279 (2014-2015) — N° 2

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

15 FÉVRIER 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays » *

AMENDEMENT

proposé par

M. Dodrimont, Mmes Moucheron, Géradon,
MM. Lecerf, Fourny et Lenzini

3e session de la 10e législature
* Voir Doc. **279** (2014-2015)— N°1

site internet : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays »

AMENDEMENT

Le texte de la proposition de résolution relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays » est remplacé par ce qui suit :

Le Parlement wallon,

A. Vu la décision 661/2010/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport prévoyant explicitement la réalisation d'un tronçon reliant l'E40 et l'E25 et par laquelle l'Union européenne estime notamment que « l'établissement et le développement des réseaux transeuropéens contribuent à la réalisation d'importants objectifs de l'Union, tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale »;

B. Vu la décision du Gouvernement wallon en sa séance du 27 mars 2001 demandant expressément d'inscrire le projet Cerexhe-Heuseux-Beaufays (A605) dans le réseau transeuropéen; tronçon situé à l'est de l'agglomération liégeoise, dont les premiers projets datent de 1969, d'une longueur de 12,5 kilomètres et qui permettrait de relier l'autoroute E25 (Liège-Luxembourg) à l'autoroute E40 (Liège-Aachen);

C. Considérant le Schéma de développement de l'espace régional (SDER), adopté le 27 mai 1999 prévoyant notamment : « Suite à la réalisation de la liaison E25-E40 à Liège et à l'achèvement de l'autoroute A8, certains travaux complémentaires doivent encore être réalisés : (…) la liaison entre les autoroutes E40 et E25 à l'est de Liège (Cerexhe-Heuseux-Beaufays) qui achèvera ainsi le grand ring de Liège »;

D. Considérant le plan de secteur de Liège, adopté le 26 novembre 1987 par arrêté de l'Exécutif régional wallon prévoyant une zone de réservation sur l'ensemble du tracé pressenti du tronçon Cerexhe-Heuseux-Beaufays;

E. Vu l'article 23 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), modifié par le décret RESA du 3 février 2005, édictant la règle suivante : « Le plan de secteur comporte (…) le tracé existant ou projeté ou le périmètre de réservation qui en tient lieu du réseau des principales infrastructures de communication (…) »;

F. Vu l'arrêt n°135/2006 du 14 septembre 2006 de la Cour d'Arbitrage validant les articles 50 et 58 du décret RESA et dès lors il faut considérer que le tracé est bel et bien inscrit au plan de secteur de Liège;

G. Considérant le projet de Schéma de développement territorial pluricommunal sur l'arrondissement de Liège tel que présenté au sein de la Conférence des Bourgmestres dudit arrondissement le 7 juillet 2015 confirmant la nécessité de réaliser la liaison CHB;

H. Vu l'article 40 §2 du CWATUP : « (…) en cas de renoncement à réaliser l'infrastructure, le Gouvernement peut, par arrêté, abroger le périmètre ou la partie de périmètre de réservation concerné. »;

I. Considérant que les réponses du Gouvernement aux questions parlementaires convergent sur le fait qu'il n'est pas dans son intention d'adopter un arrêté gouvernemental visant à retirer le périmètre de réservation du projet de tronçon hors du plan de secteur (voir notamment la réponse de M. le Ministre Di Antonio en date du 10 novembre 2014 : « Le périmètre de réservation relatif à la liaison CHB doit rester en l'état »);

J. Vu la Déclaration de politique régionale 2014-2019 : « En matière routière, le Gouvernement wallon entend achever certains aménagements routiers afin d'éviter le trafic de transit au cœur des villes et villages » (page 66);

K. Considérant la demande de permis introduite en 2008 par la DGO1 du SPW (ex-MET) illustrant le fait que ce dossier est mûr depuis quelques années;

L. Considérant l'engagement financier déjà consenti par la Région wallonne en termes d'études diverses (évaluation d'incidences, études techniques, …) pour un montant de plus de 10,5 millions d'euros et en termes d'expropriations pour un montant de plus de 6,5 millions d'euros (soit 25 expropriations sur les 103 à effectuer);

M. Vu le Code de développement territorial (CoDT) et plus spécialement l'article D.IV.18 remplaçant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (décret « DAR ») qui prévoit l'inscription de la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays dans les trois chaînons manquants routiers et fluviaux restant à construire en Wallonie (E420, CHB et écluse de Lanaye) ainsi que le projet de décret formant le CoDT et abrogeant le décret du 24 avril 2014 (document parlementaire 307 (2015-2016)) en cours de discussion au Parlement;

N. Considérant que le projet CHB fait partie de la liste très restreinte des « chaînons manquants » routiers et fluviaux et qu'à cet égard ce projet de 12 km de nouvelles voiries ne représenterait que 0,16% de la totalité du réseau routier wallon actuel;

O. Considérant que le tronçon actuel E25-E40 empruntant le tunnel sous Cointe, inauguré en juin 2000, est actuellement saturé à plusieurs moments de l'année, que le chiffre de 80 000 véhicules par jour acceptable d'un point de vue mobilité et sécurité est atteint à plusieurs reprises et que toute fermeture même provisoire du tronçon actuel E25-E40 engendre de sérieux problèmes de mobilité et de sécurité sur les liaisons routières du centre de Liège;

P. Considérant que la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays s'inscrit dans un contexte de développement de nœuds de communication dans et autour de Liège avec notamment la gare TGV, le développement de transports structurants (tram, liaisons ferroviaires, …), le développement du port fluvial (Lanaye, …), l'expansion de l'aéroport de Liège-Bierset et les différentes plates-formes multimodales (Trilogiport, …);

Q. Considérant la volonté politique partagée de faire aboutir le projet de retour du tram à Liège;

R. Vu le Plan Marshall (1, 2.vert et 4.0) consacrant l'activité de transport et de logistique comme prioritaire pour le redéploiement de la Wallonie et ayant développé spécifiquement un pôle de compétitivité sur le sujet (« Logistics in Wallonia »);

S. Considérant les différentes études internationales (par exemple, les rapports périodiques de Cushman & Wakefield) confirmant la place de choix qu'occupe la Wallonie dans le domaine de la logistique et des transports en Europe grâce notamment à ses infrastructures et équipements de transport;

T. Considérant que la liaison CHB affirmerait davantage la position stratégique de la Wallonie dans le secteur de la logistique et des transports;

U. Considérant les projections du Bureau du Plan estimant qu'il y aura approximativement 80 000 nouveaux habitants dans l'agglomération liégeoise d'ici 2020 avec à la clé 160 à 165 000 véhicules supplémentaires;

V. Considérant le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise (le PUM), lancé en 2006 par 24 communes de la région liégeoise, et dont les dernières conclusions ont été développées devant les acteurs liégeois le 28 juin 2013;

W. Considérant que le périmètre de réservation y afférant au plan de secteur de Liège doit impérativement être maintenu;

X. Considérant les nombreux raccourcis et gains de temps observables si la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays était opérationnelle et par conséquent les économies de carburant qui en découleraient;

Y. Considérant que la réalisation d'une telle infrastructure, en décongestionnant le centre de Liège, permettra inévitablement une diminution des émissions polluantes dues au transport;

Z. Considérant que cette infrastructure nécessitera des aménagements spécifiques visant entre autre à préserver la biodiversité;

AA. Considérant le désenclavement de certaines entités et les débouchés socio-économiques y afférant;

BB. Considérant les avis des communes concernées (Soumagne, Fléron, Trooz, Chaudfontaine et Sprimont).

Demande au Gouvernement wallon,

1. de finaliser et ensuite adopter le projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération de Liège afin de doter cette région d'une politique structurelle de mobilité et de transport;
2. lorsque le Plan Urbain de Mobilité (PUM) sera adopté, de suivre, dans le respect de la trajectoire budgétaire, ses différentes recommandations lors de la réalisation de projets en matière de mobilité et de transport dans la région liégeoise et de développer une stratégie de mobilité basée sur un transfert modal vers les déplacements doux et les transports en commun;
3. dans le respect de la trajectoire budgétaire pré-rappelée, de prévoir un phasage de l'action publique en matière d'acquisition des terrains concernés en vue de soulager les populations locales;
4. d'étudier, toujours dans le cadre de la trajectoire budgétaire, les possibilités de créer le chaînon manquant CHB dans un gabarit autoroutier et son impact sur le cadre de vie des riverains. D'en faire rapport au Parlement endéans les 12 mois de l'adoption de la présente résolution;
5. de continuer à considérer la réalisation du tram de Liège entre Coronmeuse et Sclessin comme un projet complémentaire à CHB. ».

JUSTIFICATION

Sans développer une stratégie de transport exclusivement orientée vers le transport routier, force est de constater que la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays constitue un véritable chaînon manquant aux infrastructures routières liégeoises.

En outre, le texte actuel ne fait que très peu référence aux impacts sur le cadre de vie des riverains de ce dossier, ceux-ci doivent être étudiés. Les incidences environnementales seront également étudiées dans le cadre de l'étude d'incidence sur l'environnement réalisée sur la base de la demande de permis.

Le texte s'inscrit toujours dans la logique d'une liaison autoroutière. Nous proposons donc d'étudier spécifiquement les impacts sur le cadre de vie des riverains et d'étudier le gabarit autoroutier.

En outre, ce projet doit s'inscrire dans un cadre budgétaire global pour la mobilité en région liégeoise pour laquelle le projet prioritaire est, et reste, le tram. Ces deux projets répondent à des besoins différents et complémentaires : l'un vise la mobilité des personnes à l'intérieur de l'agglomération, l'autre vise à dégager la ville du trafic de transit routier.

P. Dodrimont

S. Moucheron

D. Géradon

P. Lecerf

D. Fourny

M. Lenzini