

**PERMIS D'URBANISME DEPOSE PAR LE MET**  
**VISANT AU REMPLACEMENT A L'IDENTIQUE DU PONT DE TILFF**

**Rapport de la réunion de concertation**  
**qui s'est tenue en application de l'article 341 du CWATUP le 8 octobre 2004.**

**Sont présents :**

1. Pour l'Administration Communale et les autres Administrations qu'elle invite :
  - Madame Jenny LEVEQUE, Bourgmestre (PS)
  - Monsieur Philippe LAMALLE, 1<sup>er</sup> Echevin (CDH)
  - Monsieur Gaston RUIZ, 2<sup>ème</sup> Echevin (Ecolo)
  - Madame Laura IKER, Conseillère Communale (MR)
  - Monsieur André DELECOUR, Fonctionnaire délégué – *Directeur de la Direction de Liège 1 de la DGATLP*
  
2. Les représentants des réclamants :
  - Monsieur PLUMIER, Ingénieur, rue Limoges 36 à 4130 TILFF
  - Madame DUMONT, Architecte, avenue de la Grotte 2 à 4130 TILFF
  - Monsieur WOILLARD, Comité ACIT, avenue Laboulle 51 à 4130 TILFF
  - Monsieur PHILIPPE, Ingénieur SNCB, place des Guillemins 2/003 à 4000 LIEGE
  - Monsieur GILLISSEN, Lieutenant Colonel ILE, SRI, Service 100, rue Ransonnet 5 à 4020 LIEGE.
  
3. Pour le demandeur : Monsieur DELMARCELLE, Premier Ingénieur en Chef – Directeur des Ponts et Chaussées du MET, avenue Blonden 12/14 à 4000 LIEGE.

Monsieur DELECOUR en début de séance propose que :

- le demandeur fasse part de l'objet de sa demande
- ensuite, on procède à l'écoute des observations des personnes rassemblées.

1. Monsieur DELMARCELLE précise que l'objet de la demande consiste au remplacement du pont de Tilff, compte tenu de son état d'usure et de corrosion. Dans le projet déposé, les culées et piles sont conservés et le tablier du pont sera posé au même endroit que le tablier existant.

Deux modifications ont été apportées au projet :

- La création d'un pertuis en rive droite permettant un cheminement piéton le long de l'Ourthe
- L'élargissement du trottoir aval assurant la liaison RAVel entre les 2 rives et portant la largeur à 3,50 au lieu de 2,50m (largeur actuelle).

2. Monsieur DELECOUR informe l'assemblée que le permis d'urbanisme a été introduit à son administration le 17 août 2004 dernier et qu'il en a été accusé réception le 30 août 2004.

Il précise que ses services ont déjà procédé aux consultations suivantes sans cependant en avoir déjà les résultats :

- les Voies Hydrauliques
- la DGRNE
- la Direction de la mobilité (RAVel)

L'organisation de l'enquête publique a été rendue nécessaire par le fait que le projet concerne une voirie publique de la Région classée en réseau interurbain (RESI).

L'attention est attirée sur le fait que les travaux entament une zone d'espace vert reprise au plan de secteur.

Une réunion de concertation est réalisée en application des articles 330, 7<sup>èmement</sup> et 13<sup>èmement</sup> du CWATUP. Dans le cas d'espèce, c'est l'article 330, 13<sup>o</sup> (voirie du réseau RESI) qui a été déterminant.

Le Collège a été saisi de la demande de permis d'urbanisme le 30 août 2004 et aura 70 jours pour transmettre son avis.

Si cet avis est défavorable, le fonctionnaire délégué perd sa compétence et le pouvoir décisionnel reviendra au Ministre ayant en charge l'urbanisme.

Si l'avis du Collège est rendu hors délai, il sera réputé favorable par défaut.

A l'heure actuelle, le dossier est dans une phase d'instruction, dès lors Monsieur DELECOUR précise qu'il n'a pas d'avis à formuler sur le projet. Il précise que la demande concerne des travaux de conservation et d'entretien hormis l'élargissement des trottoirs.

3. Madame LEVEQUE pose la question suivante :

Les personnes qui sont autour de la table ont-elle émis des remarques sur le projet dans les délais de l'enquête publique?

Monsieur PLUMIER répond que OUI, même si elles ne sont pas consignées par écrit.

Madame la Bourgmestre précise que les affiches annonçant l'enquête publique stipulent que « tous les avis contraires doivent être faits par écrit ». Elle ajoute, que la Secrétaire Communale prend ses responsabilités quant au sens du terme « réclamants » car l'avis qui a été apposé laisse entendre que seuls les opposants pouvaient se manifester.

Monsieur DELECOUR intervient en précisant que la Secrétaire Communale a pris consultation auprès de Madame SARLET qui l'a conforté dans la manière de suivre la procédure et ce sans qu'il en ait été informé.

Il considère qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas lieu d'analyser les fondements et contenu des réclamations mais de laisser à chacun présent la possibilité de s'exprimer sur le projet. Ce problème a déjà été rencontré dans d'autres dossiers importants et la position de l'Administration a toujours été de convoquer les personnes ayant formulé des réclamations ou des observations, qu'elles soient positives ou négatives, par rapport au projet de la demande de permis.

4. Madame IKER intervient pour remercier le Collège d'avoir associé l'opposition à cette réunion.

Madame la Bourgmestre précise que le projet intéresse toute la population et au premier chef le Conseil communal et que dans cette mesure, il était normal d'y associer toutes les composantes du Conseil communal.

5. Monsieur PLUMIER expose qu'ils ont examiné le projet et qu'ils posent sur celui-ci un jugement global positif. Cependant, il souhaite formuler quelques observations :

- comme riverain habitant la rive gauche, il est souhaitable que le chantier soit réalisé avec la plus grande rapidité car il engendrera des difficultés de passage. Nous souhaitons qu'une passerelle provisoire soit posée pendant la durée des travaux.
- En ce qui concerne le passage cyclistes sur la rive droite : on souhaite que la sensation de sécurité soit accrue et que dès lors ce passage soit suffisamment large et lumineux.
- Il nous semble par ailleurs qu'il serait utile de prévoir que le débouché du pont soit réalisé de telle sorte qu'un espace le plus grand possible existe du côté de la place de Tilff.
- En ce qui concerne la rue Fond du Moulin : le projet tel que présenté ne comporte rien concernant la problématique de la circulation rue Fond du Moulin. Compte tenu du fait que le projet déposé est plus économique que d'autres qui ont été précédemment présentés, il conviendrait d'utiliser une partie des crédits restant pour améliorer la situation de cette rue pour les riverains en y permettant un trafic plus vivable : sécuriser et ralentir le trafic à ce niveau.

6. Madame DUMONT intervient :

Il est important de faire état du projet dans un contexte plus large et à plus long terme. Dans le cadre de l'étude de mobilité réalisée pour le territoire de la commune, *il a été pris en compte les paramètres de sécurité et d'intervention d'urgence. Le choix du remplacement à l'identique est une mesure conservatoire, économique et qui laisse ouvertes toutes les possibilités d'aménagement dans le futur.* Il faut par ailleurs tenir compte *des évolutions technologiques* pour donner un service de qualité maximum en ce qui concerne la sécurité *et anticiper sur les trajets alternatifs existants.* Il est important de ne pas amputer l'avenir.

7. Monsieur PLUMIER intervient :

Complétant ce qu'il a dit en ce qui concerne la rue Fond du Moulin, il précise qu'un panneautage qui incite à des trajets alternatifs devrait être apposé.

8. Monsieur WOILLARD, représentant une partie des habitants et des commerçants Tilffois intervient :

- il souligne qu'il est plein de crainte face au projet déposé car la circulation est de plus en plus dense et, dans le Fond du Moulin, de plus en plus dangereuse. Le maintien d'un passage à niveau ne favorise pas la fluidité du trafic. Il rappelle que des accidents fréquents ont lieu rue Fond du Moulin et avenue Laboulle. Il faudrait améliorer le trafic en dirigeant au moins une partie de celui-ci vers d'autres voies d'accès que ce passage. En ce qui concerne les travaux à proprement parler, il souligne que trois mois de fermeture du pont sont suffisants pour mettre en faillite les commerçants car ils vivent essentiellement du commerce de transit.
  - Il fait part du souhait de voir un projet qui libérerait de l'espace au profit d'une zone de parcage. Ce que le présent projet ne propose pas.
- Les autres points seront abordés par des personnes plus spécialisées ici présentes. Il conclut son intervention en signalant qu'il faut préférer des solutions d'avenir et non rétrogrades : « pourquoi ne pas repasser au bac ? ».

9. Monsieur Philippe (SNCB)

- a) Le projet prévoit un élargissement de la voirie au niveau du passage à niveau, ce qui entraînera inévitablement une modification de ce passage, or il faut savoir que pour ce faire, toute une procédure doit être respectée en ce compris l'adoption d'un Arrêté Royal : le projet à l'heure actuelle n'est pas conforme.
- b) Le maintien du passage à niveau constitue un danger tant pour les utilisateurs de la voirie que pour les trains. Il faut savoir que les passages à niveau datent du siècle dernier et qu'il n'en est plus construit depuis lors. La seule volonté de la SNCB est de supprimer tous ces passages *à niveau tout comme le fait le M.E.T. avec ces carrefours dangereux en réalisant des rond-points par exemple.* Sur les 30 dernières années, il y a eu 5 accidents, qui heureusement n'ont pas été mortels, sur ce passage à niveau. Le danger consécutif au maintien du passage à niveau ne fera que croître étant donné que le nombre de trains ne fait qu'augmenter de même que le trafic. Il est établi que lorsque les gens doivent s'arrêter au passage à niveau et de ce fait perdre quelques minutes, ils roulent par la suite plus vite pour rattraper le temps perdu. On constate également que les cyclistes et les piétons ont tendance à traverser même si les barrières sont abaissées. Or dans le cas présent, c'est excessivement dangereux puisqu'il s'agit d'une voie double et que les trains *se croisent : un train peut en cacher un autre. Les temps d'attente varient de 2 à 10 minutes. Il faut également compter le blocage des carrefours de part et d'autres suite aux files d'attente.*

En outre, le maintien d'un passage à niveau fait perdre du temps aux services de secours. Il constitue enfin un danger pour les enfants : je répète un exemple que j'ai déjà cité à de nombreuses reprises : à Vielsalm, il a suffi qu'une petite fille se fasse prendre par le train pour qu'on supprime immédiatement le passage à niveau.

- c) Lors de la réunion qui s'est tenue au MET en date du 08.01.2004, il avait été convenu qu'une étude d'incidence serait réalisée : Pourquoi ne l'a-t-on pas faite ? On aurait alors à notre disposition une étude plus neutre réalisée par un bureau indépendant.
- d) Dans le projet qui nous est soumis, quand on va remplacer le pont, il n'y aura plus d'accès piéton à la gare. Il faudra impérativement prévoir une passerelle.

10. Monsieur Gilissen, - responsable des Pompiers de Liège et environs, responsable du service 100 (ambulances et SMUR) intervient

- le service de secours (SMUR, ambulances) le plus proche pour la population d'Esneux et de Tilff est celui du CHU.

En effet, nous ne pouvons envoyer que des véhicules agréés 100 qui doivent être dirigés vers des hôpitaux agréés 100 c'est à dire vers le CHU (le CHUOA n'est pas agréé 100 et ne le sera jamais).

Selon des statistiques mondiales qui m'ont été transmises par le professeur MICHELIS, il y aurait une urgence vitale, par 24 heures, par tranche de 50.000 habitants. Sur une commune de 25.000 habitants, pour des travaux d'une durée de 90 jours, on aura :  $\frac{1}{2}$  victime par 24 heures  $\times$  90 = 45 personnes en urgence vitale pendant la période des travaux. Si nous n'avons pas la possibilité de passer le pont de Tilff, il faudra passer par le pont d'Embourg, ce qui entraîne un délai supplémentaire de 8 minutes. Or dans le cas d'urgence vitale, il y a 10% de survie en moins par minute supplémentaire. Il faudra intégrer le risque de décès et de séquelles plus lourdes au niveau de ces personnes.

Après les travaux, la présence du passage à niveau constitue un handicap important car c'est le chemin le plus rapide quand le passage à niveau est ouvert. Par contre, quand il est fermé, il y a parfois 10 minutes d'attente et faire le détour à ce moment par le pont d'Embourg représente trop de minutes perdues.

Pour l'intervention des pompiers, les minutes supplémentaires sont également lourdes de conséquences (en cas d'incendie, de désincarcération : toutes les minutes sont précieuses). En huit minutes, un incendie peut prendre beaucoup d'ampleur.

En ce qui concerne l'aspect médical, on pourrait se demander pourquoi ne pas utiliser l'hélicoptère. Il faut savoir qu'il dessert en première ligne 33 communes pour au moins 200.000 habitants, or on ne peut pas déforcer cette zone pour mieux servir la population de Tilff qui dispose d'une autre voie d'accès. Ce qui ne veut pas dire qu'en cas de force majeure, l'hélicoptère ne serait pas utilisé.

Il faut savoir par ailleurs qu'Esneux est en zone inondable, ce qui signifie qu'il y a plus de risques de noyades et en conséquence une augmentation du nombre d'urgences vitales : par ailleurs, il y a de nombreuses manifestations importantes telles que le Carnaval, ... Il faut dès lors que des secours puissent arriver rapidement sur les lieux.

En date du 25 septembre dernier, les services de secours ont dû intervenir pour une désincarcération sur l'autoroute à Tilff. Les services de secours ont été arrêtés pendant quelques minutes au passage à niveau, or 5 personnes devaient être désincarcérées dont deux étaient dans un état très grave. Malheureusement, nous ne disposons pas de statistiques sur les conséquences de ce retard.

En conclusion, il ne nous appartient pas de décider, mais il nous incombe d'attirer l'attention de la Bourgmestre sur les conséquences d'un retard dans l'administration des secours et sur ses responsabilités en matière de sécurité. Nous n'assumerons pas la responsabilité de ces retards que nous avons dénoncés. Or la population attend légitimement qu'il y ait un SMUR à brève distance. Nous dénonçons le retard que subira notre intervention durant les travaux, mais également après ceux-ci, en raison du maintien du passage à niveau.

11. Madame IKER : je ne souhaite pas formuler d'autres observations, je suis là pour écouter les avis donnés.

12. Monsieur LAMALLE : rien à ajouter.

13. Monsieur DELECOUR souhaite que chacun puisse encore poser ses questions, *demande des éclaircissements ou apporter des réponses aux diverses interventions.*

14. Monsieur DELMARCELLE : il faut éviter qu'on entre dans un débat, mais je suis d'accord de donner des explications techniques.

15. Monsieur RUIZ pose une question : le projet envisagé a-t-il une influence néfaste ou favorable sur les crues ?

16. Monsieur Delmarcelle répond point par point :

- Je MET s'engage à construire une passerelle provisoire tant pour les habitants que pour les usagers de la SNCB durant les travaux.
- En ce qui concerne le pertuis (passage pour piétons) : celui-ci présentera une longueur de 15 mètres, une hauteur de 2,5 mètres et une largeur de 3 mètres. Le trou noir ne sera dès lors pas de rigueur. Il est bien entendu qu'un éclairage spécial et suffisant est prévu.
- En ce qui concerne l'aménagement de la rue Fond du Moulin : on est dans le cadre strict d'un permis d'urbanisme bien précis, l'aménagement susvisé n'a pas de liens directs avec le projet déposé.
- Libérer un maximum d'espace du côté de la place du Roi Albert : évidemment ce serait idéal, mais comme le projet prévoit une reconstruction à l'identique, il n'y aura pas plus d'espace du côté de la Place du Roi Albert qu'à l'heure actuelle.
- Etude Transitec : à nouveau on se situe dans le cadre d'un permis d'urbanisme bien précis et pas dans un cadre plus large comme l'envisage l'étude Transitec.
- En ce qui concerne l'utilisation de technologies comme le GPS, je m'en remets aux services de secours
- En ce qui concerne le jalonnement (le panneautage de cheminements alternatifs) : à nouveau, cette étude ne rentre pas dans le cadre du permis d'urbanisme soumis.
- Je confirme que le délai des travaux sera bien de minimum 3 mois, durée pendant laquelle les véhicules seront détournés. Seul un passage pour piétons existera via la passerelle.
- En ce qui concerne le parage : il n'y aura ni place en plus, ni place en moins, puisque le projet ne touche à rien à cet égard.
- En ce qui concerne la largeur du passage à niveau, il ne devrait pas y avoir de problèmes puisque dans le nouveau projet on va vers une voirie légèrement plus étroite (25 cm en moins de chaque côté) et sur chaque bande de circulation. L'axe longitudinal du pont n'est pas changé. Si un problème subsiste, il faudra que nous ajustions le tir. Une concertation devra avoir lieu à cet égard entre le MET et la SNCB pour que le statut quo puisse être assuré.
- En ce qui concerne le danger permanent : il n'y a pas de remarque technique à formuler, mais il est vrai qu'en tant que responsable de la sécurité routière, le M.E.T. n'est pas favorable au maintien du passage à niveau. Le M.E.T. a cependant respecté la décision du Conseil Communal (choix de la solution n°1).
- Lors de la réunion tenue au MET le 8 janvier dernier, il avait été décidé de réaliser une étude d'incidence. Cette décision est en cours d'exécution : le marché devrait être attribué la semaine prochaine.
- En ce qui concerne l'organisation des services de secours, pas de remarque particulière à formuler. Il est évidemment fondamental pour un service public de garantir que les services de secours puissent intervenir prioritairement : il faut optimiser le temps d'intervention, c'est une priorité dans le fonctionnement et les missions du MET.
- Tilff est en zone inondable (effet sur les crues) : le MET en a bien conscience. Les deux piles ont été maintenues même si le M.E.T. avait le souhait d'en supprimer au moins une. Une étude hydrologique a été réalisée par l'Ulg. Elle conclut au fait qu'il n'y aura pas d'impact positif ou

negatif par rapport à la situation actuelle des crues: il y a statut quo total *puisque on garde les piles et les culées à l'identique.*

- En ce qui concerne le problème *de l'accident sur l'autoroute cité par M. Gilissen*: nous avons conscience *que le retard des services de secours dû à la fermeture du passage à niveau est très préjudiciable : c'est aussi une des raisons pour lesquelles le M.E.T. souhaitait et souhaite toujours supprimer les passages à niveau.*

17. Monsieur Delecour intervient pour rappeler que le projet consiste au remplacement du pont à l'identique et précise qu'il s'agit de travaux d'entretien et de conservation. Il faut relever que le projet tend à faciliter les liaisons entre les deux rives par l'élargissement des trottoirs, à favoriser le cheminement piétons et cyclable.

Monsieur Delecour rappelle que nous avons un dossier qui est déposé par le M.E.T. qui a pris cette initiative pour des raisons de sécurité : Je ne veux pas nier qu'il y a d'autres problèmes de sécurité, à cet égard, la SNCB aurait pu prendre des initiatives. Mais à l'heure actuelle, nous n'avons pas d'autres projets concrets à examiner. Or il faut agir avant que la circulation sur le pont ne soit interdite.

En ce qui concerne les mesures transitoires durant la période des travaux, elles peuvent être imposées par les autorités dans le cadre du permis d'urbanisme.

Madame la Bourgmestre rappelle qu'on ne traite aujourd'hui que du permis d'urbanisme en cours.

Monsieur Delecour : je précise ma pensée : le permis d'urbanisme déposé est le seul dossier déposé, cela ne veut pas dire qu'il n'y avait pas d'autres solutions possibles, mais on doit examiner le dossier déposé qui vise à sécuriser le passage par rapport à un pont qui croule (délai ultime 2006).

Monsieur Gilissen réagit quant on dit qu'aucune autre solution n'existe : à chacun son métier en ce qui concerne la sécurité des citoyens.

*Lorsque j'ai précisé « à chacun son métier », c'est en réponse au fait que Monsieur Delecour portait un jugement plus que positif sur la sécurité du pont. D'autant plus que son analyse n'est pas partagée par les représentants des pompiers et des secours médicaux.*

Monsieur Philippe signale que, malheureusement, le budget de la SNCB est limité ce qui ne lui permet pas de déposer des projets visant à la suppression de tous les passages à niveau. Si la solution 5 était réalisée, il est évident que la SNCB profiterait de cette occasion pour intervenir dans le financement de la suppression du passage à niveau.

Monsieur Plumier : Autour de la table tout le monde est d'accord pour admettre qu'il faut réfléchir à un autre ouvrage d'art pour régler le problème, mais, ailleurs. En ce qui concerne les délais d'intervention, on oublie de signaler que dans la solution alternative n° 5 avec suppression du passage à niveau, on créait une autre trajectoire plus longue : il y avait quant même un allongement du délai par rapport au passage par la voie actuelle quant le passage à niveau est ouvert.

Monsieur Gilissen : J'ai uniquement relevé les difficultés dans le cadre du permis d'urbanisme déposé, mais puisque on en parle, dans le projet 5, l'allongement serait moins important qu'à l'heure actuelle quant on doit attendre au passage à niveau.

Mon inquiétude principale concerne le délai d'exécution des travaux.

Quant à l'utilisation de GPS, elle n'arrangera rien.

Si le pont était inaccessible en raison de son état d'usure, et sans qu'il n'y ait de solution alternative, le problème serait évidemment grave, mais il ne faut pas attendre qu'on soit acculé à la solution du remplacement à l'identique.

Madame DUMONT : la solution proposée n'empêche pas nécessairement la réalisation des suggestions émises dans le cadre de l'étude Transitec.

*Il ne faut pas focaliser sur le CHU, car d'un point de vue prospectif, tous les hôpitaux de la région seront amenés à envisager ne tenir qu'un service d'urgence en alternance (il faut s'interroger sur la manière dont on fonctionnera à l'avenir car la tenue d'un service d'urgence dans chaque hôpital a un coût très important) – économie d'échelle grâce aux nouvelles technologies.*

Madame la Bourgmestre : J'ai la chance de participer au Conseil d'administration et du CHU et des Pompiers : je suis au fait de la situation. Je ne puis admettre qu'on se dirige vers une solution d'alternance : une semaine sur deux on aurait la chance de pouvoir contourner le passage à niveau alors que l'autre semaine on devrait y passer.

Dans les Conseils d'administration (*Pompiers et CHU*) dont je fais partie, lorsque j'interviens sur les délais d'intervention dans notre commune, on me répond : *Acceptez d'abord la suppression de votre passage à niveau.*

Madame DUMONT : Pourquoi alors a-t-on supprimé le poste avance à Tilff ?

Madame la Bourgmestre : Il faut connaître le problème dans son entier.

Je propose que tout le monde s'étant exprimé, la réunion soit clôturée.  
La réunion est levée à 11 heures 30'.

Le procès-verbal de cette réunion sera établi pour le lundi 11 octobre et envoyé à tous les participants de cette réunion, en leur demandant de bien vouloir le relire et formuler leurs remarques, quant à leur intervention pour le vendredi 15 octobre au plus tard. Les observations qui seraient émises à propos du procès-verbal y seront annexées.