

LA LOUVIÈRE

LE NOUVEAU PONT CAPITTE SERA ACCESSIBLE EN 2025 ET COÛTERA 6 MILLIONS D'EUROS

Les travaux démarreront en 2024, à charge du SPW. Le pont aura une architecture épurée, mais surtout sera beaucoup mieux adapté tous les types de mobilité : voitures, bus, cyclistes et piétons. Un pont provisoire sera installé cet été déjà.

CEDRIC LOBELLE

La saga du Pont Capitte se poursuit, mais cette fois on est dans une phase constructive : le projet de nouveau pont a été présenté ce mercredi matin par le bourgmestre Jacques Gobert et le Ministre Philippe Henry (Voies Hydrauliques). Les travaux de remplacement du pont par un tout nouveau, mobile, démarreront en 2024. Le pont provisoire sera, lui, installé dès cet été (lire par ailleurs).

La demande de permis d'urbanisme a été déposée en ce mois de mars 2023. Cette année encore, les dernières études seront finalisées et les procédures de passation des marchés

de travaux seront lancées. Le chantier s'étalera sur les années 2024-2025.

« LE PONT CAPITTE A FAIT SON TEMPS »

L'ensemble du projet, c'est-à-dire le démontage du pont actuel et son remplacement, ainsi que les aménagements sur les berges, le RAVeL, le chemin de halage, coûtera environ 6 millions d'euros, à charge du SPW. À cela, il faut ajouter environ 1 million € pour le remplacement des impétrants (eau, gaz, électricité, téléphone, télé-distribution, etc.).

« Le Pont Capitte a fait son temps, il date d'une autre époque (ndlr : 1933) et ne répond plus aux besoins de mo-



Le futur Pont Capitte sera partiellement mobile, pour céder le passage aux bateaux de plaisance. © SBE

bilité étant donné l'état de corrosion de la face intérieure, d'où l'interdiction pour les poids lourds de l'emprunter », a résumé le ministre Philippe



« Un ouvrage complètement neuf, élargi pour inclure une bande supplémentaire pour les bus et les modes actifs, piétons et cyclistes »

Philippe Henry
MINISTRE DES VOIES HYDRAULIQUES

Henry. « Il sera donc remplacé par un ouvrage complètement neuf, élargi pour inclure une bande supplémentaire pour les bus et les modes actifs, piétons et cyclistes. »

Il y a pas mal de contraintes car le Canal Historique du Centre,

qui passe en dessous, est classé Unesco. « Ce qui a nécessité une large concertation car s'il n'est plus utilisé pour le transport fluvial de marchandises, il est fort prisé par le tourisme fluvial et les plaisanciers, ce qui génère de l'argent pour la région. Sans oublier tous ceux qui empruntent le RAVeL et le chemin de halage. »

OUVRAGE RABAISSÉ

Le Pont Capitte, qui n'est lui-même pas classé et sans intérêt patrimonial majeur, est emprunté par 15.000 à 20.000 véhicules par jour, c'est un axe stratégique limité actuellement par l'interdiction des poids lourds. Le remplacement par un tout nouveau pont a été mûrement réfléchi, selon Stéphane Vercruyse, directeur des Études d'Ouvrages hydrauliques au SPW. « On pouvait le restaurer. Mais il y a trop d'éléments aléatoires par rapport à la durée, aux coûts et avec un taux de récupération des matériaux trop imprévisible. On aurait pu le reconstruire sur les

culées actuelles. Cela aurait été bon marché et assez rapide, mais son intérêt patrimonial reste limité et cela ne répondrait pas davantage aux besoins de mobilité. Nous avons donc choisi l'option d'un nouvel ouvrage métallique rabaisé, avec deux travées dont une, mobile avec un pilier central. »

ARCHITECTURE ALLÉGÉE

La partie mobile permettra de maintenir la navigation pour les plaisanciers, sauf aux heures de pointe pour ne pas perturber le trafic routier. Le nouveau Pont Capitte sera plus bas que l'actuel (2,7 mètres au-dessus de la voie navigable), plus large (18,2 mètres) et avec une portée de 33 mètres. Il sera également architecturalement épuré et allégé, avec des garde-corps « le plus transparent possible », ce qui le rendra plus discret et « écrasera » moins les habitations environnantes. Les rampes existantes seront supprimées et des aménagements paysagers seront également réalisés. ■



Le vieux Pont Capitte a également été étonné pour le soutenir. © SBE

Le pont provisoire sera installé cet été, pour un investissement d'un million €

Concrètement, quand les travaux du remplacement du Pont Capitte débiteront, en 2024, le trafic de voitures et véhicules plus légers ne se retrouvera pas soudainement bloqué et obligé d'emprunter les déviations. Un pont provisoire sera installé dès cet été, ca-

pable de supporter l'ensemble du trafic routier.

« Mais il ne sera pas accessible tant que le chantier du Pont Capitte ne sera pas entamé. Mais si, pour une raison ou une autre, le Pont Capitte doit être fermé temporairement avant le chantier, alors le pont provi-

soire pourra être emprunté. Il est prévu pour parer à toute éventualité, mais il ne fera pas office de doublon », précise Stéphane Vercruyse, directeur des Études d'Ouvrages hydrauliques au SPW.

Le coût de la location du pont provisoire, sa mise en place et

son futur démontage, est évalué à environ 1 million € au total.

PAS DE POIDS LOURDS SUR LE PONT PROVISOIRE

Quant aux poids lourds et aux bus, rien ne change jusqu'en 2025 a priori : les déviations actuelles restent d'application jusqu'à la fin du chantier du Pont Capitte. Ils ne pourront pas emprunter le pont provisoire quand il sera ouvert au trafic.

« Même si la situation sera évaluée régulièrement », précise

Jacques Gobert. « Notamment pour les habitants des rues empruntées actuellement par les TEC et poids lourds. »

Le pont provisoire, par contre, sera également plus bas sur l'eau : les plaisanciers ne pourront donc plus emprunter le Canal Historique du Centre à cet endroit, dès cet été et jusqu'en 2025. Ils devront faire un détour via les ascenseurs 1 et 4. Le passage restera accessible aux petits bateaux, notamment électriques, par contre. ■