



Le remplacement du pont de Tilff ou comment mal gérer le bien commun

collectifppt@algo.be
www.algo.be/pont-tilff/

Le 28 novembre 2010

En 2002 le MET (Ministère de l'Équipement et des Transports de la région wallonne) constate que le pont de Tilff^I est en mauvais état et devient dangereux. C'est en réalité le résultat d'une mauvaise gestion : bien entretenu, ce pont aurait pu durer des dizaines d'années supplémentaires. Les politiques menées par les ministres des travaux publics et de l'aménagement du territoire successifs ainsi que les directions des administrations concernées sont en cause. La construction de nouvelles routes a été privilégiée très au-delà du raisonnable et au dépens de la surveillance et de l'entretien des voiries et ouvrages d'art. Ce qui fait qu'aujourd'hui on compte le nombre ahurissant de 24 mètres de voirie par habitant en Wallonie, à comparer aux 8 mètres par habitant en Allemagne, un pays dont la densité de population est similaire. Le « tout à la route » reste la pensée unique, et la bétonite aiguë le mal qui frappe nos responsables des travaux publics.

D'emblée, de nombreux riverains se prononcent pour une solution de bon sens, soit la reconstruction d'un pont à l'identique, impliquant le maintien du passage à niveau qui lui est accolé^{II} ; de fait, celui-ci ne pose pas de problème particulier de sécurité : aucun accident grave n'y a été recensé depuis la construction du pont dans les années cinquante. Au lieu de cela, les pouvoirs en place n'ont eu de cesse de présenter une succession de projets mégalomaniacs et coûteux. Le dernier en date, dit « Rocade ter », se propose de rompre l'unité du village en rejetant le franchissement du rail et de l'Ourthe loin en aval, imposant ainsi un détour de près de 3 kilomètres aux usagers et des nuisances considérables pour les riverains (bruit et pollution) mais aussi pour une population plus large, notamment touristique (impact paysager).

Or, contrairement aux déclarations, cette rocade n'améliorerait pas la sécurité globale et ne résoudrait pas la congestion du trafic en traversée de Tilff. En réalité, la réalisation de ce projet induirait un risque d'accident important car il comprend la construction d'une nouvelle voirie à fort débit (12.000 véhicules par jour) traversant une zone d'activités récréatives et résidentielle qui recueille les suffrages des familles et des promeneurs ; par ailleurs, grâce à une étude (*Transitec-Pissart, 2001*) réalisée dans le cadre du plan intercommunal de mobilité, on sait que « le village de Tilff présente des amplitudes de trafic routier impliquant un risque d'engorgement à terme ».

L'étude note en particulier la saturation à l'heure de pointe des rond-point et carrefour du centre du village, ceci tout à fait indépendamment du passage à niveau et quel que soit l'emplacement d'un futur pont. Sans surprise, en 2005, le rapport de l'étude comparative Agora^{III} indique que le projet de Rocade ne produirait pas d'amélioration globale de la mobilité en voiture : « Les temps de parcours seraient réduits vers l'Université, alors qu'ils seraient allongés pour toutes les autres relations. »

Il faut savoir que le surcoût d'un projet de type de cette Rocade a été évalué à 51 millions d'euros^{IV}. *Last but not least*, à l'heure où il est urgent de réduire notre

^I Tilff se situe à 12 km de Liège et fait partie de la commune d'Esneux ; ce pont enjambe l'Ourthe et relie les deux berges du village en son centre.

^{II} En décembre 2003, une pétition organisée par les habitants de la rive gauche de Tilff avait réuni 478 signatures. Cette partie de Tilff compte environ 450 maisons.

^{III} Étude commanditée par le MET pour évaluer les projets de pont à l'identique et de la Rocade du moment (Rocade 1).

^{IV} Sur 50 ans, investissement et entretien (étude Agora, 2005).

empreinte écologique et de préserver la biocapacité de notre territoire^V, l'opportunité d'un projet qui aurait pour conséquence le bétonnage de 2 hectares de sol supplémentaires, la destruction d'un cadre de qualité et une pollution accrue ne semble pas troubler la quiétude de nombre de nos décideurs.

En 2005, trois ans après le premier constat de détérioration du pont et en l'absence de décision de remplacement, un pont provisoire est construit par dessus le pont existant qui menace de se rompre. Cinq ans plus tard et toujours en l'absence de décision, en additionnant les dépenses déclarées au parlement wallon par les ministres successifs en charge des travaux publics, la somme dépensée s'élève à quasi deux millions et demi d'euros (voir le site du Collectif pour le détail, www.algo.be/pont-tilff/). Ce total déjà faramineux ne prend pas en compte toutes les dépenses occasionnées ni les dépenses à venir, dont par exemple : – l'étude d'incidence par le bureau Aries (terminée en juillet 2010 mais toujours non disponible pour le citoyen) ; – la location et l'entretien du pont provisoire durant les années à venir ; – le démontage du pont provisoire lors de la construction du pont définitif (environ 300.000 €) ; – etc. Il ne fait aucun doute qu'au final, c'est-à-dire au moment de la construction de l'ouvrage définitif, le montant de la facture dépassera largement le coût de la reconstruction d'un pont à l'identique (en 2005, le bureau d'étude Agora avait estimé à 2.550.000 € la reconstruction à l'identique). Moyennant une saine gestion des deniers publics dans l'intérêt collectif, cette reconstruction à l'identique aurait pu être programmée et mise en place bien avant qu'il ne soit nécessaire d'installer un pont provisoire.

Répondant à une obligation légale, l'étude d'incidence à charge du contribuable coûtera près de 100 milles euros. Dans la mesure où le projet de rocade actuel ne diffère en rien dans sa philosophie du projet précédent, cette étude ne devrait pas nous en apprendre plus que l'étude Agora. Pourtant, selon La Dernière Heure du 21 septembre : « Plusieurs semaines, plusieurs mois même, tel est le temps qu'il a fallu attendre pour permettre aux porteurs du projet du pont de Tilff (Infrabel et SPW^{VI}), de dépouiller les résultats de l'étude d'incidence. Il faut dire que le dossier est aussi complexe que polémique ».

Le citoyen serait en droit de s'interroger sur les mystères de cette « complexité » : en effet, l'étude d'incidence est clôturée depuis plusieurs mois et rien n'a encore été rendu public. Est-il raisonnable d'escompter que le citoyen, endéans le délai de 30 jours imparti par l'enquête publique à venir, consulte les quelques 500 ou 1.000 pages de cette étude et se fasse un avis objectif et éclairé sur la question ? La parution tardive de cette étude ne fera qu'aggraver le désarroi et le mécontentement des riverains pourtant concernés au premier chef.

Les attermoiements liés à ce dossier qui a déjà coûté très cher à la collectivité sont choquants. L'ignorance dans laquelle est maintenu le citoyen est inquiétante. Ne risque-t-on pas, pour une réalisation de prestige de plus, de sacrifier la solution du bon sens que constitue la reconstruction à l'identique souhaitée par la grande majorité des Tilffois ?

Note : pour nos actions de sensibilisation et d'information, nous avons besoin de votre soutien soit en nous versant un don sur le compte du Collectif (adresse bancaire : 068-2439384-55, « Collectif Pont Tilff » à Tilff), soit en nous aidant à distribuer nos toutes-boîtes ou à les présenter dans votre magasin si vous êtes commerçant. Merci de nous contacter par courriel ou par téléphone au numéro 0474.41.99.29.

^V Selon les données les plus récentes (rapport *Planète vivante 2010*), l'empreinte écologique du Belge moyen est telle que nous vivons comme si nous avions 4,5 planètes à notre disposition. Ce qui vaut à la Belgique d'être en 4^{ème} position dans le triste classement des pays les plus pollueurs au monde, devant les Etats-Unis...

^{VI} Infrabel : le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge. SPW : Service public de Wallonie.