

Les paragraphes sur fond gris ne concernent que la Commune d'Esneux.

Contact :

Francis Leboutte - f.leboutte@algo.be

Rue de la Charrette 141, 4130 Tilff (Esneux)

Prof : +32-(0)4.388.39.19 - Priv : 04.388.35.28

Vu la lettre du 23 mai 2007 du fonctionnaire délégué de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine (Direction de Liège 1), annonçant une demande de permis d'urbanisme introduite par le MET (Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction des Routes de Liège) pour la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (liaison CHB) ;

Vu le Code Wallon de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Reconnaissant que la conception du projet de liaison CHB remonte à plus de trente ans et que le contexte économique, social et environnemental a fortement changé ;

Reconnaissant qu'il n'y a pas eu d'étude sérieuse de solutions alternatives au projet ;

Considérant l'ampleur de l'investissement (400 millions d'€annoncés) qui devra être supporté par la Wallonie seule via un coûteux mécanisme d'emprunt, sans aucune aide ni de la Belgique, ni de la Communauté européenne ;

Considérant que la Région wallonne manque cruellement d'activités économiques capables de créer de nombreux emplois et que toutes les études convergent pour démontrer que les axes routiers créent peu d'emplois comparativement aux transports en commun ;

Considérant que la liaison CHB ne fait pas partie des projets prioritaires et subsidiables au niveau européen pour la période de 2007 à 2013 (RTE-T, réseau transeuropéen de transport) ; considérant que seulement 2,7 % du budget des projets prioritaires va à des projets routiers, ce qui montre bien que la priorité n'est plus à la voiture et au camion ;

Considérant que le coût du baril de pétrole a triplé dans les 5 dernières années, que le pic de production du pétrole a été dépassé et que l'avenir n'est plus à la voiture personnelle ;

Considérant que le transport en commun est un des éléments-clefs d'une politique de mobilité durable. Qu'il s'agit par conséquent d'améliorer, dans un souci d'équité, la mobilité des personnes n'ayant pas accès à la voiture particulière, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et d'aider la société dans son ensemble à faire face à la flambée des prix des produits pétroliers ;

Vu que, en septembre 2007, le climatologue belge Jean-Pascal van Ypersele, membre du GIEC, s'est positionné pour un moratoire sur les projets d'infrastructures routières ; vu que le GIEC s'est vu attribué le prix Nobel de la Paix, ce qui montre l'importance des positions du GIEC et de ses membres ;

Considérant que l'impact sur le milieu biologique relevé par l'étude d'incidences, soit la destruction de 173 ha minimum d'éléments naturels, dont, 19 ha de forêt de grand

intérêt biologique, 7 sites de grand intérêt biologique et 5 ha de pelouses calcaires, influence la qualité de l'environnement et la qualité de vie de toute une région ;

Reconnaissant que nombre de besoins en matière de transports collectifs ne sont pas satisfaits au niveau des Communes de l'agglomération liégeoise et, plus spécifiquement, au niveau de la vallée de l'Ourthe et de sa connexion avec le CHU et le campus universitaire ;

Considérant que l'opportunité d'un projet de liaison CHB et les priorités d'investissement devraient être définis dans le cadre des Communes de l'agglomération liégeoise ;

Étant donné que le Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (CWEDD), sur le projet de liaison CHB, 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 » et demande un complément d'étude préalablement aux travaux ;

Considérant que la logique qui a conduit à l'élaboration du projet de liaison CHB devrait conduire à un projet de liaison Beaufays-Tilff-Sart-Tilman ;

Considérant que le projet de liaison CHB aurait un impact direct sur le trafic routier à Tilff et dans toute la Commune d'Esneux, et qu'aucune analyse détaillée de cet impact n'a été menée ;

Vu les éléments suivants mis en évidence par l'étude Transitec et Pissart, lors de l'élaboration du plan communal de mobilité de la commune d'Esneux :

- Le trafic dans le centre de Tilff est très important et présente un risque d'engorgement ;
- Aux heures de pointe, le giratoire de Tilff et le carrefour N633/N689 (avenues Laboule et Wauters) sont à la limite de la saturation, par exemple 2.010 unités véhicule par heure à la pointe du soir pour le giratoire ;
- L'avenue Laboule reçoit plus de 10.000 unités véhicule par jour ;

Vu que les données de cette étude datent de 2001 et que le trafic a augmenté depuis ;

Reconnaissant l'augmentation particulière du trafic de transit est-ouest à Tilff, du fait des nouveaux lotissements dans les communes situées le long de l'autoroute des Ardennes et de l'augmentation de l'activité économique autour de pôle de l'Université au Sart-Tilman ;

Le Conseil communal d'Esneux, réuni en séance ce 11 décembre 2007 :

Estime qu'une étude relative à la mobilité dans l'ensemble des Communes de l'agglomération liégeoise serait nécessaire pour déterminer tous les effets de la liaison CHB et les investissements de mobilité à faire en priorité ;

Estime donc que l'idée d'un moratoire sur la liaison CHB est fondée ;

Demande que les autorités liégeoises et régionales mettent en place la Communauté urbaine de l'agglomération liégeoise et commande au plus vite une étude de la mobilité urbaine et périurbaine ;

Demande que les autorités régionales attendent les conclusions de cette étude avant de prendre toute décision concernant la demande de permis d'urbanisme pour la liaison CHB.