

Evaluation des pré-projets de remplacement du pont de Tilff

Francis Leboutte

Le 16 novembre 2003

04.388.39.19 - francis.leboutte@algo.be

Description sommaire des 6 pré-projets

Description des caractéristiques des 6 pré-projets présentés par le MET lors de la réunion d'information du 8 novembre 2003.

Projet 1 (ou Pont à l'Ancienne)

Nouveau pont en place de l'ancien. Pont le plus court, expropriations non nécessaires. Le passage à niveau est conservé tel quel. Eventuellement les piles actuelles seraient réutilisées, sinon pourrait être à une pile ou sans pile. Liaison rive droite rive gauche interrompue durant les travaux, mais pourrait être limité à 3 mois.

Projet 2

Projet virtuellement abandonné.

Pont par-dessus l'Ourthe et le chemin de fer. Sur la rive gauche, aboutit à un rond-point aérien d'une hauteur de 6 mètres et situé à l'endroit du carrefour actuel de la rue Fond du Moulin et de la route d'Angleur. Rampe d'accès au rond-point dans la rue Fond du Moulin (pente de 6%). De même, rampe de 6% côté rive droite. Grande hauteur d'ouvrage. Expropriations conséquentes rue Fond du Moulin.

Projet 3 (ou Pont Hardy)

Similaire au projet 1, mais décalé vers l'aval de quelques dizaines de mètres. Pont à une pile. Le passage à niveau est conservé mais doit être déplacé. Sur la rive gauche, aboutit à un nouveau rond-point situé à la place du carrefour actuel de la rue Fond du Moulin et de la route d'Angleur.

Prévoit un passage carrossable sous le pont, côté rive droite. De ce fait, il est plus haut rive droite et donc pas horizontal.

Expropriations de certaines des maisons d'angle du carrefour.

Projet 4 (ou Viaduc)

Projet virtuellement abandonné.

Projet déjà présenté lors de la réunion publique organisée par le Collectif *Quel Pont Pour Tilff ?* en juin (*viaduc*). Pont en oblique par rapport à l'Ourthe, à grande hauteur et de grande longueur (± 200 mètres), s'appuie sur la pointe de l'île. Rive gauche, aboutit dans la colline et nécessite 2 voies d'accès à creuser à flanc de colline.

Nécessiterait une passerelle pour les piétons et 2 roues, avec un passage sous voie.

Projet 5 (ou Rociade Nord)

Projet contenant 2 ponts et un rond-point au pied du Boulevard de Colonster.

Description au départ du rond-point actuel : le premier pont traverse l'Ourthe sans traverser le chemin de fer. Il est légèrement en travers de l'Ourthe et aboutit à hauteur du début de la rue des Messes. Sur la rive gauche, en direction d'Angleur, il se raccorde à une nouvelle route qui longe et est au niveau du chemin de fer. Sur les 200 premiers mètres, la nouvelle route mord de huit à neuf mètres sur l'Ourthe (à ces huit mètres, il faut ajouter les 3 mètres du Ravel, sauf à le faire passer sous la route)¹. Cette route continuerait le long du rail jusqu'à

¹ Largeur du bras de l'Ourthe en cet endroit : 29 mètres

l'actuel passage à niveau de Sainval (cette nouvelle route est donc entre le rail et l'Ourthe). A cet endroit, cette nouvelle route enjambe la voie de chemin de fer (2^{ème} pont ou « pont de Sainval »). Ensuite la route continue de longer le rail jusqu'au pied du Boulevard de Colonster, où un rond-point est prévu.

Au niveau du pont de Sainval, des accès à la route d'Angleur sont prévus.

L'accès des piétons à la gare et en provenance du centre de Tilff nécessite un passage sous voie avec rampes et escaliers.

Semble devoir nécessiter des expropriations, suite à la suppression du passage à niveau de Sainval.

Projet 6

Le projet est une variante des projets 1 et 3, selon la proposition d'un conseiller communal de la majorité.

Comme le projet 1, aboutit au passage à niveau actuel. Par contre, le départ du pont côté rive droite est décalé vers l'aval de quelques dizaines de mètres, ce qui lui donne une forme en courbe. Pont dont la pile unique serait un peu en aval du pont actuel.

Grille d'évaluation des pré-projets et commentaires

L'appréciation (++, +, -, --) attribuée à un critère d'évaluation pour un projet particulier a la signification habituelle (*très positive, positive, négative, très négative*). Une case vide correspond à une appréciation *moyenne*. Selon le contexte, une appréciation peut être relative à la situation actuelle. Dans ce cas, une case vide signifie que le projet n'a pas d'effet par rapport à la situation actuelle. Tous les éléments d'appréciation ne sont pas encore connus avec certitude, d'où certains points d'interrogation dans la grille.

Note

Les projets 2 et 4 n'ayant plus de promoteurs ne sont pas repris dans la grille.

Grille

	<i>Critère d'évaluation</i>	<i>Projet 1</i>	<i>Projet 3</i>	<i>Projet 5</i>	<i>Projet 6</i>
1	Cohésion du village			--	
2	Impact paysager et urbanistique			--	
3	Impact environnemental			--	
4	Nuisance sonore et pollution			-	
5	Effet d'appel de circulation			-	
6	<i>Effet sur les flux de circulation particuliers</i>				
	<i>Fonds du Moulin</i>			++	
	<i>Rive Gauche</i>			--	
7	Suppression du passage à niveau			+	
8	<i>Accessibilité à la gare SNCB et intermodalité</i>				
	<i>Bus et voitures</i>			--	
	<i>Piétons et 2 roues</i>			--	
9	Expropriations	+	-	?	+
10	Niveau de l'Ourthe (crue)	(++)	+		+
11	Coût d'investissement	++	+	--	+?
12	Gêne lors de la réalisation	-	+		?
	Total	++ (++)	++	----- -----	+++

Commentaires

1. Cohésion du village

Dans le cas du projet 5, le village est coupé en 2. Les habitants de Limoges et une bonne partie de ceux du Mont sont éloignés du centre de Tilff d'une distance supplémentaire de 3 kilomètres ; ce qui les met bien plus près du centre de Boncelles et de son centre commercial que de celui de Tilff.

2. Impact paysager et urbanistique (du projet 5)

La rive gauche en aval du pont prend une allure de quai industriel (4 voies de circulation, 2 voies de chemin de fer). Sur les 200 premiers mètres, en face de l'île du Moulin, le tiers gauche de l'Ourthe et son Ravel arboré fait place à une route sur remblai et pilotis, soit un «mur» d'environ 6 mètres par rapport à l'Ourthe à son étiage (comme en novembre de cette année). Le Ravel serait aménagé soit sous la route, soit en encorbellement (au-dessus de la rivière) : quel charme lui trouverait encore ses nombreux visiteurs actuels ?

Une grande part des emplacements de stationnement de la zone récréative des Prés de Tilff (piscine et clubs de sports) disparaîtrait. La question de leur remplacement est sans réponse à ce jour.

3. Impact environnemental

La nouvelle route du projet 5, c'est la destruction d'une partie des berges de l'Ourthe et environ 2 hectares de surface en dur supplémentaires, dans une vallée déjà bien pourvue en équipements routiers de toute sorte. C'est aussi 15000 Km par jour de trajet inutile (3 Km pour 5000 véhicule par jour rue Fond du Moulin – voir le point 6 ci-dessous).

Quel serait l'impact du rétrécissement du lit de l'Ourthe et de l'accélération de son courant sur l'île au Moulin (érosion) ?

4. Nuisance sonore et pollution

Le projet 5 amène une circulation intense en fond de vallée là où il n'y en avait pas ; ce point est surtout négatif par le **double passage** et les 3 kilomètres de détour supplémentaires pour les véhicules circulant entre le centre de Tilff et Boncelles par la rue Fond du Moulin.

Les habitants du côté Est de la rue d'Angleur sont littéralement pris en sandwich par cette circulation.

Répercussion négative aussi pour les habitants du Mont et de l'autre rive, ainsi que pour la zone récréative que constituent les Prés de Tilff et les divers clubs de sport à proximité.

Par contre les nuisances devraient diminuer dans la rue Fond du Moulin.

5. Effet d'appel de circulation

La suppression du passage un niveau va sans doute rendre la traversée de Tilff plus attractive pour certains automobilistes (par exemple, ceux pour qui le pont d'Embourg constitue une alternative). Il y a un risque d'appel de circulation par rapport à la situation actuelle, en qui concerne le trafic en traversée de Tilff. Pour mémoire, selon l'étude Transitec, dans les 10 communes concernées par l'étude, seul le village de Tilff présente des amplitudes de trafic routier impliquant un risque d'engorgement à terme.

6. Effet sur les flux de circulation particuliers

Dans le cas du projet 5, la rue Fond du Moulin serait délestée d'une partie de son trafic : le chiffre de 50% a été évoqué par le MET lors de la dernière réunion publique.

Malheureusement, ce qui gagné ici est perdu rive gauche, *multiplié* parce que le projet 5 implique un *double passage* pour les véhicules empruntant la rue Fond du Moulin :

Estimation des flux de trafic en unité véhicule/jour,
sur base des chiffres de l'étude Transitec (2001)

	Projet 1, 3 ou 6	Projet 5
Rue Fond du Moulin	10 000	5 000
Rue d'Angleur ou rive gauche	2 500	<u>17 000</u>

- Dans le cas du projet 5, le trafic rive gauche comptabilise le trafic de l'ancienne rue d'Angleur et de la nouvelle route
- En 2001, le comptage rue Fond du Moulin était de 9 100 uv/j (arrondi à 10000). Le trafic rue d'Angleur était grosso modo le quart de celui de la rue Fond du Moulin
- $17000 = 10000 + 50\% \cdot 10000 + 80\% \cdot 2500$
($\pm 20\%$ du flux de la rue d'Angleur se retrouve dans celui de la rue Fond du Moulin)

Réduire la circulation rue Fond du Moulin à un strict minimum doit être un objectif prioritaire dans tout projet d'aménagement. 5000 véhicules par jour, même si cela représente un mieux, reste excessif pour une rue aussi accidentogène et non adaptée à un trafic de transit. On ne peut être satisfait d'un investissement de l'ampleur du projet 5 qui ne résoudrait la problématique de la rue Fond du Moulin que partiellement. Tout en étendant cette problématique à la rive gauche.

7. Suppression du passage à niveau de Tilff, fluidité du trafic et sécurité

L'intérêt de la suppression de ce passage est tout relatif.

La suppression du passage à niveau de Tilff n'aura que peu d'effet positif sur la fluidité de la circulation entre les deux rives, étant donné la saturation du rond-point actuel et des carrefours de la place des Porais, ainsi que la complexité des cheminements. Voir aussi le commentaire ci-dessus à propos de l'effet d'appel de circulation.

En ce qui concerne le problème de sécurité de ce passage à niveau, aucun accident grave ne s'y est produit depuis sa création.

Quelle que soit la solution retenue, le passage des véhicules d'urgence par la rue Fond du Moulin restera délicat, en particulier à l'heure de pointe.

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

8. Accessibilité à la gare SNCB et intermodalité

Dans le cas du projet 5 :

- le bus du TEC ne s'arrêterait plus devant la gare, car cela impliquerait un détour de ± 3 Km et un demi-tour laborieux ;
- accessibilité difficile pour les **personnes âgées et les moins valides** ;
- pour les véhicules en provenance de Tilff, détour de 3 kilomètres ;
- à cela, il faut ajouter l'insécurité liée au passage sous voie.

9. Expropriations

Seuls les projets 1 et 6 ne nécessitent pas d'expropriation.

10. Niveau de l'Ourthe (crue)

Lors des crues, quel serait l'effet sur le niveau maximum de l'Ourthe en amont du pont, par rapport au pont actuel ?

Pour le projet 1, l'effet est positif à condition que ce pont ne comporte qu'une pile au lieu de 2 actuellement, ou, mieux encore, soit sans pile (pont en arc, comme celui de Chanxhe) : dans ce cas le bénéfice² devrait être supérieur à celui des projets 3 et 6 qui comportent une pile.

Le projet 5 n'aura pas d'effet négatif par rapport à la situation actuelle, à condition d'y mettre le prix : pilotis, au moins partiellement, sous les 200 premiers mètres de la nouvelle route, en fonction des conclusions et recommandations de l'étude hydraulique en cours.

11. Coût d'investissement (€)

Projet 1	1 900 000	A majorer si pont à une pile ou sans pile ?
Projet 3	3 600 000	Y inclus le coût des expropriations et 500 milles euros pour le déplacement du passage à niveau ?
Projet 5	7 900 000	- Y inclus 2 millions d'euros (?) pour la suppression des passages à niveau de Sainval et Colonster ? - A majorer selon les conclusions de l'étude hydraulique ?
Projet 6	?	

Note

Le MET a présenté une évaluation du fractionnement des coûts sur 50 ans critiquable à bien des égards, dont :

- pas de prise en compte de l'entretien de la nouvelle route
- pas de prise en compte du surcoût de déplacement pour les riverains devant faire le détour de 3 Km³
- prise en compte de la suppression du coût d'entretien des passages à niveau de Colonster et de Sainval pour le projet 5 uniquement (peut être faite pour tous les projets).

12. Gêne lors de la réalisation

Dans le cas du projet 1 la liaison rive droite rive gauche serait interrompue pendant les travaux durant une période de 3 mois (remplacement du tablier seul). Les chiffres ne sont pas connus à ce jour dans le cas du projet 6 et d'un projet 1 à une seule pile ou sans pile.

² L'impact des piles actuelles est de l'ordre de 25 centimètres. En période de crue, un pont sans pile aurait pour effet de réduire la hauteur des eaux d'autant.

³ Par exemple, pour une famille, à raison d'un trajet par jour en moyenne : environ 22 000 € sur 50 ans (en comptant 20 cents le Km)

Autres considérations

Charge de trafic en traversée de Tilff

Aucun de ces projets n'amènera de réduction de la charge de trafic en traversée de Tilff. Au contraire, le risque d'un accroissement existe pour le projet 5, en particulier en dehors des heures de pointe. De façon générale (tous projets), il semble urgent :

- de prendre des mesures d'**organisation et de régulation de l'échangeur d'Embourg**, ce qui devrait le rendre plus attractif et ainsi délester Tilff d'une partie de son trafic de transit Est-Ouest (en particulier les rues Fond du Moulin et de Beaufays, où la sécurité des riverains pose problème quotidiennement).
- Et toutes autres **mesures qui concourraient à inciter les automobilistes à utiliser l'autoroute au maximum**.

Rocade de transit local pour le grand Liège

Le risque est grand de voir le projet Rocade Nord jouer effectivement le rôle d'une rocade de transit local pour le grand Liège, en particulier dans le cas de la réalisation de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (CHB).

Il est probable que les sommes absorbées par ce projet feront en sorte que de véritables solutions à ce problème de transit ne pourront être investies.

D'autre part, ce projet amènerait un supplément de trafic à travers le campus du Sart-Tilman : cet aspect des choses a-t-il été étudié ?

Suppression des passages à niveau de Sainval et Colonster

La description du projet 5 (Rocade Nord) inclut la suppression des 2 passages à niveau en aval de Tilff (Sainval et Colonster).

Les travaux de suppression de ces 2 passages à niveau sont programmés par la SNCB depuis un certain temps : ces travaux peuvent donc être associés à n'importe quel projet de remplacement du pont de Tilff.

Donc, du projet numéro 5 et du calcul de son coût, on peut exclure le tronçon de la nouvelle route compris entre le pont de Sainval (inclus) et le pied du Boulevard de Colonster. Ou, inversement, ajouter ce tronçon à tous les autres projets.

Aménagement de la place Albert

Une retombée éventuelle de tous les projets est un agrandissement de la place Albert. Même dans le cas du projet 1, il est possible d'éloigner l'accès au pont, dont le tracé actuel correspond de fait à l'ancienne route.

Que ferait-on de cette surface ainsi dégagée ?