

■ **Économie** | Liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays (CHB)

# CHB a déjà coûté 17 millions

► C'est le coût des études et des expropriations menées depuis 1973.

► En attendant, CHB est au frigo et le MR veut réaliser la liaison autoroutière.

On le sait : le ring autoroutier liégeois n'est pas terminé. Nom de code du chaînon manquant : la liaison CHB (pour Cerexhe-Heuseux/Beaufays). Plus précisément, ce tronçon permettrait de relier, à l'est de Liège, les autoroutes E40 (Bruxelles-Aachen) et E25 (Liège-Luxembourg).

Toutefois, la construction de CHB a été mise "au frigo" par l'Olivier wallon, laissant dans l'incertitude les habitants de la zone de réservation (fluctuante) inscrite en 1987 au plan de secteur sur l'ensemble du tracé autoroutier pressenti. À leur égard, le gouvernement wallon s'est engagé à rechercher des solutions.

Que la liaison CHB soit définitivement ou momentanément entermée, une chose est certaine : dans ce dossier fantôme, les pouvoirs publics ont d'ores et déjà payé plus de 17,5 millions d'euros en diverses études et autres expropriations...

Ce chiffre a été fourni par le ministre de l'Aménagement du territoire, l'écolo Philippe Henry, suite à une question du député wallon Philippe Dodrimont (MR). Les 17,5 millions se ventilent comme suit : 10,9 millions d'euros en études géotechniques, en études d'in-



Une habitante de la zone de réservation exhibe son permis de lotir. Sur ce territoire, c'est l'incertitude juridique depuis des années...

cidence sur l'environnement, en forages de reconnaissance, en études d'opinion, etc. Et 6,6 millions d'euros en expropriations et acquisitions à l'amiable (depuis 1973) par l'Etat puis par la Région wallonne.

Dans sa réponse au mandataire libéral, Philippe Henry rappelle tout de même que cette somme est sans comparaison avec le coût estimé de la liaison autoroutière, soit 450 millions d'euros environ.

Voilà qui ne satisfait pas tout à fait Philippe Dodrimont, farouche défenseur de la réalisation de CHB. Il estime

que cet argent dépensé est tout simplement la preuve de la pertinence du projet. "Avoir jeté 17 millions dans la Meuse et la Vesdre, c'est lamentable... Cela le sera encore plus si on abandonne effectivement la liaison. C'était évident pour tout le monde qu'il fallait réaliser ce tronçon. Mais les écolos sont arrivés au gouvernement. On a beau évoquer le tram, il nous faut cet itinéraire qui permettra de délester Liège. Et puis, il n'y a pas que Liège qui connaît des problèmes de mobilité. Les communes à la porte des Ardennes, comme Chaudfontaine ou Sprimont, sont concernées."

Et le MR compte ne pas en rester là. Dans le courant de la semaine prochaine, une résolution signée par les mandataires libéraux de la province devrait être déposée au Parlement wallon. But : réclamer la mise en œuvre de CHB. "J'attends les réactions de certains députés-bourgmestres, déclare Philippe Dodrimont. Celle de Marc Bolland par exemple. Je n'ai jamais vu de mandataires PS et CDH s'exprimer contre la liaison. Mais auront-ils le courage de s'opposer à l'Olivier et à Ecolo ?"

**Frédéric Chardon**

## La liaison CHB a aussi des avantages environnementaux et "humains"

► Selon l'étude du bureau Stratec, le bénéfice de CHB pour la collectivité s'élève à 398,8 millions d'euros.

Il y a un peu plus d'un an, le bureau de consultants Stratec a réalisé l'analyse des avantages pour la collectivité de la réalisation de la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays. Dans cette étude, menée pour le compte de la Région wallonne, les experts de Stratec identifiaient essentiellement quatre facteurs plaidant en faveur de CHB. Important : les éléments mentionnés sont des projections établies pour la période allant de 2010 à 2030. Tout d'abord : des gains substantiels de temps pour les usagers,

particulièrement en ce qui concerne le trafic local aux heures de pointe. En effet, vu l'engorgement routier, la vitesse moyenne sur le réseau de l'agglomération liégeoise diminue chaque année. Autrement dit, la qualité du "service" régresse. Avec CHB, cette vitesse moyenne continuerait à décroître, mais moins vite. Par ailleurs, l'achèvement du périphérique liégeois, axe plus sécurisant que les "petites routes", contribuerait à réduire le nombre d'accidents corporels. Troisième avantage : en matière environnementale, le bilan

CO<sub>2</sub> plaide également en faveur de CHB. Le contournement est de Liège autoriserait un raccourci d'une quarantaine de kilomètres par rapport à un "passage" par l'ouest. Conséquence mentionnée dans l'étude : avec la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays, c'est près de 2 200 tonnes de CO<sub>2</sub> par an qui ne seraient pas diffusées dans l'atmosphère grâce aux millions de kilomètres non parcourus par des véhicules polluants. Enfin, autre "pollution" : le bruit. La réalisation de CHB déchargerait les quais de la Dérivation, véritable

autoroute urbaine entre l'E40 et l'E25, du trafic de transit. Ce phénomène améliorerait la qualité de vie "acoustique" des riverains et, par la même occasion, la valeur des logements situés le long de ce bras de la Meuse. Bref, sur la base de ces avantages, les consultants de Stratec (après des savantes analyses que nous ne mentionnerons pas ici), estiment la valeur nette pour la collectivité du projet CHB à 398,8 millions d'euros.

**F.C.**