

Demande d'explications de Monsieur le Sénateur José DARAS à Madame la Ministre de
la Fonction publique et des Entreprises publiques, Madame Inge VERVOTTE
sur le remplacement du pont de Tilff

Depuis 2002, la solution à adopter pour le nécessaire remplacement du pont de Tilff fait l'objet de débats passionnés.

Le 8 janvier 2004, les divers pouvoirs concernés, dont Infrabel, se sont réunis et il a été résolu que le SPW, (le MET à l'époque), déposerait une demande de permis d'urbanisme pour un pont à l'identique moyennant des améliorations mineures. Ce fut fait le 17 août 2004.

Infrabel a suivi ces péripéties parce qu'elle est à l'affût de PN (passage à niveau) à supprimer et que depuis avril 2005, elle dispose d'un arrêté royal pour la suppression du PN de Colonster et qu'elle a été interrogée pour éventuellement déplacer ou supprimer le PN de Tilff à l'occasion du remplacement du pont de Tilff. A la suite de l'échec du SPW sur ce dossier, les services techniques d'Infrabel ont repris le dossier pour globaliser la suppression des trois PN de Colonster, de Sainval et de Tilff.

Dans cette optique, une troisième réunion publique a eu lieu le 16 novembre 2007 et une esquisse a été présentée qui déplace le pont de Tilff plus en aval avec passage sous voie et débouché au travers de la pépinière de Tilff.

J'ai pris bonne note de la réponse de votre prédécesseur, en date du 16 février 2009, faite à la Chambre à Monsieur Philippe Henry. Monsieur Vanackere y évoquait le contrat de gestion d'Infrabel qui l'engage à réduire de 25% les chiffres d'accidents de 2007. L'étude attentive du dossier vous permettra de noter que ce projet ne répond pas à l'objectif de sécurité d'Infrabel. En effet, comme le fait apparaître la précédente étude, le temps de parcours des services d'urgence sera allongé et le risque possible d'un accident grave au PN de Tilff sera changé en risque probable lors de la traversée d'un quartier résidentiel et d'une zone récréative. L'argument du contrat de gestion est donc un contre-argument pour le projet.

Enfin, le projet se heurte à une violation du plan de secteur parce que le tracé de la N633 traverserait une zone récréative. Ce fait pourrait être rédhibitoire pour le projet.

Dès lors, au-delà de la procédure administrative qui aurait pour but d'imposer une rocade contre l'avis de la population et jusqu'à épuiser sa combativité, quel peut être l'intérêt de l'étude Aries en cours ? Dégager des alternatives à la traversée de Tilff pour accéder au site du Sart-Tilman ? Mais cela ne sort-il pas des limites de l'étude ?

Dans cette perspective, Madame la Ministre, ne serait-il pas opportun d'en finir au plus vite avec ce dossier, d'arrêter de faire un problème où il n'y en a pas, de laisser le SPW refaire un pont à l'identique conformément à son dossier prêt et qui attend dans un tiroir d'être redéposé et signé ?

Cette solution ne permettrait-elle pas de phaser la question de la mobilité locale et de prendre le temps d'étudier la question de l'accès au Sart-Tilman en même temps que la suppression des 4 PN : l'île Rousseau, Colonster, Sainval et Tilff, sans omettre la suppression de la courbe ferroviaire de Tilff, la courbe la plus serrée de cette voie ferroviaire à promouvoir ?

José DARAS
9 décembre 2009