



Wallonie



Service public  
de Wallonie

Liège, le 11 MAI 2016

OGO4 - AMENAGEMENT DU  
TERRITOIRE, LOGEMENT,  
PATRIMOINE, ENERGIE  
Direction Extérieure de LIEGE 1  
Rue Montagne Sainte-Walburge, 2  
4000 LIEGE  
Service de l'Urbanisme  
Tél. 04/224.54.11.  
Fax 04/224.54.66.

RECOMMANDE

SPW - DGO1 - Direction des Routes de Liège  
Monsieur A. AYDOGDU  
Directeur a.i.  
Avenue Blondin, 12  
4000 LIEGE

COPIE POUR INFORMATION A L'A.C. et à INFRABEL

Vos réf. : D151/PB/N633/15-01-2015/50048

Nos réf. : E29238-324902/OL

Annexes : 1 jeu de 61 plans + 1 annexe concernant l'aménagement provisoire des accès au parking  
Brunsode + l'avis de l'IILE

ANNEXE 12 - FORMULAIRE G

PERSONNES DE DROIT PUBLIC OU  
ACTES ET TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE

DECISION D'OCTROI DU PERMIS D'URBANISME

Le Fonctionnaire délégué,

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Livre Ier du Code de l'Environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement ;

Vu le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant que le SPW - DGO1 - Direction des Routes de Liège a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis à ESNEUX (Tilff), N633, ligne ferroviaire 43 et ayant pour objet le remplacement du pont de Tilff, la suppression de 3 passages à niveau, la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur ;

Considérant que la demande de permis a été adressée au Fonctionnaire délégué de la Direction de LIEGE 1 de la DGO4 - Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie, par dépôt en nos Services contre récépissé daté du 31.03.2015 ;

Considérant que le dossier a été jugé comme incomplet par le Fonctionnaire délégué de la Direction de LIEGE 1 de la DGO4 - Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie en date du 03.04.2016 ;

Considérant que la demande complète de permis a été adressée au Fonctionnaire délégué de la **Direction de LIEGE 1** de la DGO4 - Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie, par dépôt en nos Services contre récépissé daté du 28.05.2016 ;

Considérant que le bien en cause est repris au **plan de secteur de LIEGE** approuvé par l'A.E.R.W. du 26.11.1987 en zones d'habitat, de services publics et d'équipements communautaires, de loisirs, agricole, d'espaces verts, naturelle, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité ;

Considérant que la demande de permis se rapporte à des actes et travaux visés à l'article 127, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> du CWATUP :

1° sollicité par une personne de droit public ;

2° concerne des actes et travaux d'utilité publique ;

Considérant que le bien est situé en zones semi-urbaine, résidentielle (5 à 10 logements/hectare), déconseillée à l'urbanisation, de loisirs permanents, de services publics et d'équipement communautaires, naturelle et d'espaces verts au schéma de structure communal adopté par le Conseil communal en date du 27.06.2000 ;

Considérant qu'un **règlement communal d'urbanisme** approuvé par arrêté ministériel du 22.01.2001 est en vigueur sur l'ensemble du territoire communal où est situé le bien et contient tous les points visés à l'article 78, § 1<sup>er</sup> du Code précité; que le bien est situé en ensembles urbanistiques n° 2 - aire d'accompagnement de bâtiments ou de sites de grande valeur patrimoniale, n° 3 - aire d'intérêt paysager et/ou écologique, n° 4 - aire d'habitat diversifié, n° 5 - aire semi-urbaine continue, n° 9 - de loisirs, n° 12 - aire naturelle ;

Considérant que le bien est partiellement situé dans le périmètre du **Plan communal d'aménagement n° 2 « Ancien domaine lieutenant et abords »** approuvé par arrêté royal du 21.05.1955 ;

Considérant que le projet est situé à proximité d'une zone Natura 2000 (site BE33014 - Vallée de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et Angleur) ;

Considérant que le projet est situé à proximité (moins de 100 mètres) de trois sites classés :

- Château et Parc (partie) Brunsode, y compris quatre tulipiers et un hêtre, classés par arrêté du 23.05.1972 ;
- Ensemble formé par l'Ourthe : bois du Monceau, Famelette, Nomont, Limoges, classé par arrêté du 03.01.1978 ;
- Ensemble formé par le château de Colonster et ses abords, classé par arrêté du 21.04.1986 ;

Considérant que le projet vise le remplacement du pont de Tilff, la suppression de 3 passages à niveau, la réalisation d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur, et notamment :

- la démolition du pont existant (pont, culées, piles, rampes) ;
- la réalisation d'un pont-passerelle en acier-béton, sous-tendu par deux nappes de câbles métalliques ;
- le raccordement du nouveau pont au réseau de voiries, y compris rampes, escaliers,... ;

- la création d'un passage sous voies pour piétons et cyclistes à proximité de l'actuel passage à niveau n° 10, y compris les rampes et escaliers d'accès, ainsi que l'adaptation des quais et du parking de la gare de Tilff ;
- l'aménagement du parking Saucy ;
- l'aménagement du pied de l'autoroute en boulevard urbain, y compris la création d'un second rond-point ;
- l'aménagement et l'agrandissement du parking du château de Brunsode ;
- la modification de la N633 (Rue d'Angleur) par la création d'un nouveau tronçon de voirie d'environ 400 m, à flanc de colline, longeant et surplombant les voies, permettant ainsi de supprimer les passages à niveaux n° 7 et 8, y compris la réalisation d'un passage supérieur raccordant la nouvelle voirie à l'ancienne qui sera mise en cul-de-sac (projet Sainval) ;

Considérant que le projet est prévu en deux phases (cf. plan E/633/67240) :

- la première concernera le remplacement du pont, l'ensemble des travaux en rive gauche, ainsi que l'aménagement de l'accès au pont à partir du rond-point existant et des accès aux parkings Brunsode et du Saucy en rive droite ;
- la seconde concernera la réalisation du boulevard urbain, l'aménagement des parkings Brunsode et du Saucy, l'extension de la place du Roi Albert et l'ensemble du projet Sainval ;

Considérant que l'ensemble du projet a fait l'objet d'une convention entre la Région Wallonne (SPW) représentée par son Gouvernement en la personne du Ministre des Travaux publics, la société anonyme de droit public INFRABEL et la commune d'Esneux (en exécution de la délibération du conseil communal du 11 juillet 2013) ;

Considérant que cette convention porte spécifiquement sur : « *La démolition du pont existant (pont, culées, piles, rampes) et réalisation d'un pont-passerelle y compris les rampes et escaliers ainsi que le raccordement des voiries, la création d'un passage sous voies pour piétons et cyclistes à hauteur ou à proximité de l'actuel passage à niveau n° 10, y compris les rampes et escaliers d'accès ainsi que l'adaptation des quais et du parking de la gare de Tilff, la mise à niveau et « nettoyage » en rive droite de la zone d'extension de la place par enlèvement de la culée et la rampe d'accès existantes et mise en œuvre d'un empièchement de propreté, l'adaptation du RAVeL au niveau de ces ouvrages ci avant, le réaménagement de la zone entre la passerelle piétonne, l'actuelle place de Tilff et la N. 633 (avec éventuellement extension de la place, parkings, etc ... , la déviation de la N. 633 en site propre le long des voies Infrabel entre la rue d'Angleur et le boulevard de Colonster et réalisation d'un pont permettant l'accès à la zone située de l'autre côté des voies (près de Tilff, Installations sportives, ... ) et raccordements ou aménagements liés, les mesures d'accompagnement éventuelles sur la N689 entre Cortil et Tilff ainsi qu'entre Tilff et Bonnelles (rue du Fonds du Moulin) » ;*

Considérant que la demande de permis ne concerne pas un projet figurant sur la liste arrêtée par le Gouvernement et qui, en raison de sa nature, de ses dimensions ou de sa localisation, est soumis à étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant néanmoins que le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des caractéristiques du projet et en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66 §2 du Code de l'Environnement ;

Considérant dès lors qu'il a été demandé au SPW - DG01 - Direction des Routes de Liège de réaliser une **étude des incidences sur l'environnement** préalablement au dépôt de la demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que le SPW - DG01 - Direction des Routes de Liège a désigné comme auteur d'étude d'incidences sur l'environnement la SA ARIES Consultants, agréée pour la catégorie de projet n°2 « projets d'infrastructures, transport et communications » ;

Considérant que, conformément aux dispositions du Code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une réunion d'information de la population, préalable à l'étude d'incidences sur l'environnement, le 8 octobre 2009 ;

Considérant que les résultats de cette consultation ont été pris en compte dans l'EIE ; les principales questions et points relatifs à l'étude des incidences sur l'environnement mentionnés par les courriers transmis et abordés lors de la réunion de consultation publique sont résumés aux pages 19 à 24 de l'E.I.E. - rapport final - volume 1 ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau d'étude agréé, laquelle est jointe en annexe à la demande de permis d'urbanisation ;

Considérant le fait que le demandeur motive son projet au regard des recommandations faites par l'auteur de l'étude d'incidences comme suit :

A. Pour le déplacement des voiries d'accès au nouveau pont et les voiries connexes :

*« Par rapport à la « variante », objet de l'étude de la mise à jour de l'enquête d'incidence environnementale, le projet actuel confirme et conforte la proposition finale retenue pour le nouveau pont.*

*Excepté les mises au point nécessaires liées à l'étude plus approfondie des aménagements, le projet correspond dans son aménagement global à la majorité des critères analysés et défendus dans le projet « variante ».*

*Notons cependant ici quelques exemples d'adaptations constructives :*

*Rive gauche :*

- *création d'un nouveau rond-point au pied de la rue Fond du moulin (diamètre 22m) ;*
- *la rampe courbe du pont vers le nouveau rond-point est plus accentuée que prévu (+10%) ;*
- *inscription de rampes et d'escaliers défendant l'accessibilité PMR tout azimut ;*
- *création d'un passage sous voies ;*
- *création d'une liaison aérienne par 2 escaliers métalliques ;*
- *valorisation de la zone touristique en balcon sur la rivière ;*
- *rehausse des quais de la gare de 21cm pour faciliter l'accès des voyageurs aux trains. La gare de Tilff devient une gare accessible au PMR ;*
- *création de cheminements piétons vers le chemin de Limoges sur la colline en liaison avec la rue de la gare et le pont ;*
- *expropriation du magasin de vélos toujours en activité.*

*Pont-passerelle :*

- *la pile centrale dans l'eau est supprimée grâce à un type de pont sous-tendu par câbles et bracons sur deux piles situées sur les berges ; suppression des mâts d'éclairage sur le pont ;*
- *suppression des rails de sécurité entre les trottoirs et la voirie (vitesse lente) ;*
- *éclairage prévu dans les mains courantes des 2 niveaux de circulation ;*
- *passage des impétrants prévus sous le tablier de la passerelle ;*
- *le pont variant prévu en oblique (20°) est en partie redressé pour offrir une traversée plus courte (de 100 à 85 m) et plus directe entre les 2 rives. Il s'éloigne du bâtiment classé de la gare ;*
- *aucune marque visuelle de séparation entre les modes doux n'est retenue ;*

- la largeur de la passerelle prévue en 6m de large continue est transformée en une largeur variable : 7 m aux piles et 4m au milieu de l'eau.

**Rive droite :**

- Aménagement d'un nouveau rond-point, au pied de la bretelle d'autoroute, à +/- 150 m. de l'existant ;
- création du boulevard urbain avec parkings latéraux entre les 2 ronds-points ;
- démolition et reconstruction du mur anti-crue ;
- création de 2 escaliers de liaison entre le pont et le niveau de la place ;
- proposition d'aménagement de pontons en bordure de la place ; inversion du sens de circulation des accès privés des parkings de l'îlot de la place ;
- diminution du nombre de parcages dans le parking Saucy ;
- nouvel accès pompiers, services et livreurs vers la place et le rond-point existant ;
- rapprochement de la zone parc de la place du rond-point dans une maille rectangulaire parallèle au front bâti ;
- agrandissement simplifié du parking communal du château ; modification de la trace du chemin dans le parc vers le parking haut ;
- double emplacement retenu pour les bulles à verre (parc et place).

**Projet Sainval :**

- le passage sous voies pour modes doux n'a pas été retenu ;
- pour éviter aux piétons la tentation de traverser les voies, l'arrêt autobus TEC serait déplacé à proximité du nouveau pont avec trottoir, au-dessus des voies.

**CONCLUSION**

Outre l'actualisation nécessaire de l'estimation du coût du projet, la plupart des critères repris dans l'analyse EIE devraient bénéficier d'une majoration positive confirmant à la fois la prise en compte des remarques et conditions énoncées et le respect des objectifs poursuivis par l'ensemble des parties concernées par ce projet largement multimodal » ;

- B. Pour le projet de suppression des passages à niveau n°7 et 8 par la construction d'une voirie de détournement et d'un passage supérieur :

« **Mobilité:** L'aménagement d'un rond-point au pied de la côte de Colonster n'est pas prévu dans le cadre de ce projet.

**Le carrefour entre le boulevard du Rectorat et la rue de Tilff n'est pas modifié.**

**Sécurité:** L'aménagement d'un trottoir depuis la rue d'Angleur côté Tilff (arrêt de bus) jusqu'au Chemin de Halage (zone de loisirs) est prévu dans ce projet.

**Environnement sonore:** le trafic sur la N633 ne devrait pas sensiblement être modifié par le projet. Ce trafic aura un tracé éloigné et surélevé par rapport aux habitations. Seule la voirie locale de faible trafic sera en contact immédiat avec les riverains.

**Milieu biotique - Paysage:** ce projet prévoit la suppression du minimum d'arbres possibles.

**Urbanisme:** La connexion entre le Ravel et l'extrémité côté nord de l'ancienne N633 n'est pas prévue par le projet. Un accès direct au Ravel existe déjà au niveau du chemin de halage à proximité de l'actuel passage à niveau n07.

**Domaine social et économique:** L'accès aux clubs loisirs, brasserie et discothèque par la nouvelle voirie locale sera efficacement fléché au niveau du carrefour avant le passage supérieur » ;

Considérant que la demande de permis implique plusieurs modifications de la voirie communale au sens du décret du 06.02.2014 ;

Considérant que la demande de permis comprend les documents visés audit décret ;

Considérant que le projet s'écarte du Plan de secteur et du Plan communal d'aménagement n° 2 pour les motifs suivants :

- Petite partie du projet en zone d'espaces verts au Plan de secteur ;
- Réalisation d'un parking en zone de parc au Plan communal d'aménagement ;

Considérant, comme il a été relevé ci-avant, que la demande de permis implique également la modification de voiries communales ; en conséquence, en application de l'article 129 quater du CWATUP, l'autorité chargée de l'instruction soumet, au stade de la complétude de la demande de permis ou à tout moment qu'elle juge utile, la demande d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale à la procédure prévue aux articles 11 et suivants du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant que dans ce cas, les délais d'instruction de la demande de permis sont prorogés du délai utilisé pour l'obtention de l'accord définitif relatif à la voirie communale ;

Considérant qu'il a été demandé au Collège communal d'Esneux d'organiser l'enquête publique et la consultation du Conseil communal en date du 04.06.2015 ;

Considérant que l'enquête publique a été réalisée du 15.06.2015 au 14.07.2015, en vertu des articles D29-1 et suivants du Code de l'Environnement, des articles 127 §3, 129 quater et 330, 13° du CWATUP, ainsi que du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant les résultats de cette enquête publique, à savoir 133 réclamations et 1 observation ;

Celles-ci portent sur les éléments suivants :

- souhait d'un projet plus simple et économe (financièrement et en énergie), à une période où tous les intervenants doivent faire face à des restrictions budgétaires ;
- le coût du projet ne se justifie pas dans la mesure où ce projet ne solutionne pas les problèmes de fond et en crée de nouveaux ;
- le coût du projet est excessif et la méconnaissance du dossier par les auteurs de projets, aperçue lors de la réunion d'information, fait craindre au riverains un dépassement du budget prévu, déjà considéré comme excessif ;
- les réclamants déplorent un manque d'information sur le budget nécessaire à la réalisation de la phase 2 ;
- est-il bien raisonnable d'envisager un projet aussi important et coûteux alors même que la ligne ferroviaire est menacée de suppression ;
- pourquoi ne pas envisager simplement le remplacement du pont, sans franchissement du chemin de fer, légèrement décalé vers l'aval, de manière à ne pas interrompre la circulation pendant les travaux ;
- l'ensemble du projet doit être simultanément budgété et planifié ;
- le remplacement du pont, à l'identique, est une solution moins coûteuse, plus écologique, plus esthétique et plus respectueuse du cachet de Tilff ;
- la Commune n'aurait pas du accepter la répartition des coûts entre la Région, Infrabel et la Commune, comme elle l'a fait ;
- les réclamants craignent que le boulevard urbain et le parking Brunsode ne soient pas réalisés, faute de budget, alors que le parking Saucy sera amputé lourdement par les travaux ; ce sont les commerces et les habitants de Tilff qui vont en souffrir ;
- les mesures prévues en phase 2 sont, notamment, celles destinées à compenser les atteintes à l'environnement passées et à venir ; il serait donc totalement inadmissible qu'elles ne soient pas mises en œuvre ;
- les travaux les plus significatifs pour la vie du village (aménagement des abords du pont en rive droite, création d'un second rond point et d'un boulevard urbain,

- suppression des passages à niveau 7 et 8) devraient être réalisées beaucoup plus rapidement que ce n'est prévu par le projet ; l'absence de budgétisation de cette partie du projet fait craindre que la phase 2 ne soit jamais réalisée, ce qui serait inacceptable ;
- l'aménagement du centre de Tilff devrait être pensé globalement et l'espace public devrait être partagé de façon équilibrée entre les différents usagers ;
  - l'étude du projet n'est pas complète et par conséquent superficielle ;
  - l'étude d'incidence aurait du être mise à jour en se basant sur le projet de pont passerelle ; cette solution n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse ;
  - le SPW et Infrabel se base sur des éléments qui n'ont plus lieu d'être, pour justifier le projet :
    - augmentation du trafic sur la ligne 43 : dans les faits, depuis le plan mis en place en décembre 2014, l'offre a plutôt diminué et cette ligne fait même partie de celles qui sont vouées à disparaître ;
    - la sécurité : Infrabel doit cibler en priorité les lignes ferroviaires les plus fréquentées et les passages jugés dangereux ; ce n'est pas le cas de Tilff ;
    - la mobilité : il est faux de croire que la suppression du passage à niveau supprimera du même coup les embouteillages ;
  - l'étude d'incidences aurait du prévoir une répartition des coûts selon la durabilité, l'entretien et les coûts connexes sur 50 ans ; sur 50 ans le Tufer s'avère financièrement le plus cohérent ;
  - l'étude d'incidences présente de grosses lacunes, notamment une confusion, quant au coût des différentes solutions envisagées par l'étude, entre les BEF et les € ; cela a pour conséquence que le coût du projet Tufer est mal évalué et qu'il n'est pas du tout évident que cette solution ne serait pas la moins coûteuse, à long terme ;
  - c'est l'étude d'incidences qui a orienté le choix du projet (remplacement du pont à l'identique, pont-passerelle, Tufer, ...) ; or si l'étude a fait l'objet de négligences, l'option choisie qui en a découlé est peut-être à remettre en cause ;
  - le projet ne solutionne pas les problèmes de mobilité et de sécurité ;
  - les problèmes de mobilité que connaît Tilff ne sont pas liés au passage à niveau : ils se posent également lorsque le passage est ouvert ; ils risquent d'ailleurs d'empirer car l'ouverture du passage à niveau créera un appel de la circulation vers le centre de Tilff ; l'étude d'incidences met en évidence que la fluidification du trafic provoquera une augmentation de celui-ci ;
  - la suppression des passages à niveau de la rue d'Angleur provoquera une augmentation de la vitesse du trafic sur cette voirie ;
  - des solutions devront être appliquées pour ralentir le trafic (limitations de vitesse, radars, chicanes,...) ;
  - le projet devrait inclure une vision globale de la mobilité dans l'agglomération de Tilff ; ce n'est pas le cas, comme en témoigne la méconnaissance des abords du pont, par le gestionnaire du dossier, présent à la séance d'information ;
  - pourquoi ne pas envisager une liaison directe ULg-CHU/autoroute, qui faciliterait l'accès au domaine du Sart-Tilman et permettrait de désengorger Tilff ; cela ne serait pas plus coûteux que le pont-passerelle et serait plus efficace, à long terme ;
  - la pente de la voirie, de plus de 10%, prévue en rive gauche est excessive et dangereuse ;
  - qu'advient-il des bus et camion en cas de neige ou de verglas ?
  - il n'est pas correct d'évoquer les accidents pour supprimer le passage à niveau tandis que les accidents qui ont lieu, à cause de la vitesse, rue Fond du Moulin ne sont pas pris en compte dans ce projet et que le projet, lui-même, générera une nouvelle zone accidentogène, liée à la pente de plus de 10% en rive gauche ;



- la hauteur nécessaire au passage au-dessus des voies entraînera des problèmes de sécurité (lié par exemple au charroi des camions) et n'est pas admissible esthétiquement ;
- la circulation des piétons n'a pas été suffisamment prise en compte dans le projet de suppression des passages à niveau 7 et 8 ;
- la mobilité douce n'est pas rendue plus facile par le projet proposé, que du contraire ;
- le passage des piétons sous la circulation automobile ne sera pas une expérience agréable ;
- le passage sous voie créerait de l'insécurité pour les piétons ;
- il est regrettable que la solution Tufer n'ait pas été étudiée plus en détail ; ce projet est une solution bien plus sérieuse aux problèmes de mobilité et de sécurité, rencontrés à Tilff, que la solution de pont-passerelle, proposée aujourd'hui ; il s'agit, en outre, d'une solution plus pertinente sur le plan écologique ;
- l'avenue Laboulle est bien plus dangereuse que le passage à niveau n°10 et mériterait de faire l'objet des gros investissements financiers qui sont dévolus à la suppression du passage à niveau, par le choix du projet de pont-passerelle ;
- la dangerosité du carrefour, proche du PN7, au bas du boulevard de Colonster, ne devrait pas être négligée ;
- il est regrettable que le chemin communal n°12, qui a été progressivement colonisé par des terrasses privées, ne soit pas rétabli, à l'occasion des travaux du pont ;
- qu'advient-il du sentier permettant aux marcheurs et aux riverains de rejoindre la rue de Limoges au départ des escaliers de la gare ?
- le passage sous voie ne sera-t-il pas inondé en cas de crue ?
- le nombre d'emplacements de parking prévu par le projet est insuffisant ;
- des emplacements de parking réservés aux riverains de la place du Saucy devraient être aménagés ;
- la rue des Messes devra absolument rester accessible dans les deux sens pendant toute la durée du chantier car elle est très étroite et en fonction de la configuration de leur garage, les habitants doivent impérativement l'emprunter uniquement dans le sens de la montée pour certaine et dans le sens de la descente, pour d'autres ;
- les personnes à mobilité réduite doivent être respectées et il faut en tenir compte dans le projet ;
- une bande de circulation devrait être réservée aux véhicules venant de l'avenue Laboulle pour emprunter l'autoroute ; cela permettrait de désengorger le rond-point ;
- le projet occasionnera des nuisances en termes de bruits ainsi que visuellement ;
- les inconvénients du projet auront un impact négatif sur le tourisme ;
- le passage à niveau actuel ne génère pas d'accident fréquent ou grave ;
- le projet est démesuré pour Tilff ;
- souhait d'un projet respectueux de la vie des riverains, du cachet du village et des mobilités douces ;
- le style moderne du pont est en désaccord avec le style traditionnel du patrimoine architectural de Tilff ;
- la hauteur, le gabarit, l'emplacement et la configuration du projet doivent être adaptés pour s'harmoniser avec l'environnement ;
- le nouveau pont complique inutilement la situation et ne s'intègre pas harmonieusement dans le paysage, remarquable à cet endroit ;
- de manière à préserver l'espace vert autour du Château Brunsode, une barrière visuelle arborée devrait être créée de manière à isoler le parking et le parc ;
- le projet implique la destruction de nombreux arbres ;
- on tente d'imposer, à l'usure, une solution qui n'est pas acceptable ;



- les nuisances relatives à l'impact sonore, lumineux et visuel du pont n'ont pas été abordées par l'étude d'incidences ;
- les illustrations 3D sont irréalistes et donnent une fausse idée du résultat final ;
- il est déplorable que les riverains n'ait pas eu à voir une intégration du projet dans son environnement ou bien une maquette, les dessins présentés lors de la séance d'information étant à considérer comme des dessins d'enfants ;
- les nuisances sonores liées à la pente du nouveau pont seront importantes (accélération et freinages importants dans une vallée encaissée) ;
- il est étonnant de ne pas retrouver, dans le dossier de demande de permis, d'état sanitaire préalable des arbres du Saucy ;
- le dossier pourrait prévoir plus d'aménagements végétaux permettant de retrouver « l'île du moulin », telle que les anciens Tilffois l'ont connue ;

Considérant que le nombre de réclamants étant supérieur à 25, une **réunion de concertation** a été organisée le 20.08.2016 conformément à l'article 341 du CWATUP et à l'article 25 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Vu le procès-verbal de la réunion de concertation qui a été transmis à tous les participants ;

Vu la délibération du Conseil communal d'Esneux du 01.10.2015 qui prend connaissance des résultats de l'enquête publique et décide « *de marquer son accord sur la modification des voiries communales, telle que proposée dans le dossier de demande de permis d'urbanisme 2015-055, relatif au remplacement du pont sur l'Ourthe, suppression de 2 passages à niveau par la réalisation d'une voirie et d'un passage supérieur* » ;

Considérant que la décision du Conseil communal a été affichée le 20.10.2015 conformément à l'article L1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Considérant que 25 recours concernant la décision du Conseil communal du 01.10.2015 ont été introduits auprès du Gouvernement wallon ;

Considérant que par arrêté daté du 24.12.2015, le Ministre a considéré un recours comme recevable mais non fondé ;

Considérant que par arrêté daté du 24.12.2015, le Ministre a considéré un recours comme irrecevable en raison de son introduction par mail ;

Considérant que par arrêtés datés du 24.12.2015, le Ministre a considéré dix recours comme irrecevables en raison de leur dépôt tardif ;

Considérant que par arrêtés datés du 14.01.2016, le Ministre a considéré six recours comme irrecevables en raison de leur dépôt tardif ;

Considérant que les sept autres recours n'ont pas fait l'objet d'une notification de décision dans les délais impartis par le décret du 6 février 2014 ;

Considérant que la décision du Conseil communal du 01.10.2015 est donc confirmée, qu'elle est définitive et qu'elle peut sortir ses effets ;

Considérant que la demande de permis, accompagnée de l'étude des incidences et de l'ensemble des observations et suggestions adressées conformément à l'article 79 du

Code de l'Environnement ont été transmises au CWEDD et à la CCATM d'Esneux, en date du 04.06.2015 ;

Considérant que la CCATM a remis un avis favorable en date du 30.06.2015 ;

Considérant que le CWEDD a répondu en date du 12.06.2015 qu'il n'était « *pas en mesure de remettre d'avis sur ce dossier* » ;

Considérant que le CWEDD n'explicite pas les raisons qui justifient la difficulté de remettre un avis, qu'il faut dès lors faire le constat qu'aucun avis n'est rendu dans le délai et que l'avis est donc favorable par défaut en application de l'expiration du délai de rigueur imposé par le Code de l'environnement ;

Considérant que les services visés ci-après ont été consultés pour les motifs suivants :

- L'IILE, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 15.06.2015 est favorable moyennant le placement de bornes incendie et le respect de certains gabarits et d'une capacité portante suffisante pour la nouvelle voirie, l'accès au pont et les nouveaux giratoires ;

Pour la sécurité, la salubrité et la protection contre l'incendie ;

Attendu que ces recommandations seront prises en compte dans les conditions du présent permis ;

- Le SPW - DGO4 - Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture - Cellule RAVeL, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 25.06.2015 est favorable moyennant le respect des conditions suivantes :
  - « *de préserver pendant la durée des travaux la continuité du RAVeL, au besoin en organisant et balisant une déviation locale de celui-ci ;*
  - *de placer sur l'escalier devant relier en rive gauche la passerelle cyclopiétonne et la voirie en surplomb, des goulottes à vélo* » ;

Considérant que le projet s'implante au droit du RAVeL et qu'il nécessite de nouvelles liaisons avec celui-ci ;

Attendu que ces recommandations seront prises en compte dans les conditions du présent permis ;

- Le Centre Hospitalier Universitaire de Liège, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 30.06.2015 fait part d'éléments de réflexion visant à favoriser la mobilité et les déplacements doux vers le site du Sart-Tilman ;
- L'Université de Liège, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 03.07.2015 fait part d'éléments de réflexion visant à favoriser la mobilité et les déplacements doux vers le site du Sart-Tilman ;

Considérant qu'aux remarques de ces 2 instances, il faut relever que le projet prévoit la réalisation d'un rond-point en bas de la rue Fond du Moulin qui relie Tilff au CHU et au domaine universitaire du Sart-Tilman ;

Considérant qu'à propos des aspects relatifs à la mobilité vers le site du Sart Tilman et à l'intérieur de celui-ci, il peut être fait référence à l'analyse de la ZP SECOVA dans son courrier du 29 février 2016 :

*« 1. Approche globale des flux de circulation en provenance de Liège*

*Les problématiques de l'accès au CHU de manière permanente et d'accès au plateau « Bonnelles – Sart Tilman » de manière ponctuelle aux heures de pointes se posent avec une acuité grandissante. Une grande partie de la circulation en provenance de Liège accède au plateau via l'E25 soit au départ du rond-point d'Angleur, soit au départ du boulevard de l'Ourthe à Chaudfontaine. Pour ce dernier trajet, la circulation sur le boulevard de l'Ourthe a été entièrement revue de manière à clairement délimiter la circulation locale de la circulation qui accède à l'E25.*

*Les accès via le « théâtre de verdure » et la RN 680 semblent à saturation tandis que le trajet sur l'axe rive gauche Liège Seraing pour rejoindre la RN 63 à hauteur du standard est en passe d'être défavorisé avec l'aménagement de la traversée de Liège en mode « boulevard urbain ».*

*Il ne faut donc pas s'attendre à une diminution de charge pour les accès au plateau « Bonnelles-Sart Tilman » à partir de la vallée de l'Ourthe pendant et en dehors des heures de pointe.*

*2. Approche des flux en provenance de la vallée de l'Ourthe*

*Très régulièrement le boulevard du rectorat est à saturation en raison notamment de la transformation d'une partie importante de celui-ci en parking au profit de la faculté vétérinaire.*

*La création d'un parking pour régler ce problème ne rendra pas sa capacité maximale au boulevard du rectorat puisqu'il est envisagé de réserver une bande de circulation dans les deux sens aux transports en commun et aux véhicules de secours pour d'une part avantager les transports en commun dans l'espoir de les rendre plus attractifs en terme de durée de déplacement, d'autre part les services de secours afin de rendre l'accès au CHU plus aisés aux ambulances.*

*Une des conséquences de cet encombrement du boulevard du rectorat et des difficultés d'accès à la rue fond du moulin est l'usage d'un itinéraire de contournement au travers du quartier résidentiel « sur le mont » via la rue de la charrette. Ce quartier résidentiel est en voie de développement pour fournir au plateau sart-Tilman-CHU, des logements de proximité favorisant les modes de déplacement doux. La commune a déjà réalisé sur fonds propres une série d'aménagements pour y améliorer la sécurité routière.*

*L'objectif global classique est de favoriser les trajets sur voiries régionales jusqu'à l'entrée du « plateau Bonnelles - Sart Tilman ».*

*Tout le monde imagine que la suppression du passage à niveau et la réalisation du nouveau pont favorisera l'utilisation de la rue fond du moulin. Comme le contournement des passages à niveau de Colonster et de Sainval ne sera pas réalisé sous peu, cette surcharge se fera principalement à partir de la sortie de l'E25 Tilff » ;*

Considérant que les remarques formulées et la problématique de la mobilité sortent du cadre de la présente demande de permis ;

Que toutefois, l'attention des autorités compétentes en la matière est attirée sur les mesures à définir dans le cadre d'une étude spécifique à cette zone, ou simplement dans le cadre de la gestion de la circulation par le suivi des impacts et l'application de mesures de police par les gestionnaires de voirie (SPW et Commune) pour adapter les flux de circulation au contexte, tenant compte du phasage des travaux et de la situation finale ;

- La Ville de Liège, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 01.07.2015 est favorable ;

Considérant que le projet est entièrement situé sur la commune d'Esneux, mais à la limite du territoire de la Ville de Liège ;

- Le SPW - DGO2 - Direction des Voies hydrauliques de Liège, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 06.07.2015 est favorable moyennant le respect des conditions suivantes :
  - « la réalisation des piles provisoires en Ourthe en vue du poussage des éléments du pont doit faire l'objet d'une autorisation préalable de la Direction des Voies hydrauliques de Liège quant aux moyens d'exécution et au phasage des travaux ;
  - démolition des piles et culées du pont provisoire actuel : le planning et les moyens d'exécution doivent également faire l'objet d'une autorisation préalable ;
  - en rive droite, l'actuelle rampe du pont sera démolie et arasée, une nouvelle rampe d'accès sera construite : il y a lieu d'être attentif au phasage des travaux en concertation avec la Direction des Voies hydrauliques de Liège ;
  - pontons éventuels : les plans précis de ces constructions devront être transmis à la Direction des Voies hydrauliques de Liège qui délivrera ou non l'autorisation de réaliser ces travaux ;
  - Parc Saucy : l'étude hydraulique doit être transmise à la Direction des Voies hydrauliques de Liège au moins un mois avant le début des travaux afin que le projet puisse être amendé si nécessaire » ;

Considérant que le projet prévoit la suppression d'un pont et la construction d'un nouveau pont au dessus de l'Ourthe, en zone d'aléa inondation faible à élevé ;

Attendu que ces recommandations seront prises en compte dans les conditions du présent permis ;

- Le TEC Liège-Verviers, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 06.07.2015 attire l'attention sur les empiétements des bus au niveau des giratoires, sur la nécessité d'aménager les arrêts pour les PMR (bordures 16 cm, dalles podotactiles et ligne contrastée d'éveil à la vigilance longeant la bordure du quai bus), ainsi que sur le positionnement des arrêts Rue d'Angleur ;

Considérant que le pont et les voiries faisant l'objet de la demande de permis seront empruntés par des bus de lignes régulières ;

Attendu que ces recommandations seront prises en compte dans les conditions du présent permis ;

- La SNCB, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 09.07.2015 est favorable, tout en signalant que « les travaux de rehausse des quais n'ont pas encore fait l'objet à ce jour d'acceptation budgétaire, du moins pour la SNCB et qu'il faudra donc en tenir compte au moment de la réalisation des rampes d'accès et escaliers menant aux quais » ;

Considérant que le projet prévoit la rehausse des quais voyageurs et de nouvelles liaisons avec ceux-ci ;

- La Police Locale ZP SECOVA, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 09.07.2015 fait part d'éléments de réflexion concernant le phasage des travaux (la réalisation préalable du chantier « Sainval » « *permettrait d'absorber plus facilement le matin la circulation en direction du Sart-Tilman pendant la fermeture du pont de Tilff* ») et met en évidence un risque pour la sécurité au niveau de la rampe du pont en rive gauche ;

Considérant que par courrier du 31.08.2015, la Police Locale ZP SECOVA préconise la pose d'un revêtement plus rugueux de type béton afin de résoudre les problèmes de sécurité mis en évidence dans leur courrier précédent ;

Pour la mobilité et la sécurité pendant et après les travaux ;

Attendu que ces recommandations seront prises en compte dans les conditions du présent permis ;

- Le SPW - DGO3 - Département de la Nature et des Forêts - Direction de Liège, que son avis sollicité en date du 04.06.2015 et transmis en date du 20.07.2015 est favorable moyennant le respect des conditions suivantes :

« 1° - Protection du cours d'eau

- afin de limiter l'impact des travaux sur le cours d'eau et la faune piscicole, les travaux touchant à celui-ci (circulation d'engins dans le lit mineur, chute de matériaux issus de la démolition, batardeaux, écrêtages, etc.) seront opérés de juillet à décembre en fonction des débits limitants pour le travail ;
- les résidus de piliers et de tablier issus de la démolition seront récupérés et évacués, en évitant toute chute dans le cours d'eau. Un système de plate-forme sera établi au besoin sous l'ouvrage et autour du pilier ;
- l'accès des machines au cours d'eau sera limité à 15m en amont et aval de la zone de travail (centre du tablier du pont). En cas d'impossibilité d'accès au cours d'eau pour les machines dans cette zone, une rampe d'accès provisoire, dont la localisation est à déterminer avec le Service de la Pêche du DNF, est à prévoir ;
- le lit du cours d'eau sera remis en état sur base des recommandations du même Service ;
- la végétation rivulaire en place sera préservée et maintenue au terme des travaux.

2° - Arbres remarquables

- les deux emplacements de stationnement projetés à l'aplomb de la couronne des tulipiers remarquables, seront supprimés et remplacés par un revêtement perméable enherbé, dans la continuité du parc; l'accotement piéton étant reporté le long de la voirie (voir schéma en annexe 1) ;
- les deux arbres remarquables supprimés par la construction du pont (hêtre pourpre et sequoia) seront remplacés par six sujets feuillus (essence d'avenir) à haute-tige, de force 18/20cm, à replanter le long de l'Ourthe (promenade Saucy) ;
- les revêtements de sol du parking Saucy seront revus dans une optique moins dommageable aux réseaux racinaires. A cet effet :
  - les délimitations d'emplacements de stationnement situés au droit des arbres remarquables seront supprimés et éventuellement remplacés par des plots ;
  - toutes les bordures et allées pavées, délimitant les emplacements de stationnement, seront également supprimés ;

- tout nouveau revêtement dans cette zone sera entièrement perméable et mis en œuvre sans excavation supplémentaire du sol ;
- l'engazonnement projeté sous les platanes n'étant pas possible, le revêtement de sol sera uniformément réorienté vers une dolomie, à recharger sur sol en place ;
- le poussage du tablier du nouveau pont depuis la rive droite et l'emprise du chantier pour cette opération ne peuvent en aucun cas entraîner d'abattage d'arbres remarquables ou de modifications de silhouette ;
- les troncs des arbres remarquables seront protégés, dès avant et durant toute la durée du chantier, par un bouclier de planches fixé de manière non blessante autour du tronc ;
- aucun dépôt, remblai, déblai, feu ou installation de chantier ne peut prendre place sous la couronne des arbres remarquables. A cet effet, la brochure de sensibilisation (jointe en annexe 2) sera insérée dans les cahiers des charges et communiquée au personnel de chantier.

### 3°-Maintenance des espèces protégées (lézard des murailles et couleuvre à collier)

- aucun gunitage de paroi rocheuse n'est admis. A cet effet, une inclinaison plus prononcée (inférieure à 55°) rendant superflu ce travail ou un épaulement par gabionnage (pierres calcaires) sera systématiquement adopté ;
- les murets présents aux abords de la gare et mur en moellons qui supporte le virage du chemin de Limoges seront conservés et dégagés pour être mieux exposés au soleil ;
- entre le chemin de Limoges et la rue d'Angleur, les deux îlots créés ne seront ni végétalisés, ni recouverts de terre végétale; le sol sera laissé brut, favorisant la recolonisation herbacée spontanée inféodée aux milieux secs et les escarpements et rochers saillants seront dégagés en vue d'un meilleur ensoleillement ;
- les parois rocheuses créées par excavation seront laissées brutes ;
- toutes les excavations opérées en déblai sur le versant ouest du coteau pour le passage de la nouvelle rue d'Angleur seront réalisées avec un talutage non régulier, d'aspect naturel, qui ménage une paroi minérale brute, sans terre végétale ni plantations, laquelle préserve et met en valeur les massifs rocheux dégagés ;
- les remblais épaulant la nouvelle rue d'Angleur seront maintenus brut, sans apport de terre végétale, ni végétalisation, afin de reconstituer également des milieux secs ;
- la berme à créer de part et d'autre du passage supérieur créé sera également maintenue avec une couche superficielle pierreuse, sans apport de terre végétale, ni végétalisation, afin de reconstituer des milieux secs ;
- une zone triangulaire de min.1500m<sup>2</sup>, située à l'extrémité de l'ancienne rue d'Angleur, à hauteur du passage à niveau n° 7 (supprimé) au droit de l'ancienne voirie à démanteler, sera spécifiquement aménagée pour la coronelle. Cet aménagement sera constitué d'un revêtement maigre (pierres, gravier, poussier issus du chantier et des fondations maintenues de l'ancienne route, ponctué d'une dizaine de merlons pierreux (blocs de pierres naturelles de 15 à 40cm) et de pierriers (volume 1 à 2 m<sup>3</sup> composés de roches de calibres divers issus du chantier également) installés dans des zones bien ensoleillées. Des amas de souches issues des déboisements des coteaux boisés au droit de la nouvelle rue d'Angleur seront récupérés pour être disposés en tas et andains. Cinq hibernacula pour reptiles de 1mx1mx1m de profondeur seront créés comme abri. Cette zone sera aménagée sous la supervision du DNF (voir localisation et détail des aménagements en annexe 3).

#### 4°- Limitation de la pollution lumineuse

*Les éclairages éventuels disposés le long de l'Ourthe (parking Saucy, ...) seront écartés du cours d'eau et disposés de telle sorte que l'éclairage ne soit pas dirigé vers celle-ci, afin de limiter la perturbation de la faune aquatique. Les réflecteurs seront munis de capuchons et de réflecteurs à verre plat empêchant les projections lumineuses latérales et vers le ciel (système « full cut off ») et seront étanches aux insectes.*

#### 5°- Gestion des espèces invasives

*Toutes les mesures seront prises pour éviter la propagation et la dissémination des plantes exotiques invasives (balsamines et renouées). Préalablement au chantier, les massifs de ces plantes seront localisées et éradiquées par extirpation des rhizomes ou ravines, jusqu'à min. 1m de profondeur et évacuées vers un ventre de traitement agréé » ;*

Considérant que le projet prévoit :

- la réalisation de travaux à proximité du site Natura 2000 BE33014, de la Réserve Naturelle Agréée du Sart-Tilman et du Site de Grand Intérêt Biologique n° 248 « Domaine du Sart Tilman » ;
- l'abattage de deux arbres remarquables inscrits à l'inventaire des Arbres et haies remarquables de Wallonie sous le numéro de site 7/2 (hêtre pourpre et séquoia géant) ;
- la création d'emplacement de parking sous la couronne de deux tulipiers de Virginie (site 9/2 de l'inventaire régional) ;
- des décaissements de sol pour l'aménagement d'emplacements de stationnement sous la couronne de 10 platanes remarquables (site 7/1) ;
- la réalisation de travaux (rive gauche du nouveau pont) dans une zone fréquentée par le lézard des murailles, espèce protégée pour laquelle le demandeur a introduit au moment du dépôt de sa demande une demande de dérogation à la Loi sur la protection de la nature ;
- la réalisation de travaux (nouvelle voirie et passage supérieur) aux abords directs d'une zone fréquentée par la couleuvre à collier, espèce protégée, observée aux abords de la voie ferrée ;

Attendu que ces recommandations seront prises en compte dans les conditions du présent permis ;

Considérant que l'avis du **Collège Communal d'Esneux** a été sollicité en date du 18.01.2016 et transmis en date du 23.02.2016 ; que son avis est favorable conditionnel et libellé comme suit :

« Le Collège,

*Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie tel qu'en vigueur au moment du dépôt de la demande et tel que modifié à ce jour ;*

*Vu l'article L 1123 - 23 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation tel que modifié ce jour ;*

*Vu la directive 85/337 du 27 juin 1985 du Conseil européen concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;*

*Vu le Code de l'Environnement tel que modifié à ce jour ;*

*Vu le décret wallon du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;*

*Vu l'article 124 du CWATUPE qui stipule que la délivrance de tout permis est subordonnée à la mise en œuvre d'un système d'évaluation des incidences des projets sur l'environnement ;*



Vu l'arrêté ministériel du 11 février 2002 faisant entrer la commune en régime de décentralisation en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme ;

Attendu que le Service Public de Wallonie (DGO1) a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis à 4130 ESNEUX (Tilff), N633 et ligne SNCB 43 et ayant pour objet le remplacement du pont sur l'Ourthe, ainsi que la suppression de deux passages à niveau par la réalisation d'une voirie et d'un passage supérieur ;

Attendu que l'article 127 du CWATUPE, relatif aux permis délivrés par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué, est d'application ;

Attendu que la demande complète de permis est parvenue à l'administration communale le 4 juin 2015 ;

Attendu que la demande d'avis du Collège communal est parvenue à l'administration communale le 19 janvier 2016 ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Attendu que le périmètre d'intervention du projet est situé, au plan de secteur de Liège approuvé par A.E.R.W. en date du 26 novembre 1987, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité, dans les zones suivantes :

- zone d'habitat ;
- zone naturelle ;
- zone d'espaces verts ;
- zone de services publics et d'équipements communautaires ;

Attendu que le périmètre d'intervention du projet est situé, au schéma de structure communal approuvé par le Conseil communal en date du 27 juin 2000, dans les zones suivantes :

- zone semi-urbaine ;
- zone naturelle ;
- zone d'espaces verts ;
- zone de services publics et d'équipements communautaires ;
- zone déconseillée à l'urbanisation ;
- zone résidentielle (5 à 10 logements/hectare) ;

Attendu qu'un Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) approuvé par le Gouvernement wallon en date du 22 janvier 2001 est en vigueur sur l'ensemble du territoire communal où est situé le bien et contient tous les points visés à l'article 78, § 1er du Code précité ; que le périmètre d'intervention du projet est situé dans les ensembles urbanistiques suivants, au dit règlement :

- n°5 - aire semi-urbaine continue ;
- n°3 - aire d'intérêt paysager et/ou écologique ;
- n°4 - aire d'habitat diversifié ;
- n°12 - aire naturelle ;
- n°2 - aire d'accompagnement de bâtiment ou de site de grande valeur patrimoniale ;

Attendu que le périmètre d'intervention du projet est partiellement situé dans le périmètre du Plan Communal d'Aménagement n°2, approuvé en date du 21 mai 1955 ;

Attendu que le périmètre d'intervention du projet est situé à moins de 100 mètres d'une zone Natura 2000 : BE33014 Vallée de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et Angleur, visée par l'article 1<sup>er</sup>bis 18° de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, telle que modifiée à ce jour ;

Attendu que le périmètre d'intervention du projet est situé à moins de 100 mètres de trois sites classés :

- 62063-CLT-0286-01 Ensemble formé par le château de Colonster et ses abords, classé par arrêté du 21 avril 1986 ;
- 62032-CLT-0010-01 Ensemble formé par l'Ourthe : bois du Monceau, Famelette, Nomont, Limoges, classé par arrêté du 3 janvier 1978 ;
- 62032-CLT-0014-01 Parc Brunsode y compris quatre tulipiers et un hêtre, classé par arrêté du 3 janvier 1978 ;

Attendu que le projet a fait l'objet d'une étude d'incidence sur l'environnement ;  
Attendu que le dossier de demande devait être soumis à enquête publique en application :

- des articles 7 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;
- de l'article 127, §3 du CWATUPE : le projet s'écarte du plan de secteur (petite partie en zone d'espaces verts) et du plan communal d'aménagement n°2 « ancien domaine Lieutenant et abords » (réalisation d'un parking en zone de parc) ;
- de l'article 330/13° du CWATUPE ;
- du Livre 1<sup>er</sup> du Code de l'Environnement (articles D29-7 à D29-20).

Attendu qu'il a été satisfait aux mesures particulières de publicité requises, étant donné qu'un avis a été affiché aux endroits habituels d'affichage du 15 juin 2015 au 14 juillet 2015, que le projet a été annoncé par écrit aux occupants des immeubles situés dans le rayon de 200 mètres, mesuré à partir des limites de la ou des parcelles cadastrales concernées par le projet ;

Attendu que cette enquête publique a donné lieu à 133 réclamations et 1 observation ; qu'il s'est présenté trois personnes, lors de la clôture d'enquête, afin de confirmer ce qui avait été dit dans leur lettre de réclamation ;

Attendu que les réclamations et observation attirent l'attention sur les points suivants :

- souhait d'un projet plus simple et économe (financièrement et en énergie), à une période où tous les intervenants doivent faire face à des restrictions budgétaires ;
- le coût du projet ne se justifie pas dans la mesure où ce projet ne solutionne pas les problèmes de fond et en crée de nouveaux ;
- le coût du projet est excessif et la méconnaissance du dossier par les auteurs de projets, aperçue lors de la réunion d'information, fait craindre au riverains un dépassement du budget prévu, déjà considéré comme excessif ;
- les réclamants déplorent un manque d'information sur le budget nécessaire à la réalisation de la phase 2 ;
- est-il bien raisonnable d'envisager un projet aussi important et coûteux alors même que la ligne ferroviaire est menacée de suppression ;
- pourquoi ne pas envisager simplement le remplacement du pont, sans franchissement du chemin de fer, légèrement décalé vers l'aval, de manière à ne pas interrompre la circulation pendant les travaux ;
- l'ensemble du projet doit être simultanément budgété et planifié ;
- le remplacement du pont, à l'identique, est une solution moins coûteuse, plus écologique, plus esthétique et plus respectueuse du cachet de Tilff ;
- la Commune n'aurait pas du accepter la répartition des coûts entre la Région, Infrabel et la Commune, comme elle l'a fait ;
- les réclamants craignent que le boulevard urbain et le parking Brunsode ne soient pas réalisés, faute de budget, alors que le parking Saucy sera amputé lourdement par les travaux ; ce sont les commerces et les habitants de Tilff qui vont en souffrir ;
- les mesures prévues en phase 2 sont, notamment, celles destinées à compenser les atteintes à l'environnement passées et à venir ; il serait donc totalement inadmissible qu'elles ne soient pas mises en œuvre ;
- les travaux les plus significatifs pour la vie du village (aménagement des abords du pont en rive droite, création d'un second rond point et d'un boulevard urbain, suppression des passages à niveau 7 et 8) devraient être réalisées beaucoup plus rapidement que ce n'est prévu par le projet ; l'absence de budgétisation de cette partie du projet fait craindre que la phase 2 ne soit jamais réalisée, ce qui serait inacceptable ;
- l'aménagement du centre de Tilff devrait être pensé globalement et l'espace public devrait être partagé de façon équilibrée entre les différents usagers ;
- l'étude du projet n'est pas complète et par conséquent superficielle ;

- l'étude d'incidence aurait du être mise à jour en se basant sur le projet de pont passerelle ; cette solution n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse ;
- le SPW et Infrabel se base sur des éléments qui n'ont plus lieu d'être, pour justifier le projet :
  - augmentation du trafic sur la ligne 43 : dans les faits, depuis le plan mis en place en décembre 2014, l'offre a plutôt diminué et cette ligne fait même partie de celles qui sont vouées à disparaître ;
  - la sécurité : Infrabel doit cibler en priorité les lignes ferroviaires les plus fréquentées et les passages jugés dangereux ; ce n'est pas le cas de Tilff ;
  - la mobilité : il est faux de croire que la suppression du passage à niveau supprimera du même coup les embouteillages ;
- l'étude d'incidences aurait du prévoir une répartition des coûts selon la durabilité, l'entretien et les coûts connexes sur 50 ans ; sur 50 ans le Tufer s'avère financièrement le plus cohérent ;
- l'étude d'incidences présente de grosses lacunes, notamment une confusion, quant au coût des différentes solutions envisagées par l'étude, entre les BEF et les € ; cela a pour conséquence que le coût du projet Tufer est mal évalué et qu'il n'est pas du tout évident que cette solution ne serait pas la moins coûteuse, à long terme ;
- c'est l'étude d'incidences qui a orienté le choix du projet (remplacement du pont à l'identique, pont-passerelle, Tufer, ...) ; or si l'étude a fait l'objet de négligences, l'option choisie qui en a découlé est peut-être à remettre en cause ;
- le projet ne solutionne pas les problèmes de mobilité et de sécurité ;
- les problèmes de mobilité que connaît Tilff ne sont pas liés au passage à niveau : ils se posent également lorsque le passage est ouvert ; ils risquent d'ailleurs d'empirer car l'ouverture du passage à niveau créera un appel de la circulation vers le centre de Tilff ; l'étude d'incidences met en évidence que la fluidification du trafic provoquera une augmentation de celui-ci ;
- la suppression des passages à niveau de la rue d'Angleur provoquera une augmentation de la vitesse du trafic sur cette voirie ;
- des solutions devront être appliquées pour ralentir le trafic (limitations de vitesse, radars, chicanes,...) ;
- le projet devrait inclure une vision globale de la mobilité dans l'agglomération de Tilff ; ce n'est pas le cas, comme en témoigne la méconnaissance des abords du pont, par le gestionnaire du dossier, présent à la séance d'information ;
- pourquoi ne pas envisager une liaison directe ULg-CHU/autoroute, qui faciliterait l'accès au domaine du Sart-Tilman et permettrait de désengorger Tilff ; cela ne serait pas plus coûteux que le pont-passerelle et serait plus efficace, à long terme ;
- la pente de la voirie, de plus de 10%, prévue en rive gauche est excessive et dangereuse ;
- qu'advient-il des bus et camion en cas de neige ou de verglas ?
- il n'est pas correct d'évoquer les accidents pour supprimer le passage à niveau tandis que les accidents qui ont lieu, à cause de la vitesse, rue Fond du Moulin ne sont pas pris en compte dans ce projet et que le projet, lui-même, générera une nouvelle zone accidentogène, liée à la pente de plus de 10% en rive gauche ;
- la hauteur nécessaire au passage au-dessus des voies entrainera des problèmes de sécurité (lié par exemple au charroi des camions) et n'est pas admissible esthétiquement ;
- la circulation des piétons n'a pas été suffisamment prise en compte dans le projet de suppression des passages à niveau 7 et 8 ;
- la mobilité douce n'est pas rendue plus facile par le projet proposé, que du contraire ;

- le passage des piétons sous la circulation automobile ne sera pas une expérience agréable ;
- le passage sous voie créerait de l'insécurité pour les piétons ;
- il est regrettable que la solution Tufer n'ait pas été étudiée plus en détail ;
- ce projet est une solution bien plus sérieuse aux problèmes de mobilité et de sécurité, rencontrés à Tilff, que la solution de pont-passerelle, proposée aujourd'hui ; il s'agit, en outre, d'une solution plus pertinente sur le plan écologique ;
- l'avenue Laboulle est bien plus dangereuse que le passage à niveau n°10 et mériterait de faire l'objet des gros investissements financiers qui sont dévolus à la suppression du passage à niveau, par le choix du projet de pont-passerelle ;
- la dangerosité du carrefour, proche du PN7, au bas du boulevard de Colonster, ne devrait pas être négligée ;
- il est regrettable que le chemin communal n°12, qui a été progressivement colonisé par des terrasses privées, ne soit pas rétabli, à l'occasion des travaux du pont ;
- qu'advient-il du sentier permettant aux marcheurs et aux riverains de rejoindre la rue de Limoges au départ des escaliers de la gare ?
- le passage sous voie ne sera-t-il pas inondé en cas de crue ?
- le nombre d'emplacements de parking prévu par le projet est insuffisant ;
- des emplacements de parking réservés aux riverains de la place du Saucy devraient être aménagés ;
- la rue des Messes devra absolument rester accessible dans les deux sens pendant toute la durée du chantier car elle est très étroite et en fonction de la configuration de leur garage, les habitants doivent impérativement l'emprunter uniquement dans le sens de la montée pour certaine et dans le sens de la descente, pour d'autres ;
- les personnes à mobilité réduite doivent être respectées et il faut en tenir compte dans le projet ;
- une bande de circulation devrait être réservée aux véhicules venant de l'avenue Laboulle pour emprunter l'autoroute ; cela permettrait de désengorger le rond-point ;
- le projet occasionnera des nuisances en termes de bruits ainsi que visuellement ;
- les inconvénients du projet auront un impact négatif sur le tourisme ;
- le passage à niveau actuel ne génère pas d'accident fréquent ou grave ;
- le projet est démesuré pour Tilff ;
- souhait d'un projet respectueux de la vie des riverains, du cachet du village et des mobilités douces ;
- le style moderne du pont est en désaccord avec le style traditionnel du patrimoine architectural de Tilff ;
- la hauteur, le gabarit, l'emplacement et la configuration du projet doivent être adaptés pour s'harmoniser avec l'environnement ;
- le nouveau pont complique inutilement la situation et ne s'intègre pas harmonieusement dans le paysage, remarquable à cet endroit ;
- de manière à préserver l'espace vert autour du Château Brunsode, une barrière visuelle arborée devrait être créée de manière à isoler le parking et le parc ;
- le projet implique la destruction de nombreux arbres ;
- on tente d'imposer, à l'usure, une solution qui n'est pas acceptable ;
- les nuisances relatives à l'impact sonore, lumineux et visuel du pont n'ont pas été abordées par l'étude d'incidences ;
- les illustrations 3D sont irréalistes et donnent une fausse idée du résultat final ;
- il est déplorable que les riverains n'ait pas eu à voir une intégration du projet dans son environnement ou bien une maquette, les dessins présentés lors de la séance d'information étant à considérer comme des dessins d'enfants ;

- les nuisances sonores liées à la pente du nouveau pont seront importantes (accélération et freinages importants dans une vallée encaissée) ;
- il est étonnant de ne pas retrouver, dans le dossier de demande de permis, d'état sanitaire préalable des arbres du Saucy ;
- le dossier pourrait prévoir plus d'aménagements végétaux permettant de retrouver « l'île du moulin », telle que les anciens Tilffois l'ont connue ;

Attendu qu'une réunion de concertation a été organisée, le jeudi 20 août 2015, conformément à l'article 341 du CWATUP ;

Attendu que le PV de la réunion de concertation a été envoyé à tous les participants ;

Attendu que la Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité a été consultée, conformément à l'article 127, §2 du CWATUPE ; que son avis sollicité en date du 4 juin 2015, a été rendu en séance du 30 juin 2015 ; que le procès-verbal de cette séance a été approuvé en séance du 1<sup>er</sup> septembre 2015 ; que l'avis a été transmis au Fonctionnaire délégué en date du 10 septembre 2015 ; que cet avis est favorable ;

Attendu que les actes et travaux projetés impliquent une modification de la voirie communale, au sens de l'article 129 du CWATUPE ;

Attendu que conformément au décret wallon du 6 février 2014 relatif aux voiries communales, le Conseil communal doit marquer son accord sur la modification de voirie ;

Attendu que le Conseil communal, en sa séance du 1<sup>er</sup> octobre 2015, a décidé de marquer son accord sur la modification des voiries communales, telle que proposée dans le présent dossier de demande de permis d'urbanisme ;

Attendu que vingt-cinq recours au Gouvernement wallon ont été introduits contre la décision du Conseil communal, précitée ;

Attendu qu'un de ces recours a été considéré comme recevable mais non fondé ;

Attendu que dix-sept de ces recours ont été considérés comme irrecevables ;

Attendu que sept de ces recours n'ont pas fait l'objet d'une notification de décision, dans les délais impartis par le Décret du 6 février 2014 ;

Attendu dès lors que la décision du Conseil communal du 1<sup>er</sup> octobre 2015 est confirmée ;

Considérant que les observations émises, à l'occasion de l'enquête publique, appellent les remarques suivantes :

- il est indispensable de trouver une solution pour : le remplacement du pont provisoire, présent depuis plus de dix ans, et le franchissement du passage à niveau ;
- la comparaison entre la pertinence des différentes options en présence a fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement ;
- il n'appartient pas au Collège communal, dans le cadre du présent avis, de juger de la pertinence et de la qualité de cette étude d'incidences ;
- le présent projet a fait l'objet d'une étude précise et de qualité ; le sérieux des auteurs de projet n'est pas à remettre en cause et de nombreux paramètres ont été pris en compte ;
- le nombre de contraintes prises en compte par l'auteur de projet est déjà important ;
- une vision globale de la mobilité et de l'aménagement du territoire au centre de Tilff est, certes, nécessaire mais le périmètre du projet devait être raisonnablement délimité ; cela ne signifie pas que les problèmes de mobilité et de sécurité, relevés à l'extérieur du périmètre, ne feront pas l'objet d'un examen attentif, par ailleurs, et de décisions prises en conséquence ;
- il est inexact de dire que la mobilité douce n'est pas rendue plus facile par le projet proposé : les accès au RAVeL, depuis et vers la gare et depuis et vers la rue Fond du Moulin sont rendus plus simples et plus sécurisés, les piétons et vélos disposent de véritables options pour traverser l'Ourthe, via une passerelle qui leur sera exclusivement dédiée, les abords de la gare et du pont ont été spécifiquement étudiés pour intégrer les utilisateurs de modes doux, ...

Vu le plan E/633/67240 (ordre 18/70) relatif au phasage ;

*Vu les plans E/633/67243 relatif au plan d'aménagements de surface de la zone 2 (rive droite - centre) et E/633/67244 relatif au plan d'aménagements de surface de la zone 3 (rive droite - château) ;*

*Considérant que les aménagements suivants sont prévus en phase 2 du projet, à savoir « dans les 10 années suivant la phase 1 » :*

- *nouveau rond-point en rive droite, à la sortie de l'autoroute, à hauteur de l'avenue Neef, permettant l'accès au nouveau parking Brunsode ;*
- *boulevard urbain reliant le nouveau rond-point en rive droite au rond-point existant, place du Saucy ;*

*Considérant qu'il est ressorti des réclamations émises à l'occasion de l'enquête publique, de la réunion de concertation et de l'avis de la CCATM, qu'il était regrettable que ces travaux, essentiels pour Tilff, soient prévus en phase 2 ;*

*Considérant que ces travaux sont effectivement essentiels en ce qu'ils permettent un accès sécurisé au nouveau parking Brunsode et la réalisation d'emplacements de parcage supplémentaires, le long du Boulevard urbain, mais aussi en ce qu'ils représentent une réelle plus value du point de vue de la qualité des espaces, notamment en repoussant l'entrée et la sortie de l'autoroute au-delà du deuxième rond-point et en créant un nouvel espace à échelle humaine, le long du parc du Château Brunsode ;*

*Vu la décision du Conseil communal, en sa séance du 1er octobre 2015, d'insister fermement sur l'importance d'inscrire, en phase 1 les aménagements suivants :*

- *nouveau rond-point en rive droite, à la sortie de l'autoroute, à hauteur de l'avenue Neef, permettant l'accès au nouveau parking Brunsode ;*
- *boulevard urbain reliant le nouveau rond-point en rive droite au rond-point existant, place du Saucy ;*

*Considérant que si la mobilité douce a été prise en compte, dans le cadre du projet de remplacement du pont et d'aménagement de ses abords, et qu'une solution de qualité est proposée, il n'en est pas de même en ce qui concerne les aménagement réalisés pour supprimer les passages à niveau 7 et 8, comme cela a notamment été relevé dans certaines réclamations ;*

*Considérant que des aménagements devraient être réalisés pour :*

- *garantir la sécurité des piétons et notamment les accès des usagers de la ligne de bus 377 depuis l'arrêt de bus, vers la zone de loisir (terrains de foot et de tennis, site des prés de Tilff,...) située chemin du Hallage, et inversement ;*
- *garantir le respect des limitations de vitesse et la sécurité des habitants de la rue d'Angleur ;*

*Considérant qu'il est indispensable de trouver une solution pour : le remplacement du pont provisoire, présent depuis plus de dix ans, et le franchissement du passage à niveau*  
*Vu l'avis du Directeur général qui repose au dossier ;*

**À l'unanimité, D E C I D E :**

**1. d'émettre, sur la demande précitée, un avis FAVORABLE CONDITIONNEL :**

- *les aménagements suivants devraient impérativement être inscrits en phase 1 du projet :*
  - o *nouveau rond-point en rive droite, à la sortie de l'autoroute, à hauteur de l'avenue Neef, permettant l'accès au nouveau parking Brunsode ;*
  - o *boulevard urbain reliant le nouveau rond-point en rive droite au rond-point existant, place du Saucy ;*
- *dans le cadre de la suppression des passages à niveau 7 et 8, des aménagements devraient être réalisés pour :*
  - o *garantir la sécurité des piétons et notamment les accès des usagers de la ligne de bus 377 depuis l'arrêt de bus, vers la zone de loisirs (terrains de foot et de tennis, site des prés de Tilff,...) située chemin du Halage, et inversement ;*
  - o *garantir le respect des limitations de vitesse et la sécurité des habitants de la rue d'Angleur ;*

*de transmettre cet avis à l'Administration de l'Urbanisme à LIEGE, conformément à l'article 127 §2 alinéa 7 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie » ;*

Considérant que la demande de permis s'écarte du Plan de secteur et du Plan communal d'aménagement n° 2 ;

Considérant qu'en application de l'article 127, §3 le permis peut être accordé en s'écartant du plan de secteur, d'un plan communal d'aménagement, d'un règlement communal d'urbanisme ou d'un plan d'alignement, pour autant que la demande soit préalablement soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à la consultation visée à l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, lorsqu'il s'agit d'actes et travaux visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, 2°, 4°, 5° et 7°, et qui soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage ;

Considérant que il s'agissant d'actes et travaux d'utilité publique sollicité par une personne de droit public tels que visés à l'article 127, §1<sup>er</sup>, 1° et 2° ;

Considérant que les mesures de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi que la consultation visée à l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, du même Code ont été préalablement réalisées ;

Considérant que les réclamations formulées au cours de l'enquête publique sont partiellement fondées pour les raisons suivantes :

- le choix d'une solution par rapport à une autre ne se limite pas à son impact financier ;
- le financement du projet fait l'objet d'une convention établie entre le SPW - DGO1 - Direction des Routes de Liège, Infrabel et la Commune d'Esneux, seules autorités habilitées en la matière ;
- Si Infrabel participe au projet, ainsi que la SNCB qui envisage de rehausser les quais pour faciliter l'accès aux trains des voyageurs, c'est que la ligne ferroviaire n'est pas menacée de suppression ;
- la suppression du passage à niveau de Tilff était un des objectifs que le projet devait rencontrer pour améliorer la sécurité et la mobilité ; les alternatives maintenant ce passage à niveau ne répondaient donc pas à l'objectif visé ;
- la comparaison entre les différentes alternatives de remplacement du pont sur l'Ourthe a fait l'objet de l'étude d'incidences sur l'environnement qui a été réalisée par un bureau d'étude agréé et indépendant ;
- le présent projet de pont-passerelle trouve son origine dans l'étude d'incidences sur l'environnement puisqu'il s'agit d'une variante proposée par l'auteur de l'étude ;
- l'aspect paysager du projet a été pris en compte par une conception légère de la structure du pont-passerelle et par les aménagements annexes qui visent l'intégration globale du projet dans le contexte bâti et non bâti, et qui comprennent beaucoup de plantations ;
- l'architecture singulière du pont-passerelle vise à accompagner le rôle structurant et symbolique de l'ouvrage qui relie les deux parties du village de Tilff ;
- une grande partie des arbres autour du parking du château de Brunsode sera préservée et le projet prévoit même la « reforestation » des talus créés et la plantation de massifs arbustifs afin de maintenir le caractère vert des abords du château ;



- les abattages d'arbres prévus ont fait l'objet d'une analyse du SPW - DGO3 - Département de la Nature et des Forêts qui a émis un avis favorable conditionnel (voir ci-avant) et seront compensés par de nouvelles plantations ;
- la réalisation du pont-passerelle renforcera la sécurité et la mobilité des modes doux, et créera une connexion directe entre le centre de Tilff et la gare ;
- la mobilité douce est favorisée comme suit : les accès au RAVeL, depuis et vers la gare, ainsi que depuis et vers la rue Fond du Moulin, sont rendus plus simples et plus sécurisés, les piétons et vélos disposent de véritables options pour traverser l'Ourthe, via une passerelle qui leur sera exclusivement dédiée, les abords de la gare et du pont ont été spécifiquement étudiés pour intégrer les utilisateurs de modes doux,...
- le projet prévoit la création de cheminements piétons vers le Chemin de Limoges, sur la colline, en liaison avec la gare et le nouveau pont ;
- le passage sous-voie permettra aux usagers de passer d'un quai à l'autre en toute sécurité ;
- comme le souligne le collège communal dans son rapport, « *une vision globale de la mobilité et de l'aménagement du territoire au centre de Tilff est, certes, nécessaire mais le périmètre du projet devait être raisonnablement délimité ; cela ne signifie pas que les problèmes de mobilité et de sécurité, relevés à l'extérieur du périmètre, ne feront pas l'objet d'un examen attentif, par ailleurs, et de décisions prises en conséquence* » ;
- l'analyse du projet sous l'angle de la sécurité à été effectuée par la Police Locale ZP SECOVA (voir ci-dessus) et quelques adaptations sont prévues dans les conditions du présent permis au niveau de la rampe du pont en rive gauche ;
- l'impact sonore du projet a été étudié dans le cadre de l'étude d'incidences et il en ressort que « *l'élévation du pont et son déplacement de quelques mètres en aval a un effet négatif sur l'environnement sonore au niveau du parking du Saucy, mais positif de manière générale sur les abords directs du pont* » (E.I.E. - résumé non technique - p. 102) ;
- le projet permettra d'améliorer la qualité des espaces publics, notamment par l'agrandissement de la place Albert 1<sup>er</sup>, ce qui devrait être bénéfique pour le tourisme quand les travaux seront terminés ;
- des aménagements devraient être réalisés au niveau du projet Sainval pour garantir la sécurité des piétons et notamment entre l'arrêt de bus et la zone de loisirs située Chemin du Hallage ;
- le respect des limitations de vitesse rue de Angleur devrait faire l'objet d'une attention particulière pour la sécurité des habitants de la rue ;
- à propos du phasage, il y a lieu de se référer au courrier du 29 février 2016 de la ZP SECOVA :

*« 3. Avis en ce qui concerne les conséquences du phasage des travaux.*

*Il y donc lieu selon moi de prêter une attention particulière aux conséquences du glissement en phase 2 de la réalisation du boulevard urbain devant le château et du rond-point « rue Neef » qui protège et facilite accès et sorties du nouveau parking « parc Brunsode ».*

*J'ai la conviction que s'il n'est pas possible pour des raisons budgétaires de réaliser ces travaux en phase 1, il est indispensable de réaliser des aménagements « provisoires de longue durée » pour d'une part protéger les « entrées/sorties » du parking Brunsode pour des raisons évidentes de sécurité et d'accessibilité, d'autre part de « séquencer » l'alimentation du rond-point actuel en interdisant l'accès au rond-point actuel aux poids lourds aux heures de pointes et en leur permettant de faire demi-tour pour choisir un autre itinéraire.*

*Les solutions techniques que je recommanderais sont en premier choix la création d'un rond-point « provisoire de longue durée » à hauteur de la rue Neef, en second choix, un rond-point « provisoire de longue durée » plus haut, à hauteur de la*

*sortie du parking, assortie d'une interdiction de tourne à gauche, entre les deux rond points tant à la montée (vers la rue Neef) qu'à la descente (vers le nouveau parking). Les automobilistes auraient dès lors l'obligation de boucler autour de l'un des deux rond points en entrée tourne à gauche rue Neef et parking Brunsode ainsi que la possibilité de revenir vers Tilff ou le sart Tilman en sortie de parking.*

*Il me semble qu'il serait hautement souhaitable que cette solution temporaire soit imposée dès le départ au maitre de projet. »*

Ainsi, si la réalisation du boulevard urbain et du rond-point à hauteur de l'avenue Neef se font en seconde phase, il y a lieu de prévoir des aménagement provisoires pour protéger et faciliter les entrées et sorties du parking Brunsode, mais également de séquencer l'alimentation du rond-point existant en interdisant par exemple l'accès à ce rond-point au poids lourds en heures de pointe et en leur permettant de faire demi-tour pour choisir un autre itinéraire ;

Considérant que le pont à remplacer est un pont qui a été installé provisoirement suite un problème de stabilité du pont initial ;

Considérant qu'il ressort des plans et du reportage photographique versés au dossier que l'impact paysager du projet est significatif, mais que la structure fine du pont-passerelle et les nombreux aménagements végétalisés permettent une intégration qualitative du projet dans le contexte environnant ;

Considérant que les travaux projetés ne compromettent pas la destination générale de la zone, ni son caractère architectural ;

Considérant qu'au regard des dispositions intégrées au projet déposé et compte tenu des conditions imposées dans la présente décision, on peut raisonnablement affirmer que l'ensemble des interventions recompose les lignes de force du paysage, d'une part, en créant une connexion entre le tissu urbain de la rive gauche et de la rive droite de la rivière, et d'autre part, en permettant une valorisation des espaces publics reconfigurés au profit de la collectivité ;

Considérant, dès lors, que les conditions visées à l'article 127, § 3 précité sont réunies ;

En conséquence,

<b>DECIDE</b>
---------------

**Article 1<sup>er</sup> :** le permis sollicité par le SPW - DGO1 - Direction des Routes de Liège est octroyé aux conditions suivantes :

- Respecter les engagements annoncés dans la demande de permis dans le cadre de la réalisation du chantier selon 4 contraintes majeures :
  1. Limiter à son strict minimum les nuisances du chantier sur l'activité de la place du Roi Albert et de ses abords ;
  2. Maintenir le même nombre de places de parking disponibles, y compris pendant toute la durée du chantier ;
  3. Limiter à 2 mois maximum l'impossibilité de circulation sur le pont de Tilff ;
  4. Maintenir l'accès des voyageurs SNCB aux 2 quais de la gare pendant toute la durée du chantier.

- Se conformer aux plans annexés au présent permis ;
- Respecter l'avis de l'IILE annexé au présent permis ;
- des aménagements provisoires et des marquages seront réalisés sur base de l'annexe 1, dès la première phase des travaux, pour protéger et faciliter les entrées et sorties du parking Brunsode de manière à compenser immédiatement les emplacements de stationnement existants rendus impraticables par la réalisation des travaux et l'établissement des espaces de chantier ;
- Le dévers de la rampe du pont en rive gauche sera porté à 4 % et celle-ci sera pourvue d'un revêtement en béton de façon à accentuer sa rugosité ;
- Les îlots et « pastilles » centrales des giratoires seront rendus complètement franchissables pour les bus du TEC ;
- Les arrêts de bus seront aménagés pour les PMR (bordures 16 cm, dalles podotactiles et ligne contrastée d'éveil à la vigilance longeant la bordure du quai bus) ;
- la réalisation des piles provisoires en Ourthe en vue du poussage des éléments du pont, ainsi que la démolition de la rampe, des piles et culées du pont actuel feront l'objet d'une autorisation préalable de la Direction des Voies hydrauliques de Liège quant aux moyens d'exécution et au phasage des travaux ;
- les plans précis des pontons éventuels devront être transmis à la Direction des Voies hydrauliques de Liège qui délivrera ou non l'autorisation de réaliser ces travaux ;
- la continuité du RAVeL sera maintenue pendant la durée des travaux, au besoin en organisant et balisant une déviation locale de celui-ci ;
- une goulotte à vélo sera placée sur l'escalier reliant en rive gauche la parcelle cyclopiétonne et la voirie en surplomb ;
- Protection du cours d'eau
  - afin de limiter l'impact des travaux sur le cours d'eau et la faune piscicole, les travaux touchant à celui-ci (circulation d'engins dans le lit mineur, chute de matériaux issus de la démolition, batardeaux, écrêtages, etc.) seront opérés de juillet à décembre en fonction des débits limitants pour le travail ;
  - les résidus de piliers et de tablier issus de la démolition seront récupérés et évacués, en évitant toute chute dans le cours d'eau. Un système de plate-forme sera établi au besoin sous l'ouvrage et autour du pilier ;
  - l'accès des machines au cours d'eau sera limité à 15m en amont et aval de la zone de travail (centre du tablier du pont). En cas d'impossibilité d'accès au cours d'eau pour les machines dans cette zone, une rampe d'accès provisoire, dont la localisation est à déterminer avec le Service de la Pêche du DNF, est à prévoir ;
  - le lit du cours d'eau sera remis en état sur base des recommandations du même Service ;
  - la végétation rivulaire en place sera préservée et maintenue au terme des travaux ;
- Arbres remarquables
  - les deux emplacements de stationnement projetés à l'aplomb de la couronne des tulipiers remarquables, seront supprimés et remplacés par un revêtement

- perméable enherbé, dans la continuité du parc; l'accotement piéton étant reporté le long de la voirie (voir schéma en annexe 1) ;
- les deux arbres remarquables supprimés par la construction du pont (hêtre pourpre et sequoia) seront remplacés par six sujets feuillus (essence d'avenir) à haute-tige, de force 18/20cm, à replanter le long de l'Ourthe (promenade Saucy) ;
  - les revêtements de sol du parking Saucy seront revus dans une optique moins dommageable aux réseaux racinaires. A cet effet :
    - les délimitations d'emplacements de stationnement situés au droit des arbres remarquables seront supprimés et éventuellement remplacés par des plots ;
    - toutes les bordures et allées pavées, délimitant les emplacements de stationnement, seront également supprimés ;
    - tout nouveau revêtement dans cette zone sera entièrement perméable et mis en œuvre sans excavation supplémentaire du sol ;
    - l'engazonnement projeté sous les platanes n'étant pas possible, le revêtement de sol sera uniformément réorienté vers une dolomie, à recharger sur sol en place ;
  - le poussage du tablier du nouveau pont depuis la rive droite et l'emprise du chantier pour cette opération ne peuvent en aucun cas entraîner d'abattage d'arbres remarquables ou de modifications de silhouette ;
  - les troncs des arbres remarquables seront protégés, dès avant et durant toute la durée du chantier, par un bouclier de planches fixé de manière non blessante autour du tronc ;
  - aucun dépôt, remblai, déblai, feu ou installation de chantier ne peut prendre place sous la couronne des arbres remarquables. A cet effet, la brochure de sensibilisation (jointe en annexe 2) sera insérée dans les cahiers des charges et communiquée au personnel de chantier ;
- **Maintien des espèces protégées (lézard des murailles et couleuvre à collier)**
- aucun gunitage de paroi rocheuse n'est admis. A cet effet, une inclinaison plus prononcée (inférieure à 55°) rendant superflu ce travail ou un épaulement par gabionnage (pierres calcaires) sera systématiquement adopté ;
  - les murets présents aux abords de la gare et mur en moellons qui supporte le virage du chemin de Limoges seront conservés et dégagés pour être mieux exposés au soleil ;
  - entre le chemin de Limoges et la rue d'Angleur, les deux îlots créés ne seront ni végétalisés, ni recouverts de terre végétale; le sol sera laissé brut, favorisant la recolonisation herbacée spontanée inféodée aux milieux secs et les escarpements et rochers saillants seront dégagés en vue d'un meilleur ensoleillement ;
  - les parois rocheuses créées par excavation seront laissées brutes ;
  - toutes les excavations opérées en déblai sur le versant ouest du coteau pour le passage de la nouvelle rue d'Angleur seront réalisées avec un talutage non régulier, d'aspect naturel, qui ménage une paroi minérale brute, sans terre végétale ni plantations, laquelle préserve et met en valeur les massifs rocheux dégagés ;
  - les remblais épaulant la nouvelle rue d'Angleur seront maintenus brut, sans apport de terre végétale, ni végétalisation, afin de reconstituer également des milieux secs ;
  - la berme à créer de part et d'autre du passage supérieur créé sera également maintenue avec une couche superficielle pierreuse, sans apport de terre végétale, ni végétalisation, afin de reconstituer des milieux secs ;

- une zone triangulaire de min.1500m<sup>2</sup>, située à l'extrémité de l'ancienne rue d'Angleur, à hauteur du passage à niveau n° 7 (supprimé) au droit de l'ancienne voirie à démanteler, sera spécifiquement aménagée pour la coronelle. Cet aménagement sera constitué d'un revêtement maigre (pierres, gravier, poussier issus du chantier et des fondations maintenues de l'ancienne route, ponctué d'une dizaine de merlons pierreux (blocs de pierres naturelles de 15 à 40cm) et de pierriers (volume 1 à 2 m<sup>3</sup> composés de roches de calibres divers issus du chantier également) installés dans des zones bien ensoleillées. Des amas de souches issues des déboisements des coteaux boisés au droit de la nouvelle rue d'Angleur seront récupérés pour être disposés en tas et andains. Cinq hibernacula pour reptiles de 1mx1mx1m de profondeur seront créés comme abri. Cette zone sera aménagée sous la supervision du DNF (voir localisation et détail des aménagements en annexe 3 ;
  
- Limitation de la pollution lumineuse
 

Les éclairages éventuels disposés le long de l'Ourthe (parking Saucy, ...) seront écartés du cours d'eau et disposés de telle sorte que l'éclairage ne soit pas dirigé vers celle-ci, afin de limiter la perturbation de la faune aquatique. Les réflecteurs seront munis de capuchons et de réflecteurs à verre plat empêchant les projections lumineuses latérales et vers le ciel (système « full cut off ») et seront étanches aux insectes ;
  
- Gestion des espèces invasives
 

Toutes les mesures seront prises pour éviter la propagation et la dissémination des plantes exotiques invasives (balsamines et renouées). Préalablement au chantier, les massifs de ces plantes seront localisées et éradiquées par extirpation des rhizomes ou ravines, jusqu'à min. 1m de profondeur et évacuées vers un ventre de traitement agréé ;
  
- Les plantations seront effectuées dans l'année de la réalisation des travaux ;
  
- Les terres et débris de démolition (déchets de béton, briquillons, ...) doivent impérativement transiter par un centre de tri/recyclage de déchets inertes non dangereux (dûment autorisé en Région wallonne) avant de pouvoir être utilisés comme matériaux de remblayage ;  
 A défaut, ils devront être évacués vers un centre d'enfouissement technique autorisé ;  
 Une attention particulière sera accordée aux terres souillées, susceptibles d'être contaminées ;

**Article 2.** - Les travaux ou actes permis seront réalisés en 2 phases successives, comme il est précisé ci-après :

- 1<sup>ère</sup> phase : le remplacement du pont, l'ensemble des travaux en rive gauche, ainsi que l'aménagement de l'accès au pont à partir du rond-point existant et des accès aux parkings Brunsode et du Saucy en rive droite, sous réserve des conditions formulées ci-avant pour les aménagements provisoires d'accès au parking Brunsode ;
- La 2<sup>ème</sup> phase débutera dans un délai de 10 ans maximum de l'exécution de la phase 1 : la réalisation du boulevard urbain, l'aménagement des parkings Brunsode et du Saucy, l'extension de la place du Roi Albert et l'ensemble du projet Sainval ;

**Article 3.** - Expédition de la présente décision est transmise au SPW - DG01 - Direction des Routes de Liège, à INFRABEL et au Collège Communal d'Esneux.

Article 4. - Le titulaire du permis avertit, au moyen du formulaire annexé au présent permis, le Collège Communal et le Fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins 60 jours avant d'entamer ces travaux ou actes.

Article 5. - Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois ou règlements.

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

André DELECOUR  
Directeur

Votre correspondant : Olivier LEJEUNE, Attaché

**EXTRAITS DU CODE WALLON DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU  
PATRIMOINE ET DE L'ENERGIE**

**1) VOIES DE RECOURS**

*Art. 127. § 6. Le demandeur et le collège communal peuvent introduire un recours auprès du Gouvernement wallon dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué ou de l'écoulement du délai visé à l'article 127, § 4, alinéa 2.*

**2) AFFICHAGE DU PERMIS**

*Art. 134. Un avis indiquant que le permis a été délivré est affiché sur le terrain à front de voirie et lisible à partir de celle-ci, par les soins du demandeur, soit lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit dans les autres cas, dès les préparatifs, avant que l'acte ou les actes soient accomplis et durant toute la durée de leur accomplissement. Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par la commune ou le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 156 à l'endroit où les travaux sont exécutés et les actes accomplis.*

**3) PEREMPTION DU PERMIS**

*Art. 87. § 1<sup>er</sup>. Si, dans les deux ans de l'envoi du permis d'urbanisme, le bénéficiaire n'a pas commencé les travaux de manière significative, le permis est périmé.*

*§2. Le permis est périmé pour la partie restante des travaux si ceux-ci n'ont pas été entièrement exécutés dans les cinq ans de son envoi, sauf si la réalisation a été autorisée par phases. Dans ce cas, le permis détermine le point de départ du délai de péremption pour chaque phase autre que la première.*

*La péremption du permis s'opère de plein droit.*

**4) PROROGATION DU PERMIS**

*Art. 87. §3. A la demande du bénéficiaire du permis d'urbanisme, celui-ci est prorogé pour une période d'un an. Cette demande est introduite trente jours avant l'expiration du délai de péremption visé à l'article 87, § 1<sup>er</sup>.*

*La prorogation est accordée par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué.*

**5) CERTIFICATION DE LA CONFORMITE DES TRAVAUX**

*Art. 139. § 1<sup>er</sup>. Le bénéficiaire du permis doit faire vérifier la conformité de l'état du bien au permis au plus tard dans les six mois qui suivent l'expiration du délai prévu à l'article 87, § 2, ou préalablement à une cession.*

*En cas de cession plus de trois ans après une vérification, le cédant fait vérifier la conformité de son bien au permis avant l'acte de cession. Toutefois, une vérification s'impose avant toute cession postérieure à une vérification provisoire.*

*§ 2. Un certificateur agréé, choisi par le bénéficiaire de permis ou le cédant, procède à la vérification.*

*Si la commune n'a pas reçu le certificat de conformité urbanistique ou le document contenant refus de certificat de conformité urbanistique à la fin des six mois qui suivent l'expiration du délai prévu à l'article 87, §2, le collège Communal ou l'agent que ce collège délègue charge d'office un certificateur agréé de procéder à la vérification.*

*Dans tous les cas, la vérification est aux frais du bénéficiaire du permis ou du cédant.*

**6) DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX CONSTRUCTIONS GROUPEES**

*Art. 126. Lorsqu'un permis d'urbanisme autorise plusieurs constructions et que ces constructions impliquent la réalisation d'infrastructures et d'équipements communs en ce compris les équipements d'épuration des eaux usées, le permis peut subordonner les mutations à titre gratuit ou onéreux, de partage, de constitution d'emphytéose ou de superficie, ou de location pour plus de neuf ans, portant sur tout ou partie de ces biens :*



- 1° à un certificat délivré dans les conditions visées à l'article 95, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 2° à un acte de division dressé par le notaire fixant les prescriptions urbanistiques de l'ensemble et les modalités de gestion des parties communes.

*Le permis mentionne les phases éventuelles de réalisation des constructions en précisant le début de chaque phase.*

#### **N.B. IMPLANTATION**

Votre attention est attirée sur l'article 137 du même Code et donc sur la nécessité de prendre contact avec la commune concernée.

Article 137. Le permis peut déterminer l'ordre dans lequel les travaux doivent être exécutés et le délai endéans lequel les conditions qui assortissent le permis doivent être réalisées.

***Le début des travaux relatifs aux constructions nouvelles, en ce compris l'extension de l'emprise au sol de constructions existantes, est subordonné à l'indication sur place de l'implantation par les soins du Collège Communal.***

***Il est dressé procès-verbal de l'indication.***