



Collectif *Quel pont pour Tilff ?*

Rue de la Charrette, 141

4130 Tilff

collectifqppt@algo.be

www.algo.be/pont-tilff/

Projet de pont-passerelle à Tilff

Lecture critique de l'Étude d'incidences sur l'environnement

Tilff, le 16 juin 2015

Rappelons tout d'abord que cette étude est celle réalisée par le bureau Aries en 2010 pour le projet « Rodeo ter » qui est donc le projet de référence, en comparaison avec d'autres projets, les « alternatives », dont celle du remplacement du pont à l'identique.

Ensuite un complément pour le pont-passerelle y a été ajouté en 2012. Cette étude vient seulement d'être rendue publique via consultation dans les locaux de l'administration de la Commune d'Esneux.

Pour éviter de vous assommer, nous nous limiterons à quelques critiques saillantes en référence au *Résumé non technique* (RNT) de l'Étude d'incidences sur l'environnement (EIE). Début de ce mois le Collectif a pu se procurer une copie de l'EIE par des voies détournées : tous les documents, ainsi que d'autres informations à propos de ce projet, sont disponibles sur le site du Collectif (<http://www.algo.be/pont-tilff/documents.htm>).

Dans ce document, les extraits du RNT sont présentés en italique et entre guillemets.

Alternative 1 : Le remplacement du pont à l'identique

Cette alternative est décrite dans le RNT en page 12.

Les demandes d'améliorations du pont à l'identique faite par le Collectif et d'autres ne sont pas prises en compte dans l'étude, principalement :

1. la suppression ou le remplacement des deux piliers par un seul en vue d'améliorer l'écoulement de l'Ourthe en cas de crue,
2. la création d'un passage sous le pont en rive droite pour les piétons et cyclistes et,
3. autre alternative complètement ignorée, le positionnement du pont dans l'axe de la rue Fond du Moulin.

Si cela avait été fait, cette alternative du « *remplacement à l'identique* » aurait une note positive pour le critère « *Hydrologie* » du tableau récapitulatif de la page 116 du RNT, tout comme le projet de pont-passerelle...

Ajoutons que les points 1 et 2 ci-dessus font partie du projet de pont du Collectif proposé en novembre 2003, projet dont la demande de permis introduite par le MET (SPW aujourd'hui) avait été retirée « in extremis » par le Ministre Daerden en février 2006, alors que le fonctionnaire délégué s'apprêtait à lancer la procédure en vue d'accorder le permis. Donc ce dossier est prêt dans les tiroirs du SPW et pourrait être réintroduit rapidement et à peu de frais..

Alternative 3 : Projet Tufer

Cette alternative est décrite dans le RNT en page 13 (en bref : un tunnel ferroviaire dans la colline du Mont, supprimant ainsi 4 passages à niveau, et non 3 comme dans le projet de pont-passerelle. Pour rappel, tous les projets présentés incluent les travaux liés à la suppression de 2 passages à niveau en aval de celui de Tilff, c'est-à-dire ceux de Sainval et de Colonster).

On est en droit de se poser la question de la valeur de l'évaluation de cette alternative, en particulier en termes de coût. Tout d'abord, l'Étude d'incidences faisait initialement état d'un coût de 2 milliards, montant toujours bien présent en page 91 du RNT. Il semblerait que ce montant soit exprimé en bons vieux francs belges (nous sommes en 2010...), comme le laisserait entendre le tableau de la page 114 (dans la partie de l'étude ajoutée en 2012) où on

trouve pour ce même projet un coût de 70 millions d'€ (au lieu des 50 millions attendus par une conversion de FB en €). Tout ceci manque vraiment de sérieux. On aurait aussi aimé une évaluation du projet sans la gare souterraine pour l'ULg, du coût sur 50 ou 100 ans qui tiendrait compte des économies réalisées sur l'entretien des ouvrages d'art, la suppression d'un 4^e passage à niveau et l'exploitation par la SCNB, cette dernière économie due au raccourcissement du trajet du chemin de fer. Et aussi une évaluation financière de l'impact d'un accès en transport collectif à l'ULg qui serait enfin attractif.

Alternative du pont-passerelle

Cette « variante du pont passerelle » est décrite dans le RNT en page 95.

Urbanisme et paysage

En termes d'urbanisme, l'étude fait cas pour le pont-passerelle du « *nouvel espace libre à côté de la place du Roi Albert [...] permettant la connexion directe des modes doux depuis la place vers la rivière, ainsi que d'éloigner le trafic des maisons et de la place. Il donne aussi une possibilité de réaménagement de la place.* » (RNT, p. 105). C'est sans doute ce qui vaut au pont-passerelle une note positive pour le critère « *Urbanisme* » du tableau récapitulatif de la page 116 du RNT, contrairement au pont à l'identique.

On peut être d'accord ou non à propos de la qualité de cette amélioration qui se ferait au dépens des arbres du parc Saucy et de places de parking mais il est certain que l'étude ne mentionne pas qu'il serait tout à fait possible d'arriver au même résultat avec un pont similaire à l'actuel : au lieu d'avoir un pont droit, le pont pourrait être incurvé pour aboutir quelques dizaines de mètres en aval en rive droite, au même endroit que le pont-passerelle (au prix d'une petite partie du surcoût du pont-passerelle). Un résultat qui serait atteint aussi par un pont à l'identique mais construit dans l'axe de la rue Fond du Moulin, une alternative complètement oubliée dans l'étude comme dit plus haut.

On s'abstiendra de commenter ce verbiage : « *Au niveau de la composition architecturale du pont, son remplacement sera l'occasion de réaliser une architecture singulière, qui accompagne le rôle structurant et symbolique qu'il joue au niveau du village [...] Cela ne pourra cependant se faire au détriment de la légèreté visuelle de la structure, indispensable à sa bonne intégration.* » (RNT, p. 105).

En termes d'esthétique urbaine, le RNT n'est pas plus objectif que la présentation faite du projet en 2102 : voir par exemple, sur le site du Collectif QPPT, la très flatteuse [vue aérienne du pont-passerelle](#) : les verticales y sont écrasées et donc on perçoit mal la hauteur de l'ouvrage et son impact visuel, 7 mètres au-dessus du rail, sans compter les quelque 2 mètres supplémentaires pour l'épaisseur du tablier et la hauteur du garde-fou non représentés. On trouve des photomontages dans le RNT mais, de nouveau, ils sont peu probants : par exemple, la photo de la page 107 est de piètre qualité, sous-exposée et limitée en termes de plan (la vue sur l'environnement général) ce qui ne peut donner une idée réaliste de l'impact urbanistique et paysager. Le mieux est de se rendre sur place, quai de l'Ourthe près de l'Amirauté et à proximité du pont, et d'imaginer ce pont-passerelle passant au-dessus des caténaies... Ou mieux peut-être, faire de même en rive gauche à partir du sentier qui longe le parking de la gare et monte dans la colline.

Mobilité

Malgré toute l'évidence du contraire, une croyance dure comme fer est que la suppression du passage à niveau mettra fin aux remontées de file à l'heure de pointe, rue Fond du Moulin et sur les voies d'accès en rive droite.

En réalité, la clé du problème est tout autre comme expliqué dès 2001 dans le Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) de l'Ourthe-Amblève réalisé par les bureaux Transitec et Pissart. Cette étude constatait déjà la presque saturation à l'heure de pointe du rond-point de Tilff et du carrefour des avenues Laboulle et Wauters, indépendamment de l'état du passage à niveau, et d'ajouter : « le village de Tilff présente des amplitudes de trafic routier impliquant un risque d'engorgement à terme ». Aujourd'hui, l'observateur attentif sait bien qu'à l'heure de pointe et barrières du passage à niveau levées, les véhicules franchissent l'Ourthe au compte-goutte.

Cette croyance est régulièrement colportée par des commentaires peu objectifs, incomplets

ou franchement inexacts dans des documents officiels et lors de séances d'information qui ont lieu à propos des projets de pont ou des questions de mobilité, y compris dans l'Étude d'incidences courante, où on trouve des éléments d'appréciation corrects, d'autres qui sont contradictoires et où certainement les conclusions logiques ne sont pas tirées :

1. « *Cette variante ne provoquera pas de modification importante de la situation existante.* » (p. 99).
2. « *La fluidification du trafic occasionnée par la suppression du passage à niveau de Tilff entraîne cependant un risque d'augmentation de trafic de transit au sein du village.* » (p. 115).

Il est vrai que l'abaissement momentané des barrières du passage à niveau contribue à augmenter la longueur des files, mais dans une mesure tout à fait relative, comme le confirme d'ailleurs la citation 1. ci-dessus. Le gain minime qui résulterait de la suppression du passage à niveau serait résorbé en quelques mois suite à un effet d'appel du trafic : on sait que toute nouvelle infrastructure routière engendre une circulation accrue, loi bien connue en matière de mobilité automobile.

En conclusion de ce chapitre, quelles seraient les conséquences de la mise en place du pont-passerelle en termes de mobilité automobile :

1. Dans un 1^{er} temps, on devrait constater une *légère* réduction des embouteillages et des remontées de file à l'heure de pointe.
2. Au bout de quelques mois, du fait de l'appel du trafic, cette réduction disparaîtra et on reviendra à la situation antérieure avec cependant plus de véhicules et donc plus de nuisance sonore et de pollution.

Dans ces conditions, on se demande pourquoi dans le tableau récapitulatif, le pont-passerelle reçoit une note positive pour le critère « *Mobilité* » alors que le pont à l'identique reçoit une note négative, d'autant plus que le pont-passerelle engendrerait toute une série de difficultés pour la mobilité douce : escaliers, rampes à forte pente et tunnel sous voie du chemin de fer pour atteindre la rive de l'Ourthe ou le quai de la gare opposé.

Sécurité

L'autre mythe obstinément invoqué depuis de nombreuses années pour justifier la suppression à tout prix du passage à niveau au centre de Tilff est celui du gain de sécurité.

À l'heure de pointe, du fait de la situation inchangée ou quasi inchangée comme on l'a vu ci-dessus, les véhicules d'urgence continueront d'éviter la traversée de Tilff dans la mesure du possible, par exemple en passant par le pont d'Embourg.

D'autre part, de mémoire de Tilffois, il n'y a jamais eu d'accident grave au passage à niveau, ce qui est dû en grande partie à la configuration particulière de ses accès. Mais l'essentiel n'est pas là : il n'y a pas d'activité humaine sans risque et le choix des investissements en matière de sécurité résultent toujours de compromis. Au vu de l'histoire des 50 dernières années à Tilff, et en particulier du nombre de morts et de blessés graves liés à la circulation automobile dans la commune, il est clair que si de tels investissements devaient être faits, ils devraient l'être dans le village lui-même afin de réduire efficacement la vitesse des véhicules et d'offrir des parcours plus sécurisés à la mobilité douce, et non pas dans la suppression du passage à niveau.

Coût

Écoutons le Ministre des Travaux publics Maxime Prévot lors de la séance de la Commission des travaux publics du 24 février 2015 : « La phase 1 concerne le remplacement du pont, la suppression du passage à niveau de Tilff, les aménagements de la gare et les carrefours situés de part et d'autre du pont. À l'heure actuelle, il est difficile de fixer définitivement le montant de l'ensemble des travaux, mais *très clairement*, nous serons dans une enveloppe de 10 à 15 millions d'€ ».

L'expérience montrant que les projets sortant de l'ordinaire voient leur budget dépassé, il est raisonnable de tableur sur un coût d'investissement de 15 millions d'€, soit au bas mot 10 millions de plus que la référence du pont à l'identique (2.550.000 d'€ dans l'étude Agora de 2006). Comme chacun sait, les caisses de la Région sont vides : il faudra donc emprunter et, calculé sur base d'une hypothèse très basse (taux d'intérêt), multiplier par deux le montant

initial pour aboutir à une facture proche des 30 millions d'€, soit au final une différence de plus de 20 millions d'€, toujours par rapport à la référence du pont à l'identique.

Écarts de procédure

L'Étude d'incidences constate que le demandeur, le SPW (Service public de Wallonie, DGO1), qui agit en son nom et au nom d'Infrabel et de la Commune, n'a pris contact ni avec le CWEDD (Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable), ni avec la CCATM (Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité). Pourquoi ? Par crainte d'un avis négatif de ces 2 instances très probablement.

Rappelons que lors d'une enquête publique antérieure, la CCATM (tout comme le Conseil communal) s'était prononcé pour un pont similaire au pont actuel.

La décision du Collège échevinal d'organiser l'enquête publique à cheval sur le début des vacances d'été et la réunion des réclamants le 20 août 2015 en pleine période de vacances relève de la même tactique d'évitement qui préside à la gestion de ce dossier depuis son début. Pourquoi ne pas avoir commencé l'enquête publique le 1^{er} septembre ? Après plus de 10 ans d'atermoiement, y aurait-il une bonne raison de réduire la durée du parcours de 2 mois aux dépens de l'application d'une procédure d'urbanisme bien comprise ?

Conclusion

Cette analyse, bien que courte, montre à suffisance combien cette *Étude d'incidences sur l'environnement* est lacunaire, voire partielle, et comment elle peut induire le lecteur en erreur en étant incomplète et en passant nombre d'éléments sous silence.

Le tableau récapitulatif de la page 116 du RNT aurait pris une tout autre allure si l'étude avait été plus fouillée et moins complaisante pour le pont-passerelle : en particulier, l'absence de mérite du pont-passerelle comme solution aux problèmes invoqués, ceux de la mobilité et de la sécurité, y apparaîtrait clairement.

Pour le Collectif QPPT, le projet à l'ordre du jour ne répond pas aux problèmes de mobilité et de sécurité invoqués, son apport en termes d'esthétique urbaine est douteux et son coût est exorbitant.