

Les 10 arguments en faveur du Tunnel sous Chartreuse (liaison E25), par rapport à CH/B :

- 1) **AUCUNE expropriation**
- 2) **AUCUNE nuisance** (tout en tunnel et tranchées couvertes)
- 3) pas de problème d'intégration urbanistique
- 4) **4 Km** au lieu de **13 Km**
- 5) pas de problème technique (idem à Cointe)
Faisabilité reconnue tant par le MET que par un professeur de géologie et un ingénieur civil.
- 6) **coût** équivalent voire moindre
- 7) "rôle de chaînon européen" éventuel idem, mais plus **rationnel**, y compris pour le trafic *national* - mode de **financement** possible idem, via BEI et Sofico
- 8) **Report INTEGRAL** du **trafic de transit** des quais de la Dérivation vers cette liaison "E25" (Chartreuse).....alors que CH/B ne les soulagerait pas (endéans les 10 ans le trafic des quais redevient aux actuels 25.000 véhicules par rive) !!!!!
- 9) De par son éloignement, la liaison CH/B ne sera pas une voie de délestage possible pour **la liaison sous Cointe**. Les quais resteront l'unique **EXUTOIRE** en cas de saturation (NB "saturation" qui n'est pas atteinte). Par contre la Chartreuse permettrait d'absorber +/- 15% de trafic du tunnel de Cointe s'il saturait, ainsi que +/- 10% du trafic de l'hypercentre.

De plus des **parcages d'échanges** sont possibles aux extrémités, [ouvrant la voie à un d'autres modes de mobilité \(TC...\), ce qui n'est PAS possible, ni réaliste avec CH/B !!!!](#)

10) La Chartreuse (Liaison E25) permettrait de lutter **doublement contre l'exode des citadins** (lutte qui est un objectif de la RW) et ainsi faire revivre la ville : par la diminution du trafic en ville et par sa proximité avec la ville (rôle de "ring") .

Au contraire **CH/B**, par son "éloignement" relatif (le fait qu'elle faciliterait le trafic ville-campagne) et par le fait qu'elle ne diminuerait en RIEN le trafic-nuisance en ville, **encouragerait la fuite des habitants** de la Cité vers la périphérie !!!

"Accessoirement", **CH/B ne va en rien soulager les axes encombrés de la périphérie** (N3 Fléron, N61 Chaudfontaine), au contraire le trafic va par endroit y augmenter !!!!

CH/B ne fait que "soulager" des petites routes locales qui n'en ont pas besoin, et reporte les nuisances quelques centaines de mètres plus loin, sous la forme d'une autoroute destructrice d'un environnement paysager et biologique d'une très grande valeur (reconnue tant par les plans de secteurs que par l'Europe)....!!!!

En bref,

Avec CH/B TOUS les habitants de la Cité et de l'agglomération sont PERDANTS : perdant-perdant.

Avec la Chartreuse, c'est gagnant-gagnant, en tout cas, c'est un pas dans la bonne direction.

Texte complet :

" MOBILITE
en Outremeuse (1ère partie)

Pierre Arnould, ingénieur civil.

La "quiétude" pour les habitants des quais de la Dérivation est un objectif majeur, qu'en OUTREMEUSE on poursuit avec mollesse, nous en convenons. N'ayant pas la candeur de certains riverains, j'affirme qu'il ne pourra pas être atteint par la liaison CEREXHE-HEUSEUX/BEAUFAYS.

Je ne verserais toutefois pas benoîtement dans le dogmatisme de ceux qui remettent en question la nécessité d'un contournement EST de Liège, nous ne saurons faire l'économie de ce complément d'infrastructure.

Par ailleurs, l'UWEL (Union wallonne des entreprises) l'a très justement rappelé, il est indispensable de conserver intactes les promesses d'investissements en cours. Encore faut-il que ceux-ci soient utilisés à bon escient...

J'ajouterai enfin que la mise en application du PCM (plan communal de mobilité) en Outremeuse y est étroitement corrélé et repose sur la même logique : l'annulation de tout trafic de transit tout au long de la Dérivation. Les quartiers limitrophes : Bressoux, Amercoeur et Longdoz sont tout autant concernés.

La liaison CEREXHE-HEUSEUX/ BEAUFAYS est un leurre.

Endéans les 10 ans de sa mise en service, le trafic parasite sera redevenu ce qu'il est actuellement, à savoir :

chaque jour : 25.000 véhicules par rive (1)

De par son éloignement, la liaison CH/B ne sera pas une voie de délestage possible pour la liaison E40-E25.

Les quais resteront l'unique EXUTOIRE en cas de saturation, d'incident ou simplement d'entretien du tunnel sous Cointe.

Il est donc vain d'imaginer l'éradication des nuisances du transit par des dispositifs dissuasifs.

S'accrochant à l'unique solution présentée (la liaison CH/B date des années 80), on a prétendu un peu rapidement : "... qu'il était impossible de défendre une autre thèse. "

Même l'administration du MET n'est plus de cet avis. Une alternative existe et sa faisabilité est largement établie :

la jonction E25 (tunnel sous la Chartreuse)

L'autoroute E25 (Maastricht - Ardennes) est interrompue aux portes de l'agglomération liégeoise.

La proposition consiste à relier ses extrémités par une voie souterraine passant sous le massif rocheux de la Chartreuse (2).

Cette jonction comprend un **tunnel** et à ses extrémités deux tronçons (3) en tranchées **couvertes** (500 mètres, trémie incluse) situés l'un quai des Grosses Battes à l'extrémité du boulevard de Froidmont, l'autre au bout de la E25 (Cheratte - Monsin) en aval du Pont Atlas. Soit une infrastructure d'une longueur totale de **4 kilomètres**.

Nous retrouvons ici la même configuration que sous la colline de Cointe, précise le géologue A. MONJOIE, professeur honoraire à l'Ulg.

Les technologies mises en oeuvre, creusement à la "Haveuse", peuvent être identiques.

Le tunnel autoroutier sera ici aussi composé de deux conduits distincts par sens de circulation, chacun de deux bandes de roulement.

Le coût est estimé à 209,7 millions d'euros par les techniciens d'entreprises liégeoises parfaitement rodées à ce type d'ouvrage.

Soit le même ordre de grandeur que CH/B.

Différence fondamentale, la variante proposée ne nécessite AUCUNE EXPROPRIATION.

On notera que la "jonction E25" (Chartreuse ndlr) assure le complément autoroutier (4) au gabarit poids lourds le plus **rationnel** pour le trafic national et international et s'inscrit (comme l'était la liaison CH/B devenue obsolète) dans le réseau européen.

Dès lors, le montage financier que la SOFICO est capable de réaliser avec ou sans le concours de la BEI (banque européenne d'investissement) reste **valable**.

Outre le **report intégral** du trafic de transit des Quais de la Dérivation, on peut valablement estimer à 1/7 celui de la liaison E25-E40 (tunnel de Cointe en passe de "saturation" -ndlr) et pour partie (10%) le charroi empruntant la rive gauche de la Meuse (hypercentre).

La "jonction E25" jouera pleinement son rôle de voie de délestage possible si accident ou entretien sur l'ensemble du réseau.

Il faut aussi souligner qu'elle est en parfaite harmonie avec le concept multimodal de déplacement prôné par le PCM (plan de mobilité ndlr) de Liège et que des parages d'échanges en ouvrage aux portails, comme sous la N3, sont aisément intégrables.

Enfin elle ne **pose aucun problème d'insertion urbanistique et ne génère aucune nuisance**.

Quant au plan de secteur, nous prendrons le temps qu'il faut pour le modifier. Qu'à cela ne tienne....

(1) Base du calcul : report escompté : 7500 véh./jour et taux annuel d'augmentation du trafic : 3%

(2) A ne pas confondre avec le "Tunnel de Robermont", réponse hybride datant de 1988, situé plus à l'Est.

(3) Intégralement sur le domaine public.

(4) Estimation de charge : 70.000 véhicules par jour pour les deux sens.

La lutte contre l'exode urbain est de tous les programmes.

Or une infrastructure telle que la liaison CEREXHE-HEUSEUX/ BEAUFAYS distante de Liège

n'est pas pour inciter la population à remettre le cap sur notre Cité.

Vivre en ville n'est pas une régression sociale.

Contrôler le trafic automobile et ses nuisances sur l'environnement, structurer les agglomérations, limiter l'étalement urbain ne sont pas des vœux pieux.
Il s'agit d'une réelle politique de la Région wallonne en matière d'aménagement du territoire.

Créer une culture urbaine de proximité, réduire les distances de déplacement, induire des changements de comportement, ces choix de société sont inscrits dans le PCM.

Le Conseil communal de Liège les a aussi approuvés.

Manifestement cette corrélation (contournement EST de Liège et PCM) échappe encore à certains.

On commet vraisemblablement une erreur politique en les dissociant au niveau des objectifs poursuivis qu'ils soient stratégiques et/ou opérationnels.

La réflexion se doit d'être prioritaire.

Cet article s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale portant sur la MOBILITE en Communauté urbaine liégeoise.

Le contournement (autoroutier) EST de Liège constitue la 1ère partie de ce dossier.

A suivre :

* parcs d'accueil et intermodalité

* le PCM appliqué en OUTREMEUSE

- Dérivation, rive droite

flux de travers (véhicules particuliers - transports en commun)

- requalification de la place de l'Yser

- rond-point Pont Saint-Nicolas

- cheminements piétons : chaussée des Prés - Puits en Sock

* vers d'autres modes de transports....

Liège, février 2005 p.a.

Outremeuse promotion

Comité de quartier de l'Île de Meuse"

Renseignements techniques : 04/ 349.10.77 ou arn.lg@skynet.be "