

Amendement à la motion déposée par le groupe MR en faveur de CHB

Conseil communal du 27 juin 2016

Par Bénédicte Heindricks et François Schreuer, pour les groupes ECOLO et VEGA.

L'amendement consiste à remplacer l'ensemble du texte par le texte suivant.

Vu les actes du colloque « Towards sustainable transportation » organisé par l'OCDE en 1996 dans lesquels l'organisation de développement économique constate que « il est maintenant clair que les tendances actuelles en termes de volume et de croissance des activités de transport posent de sévères défis aux sociétés ayant pour objectif de migrer vers un développement durable » et que « le transport n'est pas durable et le devient de moins en moins ».

Vu le Plan Air Climat Energie de la Wallonie, et notamment son annexe relative à l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie en 2012 qui établit que « le transport routier est devenu la deuxième source d'émissions de GES en Wallonie [24% du total] et constitue le premier facteur d'augmentation des émissions. »

Considérant l'impérieuse nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 80% à 90% (par rapport à 1990) d'ici 2050 (soit dans 35 ans) pour éviter des bouleversements climatiques majeurs.

Considérant la nécessité de considérer les projections d'évolutions à politique inchangée (notamment les travaux du Bureau fédéral du Plan prévoyant une augmentation du trafic routier dans les deux prochaines décennies) non comme des données intangibles mais comme des motivations à l'action politique pour réorienter le fonctionnement de nos sociétés et le rendre durable.

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) du projet CHB qui établit que « On constate qu'en ce qui concerne la liaison sous Cointe, le soulagement dû à l'ouverture de CHB n'apportera que peu d'amélioration, que ce soit à court ou à long terme » et que « la principale mesure recommandée concernant le trafic routier à l'échelle de l'agglomération liégeoise est la prise de mesures contraignantes sur la traversée de la ville de Liège via la portion d'autoroute Cheratte – Droixhe et les quais. »

Considérant que, dans le cadre de l'analyse socio-économique réalisée par Stratec en 2003, il a été établi que la mise en service de la liaison CHB induirait une augmentation de trafic sensible (jusque + 20 %) sur l'autoroute E40, important axe du réseau transeuropéen de transport.

Considérant que, selon les comptages réalisés dans le cadre du nouveau Plan communal de mobilité de la Ville, 85% des automobilistes passant sur les quais de la Dérivation à hauteur de Droixhe ne sont pas observés aux Grosses Battes ou sur le Quai Mativa.

Considérant par conséquent que l'immense majorité du trafic observé sur les quais de la Dérivation est du trafic de pénétration urbaine et non du trafic de transit.

Le Conseil communal constate qu'il est aujourd'hui confronté à un choix majeur qui va déterminer les possibilités offertes aux Liégeois pour se déplacer pour les décennies à venir :

- Soit, les autorités publiques continuent à investir dans le tout à la route alors qu'elles ont des difficultés à maintenir le réseau existant en état ; alors que démonstration a été faite que lorsque un nouveau segment routier est créé pour soulager la congestion, aussitôt il se remplit.
- Soit elles misent sur le développement d'alternatives en complément aux infrastructures routières existantes en investissant dans le transport en commun (bus, tram, train) et dans les modes doux en entrant de plein pied dans la transition, enjeu du 21 em siècle.

Le projet de liaison CHB cristallise ce choix entre ces 2 options fondamentales pour l'avenir liégeois.

Le Conseil communal demande au Collège de faire savoir au Gouvernement wallon sa volonté :

- De ne pas se prononcer sur le projet de liaison CHB sur base de référentiels dépassés ;
- De poursuivre et d'intensifier, en en faisant une vraie priorité budgétaire, l'investissement dans le renforcement des transports en commun et dans les modes doux ;
- D'oeuvrer à des politiques (notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire, du logement, ou de l'emploi) qui limitent les besoins en mobilité des citoyens, de façon à réduire la demande globale de déplacement.