279 (2014-2015) — N° 4
323 (2015-2016) — N° 2

279 (2014-2015) — N° 4
323 (2015-2016) — N° 2

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

15 FÉVRIER 2016

PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION

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

déposée par

M. Dodrimont, Mme Defrang-Firket, M. Jeholet,
Mme Defraigne, M. Lecerf et Mme Baltus-Möres

visant à améliorer la mobilité durable dans l'agglomération liégeoise *

déposée par

MM. Henry, Daele, Hazée et Mme Ryckmans

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'environnement, de l'aménagement
du territoire et des transports

par

Mme De Bue

3e session de la 10e législature
* Voir Doc. **279** (2014-2015) — Nos 1 à 3
Doc. **323** (2015-2016) — N° 1
CRIC (2015-2016) — Nos 64 et 98
CRAC (2015-2016) — Nos 64 et 98

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

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des transports s'est réunie les lundis 14 décembre 2015 et 15 février 2016, en séance publique de commission, afin d'examiner la proposition de résolution relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays » déposée par M. Dodrimont, Mme Defrang-Firket, M. Jeholet, Mme Defraigne, M. Lecerf et Mme Baltus-Möres (Doc. 279 (2014-2015) -N° 1 à 3) et la proposition de résolution visant à améliorer la mobilité durable dans l'agglomération liégeoise déposée par MM. Henry, Daele, Hazée et Mme Ryckmans (Doc. 323 (2015-2016) – N°1 ([1]) ([2]).

([1]) Des avis ont été reçus en application de l'article 129 du Réglement sur ces deux propositions de résolution.

([2]) *Ont participé aux travaux* : Mme De Bue (Rapporteuse), MM. Denis, Dermagne, Dodrimont, Dufrane, Mme Geradon, MM. Lecerf, Lenzini, Maroy Mme Moucheron, M. Stoffels (Président), Mme Waroux.

Ont assisté aux travaux : MM. Arens, Bouchez, Mme Brogniez, MM. Destrebecq, Fourny, Hazée, Henry, Jeholet, Knaepen, Mme Leal Lopez, M. Lefebvre, Mme Morreale, MM. Onkelinx, Puget, Mme Ryckmans, MM. Sampaoli, Wahl, Warnier.
M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports.

I. I. EXPOSE DE M. DODRIMONT COAUTEUR DE LA PROPOSITION DE DÉCRET RELATIVE AU CHAÎNON MANQUANT « CEREXHE-HEUSEUX-BEAUFAYS » (DOC. 279 (2014-2015) – N° 1)

M. Dodrimont entame son exposé en rappelant que le dossier de ce chaînon manquant Cerexhe-Heuseux-Beaufays est ouvert depuis plus de 45 ans en agglomération liégeoise. Le tronçon de quelque 12 km a comme principale utilité de relier entre eux deux tronçons autoroutiers, ce qui permettrait d'améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire liégeois et wallon.

Il se réjouit de l'action du Ministre sur le tronçon entre Couvin et Charleroi, un autre chaînon manquant, dans une autre région.

Il cite également un article de presse dans lequel M. le Ministre parle d'un gabarit autoroutier pour le tronçon CHB, ce qui représente un contraste par rapport à la législature précédente. Il ne doute pas que le Ministre Prevot, en charge de la mise en œuvre de ce chantier, en tiendra compte lors de l'adoption du Plan urbain de mobilité de Liège, le PUM.

Si une volonté d'avancer sur le dossier est exprimée par les uns et les autres en faveur de ce tronçon, CHB est quelquefois qualifié de monstre du Loch Ness, même s'ils ne représentent que 12 km de voirie entre deux points, alors qu'aujourd'hui la seule liaison possible représente plus de 30 km.

La Conférence des 24 Bourgmestres de l'arrondissement de Liège est favorable au projet et s'est exprimée en faveur du gabarit autoroutier, et le Ministre Prévot a annoncé son intention de soutenir le projet.

Par rapport à un projet dont le coût est estimé à un demi-milliard d'euros, chacun est conscient des difficultés budgétaires actuelles ; néanmoins, une série d'actes pourrait être posée dans la perspective d'une concrétisation du projet d'ici quelques années. À défaut, les perspectives de réalisation s'éloigneraient.

Bien évidemment, il conviendra de tenir compte de certaines réactions légitimes de riverains, tout en les mettant en perspective avec l'ambition recherchée pour la mobilité wallonne. Actuellement, les oppositions les plus fortes émanent de riverains plongés dans l'incertitude depuis de nombreuses années. Une zone de réservation a été inscrite au plan secteur, et, depuis cette inscription, les propriétaires de terrains ne peuvent plus construire et tout investissement se voit figé.

À nouveau, l'orateur suggère de rechercher un moyen pour sortir d'un tel imbroglio, à tout le moins d'indemniser justement les personnes concernées.

Et de renvoyer aux travaux de la législature précédente, qui montre que, à l'exception d'Ecolo, tous les autres groupes politiques convergent pour trouver les possibilités de réaliser cette liaison. Chaque groupe en précisera les éventuelles nuances.

La proposition de résolution demande au Gouvernement :

– d'adopter sans tarder 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;

– de concrétiser les différentes recommandations du Plan urbain de mobilité (PUM) notamment en termes de mobilité douce, de renforcement des dessertes des transports en commun (TEC et SNCB), mais également en termes d'infrastructures routières en ce compris la liaison Cerexhe-Heuseux- Beaufays;

– de clarifier la situation d'imbroglio politico-juridique en vue de « dégeler » les zones réservées inscrites au plan de secteur depuis 1987;

– de relancer les procédures administratives en vue d'octroyer les permis nécessaires à la réalisation d'un tronçon reliant l'E25 à l'E40 (Cerexhe-Heuseux-Beaufays) et ainsi terminer le grand ring de Liège comme le projette le Schéma de développement de l'espace régional (SDER).

L'aspect budgétaire sera au cœur des réponses à cette proposition. Il ne s'agit pas d'immédiatement budgétiser le projet, mais bien de relancer un certain nombre de démarches administratives nécessaires.

À cet égard, une comparaison est proposée entre CHB et un tronçon de l'A11 en Flandre occidentale, un projet qui compte également une douzaine de kilomètres, entre Bruges et Westkappelle. Il compte pas moins de 56 ponts, et son coût est estimé à 738 millions, TVA comprise. Le projet CHB devrait se situer à une hauteur comparable. La Région flamande a choisi une formule de partenariat public-privé (PPP) pour mener ce projet, au travers d'une phase de 42 mois de réalisation, les travaux se clôturant à l'automne 2017. En d'autres termes, tant les montants que les délais nécessaires à ce projet en Flandre pourraient être transposés à CHB, ce qui signifie que la première pierre pourrait en être posée encore sous la présente législature.

Le principe du PPP flamand est que la Région verse une indemnité annuelle sur base du cahier des charges, avec une méthode de financement qui détermine les intérêts à payer. Le montant de la construction est l'objet d'un montant fixe. Le montant de la maintenance est également envisagé, tout en apportant des garanties en cas de défaillance des entrepreneurs. Des entreprises s'occuperont de la maintenance des voiries, de désenrober les marquages, et d'autres, de l'entretien des ouvrages d'art. Il faut noter qu'un certain nombre d'entreprises wallonnes sont concernées par ce projet flamand, qui représente un ballon d'oxygène appréciable pour le secteur.

À l'instar de ce PPP flamand, le projet CHB pourrait être mené avec une même formule de contrat « DBFM », désormais bien connu, ce qui permettrait à la Région wallonne d'apporter un coup d'accélérateur sur un projet aussi important.

M. le Président précise que la commission est bien concernée par la proposition de résolution pour les aspects de mobilité et d'autorisations urbanistiques, alors que les investissements ressortent des compétences du Ministre Prévot.

M. Dodrimont opine à cette répartition, tout en précisant qu'il n'est pas possible d'aborder un volet sans aborder les autres ; il rappelle qu'un des intérêts de la proposition de résolution déposée porte sur l'adoption du PUM, et la problématique juridique liée aux zones réservées.

II. EXPOSE DE M. HENRY COAUTEUR DE LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À AMÉLIORER LA MOBILITÉ DURABLE DANS L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE (DOC.323 (2015-2016) – N° 1)

M. Henry revient sur la signature du premier Accord universel sur le Climat intervenue à Paris, 48 heures plus tôt, et qui engage l'ensemble des pays. Cet accord fixe un cadre et un certain nombre d'éléments de contrôle de suivi et d'objectifs pour se maintenir en dessous d'un réchauffement de 2°C. Un certain nombre d'interlocuteurs estiment que cela implique de renoncer totalement aux énergies fossiles d'ici 2050. Mettre en œuvre un tel objectif en 35 ans nécessite des modifications radicales de nombre de politiques et comportements, dont le secteur des transports, l'un de ceux qui recourent le plus abondamment aux énergies fossiles, tout en ne maîtrisant pas les émissions de gaz à effet de serre.

Le transport routier constitue la deuxième source d'émission de GES en Wallonie. Sur la période 1990–2010, les émissions de CO_2 du transport routier ont augmenté de 35% malgré le recours à des voitures ou camions qui sont technologiquement de plus en plus avancés. La source de cette progression importante se situe au niveau de l'augmentation de la circulation proprement dite. Pour réaliser une baisse de 80 à 95% de nos émissions d'ici 2050 nécessite des changements réels et significatifs.

Certaines études mettent en évidence que faciliter les déplacements de la route contribue à augmenter ceux-ci. Imaginer que l'on résoudra les problèmes de mobilité en augmentant continuellement les réseaux routier et autoroutier ne correspond pas à la réalité. Il convient d'oser sortir de ce cercle sans fin, et rechercher un impact sur nos émissions de GES.

Pour en venir à la proposition de résolution proprement dite, l'orateur estime que le chaînon autoroutier CHB relève d'un autre âge, puisqu'il est inscrit au plan de secteur depuis 40 ans, et il ne correspond plus à une analyse fine de la mobilité, ni actuelle ni à son évolution pour les prochaines décennies.

Une véritable alternative à la route est nécessaire en région liégeoise, et le projet de tram à Liège qui y répond est en attente de confirmation de faisabilité du montage financier.

Selon l'orateur, il n'est pas possible de mener les deux projets de front, non seulement pour des questions budgétaires, mais en raison du caractère contradictoire des deux projets. Pour sortir de la dépendance d'avec les énergies fossiles, il faut apporter des signaux et changer le cadre de la mobilité.

La proposition de résolution vise à la fois à confirmer l'absolue nécessité du tram dans la région liégeoise, est recherché le financement du projet quoiqu'il arrive. Il s'agit d'un projet prioritaire pour la Wallonie et pour la région liégeoise, et le projet de liaison CHB n'est plus d'actualité. Il est donc proposé de retirer le projet CHB de la zone de réservation du plan secteur. Cela représente un double signal, en premier, un soutien clair à la mise en œuvre du tram et à la réorganisation du transport en commun et au retrait du projet de tronçon autoroutier.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le Ministre pourrait souscrire à plusieurs points développés par M. Dodrimont, et s'étonne des propos de son prédécesseur, alors même que celui-ci présentait le projet au Gouvernement il y a deux ans avec une liaison CHB limitée certes à 2 × 1 bande, mais une liaison quand même… Le dossier PUM reçu à sa prise de fonction, tel que préparé par son prédécesseur, prévoit bien cette liaison de 2 × 1 bande. Le dossier existe et tenait compte de l'arrivée du projet de tram à Liège, raison pour laquelle 2 × 1 bande étaient considérées suffisantes.

M. le Ministre était également présent à Paris à la COP 21, et se dit tout autant préoccupé par la mobilité et l'impact en CO_2 que son prédécesseur. Mais, imaginer que le projet de tram à Liège va résoudre le problème CHB n'est pas exact. La simple lecture d'une carte le montre : ce tronçon de 12 km génère des déplacements de l'ordre de 30 km à vitesse réduite et niveau de pollution élevée. Idéalement, il faut réaliser CHB.

Certes, le tronçon affectera les territoires concernés et n'est pas sans impact sur l'environnement. L'impact sur la biodiversité et sur le territoire sera majeur.

Il convient de revoir également le PUM de Liège. L'impact du tram et d'une série d'aménagements au centre de Liège a été exagéré, ce qui avait conduit le Gouvernement précédent à suggérer 2 × 1 bande. La vérité est que 2 x 2 bandes sont nécessaires, sans quoi le tronçon à parcourir s'avérera certes plus court, mais tout aussi encombré que les routes actuelles.

Selon M. le Ministre, il n'y a aucune raison de séparer les deux projets ; si l'Europe marque son accord pour la formule DBFM pour le tram à Liège, le chantier peut commencer début 2017. Le tronçon CHB quant à lui ne pourrait voir le début de réalisation avant cinq ou six ans, à un moment où le tram pourrait être opérationnel.

M. le Ministre a demandé de réaliser une étude de calcul de l'impact CO_2, de l'impact climatique, et de la situation quasi à l'arrêt à certaines heures, suite à l'absence d'un contournement de Liège. Le problème ne se résoudra pas en supprimant la voiture. Il convient de modifier la part modale et de rechercher d'autres alternatives. Les différents types de carburant utilisés doivent également être modifiés.

L'existence du projet et de la zone de réservation est pénalisante pour les riverains concernés ; il convient de leur apporter réponse.

Le projet CHB est conciliable avec une série d'arguments de M. Henry. Il convient néanmoins de revoir le projet de PUM pour Liège, complètement revu pour justifier les 2 × 1 bande, en surestimant l'impact du tram.

Concernant le budget, il faut situer les dépenses en étalement et non en une fois. Cependant, à M. Dodrimont qui s'est référé à une formule DBFM, à l'instar du projet flamand, il invite à la prudence, compte tenu des difficultés rencontrées par cette formule. Une autre formule à étudier porte sur un péage ponctuel, de un ou deux euros à chaque passage.

Enfin, l'impact écologique au niveau du territoire doit être très bien mesuré. De nombreuses zones de haut intérêt biologique devraient être traversées ; il faut rechercher les moyens de s'en écarter au maximum, et examiner les possibilités de compensation. Pour une autoroute d'une douzaine de kms, l'impact se situe entre 100 et 150 ha.

En conclusion, une formule de CHB à petit format ne servirait à rien et le tram à lui seul ne va pas résoudre l'ensemble des problèmes de mobilité de la région liégeoise.

M. Henry se dit choqué par la manière de laquelle M. le Ministre répond, par rapport au Gouvernement précédent. Pour sa part, un PUM sans liaison autoroutière était possible, mais ni le PS ni le cdH n'en voulaient. Dès lors, et en dernier ressort, après que toutes les autres mesures aient été mises en œuvre (politique cyclable, politique de transports en commun, aménagement des voiries…), une liaison à 2 × 1 bande avait été envisagée. En dernier, et non en premier ressort. L'impact en termes de biodiversité et d'environnement est bien plus considérable avec un gabarit autoroutier que dans le cas d'un format routier simple, qui permet un tracé adapté bien plus léger, notamment en matière d'ouvrages d'art, de pentes et de courbes.

Contrairement aux affirmations, il ne suffit pas de changer les carburants utilisés. Pour endiguer le réchauffement climatique, il faut diminuer la quantité de kilomètres parcourus et le nombre de voitures. À titre d'illustration, il donne l'exemple d'un déplacement à Bruxelles pendant les vacances ou en semaine ouvrable. Alors que le trafic ne se voit réduit que d'une certaine proportion lors des vacances, la fluidité est considérablement renforcée pendant les congés.

La manière de présenter les choses ne le satisfait pas ; il suggère de prévoir une présentation du projet PUM, de manière à pouvoir argumenter sur des chiffres et non sur des idéologies.

M. Dodrimont estime que la posture prise par Monsieur Henry est indéfendable. Les 12 km de tronçon représentent 1,43% du réseau autoroutier ou 0,18% du réseau routier régional, et son dernier chaînon manquant. Sa construction permettrait de réduire les distances d'une trentaine de kms pour des trajets aussi différents qu'entre Eupen et Arlon, Aix-la-Chapelle et Arlon, ou Maastricht et Arlon. Cela économiserait autant de CO_2 et de rejets de GES. Se rendre à Maastricht en ayant à traverser les quais de la Dérivation à Liège engendre de grands encombrements et pertes de temps. Si la réalisation du tronçon CHB présente des retombées économiques et touristiques évidentes pour la région Ourthe-Amblève, les Liégeois du centre-ville et dans la zone des quais de la Dérivation en bénéficieront tout autant. Sera ainsi évité un axe extrêmement encombré, du fait de l'absence d'une liaison. Les chiffres de 225 000 véhicules par jour sont avancés pour le tronçon Cheratte-Loncin et de 80 000 véhicules pour les quais de la Dérivation.

La proposition de débattre du PUM est actée et il s'agit de s'accorder sur le tram à Liège et le tronçon CHB.

Il convient de concrétiser le projet de tram, et pour le reste, une planification est nécessaire. Néanmoins, un préalable s'impose, en concrétisant un certain nombre de situations avant de budgétiser un chantier CHB.

La proposition de résolution constitue un document de travail. Si les collègues des Groupes PS et cdH acceptaient d'y consacrer un peu de temps, un texte commun pourrait être préparé, compte tenu aussi des propos de M. le Ministre. La prétention n'est pas de passer en force, mais bien de dégager un consensus.

Mme Géradon réaffirme que la réalisation du tronçon CHB est indispensable aux yeux du Groupe PS. Le PUM représente un acte de supracommunalité, décidé il y a quelques années, et qui mérite le soutien du Gouvernement. La proposition de résolution de M. Dodrimont apparaît très intéressante, et M. le Ministre s'inscrit dans le même sens. Un amendement a été préparé, mais au vu des propos, le Groupe PS propose un travail conjoint pour reformuler l'ensemble.

Mme Moucheron relève à la fois l'ancienneté du dossier et l'importance du problème de mobilité à Liège. Un consensus absolu existe par rapport une volonté d'avancer sur le projet de tram à Liège. Par rapport aux propositions de M. Dodrimont, du Groupe PS et du Ministre, de retravailler le texte de la proposition, il faut néanmoins rester vigilant en matière financière et budgétaire sur le volet CHB.

M. Henry suggère, dans un souci d'honnêteté, de prévoir une présentation du projet de PUM, en concertation avec les experts.

M. le Ministre va solliciter ses services afin d'obtenir une estimation de l'impact de CHB aux niveaux écologique, environnemental et climatique. La perspective de réduire un trajet de 30 à 40% par rapport à une distance de 50 à 60 km, une fois le tronçon CHB réalisé, ne lui apparaît pas néfaste pour le climat et l'environnement, tout au contraire. En effet, non seulement il faut prendre en compte les kilomètres en moins, mais également les immobilisations ou ralentissements de trafic évité.

Des amendements (Doc. 279 (2014-2015) N° 2 et 3) ont été déposés.

M. Dodrimont annonce son intention de retirer la proposition de résolution actuelle, suite aux commentaires positifs de ses collègues. Il propose une entrevue entre les groupes concernés, avant de revenir avec un texte qui pourrait entériner un accord entre les trois formations politiques. L'étude évoquée à l'instant par M. le Ministre pourrait « doper » le texte.

Au vu des réactions des Groupes PS, MR et cdH, **M. le Président** considère la demande de M. Henry de présenter le PUM en commission comme étant refusée.

M. Dodrimont précise que comme convenu lors des derniers travaux, l'amendement constitue un texte commun entre les trois Groupes reconnus.

Amendement Doc.279 (2014-2015) – N°2 déposé par M. Dodrimont, Mmes Moucheron, Géradon, MM. Lecerf, Fourny et Lenzini

L'amendement vise à remplacer l'entièreté du texte originel, de manière à ce que la proposition de résolution 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.

Le texte déposé démontre la volonté de voir le dossier enfin progresser. Il s'agit en effet des vœux de l'ensemble des forces vives de l'arrondissement de Liège et de la Conférence des bourgmestres, qui, unanimement, en défendent la réalisation.

Et l'orateur de rappeler qu'un projet de schéma de développement territorial pluricommunal a été présenté aux Bourgmestres de l'arrondissement de Liège. Celui-ci confirme la nécessité de réaliser la liaison CHB et l'unanimité par rapport à ce projet.

Un des points marquants du texte proposé porte sur le fait que le chaînon manquant est évoqué au gabarit autoroutier, ce qui permet d'éviter toute rupture par rapport au gabarit en amont et en aval du tronçon.

Les auteurs de l'amendement estiment raisonnable de retenir ce gabarit, de même qu'il convient de concrétiser la réalisation du tram de Liège entre Coronmeuse et Sclessin, en l'ajoutant à la proposition de résolution en tant que projet prioritaire et complémentaire à CHB.

De plus, le projet ayant été initié il y a une quarantaine d'années, en l'état, un certain nombre de propriétaires de terrains se retrouvent dans l'impossibilité d'entreprendre le moindre projet, n'ayant pas été indemnisés par rapport à la réservation effectuée sur leur propriété.

L'amendement ainsi présenté résulte des contacts intervenus entre les Groupes, notamment quant au gabarit autoroutier retenu sur ce tronçon de 12 km. Les

auteurs restent également attentifs à ce que le tram de Liège puisse également se concrétiser, dans le respect des possibilités budgétaires régionales.

Le simple examen d'une carte de la Wallonie et de la province de Liège met en évidence l'utilité de l'axe proposé, non seulement entre les points concernés mais également pour un grand nombre de riverains liégeois, ce qui permettra également un impact positif pour la qualité de vie d'un grand nombre de citoyens Wallons.

M. Henry relève que l'amendement n'indique pas une volonté d'intégrer les deux propositions de résolution à l'ordre du jour, mais plutôt un élargissement de l'une d'entre elles aux trois Groupes reconnus. Selon lui, il eut été courtois de recevoir le texte au préalable, pour l'examiner.

M. Puget rappelle les dates qui jalonnent l'historique de ce dossier : 1969, 1987, 1999, 2004, 2005, 2008, 2009, 2014 et 2016. Un montant de 17 millions a été investi au stade actuel par la Région wallonne, sans compter l'énergie dépensée. Si l'orateur se réjouit de voir un accord entre les partis de la majorité et le MR sur le texte de l'amendement, ce qui montre une certaine volonté politique de progresser, il se dit dubitatif, en raison du nombre de reports successifs intervenus. Il espère donc que la volonté politique affichée l'emportera sur certains lobbys, par rapport à un tronçon qui représente 1,43% du réseau autoroutier ou 0,18% du réseau routier régional.

Amendement Doc. 279 (2014-2015) – N°3 déposé par M. Puget

L'amendement vise à ajouter une échéance au point 1 de la proposition de résolution, dans un an, au 1er mars 2017. En effet, le texte ne contient aucune obligation et l'amendement impose au gouvernement d'avoir à expliquer les progrès réalisés en matière de négociation et de PUM, à cette date. Sans échéance de cette nature, dans un an, les choses n'auront pas évolué. Il apparaît utile, à l'instar des sociétés, des entreprises, d'imposer une échéance, et d'évaluer les avancées et les résultats à cette date, positifs ou négatifs.

M. Henry se dit surpris à la lecture du texte et surtout de la structuration et des priorités qui s'y trouvent.

En premier lieu, la nécessité de changement de transfert modal n'est pas évoquée dans le texte. La priorité est donnée à la liaison autoroutière. Selon lui, comme indiqué lors de la présentation de sa proposition de résolution, dans les prochaines décennies, le recours aux combustibles fossiles devra diminuer drastiquement, pour respecter nos engagements et notamment l'accord de Paris. Cela implique des changements structurels majeurs, or la seule contribution du texte et de réaliser un tronçon d'autoroute. Selon M. Dodrimont il ne s'agirait que d'un petit tronçon par rapport au réseau total, sans réorganisation majeure de la mobilité, mais les moyens consacrés à ces travaux ne pourront être affectés à d'autres projets. La facture totale pourrait s'élever au-delà de 100 millions d'euros.

En deuxième lieu, les études réalisées sur ce sujet révèlent un effet pervers dans la mobilité automobile : au plus la circulation routière est facile, au plus le citoyen recourt à la voiture. L'orateur s'étonne donc que les conclusions de la proposition de résolution de prennent parti à ce stade que pour le tronçon autoroutier qui, selon lui, devrait être le dernier vecteur à développer dans les prochaines dizaines d'années.

En troisième lieu, il est assez surprenant, alors que le sujet est à l'ordre du jour depuis plusieurs décennies, de demander au Gouvernement « d'étudier la question » ; faut-il en conclure qu'à ce stade les auteurs de la proposition ignorent si celle-ci est faisable ou non ? Par ailleurs, un nouveau moratoire est annoncé, 12 mois ; les auteurs de la proposition pourraient-ils préciser sur quoi l'étude portera, son ampleur, et les acteurs concernés par la remise d'un rapport au gouvernement dans les 12 mois.

Le point 2 de la proposition de résolution prévoit, lorsque le Plan Urbain de Mobilité (PUM) sera adopté, que le Gouvernement suive, 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 développe une stratégie de mobilité basée sur un transfert modal vers les déplacements doux et les transports en commun. L'orateur estime étonnant que ce faisant, le Parlement se départisse *a priori* de son rôle de contrôle du Gouvernement, sans savoir ce que le PUM contiendrait.

En outre, la priorité absolue à donner au tram n'est en rien réaffirmée avec force par la proposition de résolution, sans indication d'une éventuelle priorité budgétaire ou de calendrier.

Il ressort de ces différents éléments que l'on se trouve par rapport à un texte qui voudrait affirmer à tout prix un soutien à une liaison autoroutière et qui mélange les étapes et les rôles des différents intervenants, le gouvernement devant réaliser le PUM sans que le contenu de celui-ci ne soit précisé, tout en demandant de mettre en œuvre le tronçon CHB, et ce, complémentairement au projet de tram Liège.

La nécessité de modifier notre politique de mobilité durable et climatique est absente.

M. Lenzini se déclare en accord quasi total avec les propos de M. Dodrimont. Le Groupe PS est favorable, sur le fond, au projet de liaison autoroutière CHB. L'investissement est pertinent en termes de mobilité et de redéploiement économique pour la région liégeoise. Même si les contraintes budgétaires actuelles rendent difficile la mobilisation des fonds nécessaires à cet investissement, le groupe PSA pense qu'il revient au gouvernement d'en étudier les possibilités de financement. Une fois les mécanismes connus, il conviendra de se prononcer sur le permis proprement dit.

En conclusion, le Groupe PS est totalement favorable également à la réalisation du tram à Liège. Clairement, cela ne doit pas figurer en concurrence ou en opposition avec le tronçon CHB. Il s'agit de deux types de mobilité qui n'implique pas le même type de transport et ce serait une erreur que de les opposer.

M. le Ministre se réjouit du consensus intervenu, sur base d'un texte et d'engagements raisonnables et réalisables. La proposition de résolution aborde simultanément le gabarit autoroutier et le tram, sans qu'il n'y

ait d'opposition d'un dossier vers l'autre. Concernant le tram à Liège, les enjeux budgétaires sont connus et les décisions imminentes. S'engager à réaliser le tronçon CHB n'est en rien en opposition avec le tram à Liège ; les calendriers sont différents. Par contre les études, les bourgmestres montrent un consensus et une volonté de concrétiser. Le PUM est sans ambiguïté à cet égard également.

De plus, la proposition de résolution s'inscrit parfaitement avec les autres grands projets en cours et autour de Liège, dont le trilogiport.

M. Dodrimont a le sentiment que son Collègue Henry n'apprécie pas l'unité qui s'est dégagée autour d'un projet, alors que les forces vives liégeoises se sont dotées d'outils pour forger leur réflexion depuis des années. Force est de reconnaître que toutes les études menées sur la question, dont celles réalisées par des spécialistes de la mobilité, dégagent les mêmes conclusions, avec une diversification d'éléments pour couvrir les besoins du pays de Liège en termes de mobilité, que ce soit la mobilité douce, la mobilité par transport en commun ou la mobilité sur les routes ou autoroutes. Le chaînon CHB et manquant tant par rapport au réseau routier que par rapport aux offres de mobilité dans la région. M. Henry est lui-même en partie responsable de l'impasse et de l'immobilisme qu'a connu le dossier. Sous la précédente législature, la DPR a placé le dossier au frigo. Aujourd'hui, le dossier en ressort quelque peu. Certes, la pose de la première pierre du tronçon n'est pas prévue immédiatement ; mais avant d'engager les moyens nécessaires à un projet de cette envergure, il convient de franchir une série d'étapes préalables, comme la situation des riverains, complètement abandonnés ces cinq dernières années.

Le dépôt de la proposition de résolution marque un geste tangible de trois formations politiques responsables, qui s'engagent à collaborer pour améliorer la mobilité liégeoise. Les choses sont claires en ce qui concerne le tram à Liège. Celui-ci concerne le centre-ville mais aussi, par ricochet, l'ensemble des communes du Pays de Liège, de manière à bénéficier d'une mobilité digne de ce nom.

Il n'est pas compréhensible que des principes purement idéologiques soient avancés pour contester la pertinence du tronçon concerné. Pour une série de communes de l'est de la province, les conditions de déplacement en train ou en transport en commun sont insuffisantes. Le tronçon CHB représente un pont nécessaire, dont le coût devrait être inférieur à celui de la mise en place d'une alternative efficace par les transports en commun.

À côté de ce tronçon de 12 km d'autoroute, le tram à Liège est également nécessaire, de même que le développement d'une stratégie de mobilité basée sur un transfert modal vers les déplacements doux et les transports en commun. La proposition de résolution reprend scs principes en toutes lettres.

M. Henry connaît l'engagement indéfectible de M. Dodrimont sur cette question.

Il reviendra d'ici quelques mois sur le point 4 de la proposition de résolution.

Dans tous les cas, il ressort de l'échange que la réalisation du tronçon CHB n'est actuellement pas possible faute de moyens. Il n'y a pas davantage de calendriers, et un rendez-vous est fixé dans 12 mois.

Par rapport à M. Dodrimont qui indiquait qu'il avait bloqué le dossier pendant cinq ans, il tient à préciser que c'est en fait la DPR, adoptée par trois partis, avant même sa désignation en tant que Ministre, qui avait décidé de ne pas réaliser cette liaison. Ces deux dernières années, quasiment rien n'a bougé sur ce dossier et la proposition demande un délai d'un an de plus pour étudier le dossier.

Le principal problème repose sur l'incohérence entre la situation climatique préoccupante et les nécessités de modifier la mobilité, pour s'inscrire dans les conclusions de l'accord de Paris, et, la priorité accordée dans la proposition de résolution au développement autoroutier.

Dans les années qui viennent, il importe de modifier nos modes de transport et de réaliser des investissements. Les investissements ne portent pas sur le seul tram de Liège. Lorsque les auteurs de la proposition de résolution parlent de consensus sur le tronçon CHB, il s'agit des trois grands partis, des bourgmestres, mais il faut également tenir compte des riverains y opposés. Le projet de tram à Liège quant à lui réunit un réel consensus, en tant que priorité. Il ne faut pas négliger également les autres investissements supplémentaires nécessaires dans l'avenir, que ce soit pour les sites propres pour les bus, le développement de la politique cyclable à Liège, le covoiturage.

Concernant les riverains et les propriétaires de terrains, de situations et dramatiques, étant otages d'un tracé selon lui dépassé. L'inscription prévue actuellement au plan secteur ne devrait pas être suivie, ce qui implique que le calvaire des riverains en attente se prolongera.

Le Député souligne que le PUM ne se trouve qu'au stade de projet et n'existe pas. Le décret sur le PUM définit la procédure d'adoption PUM par le Gouvernement, en suite de quoi il est soumis à l'avis des communes, et, enfin, mis en œuvre. Les études sur cette question ont mis en évidence le nombre de conditions à mettre en place, bien avant la liaison autoroutière, pour avoir un impact sur la mobilité en région liégeoise. Aucune étude sur le PUM n'a recommandé d'entamer la mise en œuvre par la construction du tronçon autoroutier, bien au contraire. En effet, en région liégeoise, il n'y a pas que les problèmes de mobilité liés à l'autoroute, mais bien aussi de certains trajets de bus extrêmement lent au de certaines communes dans lesquelles la mobilité pourrait même se voir détériorée à cause de la construction du tronçon CHB. Certes, certaines communes verront leur transit diminuer, en raison de déplacements de certains flux, mais d'autres, traversées par ces mêmes flux, connaîtront une aggravation de leur situation.

En cette matière, il importe de lire complètement les études avant de tirer des conclusions ou un choix politique non étayés par les chiffres. Selon l'orateur, la proposition de résolution est en totale contradiction avec l'évolution que devrait connaître la mobilité pour les prochaines dizaines d'années.

IV. VOTES

Doc. 279 (2014-2015) – N° 1

L'amendement (Doc. 279 (2014-2015) – N° 2) déposé par Monsieur Dodrimont, Mesdames Moucheron, Géradon, Messieurs Lecerf, Fourny et Lenzini visant à remplacer intégralement le texte de la proposition de résolution a été adopté à l'unanimité des membres.

L'amendement (Doc. 279 (2014-2015) – N° 3) déposé par Monsieur Puget a été rejeté à l'unanimité des membres.

L'ensemble de la proposition de résolution telle qu'amendée a été adopté à l'unanimité des membres.

Doc. 323 (2015-2016) – N° 1

La proposition de résolution a été rejetée à l'unanimité des membres.

L'auteur de la proposition de résolution a souhaité que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

V. RAPPORT

À l'unanimité des membres, il a été décidé de faire confiance au Président et à la Rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

La Rapporteuse,

V. De Bue

Le Président,

E. Stoffels

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays »

Le Parlement de Wallonie,

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 plu-

sieurs 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 autres 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. ».