

## CHB : “complémentaire au tram”, estime Carlo Di Antonio

**Mobilité** L'exode urbain, dénoncé par certains et “un faux risque”, dit encore le ministre CDH.

**I**l est faux de croire que la réalisation de ce projet serait plus aisée que celle de la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays. En effet, cette alternative devrait traverser des zones fortement urbanisées telles que les quartiers du Longdoz et de Chênée, et comprend un long tunnel très coûteux. Voilà qui est clair. Carlo Di Antonio, ministre de la Mobilité, nous répond ici sur ce débat qui refait surface: un tunnel sous Robermont ne serait-il pas plus pertinent pour boucler le ring liégeois? Non, estime donc le ministre.

En ce début d'année 2019, l'ancestral projet de liaison autoroutière CHB semble en effet ressortir des tiroirs wallons. Un retour en force qui n'est pas le fruit du hasard puisque, le 7 janvier dernier, s'achevait l'enquête publique relative au plan urbain de mobilité à Liège (PUM). Un plan que doivent valider (ou non) les 24 communes de l'arrondissement liégeois et qui semble donc entériner la liaison CHB.

Pour Carlo Di Antonio, c'est donc clair, la liaison CHB permettrait, contrairement au tunnel sous Robermont, de désengor-

ger l'E25 entre Cheratte et Droixhe ou l'E25 entre Tilff et Angleur. Quid du risque d'exode urbain dénoncé par certains? “C'est un faux risque, estime le ministre, car CHB devrait être associé à des mesures d'accompagnement fortes en matière d'aménagement du territoire et, d'autre part, c'est justement en ôtant le trafic et les nuisances associées que l'on réduira le risque d'exode, par une meilleure attractivité de la ville.”

### Mieux pour Liège

Pour toutes ces raisons, pas question d'approfondir l'idée de tunnel pourtant évoquée par le bourgmestre Willy Demeyer. Et dans le cadre du PUM de Liège, le ministre se fait donc clairement le défenseur de la liaison CHB, qui permettrait, selon lui, “si elle devait se réaliser, de réduire les parts globales de la voiture dans les déplacements dans Liège. Cet allègement des circulations motorisées serait alors rendu possible dans les zones denses telles que sur les quais de la Dérivation. De plus cette liaison serait bien complémentaire au tram de Liège et non concurrentielle”. Le tram concernant plutôt la mobilité urbaine, doit-on comprendre, “tandis que CHB concerne la mobilité de la périphérie et le trafic de transit”.

Marc Bechet