

**UNE NOUVELLE MENACE  
POUR LES SITES SCIENTIFIQUES  
ET LA QUALITÉ DES PAYSAGES  
EN RÉGION WALLONNE :  
LA SNCB VA-T-ELLE DÉTRUIRE  
DES MILIEUX REMARQUABLES  
ET ENLAIDIR NOS PLUS BELLES VALLÉES ?**

par

J. LAMBINON (\*), Ch. JEUNIAUX (\*\*) et J. BELLIERE (\*\*\*)

La destruction d'un site scientifique de grand intérêt dans la vallée de l'Ourthe liégeoise, par des travaux menés par la Société nationale des Chemins de fer Belges, a ému vivement les associations de défense de l'environnement. Celles-ci, inquiètes de savoir si ce n'était là que le prélude à une plus vaste opération destructrice, sans consultation des populations concernées ni concertation avec les organisations de défense de la nature, ont tenu, le 11 juin 1990 à Tilff, face au site ainsi irrémédiablement dégradé, une conférence de presse, durant laquelle le texte ci-après a été communiqué aux représentants des médias, des pouvoirs publics et des mouvements associatifs concernés.

Présidée par J.-L. ROLAND, secrétaire général d'Inter-environnement-Wallonie, cette manifestation bénéficiait aussi du patronage de l'Entente nationale pour la Protection de la Nature, de Natura Mosana, des Réserves Naturelles et Ornithologiques de Belgique, d'Éducation-Environnement, de la Société Botanique de Liège... La SNCB, invitée à participer à la réunion, avait décliné la proposition, mais s'est déclarée favorable à l'avenir à un dialogue avec les milieux de la conservation de la nature. Espérons que le présent document

(\*) Jacques LAMBINON, botaniste, professeur à l'Université de Liège, membre du Conseil supérieur wallon de la Conservation de la Nature.

(\*\*) Charles JEUNIAUX, zoologiste, professeur à l'Université de Liège, membre du Conseil supérieur wallon de la Conservation de la Nature, président du Conseil scientifique des Sites du Sart Tilman.

(\*\*\*) Jacques BELLIERE, géologue, professeur émérite à l'Université de Liège, membre de la Commission provinciale liégeoise des Monuments, Sites et Fouilles.

puisse servir de mémorandum à une telle concertation, avant que n'interviennent de nouvelles dégradations irréparables dans les sites jouxtant les voies ferrées.

### L'incident de Tilff

Au début de l'année 1990, la SNCB a effectué d'importants travaux sur la rive gauche de l'Ourthe en amont de Tilff, à proximité du hameau de Méry, dans le but de consolider les rochers longeant la voie ferrée, en liaison — semble-t-il — avec le programme d'électrification de cette ligne. Les habitants de la région ont été rapidement atterrés par l'enlaidissement du paysage résultant de ces travaux, et ce dans une vallée à vocation touristique. La technique a consisté en effet à recouvrir entièrement les rochers calcaires bordant le chemin de fer par la projection de béton (c'est le procédé dit du gunitage), cela sur plusieurs centaines de mètres de longueur et 20 à 30 m de hauteur.

Les milieux scientifiques se sont émus aussi de cette intervention, d'abord parce qu'elle masquait une intéressante coupe géologique, dans une région où la proximité de l'Université de Liège confère à de tels lieux une valeur didactique toute particulière. Une grotte, avec tout ce que cela comporte comme chauves-souris et autre faune cavernicole, la grotte de Monceau, s'ouvre à cet endroit et les travaux pourraient menacer notamment le système d'infiltration des eaux assurant les particularités de son microclimat intérieur.

Mais la catastrophe est apparue comme bien plus évidente encore aux botanistes. Ce site leur était en fait bien connu. Les rochers calcaires portaient des pelouses ouvertes où une graminée thermophile, la séslerie blanchâtre (*Sesleria caerulea* = *S. albicans*), atteignait la limite septentrionale de son aire sur la rive gauche de l'Ourthe ; d'autres plantes peu banales (*Geranium lucidum*, *Campanula persicifolia*...) l'accompagnaient. La partie boisée du site était encore plus digne d'intérêt, en particulier le bas de la pente, dans l'étroite bande comprise entre le versant et la voie ferrée. Il existait là une érablière abritant une plante extraordinairement rare, le doronic à feuilles cordées (*Doronicum pardalianches*), espèce submontagnarde du sud-ouest et de l'ouest de l'Europe qui se trouve ici en limite nord-occidentale de son aire (1).

(1) J. DUVIGNEAUD, Le domaine universitaire du Sart Tilman et ses abords (province de Liège, Belgique). Notes floristiques. *Lejeunia*, N.S., 81, 64 pp., 1976 (cf. pp. 33-36).

Une résurgence apparaissait au bas de la dépression schisteuse située immédiatement au sud de la grotte de Monceau, formant un travertin (souvent appelé «tuf calcaire»), exemple remarquable de formation d'une roche récente due à l'activité d'organismes (mousses, hépatiques et algues) décomposant l'hydrogénocarbonate de calcium dissous dans l'eau et précipitant le carbonate sous forme de dépôts encroûtants (2).

Ces sites étaient régulièrement visités par les naturalistes et par les groupes d'étudiants de l'Université et de jeunes qui sont hébergés au Sart Tilman dans le cadre des programmes éducatifs trouvant place dans le campus. L'intérêt de cette zone a été commenté dans la série des «Guides scientifiques du Sart Tilman» (3).

Ces sites n'existent plus aujourd'hui. Bien entendu, les rochers, recouverts de béton, ont pratiquement cessé d'abriter tout organisme vivant. Mais la base du versant boisé elle-même a été remblayée, tuf calcaire et d'origine étant enfouis sous plusieurs mètres d'épaisseur de remblais.

Pourquoi, dira-t-on, les naturalistes n'avaient-ils pas œuvré en temps utile pour assurer la protection efficace de ces lieux ? Simplement, parce qu'ils étaient rassurés quant à leur avenir, du fait que le site avait été classé sur proposition de la Commission Royale des Monuments et des Sites, par arrêté royal du 3 janvier 1978, cela à l'exception d'une mince bordure de sécurité le long de la voie ferrée. Dans cet arrêté, il était stipulé que «le site de la vallée de l'Ourthe à Tilff» était classé «en raison de sa valeur esthétique et scientifique» et qu'il était interdit, sauf autorisation préalable, d'«ériger des constructions quelconques» et «d'effectuer des travaux de fouilles ou de terrassement pouvant modifier l'aspect du relief du sol». Cela n'a apparemment servi à rien. Sans consultation récente de ce qui est devenu maintenant la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles (qui avait jadis marqué son accord pour un essai de gunitage à titre expérimental, mais sur quelques mètres !), sans permis de bâtir valable (un permis d'une validité d'un an avait seulement été délivré en 1982), le relief a été bouleversé par les entreprises commanditées par la SNCB, le tapis végétal anéanti et des coupes d'arbres effectuées. De telles in-

(2) J. DUVIGNEAUD, Les guides scientifiques du Sart Tilman, 3. Botanique. Université de Liège, 185 pp., 1978 (cf. pp. 150-153).

(3) L. CALEMBERT, J. PEL, A. MONJOIE, E. BURTON & L. LAMBRECHT, Les guides scientifiques du Sart Tilman, 1, Géologie. Université de Liège, [5 +] 107 pp., 1974 (cf. pp. 48-49) ; J. DUVIGNEAUD, *op. cit.*, 1978.

fractions peuvent donc, aujourd'hui, en Région wallonne, être commises par un organisme public, défiant lois et réglementations, sans qu'aucun pouvoir ni local ni régional ne s'insurge contre une telle destruction de la qualité de l'environnement et du patrimoine scientifique !

Heureusement, les mouvements associatifs sont vigilants. Un Comité de quartier, sensible évidemment à l'esthétique de la vallée, le Conseil scientifique des Sites du Sart Tilman, la Société Botanique de Liège, l'asbl Éducation-Environnement ont rapidement réagi, le Conseil précité prenant directement contact avec la direction de la SNCB. Cela n'a rien empêché.

Le site est irrémédiablement altéré, mais est-ce là une erreur locale, ou bien l'ensemble des milieux jouxtant les voies ferrées sont-ils potentiellement menacés, cela sans consultation ? C'est la question qu'à l'échelle de toute la Wallonie, voire du pays entier, des associations comme Inter-environnement-Wallonie et l'Entente nationale pour la Protection de la Nature ont voulu poser à la SNCB et plus encore à nos responsables politiques de la gestion de l'environnement.

Encore était-il utile, en ces circonstances, de souligner l'intérêt scientifique des abords des voies ferrées et aussi, de façon plus générale, l'impérieuse nécessité de préserver les affleurements rocheux de nos régions. Brièvement, face au souci évidemment légitime d'assurer la sécurité maximale du trafic ferroviaire, on se devait aussi d'évoquer des solutions alternatives aux interventions brutales et destructives telles que le gunitage.

#### L'intérêt scientifique des abords des voies ferrées

#### INTÉRÊT GÉOLOGIQUE DE LA PRÉSERVATION DES AFFLEUREMENTS RO- CHEUX

Les sciences géologiques, outre leur aspect scientifique fondamental, comportent de nombreuses applications qui intéressent chacun d'entre nous : répartition et qualité des matières premières minérales, nature et qualité des sols, protection et gestion des nappes aquifères, problèmes liés à l'élimination des déchets, études préalables aux grands travaux de génie civil (routes, tunnels, ponts, ...), etc.

Ces diverses activités, tant théoriques qu'appliquées, requièrent une connaissance la meilleure possible de la constitution géologique du territoire. Le point de départ d'une telle connaissance est l'étude détaillée des affleurements rocheux.

établi au plus tôt, ... s'il existait en Wallonie de véritables moyens scientifiques mis en œuvre par les pouvoirs publics en matière de conservation de la nature. La valeur écologique élevée de certains abords et tranchées de voies ferrées, leur rôle conservatoire de la flore et de la faune, ont d'ailleurs été bien soulignés en Flandre, aux Pays-Bas, au Grand-Duché de Luxembourg, dans le nord de la France, ... (4).

Or le gunitage éradique brutalement la flore et la faune qui vivent sur ces affleurements. C'est sans doute évident pour les plantes, mais c'est bien le cas aussi pour les animaux qui nichent ou s'abritent sur et dans les rochers. La disparition des anfractuosités prive les chauves-souris, les lézards, les serpents, les insectes... de refuges indispensables, tandis que la transformation ou la suppression des vires, terrasses, surplombs... repousse les oiseaux qui y installaient leurs nids. Or il y a dans ces biotopes toute une série d'espèces protégées, parfois rarissimes ; citons le faucon crécerelle, la chouette effraie, le choucas et surtout le faucon pèlerin, qui revient habiter nos falaises après 18 ans d'absence... Que dire lorsque les travaux s'étendent, comme dans le cas de ceux de Tilff, aux bas des versants boisés eux-mêmes, à des pointements rocheux naturels, à des ruisselets et cascates, ... !

On peut enfin formuler une remarque plus générale. Dans un pays tel que le nôtre, intensivement exploité par l'homme, soumis à toutes les pressions de nos activités économiques, la protection des espaces de vie sauvage pose nécessairement de multiples problèmes. Le refuge le plus important, le plus étendu, pour la flore et la faune, c'est le liseré bordant toutes les voies de communication : routes, chemins et bien entendu voies ferrées. Un grand progrès a été accompli ces dernières années, pour supprimer ou du moins réduire fortement l'empoisonnement par herbicides le long des routes, cela même si — en cette matière également — la législation est encore trop souvent mal respectée, même par les administrations publiques. Or les herbicides continuent à être utilisés intensivement par la SNCB ; sans doute, peut-on justifier dans certains cas (quais de gares...) cet usage, mais tout

(4) Voir notamment à ce propos : J. DUVIGNEAUD, Un site intéressant de la Champagne crayeuse. La Voie de l'Épine à Juvigny (département de la Marne, France). *Natur. Belges*, 70 (1) : 9-15, 1989 (cf. pp. 13-14, où l'on trouvera différentes références bibliographiques) ; A. KOSTER, Verspreiding en betekenis van de Nederlandse spoorwegflora. *Minist. Landbouw en Visserij, Adviesgr. Vegetatiebeh.*, Not. 4, 293 pp., 1984 ; A. KOSTER, Botanische waarnemingen op spoorwegterreinen in 1985. *Ibid.*, 8, 34 pp., 1985.

au long des voies ferrées, il y a un immense effort à faire pour mettre au point d'autres solutions techniques beaucoup plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de la vie. C'est tout un programme à mettre en œuvre, après la victoire relative obtenue par les défenseurs de la nature en ce qui concerne le réseau routier.

#### DES MESURES ALTERNATIVES POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ DES VOIES FERRÉES ?

La sécurité de la voie est évidemment un impératif incontestable et les travaux réalisés semblent à ce point de vue parfaitement efficaces. Mais il existe d'autres procédés de protection, notamment la technique du boulonnage des parois. Celle-ci, couramment utilisée dans les mines et les régions montagneuses, présente le double avantage de ne pas porter atteinte à la qualité du paysage et de ne pas faire disparaître définitivement les affleurements.

Bien entendu, un entretien régulier («peignage» des rochers), classique dans tous les cas où des chutes de rochers peuvent menacer des routes, des habitations ou autres installations humaines, n'est nullement contestable. Toutefois, même en ce domaine, des conseils écologiques devraient être pris par les entreprises effectuant les travaux : ainsi un tel nettoyage devrait s'écarter des nids et un éventuel dynamitage local devrait être proscrit en période de reproduction des animaux (par exemple de la mi-février à la mi-juin).

#### Conclusions

La gestion de notre environnement, le respect de la vie sauvage et de l'esthétique de nos paysages — valeurs scientifiques et culturelles, au même titre que notre patrimoine architectural ou artistique — ne sont pas des problèmes faciles à résoudre. Les services techniques peuvent commettre d'irréparables dégâts, sans en mesurer la gravité. C'est sans doute ce qui s'est passé à Tilff. Mais que des organismes officiels puissent ignorer lois et règlements, commettre impunément des infractions caractérisées, cela doit inquiéter le citoyen. C'est cette inquiétude qu'a voulu faire partager au public la conférence de presse du 11 juin 1990.

Mais les organisations de défense de l'environnement qui l'ont mise sur pied veulent avant tout déboucher sur des perspectives constructives.

Elles ont voulu faire prendre conscience à la SNCB de la gravité de ce qui a été fait ponctuellement. Elles posent les questions : s'agit-il seulement d'une erreur locale, ou la menace est-elle beaucoup plus large ? ; un dialogue avec les milieux de la conservation de la nature est-il souhaité par la SNCB, avant toute nouvelle intervention destructrice ? ; des solutions aussi «douces» que possible seront-elles réellement recherchées ? Nous espérons sincèrement des réponses positives, à la fois pour l'image de marque — a priori sympathique aux défenseurs de l'environnement — des chemins de fer que pour le respect de la qualité de la vie dans notre pays.

#### Note ajoutée en cours d'impression

Peu après la conférence de presse du 11 juin, la SNCB a organisé une concertation sur le terrain sur les thèmes abordés ; sans renoncer au gunitage, considéré comme le procédé assurant une sécurité maximale à la voie ferrée, elle a pris certains engagements de dialogue avec les biologistes et géologues avant de nouvelles interventions. Sans doute, cette initiative permettra-t-elle de limiter à l'avenir la destruction des sites rocheux les plus intéressants. On doit certes s'en réjouir.

Néanmoins, on a appris à cette occasion la destruction imminente de la coupe du Famennien à l'Emsien dans la tranchée allant de Colonster à Sainval — haut-lieu de la géologie en région liégeoise (5) — par gunitage des rochers bordant de part et d'autre la voie ferrée. Un monument scientifique et un outil didactique exceptionnel vont donc une fois encore être anéantis, inéluctablement diront certains, au nom d'une sécurité maximale fruit pourtant d'une technologie dévastatrice.

Concernant par ailleurs le site avoisinant la grotte de Monceau, on a pris connaissance avec stupéfaction d'une lettre datée d'avril 1990, émanant de l'ingénieur-chef de cantonnement de Liège, faisant connaître à la firme ayant en charge les travaux décrits au début de cet éditorial, «l'accord du service forestier quant au dépôt de remblais de pierres le long de la voie ferrée dans le bois domanial de Famelette». En d'autres termes, l'instance de gestion relevant du Ministère de la Région wallonne qui devrait être le garant du respect d'un site boisé classé, qui a dans ses attributions la conservation de la nature en Wallonie,

(5) L. CALEMBERT & al., *op. cit.*, pp. 45-47, 1974.

qui devrait intervenir en cas de manquement en cette matière, a marqué son accord — par ignorance ou négligence sans doute plus que par mauvaise foi — pour la destruction irrémédiable d'un site prestigieux. C'est avec amertume que l'on doit constater, une fois encore, qu'au niveau des responsables officiels, une structure pertinente et fiable de véritable protection de la nature n'existe toujours pas en Wallonie !