

Synthèse commentée de l'étude Agora
« Etude comparative multicritères de 5 alternatives
pour le remplacement du pont de Tilff »

Collectif *Quel Pont Pour Tilff ?*

www.algo.be/pont-tilff/

5 juillet 2006

Introduction	1
L'étude Agora	1
Ch. 1. Méthodologie	2
Ch. 2. Présentation des projets 1 et 5	2
Ch. 3. Urbanisme	3
Ch. 4. Environnement physique.....	3
Ch. 5. Mobilité	3
Ch. 6. La sécurité	4
Ch. 7. Nuisances environnementales	5
Ch. 8. Aspects techniques de construction (coûts)	6
Ch. 9. Conclusions finales	6
Conclusions du Collectif	7
Du mauvais usage du rapport Agora	7
Une gestion déplorable du dossier par le pouvoir politique.....	7
L'option envisagée va à l'encontre d'une saine gestion des deniers publics	8
Cette option ne prend pas en compte les intérêts légitimes de la population.....	8
Notre position à ce jour	8

Introduction

Le 8 janvier 2004, au cours d'une réunion entre les différents pouvoirs de décision concernés par le remplacement du pont (Collège communal, MET, fonctionnaire délégué à l'urbanisme, SNCB, membres de cabinet ministériel, ...), il a été décidé de préparer une demande de permis d'urbanisme sur base du projet 1, soit le remplacement du pont actuel à l'identique. Demande qui sera introduite par le MET en août 2004.

Un peu plus tard (novembre 2004), le MET commande une étude comparative des projets de remplacement du pont au bureau d'étude Agora. Les conclusions de cette étude seront négatives pour le projet de rocade et confortent le projet de remplacement à l'identique dans sa position de seul projet viable. Ce qui n'empêchera pas, en février 2006, le Ministre Daerden d'ordonner au MET de retirer sa demande de permis sur base de ce même rapport Agora, au moment où le fonctionnaire délégué s'apprêtait à accorder le permis...

Dans le présent document, nous vous présentons une synthèse de cette étude, montrant les inconvénients du projet de rocade et tout l'intérêt du remplacement du pont à l'identique. Et par voie de conséquence, la gestion désastreuse de ce dossier par les pouvoirs publics.

L'étude Agora

Le rapport final de l'étude Agora comporte 9 chapitres. Nous vous proposons ci-dessous une synthèse commentée de chacun des chapitres *où les textes extraits du rapport Agora apparaissent en italiques*.

Ch. 1. Méthodologie

L'ensemble des alternatives doivent prendre en compte 2 objectifs fondamentaux, à savoir le nécessaire remplacement du pont de Tilff et la construction d'une nouvelle voirie SNCB intégrant la suppression des 2 passages à niveau de Sainval et Colonster.

L'évaluation multicritères repose sur une comparaison des alternatives par rapport à la situation actuelle.

Notes

- Les alternatives 2, 3 et 5 seront éliminées de l'objet de l'étude à mi-parcours.
- L'étude Agora prend en compte les aspects suivants :
 - L'urbanisme (chapitre 3).
 - L'environnement physique (chapitre 4).
 - La mobilité (chapitre 5).
 - Les nuisances environnementales (chapitre 6).
 - Les aspects techniques de la construction (chapitre 7).

Commentaires

Nous nous étonnons de ce que l'alternative n°3 ait été éliminée aussi rapidement (un pont similaire au pont actuel mais situé quelques dizaines de mètres en aval, face à la rue Fond du Moulin). Même si la SNCB a marqué son opposition à ce projet suite au coût du déplacement du passage à niveau, cela ne nous paraît pas un argument suffisant.

Ch. 2. Présentation des projets 1 et 5

Alternative 1

Cette alternative consisterait à remplacer le pont existant par un nouveau, au même endroit. Le tablier serait élargi pour comporter une piste cyclable. Les deux piles existantes seraient aussi conservées.

Rive droite : un pertuis serait créé pour les seuls usagers non-motorisés entre la Place du Roi Albert et la Place du Saucy.

Rive gauche : le passage à niveau de Tilff serait conservé, tandis que les passages à niveau de Sainval et de Colonster seraient supprimés.

Alternative 5

Cette alternative consisterait à démolir l'ouvrage existant et à le remplacer par un pont complété d'une nouvelle voirie.

Rive droite, il serait nécessaire de créer une voirie de raccordement entre le giratoire et le nouvel ouvrage.

Rive gauche, le pont traverse l'Ourthe, mais pas les voies de chemin de fer. Ce pont serait raccordé à une nouvelle voirie (avec un Ravel en dessous) qui longerait l'Ourthe sur environ 300 mètres pour ensuite venir se substituer au chemin de halage actuel.

Au niveau de Sainval, cette voirie enjamberait les voies de chemin de fer pour longer ces dernières dans la falaise attenante

Notes

- Dans l'étude Agora, l'**alternative 1 intègre** la construction d'une nouvelle voirie SNCB permettant la **suppression des 2 passages à niveau de Sainval et Colonster, tout comme le l'alternative 5.**
- Pour plus de détails sur ces projets, voir cette page du site du Collectif : www.algo.be/pont-tilff/html/description-1-5.htm

Commentaire

Sur les 200 premiers mètres, la nouvelle voirie ne se contenterait pas de *longer l'Ourthe* mais empiéterait de huit à neuf mètres sur le lit de la rivière.

Ch. 3. Urbanisme

Alternative 1

- *conserverait la structure du territoire héritée de l'histoire*
- *ne modifierait pas les relations avec les éléments du patrimoine*
- *n'imposerait pas de démolitions*
- *offre l'opportunité d'aménager une liaison de qualité pour piétons entre la Place Saucy et la Place Albert*
- *ne semble pas poser de problème juridique*

Alternative 5

- *constituerait une nouvelle étape d'évolution historique du territoire, rompant le lien très organique hérité du passé entre les 2 rives*
- *n'imposerait pas de démolitions [du bâti].*
- *dégagerait des plus-values [immobilières] appréciables, mais des moins-values seraient aussi à déplorer rue d'Angleur et aux abords du PN de Sainval*
- *la voirie MET romprait la relation structurelle entre les 2 rives*
- *pourrait poser des difficultés juridiques au niveau de la destination du sol. Au Plan de secteur, la nouvelle voirie est inscrite en zone d'espace vert.*

Commentaire

D'un point de vue urbanistique, l'alternative 1 est recommandée par Agora.

Ch. 4. Environnement physique

Alternative 1

- *Préserve au mieux la valeur biologique actuelle du site.*
- *Respecte la valeur actuelle du paysage.*

Alternative 5

- *Amène une diminution significative de la valeur biologique du site.*
- *Le fait que les berges et les abords du chemin du halage soient mis en espace vert au plan de secteur pose problème à la réalisation de la nouvelle voirie proposée*
- *Diminution de la valeur paysagère de l'île par le rapprochement du pont.*
- *Diminution de la valeur paysagère des berges de la rive gauche.*
- *L'utilisation du Ravel est rendue moins attractive sur 200 m.*

Commentaire

D'un point de vue environnement physique, l'alternative 1 est recommandée par Agora.

Ch. 5. Mobilité

Voiture

Alternative 1

- *La nouvelle voirie SNCB supprimant les PN à niveau de Sainval et Colonster dégagerait un gain de temps de 50 secondes sur la N633, qui engendrerait des modifications d'itinéraires vers l'Université. Le trafic serait dévié vers la rue*

d'Angleur et le bd de Colonster. Il en résulterait un allègement du trafic rue Fond du Moulin.

- *Tous les parkings resteraient identiques à la situation actuelle.*

Alternative 5

- *Les temps de parcours seraient réduits vers l'Université, alors qu'ils seraient allongés pour toutes les autres relations.*
- *Il y aurait une forte diminution (quelques 170 places) de capacité pour les 'Près de Tilff'.*

Train

Alternative 1

- *L'accès à la gare par les différents modes de transport ne changerait pas.*

Alternative 5

- *Pour les véhicules, l'accessibilité se ferait en longeant l'Ourthe jusqu'au PN de Sainval, puis de là il faudrait revenir par la rue d'Angleur. Malgré la suppression du PN, le temps d'accès serait allongé de 100 secondes.*
- *Pour les bus, l'arrêt en serait malaisé (en chaussée, à proximité immédiate d'un virage serré) et la traversée piétonne de la voirie peu optimale). En d'autres termes, le bus s'arrêterait sur le pont et bloquerait le trafic le temps de l'arrêt. Les piétons devraient traverser juste derrière un virage, dans des conditions de sécurité réduite.*
- *Pour les non-motorisés, on peut emprunter un couloir sous voies.*

Bus (TEC)

Alternative 1

- *La ligne existante gagnerait une minute avec la suppression des 2 PN et verrait son irrégularité atténuée.*

Alternative 5

- *Il faudrait disposer des arrêts sur le nouveau pont, en rive gauche.*
- *Le trajet de la ligne existante serait plus court (2 minutes) et très régulier.*

A pied, en vélo

Alternative 1

- *Contient d'emblée quelques améliorations par rapport à la situation existante, profitant ; notamment la liaison piétonne entre le parking et la place Saucy pourrait se faire par le nouveau pertuis (meilleure sécurité).*

Alternative 5

- *Améliorait certaines choses, mais en dégraderait d'autres.*

Commentaire

Selon Agora, les 2 projets font un score similaire en termes de mobilité.

Ch. 6. La sécurité

Alternative 1

- *Les services d'urgence conserveraient des délais d'intervention moyen minimaux (identiques à la situation actuelle).*

Alternative 5

- *Présenterait l'inconvénient d'allonger le délai moyen d'intervention de 1 à 1,5 minutes, mais la régularité du service serait excellente.*

Commentaires

Selon la SNCB le passage à niveau de Tilff est fermé 10 minutes par heure ; il y a donc cinq chances sur six de ne pas être bloqué, une chance sur six d'être bloqué. Le temps de fermeture est de 3 minutes selon la SNCB. Le temps d'attente moyen de l'alternative 1 est donc d'une demi-minute

L'allongement du parcours résultant de l'alternative 5 est de 3 kilomètres avec un virage à 90 degrés sur un pont, un arrêt de bus sur un pont, des ralentisseurs au Prés de Tilff et au niveau des terrains de sport, un virage à 180 degrés et 2 rampes permettant de passer au dessus du chemin de fer à Sainval, soit au minimum 3 minutes supplémentaires. Le délai moyen de l'alternative 5 est donc un supplément de 3 minutes en plus dans l'ambulance. L'alternative 5 améliorerait la régularité des services d'urgence au prix d'un délai supplémentaire moyen de 2 minutes et demi par trajet. C'est ce qu'Agora appelle sans rire la *régularité du service excellente*.

En 30 ans, selon la SNCB, il y a eu 6 accidents, avec des dégâts uniquement matériels au PN de Tilff. Agora commente: *On voit que le PN de Tilff enregistre assez peu d'accidents objectivement recensés, probablement parce que la vitesse y est assez faible et que les usagers ont probablement une grande vigilance.*

Comme vu dans le chapitre précédent, dans le cas du projet 5, l'arrêt de bus de la gare devrait se faire sur le pont, près d'un virage, dans des conditions de sécurité réduite pour les piétons.

En termes de sécurité, la nouvelle route du projet 5 comporte d'autres facteurs de risque : elle longe le rail sur toute sa longueur ; sur 200 mètres, elle est en bord de rivière ; enfin, plus grave, elle longe une zone récréative fortement fréquentée en été.

En conclusion, l'alternative 5 augmenterait le temps d'accès moyen au CHU des ambulances en provenance du centre de Tilff et n'améliorerait pas la sécurité globale.

Ch. 7. Nuisances environnementales

Alternative 1

- *Allègement du trafic rue Fond du Moulin, augmentation rue d'Angleur et boulevard de Colonster.*
- *Consommation d'énergie serait légèrement réduite.*

Alternative 5

- *L'augmentation du débit et de la vitesse des véhicules sur le nouveau tronçon dès le rond point à la sortie de l'autoroute provoquera une augmentation du niveau de bruit pour les riverains situés sur le versant de la colline.*
- *Amélioration du contexte sonore rue Fond du Moulin.*
- *Augmentation importante des niveaux de bruit le long de la rue d'Angleur, au niveau de la promenade le long des Prés de Tilff et à proximité de la percée vers le boulevard de Colonster.*
- *Allongement important des distances parcourues sur le réseau (environ 60 %)*
- *Accroissement moyen des vitesses augmentant la consommation moyenne.*
- *Dans l'ensemble, augmentation très sensible de la consommation d'énergie, mais inférieure à 60 %.*

Commentaires

D'un point de vue environnemental, l'alternative 1 est recommandée par Agora.

Ch. 8. Aspects techniques de construction (coûts)

Nous avons regroupé les coûts détaillés dans le rapport par zone de travaux :

Coût d'investissement en €	Alternative 1	Alternative 5
Pont	2.550.000	3.125.000
Nouvelle voirie entre le pont et Sainval	0	3.441.000
Zone de Colonster	2.581.000	3.256.000
Total	5.131.000	9.822.000

Le coût d'investissement de l'alternative 5 est donc pratiquement le double de l'alternative 1. Quel serait le budget sur 50 ans, en prenant en compte :

- Le coût d'investissement.
- Les coûts d'entretien pendant 50 ans, y compris ceux de la SNCB.
- Un taux inflation constant de 2 %.
- Un taux d'intérêt constant de 5 %.

En €	Alternative 1	Alternative 5
Budget global équivalent en 2055	74.000.000	125.000.000

Notes

- Le risque de surcoûts des travaux pour l'alternative 5 est certainement beaucoup plus important vu la complexité des ouvrages.
- De plus, la nouvelle voirie construite en partie dans le lit de la rivière ne peut qu'avoir une influence négative sur les inondations qui coûtent cher à la collectivité.

Commentaires

Selon Agora, le surcoût du projet 5 est de 51 millions € en 50 ans. Ce surcoût est sous-évalué car il ne tient aucunement compte :

- Du coût résultant de l'allongement de parcours pour les habitants de la commune désirant se rendre sur l'autre rive en voiture. Nous l'avons estimé pour les seuls habitants de la rive gauche à 33 millions € sur 50 ans, et cela sans tenir compte de l'inflation.¹
- Du coût du supplément de pollution engendrée.

Au total, le surcoût du projet 5 serait de plus de 80 millions d'euros en 50 ans.

Ch. 9. Conclusions finales

Subjectivement, l'alternative 1 améliorerait légèrement la situation vu la suppression des passages à niveau de Sainval et de Colonster et quelques améliorations proposées par le MET sur le pont. Quant à l'alternative 5, tout en apportant des solutions réelles à des problèmes existants, elle créerait aussi des problèmes, souvent d'une tout autre nature.

Après ces conclusions, Agora pose cette piste :

Ne pourrait-on phaser la mise en œuvre du renouvellement du pont de Tilff dans le sens de son renouvellement à l'identique (alternative 1) poursuivant les procédures engagées par le MET, mais préservant une solution qui change la situation de manière plus importante à moyen-long terme ?

¹ Trajet supplémentaire de 6 km par aller-retour 10 fois par semaine pour 1290 habitants de la rive gauche, soit 2.227.680 km.

Commentaires

Dans un tableau multicritères², pour chaque critère d'évaluation retenu³, **Agora** donne un score variant de 3+ à 3- (3 fois la mention + ou -). Dans le tableau qui suit, nous avons regroupé et additionné ces scores en 8 catégories et fait le total :

	<i>Catégorie</i>	<i>Alternative 1</i>	<i>Alternative 5</i>
1.	Urbanisme	1-	9- 2+
2.	Environnement physique	1-	6-
3.	SNCB/TEC	3- 3+	1- 6+
4.	Circulation routière	3- 2+	6- 5+
5.	Non-motorisés	2+	1- 1+
6.	Sécurité	3- 5+	4- 11+
7.	Nuisances environnementales	1+	8- 4+
8.	Coûts	4- 2+	12- 3+
	Total	15- 15+	47- 32+
	Grand total	0	15-

Sur bases des critères d'évaluation Agora, le score global du projet 1 est nettement meilleur. Même en attachant des poids différents à chaque critère, on voit mal comment il pourrait en être autrement. En résumé, le score très négatif de l'alternative 5 s'interprète comme suit : moyennant un coût élevé, ce projet ne résout qu'un problème mineur⁴ au prix de la création de nombreux nouveaux problèmes.

Dès lors, la « piste » proposée par Agora consistant à préserver la solution du projet 5 « à moyen-long terme » apparaît comme contradictoire et non-fondée. Ce qui se cache derrière cette proposition, c'est évidemment l'excès de pression qu'a subi Agora de la part de certains lors de la phase finale de l'étude et son souci de ménager la chèvre et le chou, en faisant croire qu'on pourrait sans conséquences éviter de choisir entre les projets 1 et 5.

Conclusions du Collectif

Du mauvais usage du rapport Agora

Le fond du rapport Agora fait le constat de la supériorité globale du projet 1 et de l'inefficience du projet 5 quant aux points qu'il serait censé améliorer, c'est-à-dire la sécurité et de la mobilité.

Nous nous demandons ce qui « autorise » le ministre Daerden d'arguer du rapport Agora pour retirer purement et simplement la demande de permis pour le projet 1 : ce n'est pas sérieux et relève d'une pratique de gouvernance douteuse.

Une gestion déplorable du dossier par le pouvoir politique

Absurde sur le plan administratif : on ne retire pas une demande de permis à la veille de son obtention alors que l'octroi de ce permis n'obligeait nullement le demandeur à réaliser les travaux.

² page 107 du rapport.

³ Il y a plusieurs dizaines de critères.

⁴ Problème mineur car :

- Pas d'accidents graves au passage à niveau depuis son existence.
- La première cause des embarras de circulation à l'heure de pointe est l'excès de voitures au centre de Tilff et l'engorgement du rond point et du carrefour des avenues Laboulle et Wauters.

Les ministres concernés⁵ ont attendu trop longtemps pour finalement aboutir à une mauvaise décision (la procédure de demande de permis est restée en suspens plus d'un an).

Au niveau communal, la Bourgmestre et les élus de son parti portent le choix du pont au Conseil communal pour, après coup, voter en sens contraire au Collège.

Tant pis pour les usagers qui doivent assumer les risques liés à l'utilisation du pont provisoire.

L'option envisagée va à l'encontre d'une saine gestion des deniers publics

Comme prévisible, il était inutile de payer très cher un bureau d'étude spécialisé pour énoncer des éléments connus de longue date. Les dépenses liées à l'étude Agora et celles du pont provisoire qui courent encore auraient pu être évitées si le dossier avait été géré efficacement. Sans parler de la procédure de demande de permis jetée aux orties alors qu'elle arrivait à son terme ; et de l'avenir que nous a réservé le Ministre Daerden...

L'option du projet 5 représenterait un surcoût de plus de 80 millions d'euros en 50 ans, uniquement pour supprimer le passage à niveau de Tilff qui n'a connu que quelques accidents mineurs en 30 ans, ce qui n'est en rien comparable avec certains autres endroits à risque de la commune.

Cette option ne prend pas en compte les intérêts légitimes de la population

Voici les principaux effets néfastes de la rocade (projet 5) :

- La coupure du village en deux.
- La destruction de la rive gauche de l'Ourthe, c'est-à-dire une atteinte majeure aux patrimoines paysager et naturel.
- L'allongement des trajets et des temps de parcours pour de nombreux usagers.
- L'augmentation des risques d'accidents pour les usagers faibles.
- Une nette augmentation du trafic routier sur le réseau local, avec pour conséquence une diminution de la qualité de vie des riverains.

Notre position à ce jour

Il est difficile de se positionner par rapport à un projet en gestation (le 6^{ème} !) dont on ne sait que peu de choses. Nous continuons d'affirmer que le choix définitif devra être fait en tenant compte des éléments suivants :

- Seul un pont similaire à l'actuel répond aux contraintes de la situation.
- Aucun surcoût en vue d'un hypothétique raccordement à une future rocade.

Le Collectif n'est pas opposé au projet 3, pour mémoire un pont face à la rue Fond du Moulin (rejeté catégoriquement par la SNCB pour cause de déplacement de passage à niveau) ; à condition toutefois que la sécurité aux abords du passage à niveau soit au moins aussi bonne que celle du projet 1.

Enfin, sans vouloir verser dans l'amalgame, nous nous demandons si on va continuer à accepter que l'on gère aussi mal les deniers publics et que l'on décide du sort des citoyens avec une lenteur, une opacité et des méthodes très éloignées d'une gouvernance saine et responsable. Les divers scandales de ce printemps 2006 nous rappellent que chaque citoyen doit exiger la rigueur dans la gestion et un usage économe de l'argent public dans le respect de règles éthiques.

⁵ Michel Daerden et André Antoine.