition à un projet autoroutier calamiteux, notre collectif plaide également pour d'autres choix en matière de mobilité dans l'agglomération liégeoise. Des alternatives existent, en effet, au tout-à-la-voiture qui continue à constituer l'essentiel des politiques de mobilité en Wallonie

les changements initiés dans de nombreuses villes dans les pays limitrophes montrent qu'il est possible d'inverser la tendance, qu'il est possible de développer l'usage du vélo et des transports en commun, de réduire celui de la voiture et que cette évolution se fait au bénéfice de la qualité de vie. Les alternatives existent mais il faut avoir le courage de les choisir.

C'est le message que délivre la pétition « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! » (cf. annexe 3), dont nous sommes heureux d'annoncer qu'elle vient de dépasser le cap des 5000 signataires, que nous nous étions fixés comme objectif au moment de son lancement. Nous poursuivrons cependant la collecte des signatures dans les prochaines semaines, répétant que nous nous trouvons aujourd'hui à la croisée des chemins, que nous nous trouvons aujourd'hui collectivement devant un choix de toute première importance.

1. Le choix s'impose à nous pour la simple raison que la Région wallonne n'est pas riche et doit en conséquence choisir avec beaucoup de discernement ses priorités. En particulier, il est clair que l'investissement de 400 millions d'euros (annoncés) dans l'inutile autoroute « CHB » grèvera durablement les capacités d'investissement publiques en Wallonie la capacité d'endettement n'étant pas infinie, même via la Sofico. Un demi-milliard d'euros (sinon plus), c'est un montant suffisant pour initier un changement significatif dans la mobilité à Liège (poser les bases d'un réseau de transports en commun structurant, créer les parkings relais en périphérie, réaménager certains espaces urbains pour réduire la place accordée à la voiture). C'est aussi un montant qui ne sera plus disponible pour la région avant un certain temps. Il importe de bien l'utiliser. À notre sens, la priorité doit être clairement donnée à la mobilité douce et à la mobilité en commun.

2. Or, il est urgent de réaliser à Liège des investissements importants en matière de mobilité en commun. Si la Belgique dispose d'un des réseaux autoroutiers les plus denses du monde, l'agglomération de Liège n'est quant à elle plus loin d'être la seule métropole d'Europe occidentale à ne pas disposer d'un système de transports en commun structurant. À Liège, de l'avis de tous les observateurs, le réseau de bus ne suffit plus à assurer un service correct sur les principales lignes du réseau les capacités du bus sont insuffisantes à répondre à une demande qui va plus que probablement encore augmenter de manière significative. Faute de sites propres, les bus restent englués dans le trafic à bien des endroits du réseau. Alors que partout ailleurs en Europe, les choix de mobilité sont clairement orientés vers les transports en commun, le feroutage, les solutions alternatives, ainsi qu'en témoigne le récent plan d'investissement européen en matière de transports (qui ne consacre que 2,7 % de ses crédits au secteur routier), en Wallonie, on continue tranquillement à appliquer des recettes imaginées il y a quarante ans, à l'époque du pétrole bon marché et de l'insouciance environnementale. Pire, l'âge presque canonique du projet « CHB » est parfois utilisé comme argument en sa faveur : « Depuis le temps qu'on l'attend ». On croit rêver.

3. De plus, les transports publics créent plus d'emploi que les infrastructures routières. Aux États-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

1 *Surface Transportation Policy Project, setting the record straight: transit, fixing roads and bridges offer greatest job gains*, <<Washington> <DC>, <USA>>, 2004.

commun, 51.300 personnes trouvent un emploi contre 47 000 pour l'entretien des routes et 43200 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 anglaise² 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. Il est inconcevable que les responsables politiques liégeois se permettent de négliger des informations de cette nature ainsi qu'elle le fait aujourd'hui, alors que le chômage continue d'atteindre des chiffres indécentes dans la région.

4. L'évolution très inquiétante du climat terrestre désormais incontestable devrait nous inciter à une modification profonde de nos modes de vie ainsi qu'à une mise en question de l'organisation de la production économique, dans le but de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports est particulièrement en cause, puisque ses émissions ont augmenté de plus de 40 % depuis la signature du protocole de Kyoto. Face à cette situation, il est souhaitable de relocaliser une partie de la production économique, par exemple alimentaire en incitant à la consommation de produits locaux. La réaction politique à ce défi est pourtant largement insuffisante, pour ne pas dire insignifiante en l'état actuel des choses. Alors qu'il existe des possibilités pour réduire significativement notre empreinte écologique, le gouvernement belge préfère acquiescer sur le marché international des quotas d'émissions de CO₂. Alors que les représentants européens défendent pour le moment, à la conférence de Bali, des mesures plus strictes de contrôle des émissions, le gouvernement wallon continue en toute insouciance sa politique anachronique.

5. Réduire notre dépendance au pétrole n'est pas seulement un enjeu écologique. C'est aussi et surtout un enjeu social. Compte tenu de la conjoncture mondiale, de l'épuisement des ressources pétrolières (dont le pic de production est proche s'il n'est pas déjà dépassé), de l'émergence des économies asiatique, l'augmentation des prix de l'énergie semble en effet inéluctable. Il est raisonnable de s'attendre à des augmentations très significatives des prix dans la prochaine décennie. Au point qu'il est probable que l'accès à la mobilité automobile va se réduire significativement. Conjugué à celui de la précarisation préoccupante d'une partie de la population, ce constat indique que, à politique inchangée, l'accès à la mobilité sera très sérieusement compromis à moyen terme pour une partie significative de la population. Dès lors qu'on sait que l'accès à la mobilité conditionne l'accès à bon nombre d'autres droits (il faut pouvoir se déplacer pour accéder à l'emploi, pour se rendre dans un CPAS, pour avoir accès à l'éducation, à la culture et même à la santé, etc), on peut dire que le choix actuel en faveur de la voiture est profondément inégalitaire et vecteur d'injustices sociales importantes. Il est inacceptable que cette dimension du problème ne soit pas prise en compte et soit, pour tout dire, complètement passée sous silence.

6. Investir dans la mobilité en commun et dans la mobilité douce, c'est aussi retrouver dès aujourd'hui un projet positif et fédérateur, susceptible d'améliorer la qualité de vie en ville, de rendre la ville plus solidaire et plus conviviale. Solidaire car la mobilité douce est un atout pour le « vécu urbain » des couches moins favorisées de la population (jeunes travailleurs sans emploi, précaires, étudiants, retraités notamment). Conviviale car, comme le démontrent non nombre d'expériences à l'étranger et indépendamment de la dimension écologiques stricto sensu, les aspects

² *Less traffic, more jobs: The direct employment impacts of developing a sustainable transport system in the United Kingdom*, Jenkins T., Ecotec for Friends of the Earth, London, 1997.

positifs et attractifs de la mobilité douce sont nombreux : meilleure lisibilité de l'espace urbain, réenchantement de la ville, amélioration de l'image de marque, retombées économiques possibles au niveau du tourisme, du (re)développement du petit commerce de proximité, etc.

Bref, avec cette autoroute, **nous nous trouvons devant un authentique choix de société**, un choix qui va engager notre collectivité pour longtemps. Nous avons la possibilité d'initier un changement de cap vers une société plus juste et plus respectueuse de l'environnement. Nous avons aussi la possibilité de nous empêtrer pour longtemps dans des choix dépassés et coûteux.

Tenter de réduire l'alternative devant laquelle nous nous trouvons à un choix technique ainsi que le font certains élus relève du déni de démocratie.

3. La manifestation du 16 décembre

Pour traduire tout cela, notre collectif organise ce dimanche 16 décembre une manifestation dans les rues de Liège, dont l'avenir est gravement concerné par ces questions.

Nous voulons attirer l'attention du Gouvernement Wallon, des autorités communales et de la population sur les risques représentés par CHB et sur l'extrême urgence à décider un moratoire pour CHB.

Le rassemblement aura lieu à partir de 14h sur le terre-plein situé en face de la nouvelle gare des Guillemins. Nous nous dirigerons ensuite vers le centre-ville en empruntant la place des Guillemins, la rue des Guillemins, le boulevard d'Avroy et le boulevard de la Sauvenière. La dislocation aura lieu sur la place Saint-Lambert aux alentours de 16h.

Par ailleurs une lettre ouverte adressée à M Willy Demeyer, bourgmestre de Liège, sera déposée ce week-end et communiquée à la presse lundi.

Liaison autoroutière « CHB » : la Wallonie s'empêtre dans des choix dépassés

Carte blanche parue dans le journal *Le Soir*, 6 décembre 2007, par Pierre Leprince, Caroline Lamarche, Jean-Luc Outers, Jean-Pierre Pécasse, Pierre Ozer, Jacques Teller, André Ruwet, Jean-Pascal van Ypersele³

Magnétique, l'affiche mobilisatrice pour la marche « Ensemble pour le climat et la solidarité » de ce 8 décembre à Bruxelles, ces humains nus convergeant vers notre planète à protéger. Superbe symbole qui ne doit pas nous faire oublier l'avertissement placé en tête d'affiche : « Ça commence ici ». « Ici », on nous le répète, c'est ma maison où je peux fermer le robinet, visser des ampoules économiques, baisser le chauffage, placer du double vitrage.

Mais il y a un autre « ici » : notre beau coin d'Europe, nos villes et nos campagnes. Et là, pour Noël, le gouvernement wallon s'apprête à déposer un énorme cadeau dans nos petits souliers. Un truc neuf ? Non, vieux de presque un demi-siècle. Pas trop crade ? De luxe au contraire : 400 millions d'euros. Au moment de la conférence de Bali sur le changement climatique, ça a à voir avec le climat ? Mais oui ! Et c'est... ? Un permis de construire. Des canaux, des voies ferrées, des trams ? Non. Une nouvelle autoroute.

Cela se passe à l'est de Liège, au cœur d'un poumon vert. Dans la foulée, on prévoit des zonings et des centres commerciaux, au grand dam de la ville de Liège qui a assorti son soutien au projet de vœux pieux : qu'on ne disperse pas les pôles d'activité, qu'on cesse de déplacer les gens vers la périphérie, qu'on ne construise rien le long de ce nouvel axe, ceci afin d'éviter l'aggravation de la péri-urbanisation si préjudiciable à la prospérité de la cité.

Ce qu'on nomme « liaison CHB » (Cerexhe-Heuseux-Beaufays) serait, selon le ministre Daerden, un « chaînon manquant européen ». Or, l'Europe, qui a décidé de ne consacrer à la route que 2,7 % de son budget Transports 2007-2013 – priorité au rail – ne reprend pas ce tronçon autoroutier dans sa liste. Oui mais, souligne-t-on, on en parle depuis trente ans ! Justement : jusqu'à quand s'obstinera-t-on à réaliser des projets conçus au temps de la voiture reine et du pétrole bon marché ? Oui mais, assène-t-on encore, CHB désengorgera la ville de Liège. Franchement, qu'a-t-on fait jusqu'à présent pour dissuader les voitures de pénétrer en ville ? Où reste la piste cyclable sur le boulevard d'Avroy remis à neuf il y a trois ans pour le départ du Tour de France ? Où restent les mesures dissuasives sans lesquelles, selon les spécialistes, même une nouvelle autoroute ne résoudra rien du tout ? Et surtout, où est l'étude globale qui permettrait de chiffrer les déplacements et les besoins sur l'ensemble de l'agglomération ? Enfin, comment passer sous silence l'avis défavorable rendu par le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD). Et ce que nous révèle l'Étude d'incidence réalisée en vue de l'octroi du permis, à savoir :

— « 7 sites de grand et de très grand intérêt biologique seront partiellement ou totalement détruits » (p. 278). « Le réseau Natura 2000 sera affecté par la liaison (p. 312) qui bouleversera le paysage. »

— « CHB touchera gravement les agriculteurs » (p. 440) et « altérera la qualité de la vie des habitants » (p. 548). « Aucun plan de relogement n'est encore prévu pour les riverains expropriés » (p.548).

3 Caroline Lamarche, écrivain, Pierre Leprince, chargé de cours en sciences biomédicales à l' ULg et vice-président de Natagora, Pierre Ozer, docteur en géographie à l' ULg, Jean-Luc Outers, écrivain, Jean-Pierre Pécasse, responsable culturel et enseignant, André Ruwet, rédacteur en chef d' Imagine, Jacques Teller, Chargé de cours en urbanisme et aménagement du territoire à l' ULg, Jean-Pascal van Ypersele, professeur de climatologie et de sciences de l' environnement à l' UCL.

— « À l'encontre des principes de développement durable (p. 553), si CHB se fait, il faut craindre une accentuation de la péri-urbanisation (p. 898). »

— « CHB ne va pas entraîner d'amélioration de la mobilité au niveau de la liaison sous Cointe et de la traversée de la ville de Liège » (p. 599). « CHB ne résoudra pas non plus le problème de l'accès à l'Est de la région liégeoise ni celle de la traversée de Fléron » (p. 620). « Il semble plus juste de parler de statu quo : sans mesures dissuasives, le trafic de transit perdurera » (p. 898).

Bref, pour un projet pharaonique, beaucoup de risques et de graves incertitudes. La commune de Fléron l'a compris, qui demande un moratoire sur le projet. Pour ne pas se lancer tête baissée dans une réalisation que l'on risque de regretter. Pour consacrer les millions d'euros à une mobilité durable. Pour dégonfler quelques vieilles outres du genre : la construction d'une nouvelle autoroute serait source de prospérité économique.

Il serait plus honnête de dire que cela creusera encore la dette wallonne. Que CHB coûtera très cher en entretien et en nuisances sociales et environnementales. Qu'en favorisant le recours à la voiture individuelle, l'ouvrage aggravera les inégalités dans un monde où la flambée du coût de la vie précarise une grande partie de la population.

Les transports en commun, eux, en particulier le tram demandé par les Liégeois, vont générer de l'emploi, aider les ménages appauvris par le prix de l'énergie, répondre aux défis posés par le réchauffement planétaire, promouvoir la solidarité et... exiger des investissements. Faire le choix du tram, renoncer au tout-à-la-route, c'est se diriger vers des villes plus agréables, une mobilité plus équitable et la préservation de l'environnement. C'est aussi contribuer à lutter contre le réchauffement planétaire, répondre à la menace du pire que nous prédit le GIEC, bref, c'est se montrer adulte.

CHB : le genre de décision qui contribue à empêtrer la Wallonie dans des choix dépassés. Alors, MM. Rudy Demotte, Michel Daerden, André Antoine et Benoît Lutgen, Mesdames et Messieurs en charge du dossier, épargnez-nous ce vieux cadeau de luxe. Tournez-vous vers l'avenir. Pensez à nos/vos enfants et petits-enfants.

L autoroute de trop

Article paru dans La libre Belgique, 28 novembre 2007, par Gün Gedik, Pierre Castelain, François Schreuer ⁴.

L'approbation du permis d'urbanisme d'une nouvelle autoroute à l'Est de Liège, entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays (CHB), devrait être à l'ordre du jour du gouvernement wallon dans les prochaines semaines. Ce projet, imaginé il y a quarante ans, à l'époque de la voiture triomphante et du pétrole bon marché, a été maintenu depuis lors en dépit du changement profond de conjoncture que nous connaissons. Emblématique à plusieurs titres, ce dossier, loin de se limiter à un enjeu de mobilité sous-régionale, devrait interpeller tous les citoyens, en Wallonie et au-delà.

La myopie des responsables wallons dans ce dossier est en effet incompréhensible quand tout nous indique que la construction de cette autoroute n'est plus acceptable.

D'abord, le désastre climatique en cours est à présent une évidence. Et, comme le signale le GIEC, les données empiriques recueillies ces dernières années indiquent tendanciellement que c'est vers les pires scénarios envisagés que nous nous dirigeons, ce qui signifie rien moins qu'une menace sur la survie de la civilisation humaine, comme le soulignait il y a peu Ban Ki-moon, le pourtant très prudent secrétaire général des Nations unies. Parmi les principaux responsables de l'émission de gaz à effet de serre, le secteur des transports doit être prioritairement montré du doigt, lui qui a connu en Europe une augmentation de plus de 40 % de ses émissions depuis la signature du protocole de Kyoto.

Ensuite, le baril de pétrole sous les 10 dollars, comme en décembre 1998, appartient définitivement au passé. En raison du pic pétrolier à venir et probablement déjà atteint, le prix de l'or noir va continuer à s'apprécier durablement, entraînant dans son sillage l'augmentation de toutes les formes d'énergie. Outre que la rente considérable que nous versons aux pays exportateurs de pétrole ne va cesser de s'accroître, on peut donc penser que les Belges auront de plus en plus de difficultés à financer le carburant nécessaire à faire rouler les cinq millions de voitures individuelles actuellement en circulation dans le pays. Et que, en conséquence, la demande de déplacements collectifs va exploser.

Enfin, la précarité progresse, galopante, comme l'a rappelé début novembre une étude de l'économiste et président du CPAS de Namur Philippe Defeyt. Un foyer belge sur sept vit dans la pauvreté et ce chiffre est en augmentation ; la hausse généralisée du coût de la vie plonge des centaines de milliers de personnes dans des difficultés profondes qui devraient être au centre des préoccupations des gouvernants. Ce n'est pas le cas. Or, une des raisons principales du phénomène se trouvant dans le renchérissement des prix de l'énergie, il est prévisible que la situation va s'aggraver et qu'une partie très significative de la population est menacée. À court terme, les primes à l'énergie et autres subventions à la consommation sont souhaitables. Elles ne constituent cependant qu'une solution très transitoire, qui n'apporte aucune réponse structurelle au problème.

À ces constats sinistres, il n'y a qu'une conclusion : nous devons réduire notre dépendance au pétrole. Pour ce faire, nous devons réduire notre consommation d'énergie. Des solutions existent pour y arriver, à commencer par l'intégration de la contrainte énergétique dans l'aménagement du territoire : il faut ré-organiser l'espace et les modes de production pour réduire les déplacements, il faut investir très massivement dans les transports en commun, favoriser la mobilité douce, relocaliser en partie la production économique, favoriser la densité du bâti et l'organiser autour des infrastructures de transport en commun, préserver les zones naturelles, etc. Tout cela, on le sait... mais on ne le fait pas.

⁴ Pierre Castelain est membre du secrétariat régional d' Ecolo Liège. Gün Gedik est président du Mouvement des jeunes socialistes de Liège. François Schreuer est le promoteur de la pétition « oui au tram ! non à l' autoroute ! ».

Car construire une autoroute aujourd'hui, c'est faire exactement l'inverse de ce qu'il faudrait faire : c'est inciter à la dispersion urbaine⁵, nous rendre encore plus dépendants de la voiture individuelle, prendre une mesure favorable aux classes moyennes (pour peu de temps) et supérieures alors que ce sont les classes populaires qui sont au centre de la tourmente. C'est aussi, pour la Wallonie, gaspiller une grande quantité de ressources rares (400 millions d'euros à ce jour), qui ne pourront plus être investies dans des projets utiles et urgents. Car contrairement à ce que cherchent à faire croire certains, les moyens disponibles⁶ ne permettent pas, en ce qui concerne l'agglomération liégeoise, de réaliser à la fois cette autoroute et d'entamer la construction d'un très nécessaire réseau de transport en commun structurant – un tram – à une échéance acceptable.

Il n'est pas acceptable, en effet, de faire reposer la responsabilité de notre inertie collective sur les seuls individus si l'on ne leur donne pas la possibilité de comportements alternatifs – particulièrement en matière de transports, tant il est vrai que beaucoup de nos concitoyens sont aujourd'hui obligés d'utiliser une voiture, par exemple pour se rendre sur leur lieu de travail.

M. André Antoine, M. Michel Daerden, vous qui êtes en charge de ce dossier, évitez de rester dans l'histoire comme ceux qui auront fait ce choix nuisible, tant sur le plan environnemental que sur le plan social. Madame, Messieurs les membres du gouvernement wallon, admettez le changement majeur auquel nous faisons face tirez-en les enseignements : abandonnez le projet CHB pour en investir le budget dans les transports en commun.

5 D ores et déjà des projets de nouveaux centres commerciaux en périphérie sortent des cartons. On a appris (La Meuse du 6 novembre) qu'un promoteur souhaite implanter un centre commercial de 60.000 mètres carrés à Soumagne, pour « profiter de la future liaison CHB ».

6 Exprimés en termes de capacité d'emprunt du pouvoir régional, en l'occurrence via l'intermédiaire de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (Sofico).

Annexe 3

Pétition à l'attention du gouvernement wallon : «Oui au tram ! Non à l'autoroute ! »

L'avenir de Liège dépend des 400 millions d'Euros qu'il faut investir dans l'amélioration des transports en commun et non dans l'inutile autoroute CHB .

Date de lancement de la pétition : vendredi 7 septembre 2007 . Nombre de signataires à ce jour : 5000.

Alors que la Région wallonne ne dispose que de budgets très limités, alors qu'on nous rebat les oreilles des difficultés économiques de la Wallonie et du « plan Marshall » qui est censé y apporter un remède, certains types de dépenses publiques ne semblent pas connaître beaucoup de limites. C'est en particulier le cas de la construction d'autoroutes. Malgré les déclarations pro-environnementales de ses responsables, la politique régionale en matière de mobilité continue d'être très majoritairement orientée vers la voiture. La contradiction est évidente dans le chef de mandataires publics qui signent un « pacte écologique » qui prévoit notamment un moratoire sur la construction de nouvelles infrastructures routières,... mais (re)lancent par ailleurs de nouveaux projets d'autoroutes.

Selon les déclarations du gouvernement wallon lui-même, la Région wallonne s'apprête ainsi à investir 800 millions d'euros d'argent public dans de nouveaux tronçons autoroutiers, dont 400 dans la construction d'une nouvelle autoroute à l'Est de Liège (entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays), projet inutile et destructeur, qui va saccager des sites naturels importants, encourager encore davantage l'usage de la voiture et renforcer de ce fait la congestion automobile généralisée, accentuer le phénomène d'exode urbain et la localisation du commerce de détail en périphérie de la ville,...

Dans le même temps, l'absence d'un réseau de transports en commun digne d'une agglomération moderne de 500 000 habitants se fait sentir chaque jour à Liège, d'abord pour ceux, nombreux, qui n'ont pas les moyens de se déplacer autrement qu'en bus ou qui font le choix délibéré de renoncer à la voiture ; mais aussi pour les automobilistes qui paralysent aux heures de pointe autant qu'ils sont eux-mêmes paralysés tous les axes principaux du réseau secondaire local, lequel est incapable d'absorber de tels flux de véhicules. Les déplacements en transports en commun sont quant à eux bien souvent extrêmement lents : disposant de trop peu de sites propres, ils sont englués dans le trafic routier paralysé en de nombreux endroits aux heures de pointe. Le réseau de bus est insuffisant à assurer une desserte des axes les plus fréquentés. Le matériel roulant, fonctionnant au diesel, pollue de façon exagérée l'air de la ville.

Les moyens financiers étant rares, il y a là un choix clair, qui engage la politique régionale et le mode de vie à Liège pour des dizaines d'années. Nous refusons que ce choix soit pris à la légère. Nous refusons que notre avenir soit compromis par le choix systématique de la voiture et le maintien des transports en commun dans un état de sous-financement chronique qui empêche leur développement.

Nous demandons en conséquence l'annulation du projet d'autoroute entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays et la réorientation des crédits prévus pour ce projet vers l'investissement dans les transports en commun et la mobilité douce. En particulier, il nous semble pertinent d'étudier dans de brefs délais la réalisation d'un réseau de tram ou de tram-train à l'échelle de l'agglomération liégeoise.

Premiers signataires de la pétition :

Collectifs : Collectif « À Contre Courant » / Association pour la promotion et la recherche en architecture moderne et contemporaine à Liège asbl / Les Amis de la Terre / Comité pour l'annulation de la dette du Tiers-Monde (CADTM) / Coordination D autres Mondes / Fédération liégeoise du Parti communiste / Groupe local Ecolo de Liège / Groupement CHB asbl / Groupe de réflexion et d'action pour une politique écologiste (Grappe) / Greenpeace Belgique / Groupe Thomas Sankara / Inter-Environnement Wallonie / Ligue Royale Belge pour la Protection des Oiseaux / Locale ECOLO de Ans / Locale ECOLO de Thimister-Clermont / Natagora / Régionale ECOLO de Liège / Régionale ECOLO J de Liège / Réseau Eco-consommation / Roule ta bille asbl / Section liégeoise de la Ligue communiste révolutionnaire .

Personnalités : Firass Abu Dalu, Avocat au Barreau de Liège, vice-président de la section liégeoise du PS / Michel Antaki, D'une certaine gaité / France Arets, porte-parole du CRACPE / Mehmet Aydogdu, artiste plasticien, philosophe et conseiller communal (PS) à Liège / Gabriel Belgeonne, membre de l'Académie des Beaux-Arts / Nicolas Berwart, bassiste du groupe Eté 67 / Paul Blanjean, secrétaire fédéral du MOC de Verviers / Florence Caeymaex, enseignante ULg / Christian Carez, photographe / Didier Castagne, administrateur des TEC Liège-Verviers / Anne Chapuis, comédienne / Albert Charler, photographe / Jean-Pierre L. Collignon - Journaliste et chroniqueur radio / Marcel Cools, avocat / José Daras, ancien ministre wallon de la mobilité / André Degué, secrétaire Intersectoriel de la CGSP de Liège / Michel Delville, professeur ordinaire à la faculté de philosophie et lettres de l'ULg / Patrick Dessart, coordinateur de la maison des cyclistes de Liège / André Dombard, conseiller communal ECOVA à Trooz / Pierre Eyben, secrétaire politique de la fédération liégeoise du Parti communiste / Christian Fagnoul, Secrétaire régional de la CSC services publics / Rose-Marie François, écrivain / Bernard Gabriel, GRACQ / Gün Gedik, président du Mouvement des Jeunes socialistes de Liège / Muriel Gerkens, députée fédérale (Ecolo) / Mario Gotto, permanent MOC / Pierre Heldenbergh, président de l'asbl Barricade / Philippe Henry, député fédéral Ecolo / Denis Horman, LCR/Liège / François Houtart / Marc Jacquemain, professeur à l'ULg / Jean-Michel Javaux, secrétaire fédéral d'Ecolo / Hilde Keteleer, journaliste en Flandre / Caroline Lamarche, écrivain / Pierre Mossoux, président de Natagora / Jacky Moraël, Ministre d'Etat / Anne Mouchet, chercheuse à l'ULg / Joseph Orban, écrivain / Christine Pagnouille, enseignante à l'ULg / Benoît Peeters, écrivain et éditeur / Jean-François Ramquet, secrétaire de la FGTB de Verviers / André Rulmont, professeur ordinaire à la faculté des sciences de l'ULg / Carine Russo, sénatrice (Ecolo) / André Ruwet, rédacteur en chef d'« Imagine » / François Schreuer, auteur du blog « Des Bulles » / Claudy Vickevorst, secrétaire CGSP du TEC Liège / Bernard Wesphael, député wallon (Ecolo) .