

Dans la province de Namur

La nouvelle liaison entre Courrière et le pont de Lustin : pour faire plaisir à un fermier influent ?

On ne construit pas une nouvelle route dans les campagnes, sur plusieurs kilomètres, uniquement parce qu'un fermier le demande, parce qu'il en a assez de voir les autos passer juste devant chez lui et désire plus facilement rentrer son bétail dans ses étables.

Telle est en résumé la motivation de la Commission régionale d'Aménagement du territoire (C.R.A.T.) qui vient de donner un avis défavorable au projet de contournement du hameau d'Ivoy. Elle a aussi dit non au contournement du village de Mont. Par contre, elle a donné un accord de principe à une modernisation raisonnable de la liaison Pont de Lustin à Courrière, avec notamment l'évitement du centre de Maillen.

La C.R.A.T. était saisie d'une demande visant à inscrire la nouvelle route dans le futur plan de secteur de Namur. La demande avait été introduite par les Travaux publics, qui ont aussi (nous en avons parlé) consulté les communes concernées, Yvoir et Assesse. Devant la Commission, les discussions ont été vives, le représentant du cabinet du ministre Olivier, M. Rawart, défendant avec beaucoup d'acharnement son projet.

Et si, finalement, la commission a dit non, c'est parce qu'elle estime que le projet ne se justifie pas, si ce n'est pour faire plaisir à un agriculteur d'Ivoy.

Rappelons en effet que l'idée de cette liaison date de plusieurs années, mais qu'on n'en parlait plus depuis quatre ans. Et la version qui avait été adoptée à l'époque, a été modifiée entre-temps : on y a ajouté le contournement d'Ivoy, lequel n'était pas prévu. Le nouveau tracé, qui emprunte, paraît-il, le site d'une ancienne voie romaine (aujourd'hui difficilement repérable à l'œil nu) suit exactement la limite des terrains de la propriété de M. Bertrand.

Visites ministérielles

M. Georges Bertrand a acheté la ferme d'Ivoy l'année dernière, pour y élever, avec son fils, des vaches laitières. Nous sommes allés le trouver. Il nous a aimablement accueillis.

« La route actuelle est sinueuse et étroite. L'hiver dernier, cinq voitures ont abouti dans les clôtures. Les gens roulent trop vite », nous a-t-il expliqué. « J'ai demandé au bourgmestre de placer des ralentisseurs, et j'ai moi-même mis des pancartes indiquant la sortie de la ferme. Si on doit de toute façon élargir la route, il paraît plus normal de contourner le village ».

Pour le reste, M. Bertrand dément : ce n'est pas à cause de ses démarches, que l'on parle aujourd'hui de cette nouvelle route. Il n'a rien demandé à personne, il s'est contenté de souhaiter qu'on évite Ivoy. Tout le monde, pourtant, ne le croit pas, et certains affirment même que c'est uniquement à cause des pressions de M. Bertrand que l'on parle aujourd'hui de ce dossier.

Exemple : une lettre que M. Bertrand aurait adressée en mai ou juin

dernier, au cabinet de M. Wathelet, ministre wallon de l'Aménagement du territoire, lui demandant d'inscrire le contournement d'Ivoy au plan de secteur. Exemple aussi : les visites du ministre Herman De Croo dans la région, piloté, en voiture ministérielle, ou en hélicoptère, par M. Bertrand, dont il est un ami personnel. Ce dernier répond que ces visites étaient privées, et qu'il n'y fut jamais question de projets routiers. Pourtant, une fois, le bourgmestre Seutin y a été invité, précisément pour parler du contournement d'Ivoy.

Piste d'atterrissage

Il y a quatre ans, M. Bertrand habitait une autre ferme, à Achêne. Ancien pilote de ligne, actuellement directeur de la société « Publi-Air » qui loue des avions-taxis et s'occupe de la ligne aérienne wallonne Liège-Londres, il avait voulu créer, près de chez lui, un petit aérodrome de tourisme qui aurait pu aussi, disait-il, servir à des hommes d'affaires à cause de sa proximité avec le parc industriel d'Achêne.

Mais le projet tomba à l'eau, et cela, à cause de la construction de deux pas de la ferme d'Achêne, de l'échangeur entre l'autoroute E-40 et de la route Charlemagne. M. Bertrand tenta de persuader les ministres des Travaux publics de l'époque, MM. Olivier et Mathot, de déplacer cet échangeur, qui le gênait, et avait bien failli y parvenir, alors même que les terrassements étaient entamés. Finalement, toutefois, il n'obtint pas gain de cause, le projet d'aérodrome tombant à l'eau, et M. Bertrand quittant Achêne pour venir à Ivoy.

Sans très bien comprendre les motivations de M. Bertrand, beaucoup font le rapprochement entre les deux affaires. Parce qu'à Ivoy aussi, M. Bertrand veut aménager un petit aérodrome. Ou plus exactement ce qu'il appelle une piste d'atterrissage privée. Il a introduit une demande pour la création d'une piste « classe trois », exclusivement réservée à son piper-club personnel. Celle-ci se situerait le long de la future route, au sud de la ferme. Le terrain est déjà balisé, des essais ont été faits et M. Bertrand a demandé à l'Unereg de placer en souterrain une portée de la ligne de 11.500 volts qui le traverse. Ce travail se fera bien sûr à ses frais, dont coût de plus de 400.000 F.

250 millions

Dans les villages de Mont, Ivoy, Maillen et Petit-Courrière, l'opposition au projet se structure. Un comité de défense vient de se constituer autour de MM. Fl. Catelin, Van Pee et L. Lesseux. Ceux-ci ont rédigé un texte qui considère que « le tracé doit être réalisé à 75 % en site neuf, portant un grave préjudice à plusieurs exploitations agricoles et à de nombreux riverains ».

« La réalisation d'une voie rapide dans ce site champêtre constitue une

nuisance importante sur le plan écologique, alors que la région d'Assesse est déjà loin d'être épargnée : autoroute E-40, Nationale 4, poursuit le comité, qui conteste la nécessité d'un délestage de la vallée de la Meuse et constate qu'aucune étude objective de la circulation, basée sur des comptages, n'a été réalisée.

Pour le comité, la circulation dans le centre de Maillen ne diminuera guère, notamment à cause du grand nombre de voitures venant de la rue de la Rochette.

Les avantages que les automobilistes pourraient retirer des contournements, sont sans commune mesure avec les dégâts occasionnés au site. Le budget (250 millions) pourrait être utilisé à des fins bien plus utiles, à la région, entre autres à la réfection des routes existantes ».

L'avis d'Assesse et Yvoir

L'avis donné par la C.R.A.T. n'a bien sûr qu'une valeur consultative : les ministres peuvent décider de passer outre. Les deux communes d'Assesse et d'Yvoir, quant à elles, ne se sont pas encore prononcées. A Assesse, le collège devait se réunir hier soir, le bourgmestre semble ne pas être défavorable au principe de la modernisation de la route, et surtout de sa reprise par l'Etat, qui entraînerait une diminution du kilométrage à charge de la commune.

A Yvoir, on se montre moins pressé. Il faut préciser que le dossier n'est parvenu que lundi et le collège veut d'abord se donner le temps de réfléchir.

Jean-François PACCO.