



Interpellation au Ministre Carlo Di Antonio
lors de sa visite à Tilff le 10 mars 2012

Collectif *Quel pont pour Tilff ?*

Rue de la Charrette, 141
4130 Tilff
T 04.388.3528

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

Monsieur le Ministre,

Je m'appelle Francis Leboutte, Paulette Berzi et moi-même avons été désignés par le *Collectif Quel Pont Pour Tilff ?* pour le représenter. Étant nombreux à prendre la parole, nous allons nous limiter à aborder les points qui nous paraissent les plus importants dans le contexte de la réunion d'aujourd'hui.

Tout d'abord permettez-nous de présenter succinctement le Collectif. Le Collectif est né il y a 9 ans en février 2003. Depuis ce temps, de nombreux citoyens d'horizons divers y ont contribué, soit directement à son organisation, soit indirectement en participant à ses actions. Cela représente une somme de réunions, des analyses, la rédaction de nombreux rapports, communiqués et lettres, une pétition et des manifestations parfois tenues dans des conditions difficiles¹. De tout cela il en est résulté principalement deux choses : premièrement l'acquisition par le Collectif d'une expertise fouillée de la problématique et, deuxièmement et plus concrètement en termes de résultat, l'abandon de deux projets de remplacement du pont. C'est peut-être un des points positifs de cette *saga*, comme en parle la presse : ces résultats ont été acquis sans devoir faire appel à l'artillerie lourde que seraient le recours au Conseil d'état et la consultation populaire par exemple. Je veux dire par là qu'il ne faut sans doute pas désespérer du politique, votre présence ici même en étant un indice.

Sur le fond, nous avons lu avec un plaisir certain vos commentaires au Parlement wallon² à propos de l'ampleur et du coût des travaux du projet *rocade* par rapport aux avantages escomptés. Et ceci tant pour la traversée de Tilff que pour la suppression des passages à niveau de Sainval et de Colonster ce qui pourrait être réalisée indépendamment du pont de Tilff. Il existe d'autres options pour sécuriser ces passages à niveau-là.

À propos de la sécurité, un des arguments avancés par les tenants de la *rocade*, nous aimerions simplement rappeler que le passage à niveau de Tilff n'a connu aucun accident grave en 50 ans d'existence ; c'est certainement dû à la configuration des lieux peu propice à la vitesse. D'autre part, il nous faut bien rappeler que la circulation automobile cause en moyenne deux morts par jour en Belgique et que la rocade implique une nouvelle voirie à fort débit³ dans un quartier actuellement

¹ On se souviendra longtemps encore de cette manifestation interdite par les autorités.

² Séance publique de commission du 27 février 2012. Extrait du compte-rendu avancé : www.algo.be/pont-tilff/pdf/ParlementWallon27fev2012.pdf

³ Plus de 12.000 véhicules par jour (chiffre 2005).

résidentiel et récréatif. Pire : l'étude Agora⁴ a montré que le temps moyen de parcours pour joindre le centre de Tilff au CHU par la rocade serait supérieur à ce qu'il est actuellement. Toutes choses qui montrent que présenter la rocade comme un projet indispensable pour la sécurité ne fait pas sens.

Nous en arrivons au dernier point que nous voulons soulever, celui du trafic automobile et de son traitement. Tout observateur attentif de la circulation au centre de Tilff peut constater que les voitures franchissent le passage à niveau au compte-goutte à l'heure de pointe : supprimer ce passage à niveau n'aurait donc qu'un effet négligeable sur la fluidité du trafic déjà ralenti à cet endroit. Ce n'est d'ailleurs pas une nouveauté, l'étude Transitec de 2001 du Plan intercommunal de mobilité attirait déjà l'attention sur l'engorgement du centre de Tilff suite à l'augmentation de l'activité économique autour de l'Université au Sart-Tilman. Outre cette évolution générale du trafic qui mériterait une réflexion en profondeur sur la mobilité, nous savons que depuis 2006 la production mondiale de pétrole est en diminution, le pic de production ayant été atteint⁵, et que, inévitablement, le prix du carburant ne peut qu'augmenter comme nous le constatons chaque fois que nous passons à la pompe.

Notre gouvernement régional devrait-il augmenter encore un réseau routier déjà très dense⁶ au profit des plus nantis qui bientôt seront les seuls à pouvoir encore s'offrir de rouler en voiture individuelle ?

Merci de votre écoute.

⁴ Etude comparative multicritères de 5 alternatives pour le remplacement du pont de Tilff, 2006.

⁵ Agence internationale de l'énergie (AIE), dans son rapport de novembre 2010 : *la production de pétrole brut[...] ne retrouve jamais le niveau record de 70 Mb/j qu'elle a atteint en 2006.*

⁶ *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* (communiqué du Collectif du 28 novembre 2010).