

Etat du dossier du pont de Tilff - Nécessité de prendre une décision

Session : 2009-2010

Année : 2009

Numéro : 98 (2009-2010) 1

Question écrite du 30/11/2009

de

WESPHAEL Bernard

à

LUTGEN Benoît, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine

Il y a au sein du SPW, anciennement MET, quelques dossiers qui ressemblent peu ou prou à une saga. De toute évidence, celui du pont de Tilff en fera bientôt partie. Un bref historique pour resituer le problème et en montrer l'absurdité intrinsèque.

Depuis 2001, on sait que le pont de Tilff doit être reconstruit. En janvier 2004 eut lieu une réunion entre les différents pouvoirs de décision concernés par le remplacement du pont: collège communal, MET, fonctionnaire délégué à l'urbanisme, SNCS, membres de cabinet ministériel, ... Ce jour-là, il fut décidé (ô jours heureux!) de préparer une demande de permis d'urbanisme sur base du projet n° 1, soit le remplacement du pont actuel « à l'identique ».

Cette demande fut introduite par le MET en août 2004.

En novembre 2004, le MET commanda une étude comparative des projets de remplacement du pont au bureau d'étude Agora. Les conclusions de cette étude furent négatives pour le projet de rocade et confortèrent le projet de remplacement à l'identique dans sa position de seul projet viable.

Les conclusions de l'étude n'empêchèrent pas, en février 2006, le prédécesseur de Monsieur le Ministre, le ministre Daerden, d'ordonner au MET de retirer sa demande de permis sur base de ce même rapport Agora. Cela, au moment où le fonctionnaire délégué s'apprêtait à accorder le permis ...

En 2005, les décisions se faisant attendre, le pont a été équipé d'une structure provisoire onéreuse.

En 2007, le tablier de l'ancien pont a été retiré.

Tout cela a coûté et coûte beaucoup de temps, d'énergie et d'argent. A ce propos, Monsieur le Ministre pourrait-il dire combien il en a coûté au budget régional depuis que le Ministre Daerden a jugé bon d'user du fait du prince?

Par exemple, combien en a-t-il coûté au budget wallon pour l'enlèvement de l'ancien tablier (location de la grue de grande capacité et de la navette prévue pour amener les piétons d'une rive à l'autre)?

Y a-t-il eu d'autres frais liés au retrait de l'ancien tablier ? Si oui, quel est le montant total de l'ardoise?

Compte tenu de l'élaboration des diverses solutions envisagées et de la préparation d'un dossier complet pour le remplacement du pont dit "à l'identique", les frais d'études internes du SPW peuvent-ils être estimés ?

Quel est le montant prévu pour le démontage du pont provisoire lorsque les travaux définitifs seront réalisés?

Finalement, sans même évoquer les coûts de ce dossier déjà subis par Infrabel et par les riverains, qu'aura coûté au SPW la demande de permis d'urbanisme que le prédécesseur de Monsieur le Ministre a fait retirer alors que le fonctionnaire délégué à l'urbanisme préparait sa plume pour signer ce permis de remplacement de pont « à l'identique » ?

Les autres options remises sur la table par feu le Ministre wallon Michel Daerden ont surtout eu pour effet de relancer la polémique et le boulier compteur des dépenses publiques dans une période réputée difficile (elle l'est effectivement 1), qui n'a vraiment pas besoin de gaspillage de ressources publiques trop rares.

L'étude d'incidences qui a été ouverte le 8 octobre dernier pour se clôturer le 23 du même mois n'est en effet pour l'essentiel qu'une façon de remettre en piste l'une des options de rocade préalablement écartées, mutatis mutandis. On se demande vraiment quel élément nouveau (outre des dépenses supplémentaires) cette enquête publique peut apporter, à moins qu'il ne s'agisse d'une maladroite tentative de faire revoter les Danois ou les Irlandais ...

Chacun comprendra, que, trouvant ce cadavre - pardon, ce dossier - dans les placards de son prédécesseur, Monsieur le Ministre a préféré attendre que l'étude d'incidences programmée se termine. Cela donne évidemment un délai de réflexion, bien nécessaire dans l'embrouillamini créé par l'intervention intempestive et pour tout dire clanique de son prédécesseur.

Cette étude d'incidences n'est donc que le dernier épisode en date d'une histoire qui pourrait encore en connaître bien d'autres et coûter beaucoup d'argent encore à la collectivité si Monsieur le Ministre n'y met pas rapidement bon ordre.

Sur ce point, il semble qu'une solution de bon sens existe. De surcroît, elle est économe en dépenses publiques.

Il s'agirait d'en revenir à la situation ante, avant que le prédécesseur de Monsieur le Ministre ne s'en mêle et n'emmêle le tout, lorsque le fonctionnaire délégué s'apprêtait à signer le permis d'urbanisme pour la reconstruction à l'identique. Pour parodier le prédécesseur de Monsieur le Ministre s'exprimant en son temps dans un autre gros dossier d'infrastructure: les Daerden ne sont plus là, avanti la musica !

En clair, revenons-en aux choses sérieuses dans le dossier du pont de Tilff ! Quitte, le cas échéant, à intégrer dans ce retour « à l'identique » en même temps qu'au bon sens, le projet de tunnel ferroviaire sur la rive gauche de l'Ourthe. C'est le fruit d'une réflexion citoyenne qui semble de nature à réduire considérablement les nuisances sonores du trafic ferroviaire, en même temps qu'il paraît pouvoir accroître la sécurité des riverains et des usagers de la voirie puisqu'il réduit le nombre de passages à niveau.

Voilà quelques-unes des réflexions dont je souhaitais faire part à Monsieur le Ministre à propos du pont de Tilff et sur lesquelles j'aimerais l'entendre.

Réponse du 18/12/2009

Les différents investissements pour le pont de Tilff sont les suivants :

installation et location du pont provisoire d'avril 2005 à avril 2007 : 500.000 euros ;  
location d'avril 2007 à décembre 2007 : 65.000 euros ;  
démolition tablier en août et septembre 2007 : 125.000 euros ;  
démontage et remontage du pont provisoire : 600.000 euros ;  
location du pont provisoire : 2.500 euros/mois ;  
entretien du pont provisoire : 1.000 euros/mois.

Il me semble important de signaler que mon prédécesseur a retiré la demande de permis pour le remplacement du pont « à l'identique » sur base de l'avis négatif remis par le Collège des bourgmestre et échevins d'Esneux précisément dans le cadre de cette demande de permis.