

Remarques & Suggestions

Nous demandons à notre Collège des Bourgmestre et Échevins de Modave de prêter attention aux remarques suivantes afin de mettre en oeuvre les mesures les plus appropriées ce qui, le cas échéant, passera par le refus immédiat de la délivrance du permis d'urbanisme ou au minimum l'imposition de certaines exigences envers le promoteur du projet dans le cadre de sa demande de permis :

1. Etude d'incidences

- Le projet comporte par endroit trois bandes de circulation et doit être, de ce fait, **soumis à étude d'incidences** (annexe I de l'arrêté du 4 juillet 2002), en tant que construction de nouvelles voiries publiques de plus de deux bandes ;
- le projet constitue une voie rapide au sens de l'annexe I de l'arrêté du 4 juillet 2002, à ce titre il est également **soumis à étude d'incidences** (directive 97/ 1 1/CE) ;
- le projet constitue une construction de route visée par l'annexe H de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement telle que modifiée par la directive 97/1 1/CE et ne peut, en conséquence, être dispensé d'**étude d'incidences**.
- le projet se réfère toujours à une **notice** d'évaluation des incidences prise par le MET, dont nombre de points se bornent à renvoyer à une étude écologique du GIREA de **1983**, réalisée suite à un premier projet de route qui ne répond pas au même tracé que la route projetée aujourd'hui. En vue de la présente demande, cette notice a toutefois été **complétée** par l'étude ULg (Lepur, aCREA, CEDIA) portant sur les volets « Milieu biologique » et « Acoustique ». Eu égard à l'ampleur du projet, la non-actualisation de l'étude GIREA, à laquelle la notice se réfère à plusieurs reprises, tronque l'enquête publique.
- Le dossier est **incomplet** car les plans modificatis fournis ne sont pas accompagnés de leur **complément corollaire** de notice d'évaluation préalable des incidences, d'autant plus que les modifications envisagées ne trouvent pas leur fondement dans une **étude d'incidences** puisque celle-ci est **inexistante** (art. 127 §7 du CWATUPE).
- Depuis l'entrée en vigueur de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 12 janvier 2012 portant sur la mise en application du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière) l'évaluation des **incidences sur la sécurité routière** et les audits de sécurité routière sont d'application pour les travaux d'utilité publique pour lesquels un permis d'urbanisme est requis (art. 2 & 3). Pourquoi cette évaluation n'est-elle **pas présente au dossier**?

2. Impacts environnementaux

- Concernant l'impact du projet sur le paysage du site, la notice n'envisage nullement les nombreux sites d'intérêt paysager se trouvant sur le tracé. La présence d'une route aura pourtant des conséquences inévitables et non négligeables sur un paysage particulièrement bien conservé dans la région ;
- Contrairement à l'obligation, le dossier soumis à l'enquête publique ne détaille pas explicitement les différents **sentiers vicinaux** impactés par la nouvelle route ;
- Le tracé projeté ne semble guère s'embarrasser de la destruction des chênes **classés**. Même si l'abattage veut se limiter à un seul des quatre et si une attention particulière est apportée aux survivants durant le chantier, qui peut imaginer que ceux-ci, à quelques **centimètres** à peine de la voie rapide, parviendront à survivre longtemps à l'écrasement permanent de leurs racines par le revêtement routier.
- La présence d'espèces animales rares et intéressantes (notamment des papillons) est répertoriée et

connue de longue date dans les bois des Neuf-Bonniers. La population de ces insectes vivant au ras du sol seraient inmanquablement gravement décimée par les passages des véhicules.

3. Impacts liés au bruit

- Sur base de ses mesures de terrain et de ses modèles mathématiques, l'étude de l'ULg a énoncé diverses *recommandations* intéressantes. Qu'est-ce qui nous assure **que ces recommandations se retrouveront traduites dans le cahier des charges!**
- Dans le projet de tracé actuel, l'axe des vents dominants (d'ouest en est) envoie toutes les nuisances sonores vers les zones habitées du quartier des Gottes et de Rausa. Pourquoi ne pas envisager un tracé alternatif ?

4. Impacts urbanistiques

- Le projet présenté propose de couper définitivement de nombreux itinéraires champêtres qui participent à l'attractivité de notre commune comme environnement résidentiel, voire sportif (Strée est en effet un haut lieu des parcours forestiers pour VTT). Il convient notamment que l'accès au Bois de la Bonnette par le **rue du Bois Rosine** soit préservé (par une passerelle ou un pertuis), de même pour l'accès piéton vers les Neuf-Bonniers par le sentier qui prolonge la **rue de la Charmille**.
- Le projet devrait, notamment à travers l'**étude d'incidence** qui est demandée, s'accompagner d'une **vision d'ensemble** des solutions de **déplacements lents** à l'échelle des communes traversées, afin de juger de l'impact de l'ajout d'une tel **obstacle quasi-infranchissable** dans le paysage.
- Au strict minimum une **passerelle** (idéalement un pont) doit être prévue dans le prolongement de la rue des Aubépines vers Strée afin de rétablir le sentier qui s'y trouve déjà. Le détour proposé par le rond-point des Gottes et un trottoir bordant la nationale **allonge le trajet** de 1km (soit **2km** pour l'aller-retour). Celui par la rue Elmer constituant un allongement de parcours démesuré.
- Modave est une zone déjà fortement humide, de plus en plus inondable en raison de l'urbanisation constante et notamment la construction de nouveaux lotissements. Quelle incidence aura l'arrivée de la route sur l'augmentation du risque d'inondation de nos maisons et nos quartiers ? Quel sera l'impact de l'ensemble des travaux sur les rejets dans les ruisseaux ?
- Les vibrations du sol engendrées par un trafic principalement constitué de poids lourds risquent de fragiliser les habitations riveraines, essentiellement à hauteur du quartier des Gottes, dont les anciennes constructions sont généralement dépourvues de fondations.
- Que deviendront les itinéraires des bus, notamment des bus scolaires?
- Comme chacun le sait, une nouvelle voie rapide attire les entreprises. Qu'est-ce qui préservera notre environnement rural de devenir à moyen terme un environnement industriel et serons-nous cernés par des zonings et gros bâtiments industriels ou commerciaux qui augmenteront ainsi les nuisances de toutes sortes ? Ainsi, au vu de la taille démesurée du giratoire des Neuf-Bonniers (50 mètres de diamètre pour desservir un hameau de 20 maisons), on doit raisonnablement s'interroger sur un éventuel agenda caché qui viserait à établir à cet endroit un **zoning industriel** symétrique de celui de Villers-le-Bouillet!
- Nous remarquons que le revêtement de la route de **Rausa** a été récemment rénové jusqu'à La Pache. Une fois mis en service le premier tronçon qui monte de Tihange vers les Neuf-Bonniers, cette petite route de village tranquille présentera tous les avantages pour jouer le rôle de **bretelle d'accès** à Strée et la N66, c'est-à-dire un moyen d'amener un maximum de nuisances au coeur du quartier d'habitation pendant les 3 années prévues pour les anciennes phases 2 & 3 (de 2012 à 2015). On peut raisonnablement se demander jusqu'à quel point cette mesure ne serait pas mise en oeuvre afin d'assouplir l'opposition des riverains de manière à les amener plus rapidement à soutenir le projet...
- De la même manière, le revêtement de la route de **Strée** a été récemment rénové jusqu'à **Saint Vitu**,

sur une épaisseur inhabituelle qui la rend à présent adaptée pour supporter un **charroi intense de poids-lourds**. Nous n'imaginons pas un seul instant que ce soit l'effet du hasard. Cette route qui **traverse le village** de Strée présentera tous les avantages pour jouer le rôle de **bretelle d'accès** vers Scry et la N63 (route du Condroz Liège-Marche), c'est-à-dire un moyen d'amener un maximum de nuisances au coeur du quartier d'habitation, devant une école très fréquentée où la vitesse est – théoriquement-- limitée à **30km/h!**

- Si des mesures d'austérité budgétaire telles qu'il en arrive actuellement dans la plupart des pays européens voisins s'invitent en Belgique, **quelles garanties** le Collège de Modave pense-t'il sérieusement avoir que ce chantier ne figurera pas parmi les premiers concernés par les réductions de crédits ? Auquel cas le trafic passera pour très longtemps par Rausa ou ailleurs...

5. Impacts sur la sécurité des habitants

- Le désir de suppression de sentiers anciens découle d'un postulat **totalemt faux** : le MET semble considérer que ces sentiers sont principalement touristiques et consacrés au délassement et à la promenade. Or ceux-ci constituent historiquement les **itinéraires DIRECTS les plus COURTS** entre les lieux de vie, villages et hameaux des environs : *de Strée à Villers-le-Temple* (rue Bois Rosine), *de Strée aux Gottes* (sentier n°26), *de Strée à Tihange et Huy* (GR576-chemin de Saint-Jacques de Compostelle) via les Gottes, *de Strée à Tinlot* par Saint-Vitu (chemin de la Vieille Carrière), *des Gottes aux Neuf-Bonniers* (chemin de la Pâche), *de Strée à Outrelouxhe* (chemin de Froidefontaine), etc... Ils ont été façonnés par le temps et les innombrables usagers qui les parcouraient. Il suffit de regarder leur emplacement sur une carte pour le constater. Pourquoi ces chemins là plutôt que d'autres? Pour la simple raison que les piétons, vu leur vitesse de déplacement ont toujours recherché les itinéraires les plus directs, les plus économes en efforts. **CE SONT LES BESOINS DE DEPLACEMENT QUI ONT FACONNE LES CHEMINS ET NON L'INVERSE!**
- Les déviations par de nouveaux sentiers alternatifs à créer en bordure de la N684, qui imposent la traversée de cette voie rapide seraient juste **risibles** si elles n'étaient pas simplement **horriblement dangereuses** ! Au nom du tout-à-la-voiture, ce serait à présent aux usagers faibles de risquer leur vie en traversant sur des rond-points, là où jusqu'aujourd'hui des sentiers inaccessibles aux véhicules leur permettent de se déplacer en sécurité ? Quel gain pour la collectivité pouvez-vous invoquer pour mettre en place une pareille source de danger ?
- Dans nos campagnes, les rues ordinaires sont dépourvues de trottoirs, les routes hors villages dépourvues d'accotements ; la circulation des piétons y est hasardeuse, les cyclistes y risquent leur vie, les usagers plus faibles ne s'y aventurent même pas. Les sentiers anciens --de par leur caractère direct, permettant le trajet le plus court entre les lieux de vie-- constituent une alternative **existante**, immédiatement **disponible, économique** et **sécurisante** pour tout le trafic lent. Et sur la commune de Modave, le projet de N684 viendrait réduire à néant cette alternative!
- Combien d'entre vous **oseraient** laisser leurs enfants se rendre de Strée à Huy en marchant le long de la N66, ou de Modave à Huy en marchant le long de la N641 ? Le Ravel existe dans la vallée du Hoyoux pour pallier à l'**insécurité** de la route ; les sentiers autour de Strée ont exactement la même destinée : laisser aux usagers vulnérables une chance de survivre sur nos routes de campagne, face aux prédateurs motorisés bien à l'abris derrière leurs pare-chocs !
- Le soi-disant « gain de sécurité » attendu de la N684 consisterait-il seulement à *troquer des camions en perdition à Huy contre des piétons écrasés à Modave* ?
- De toutes manières, il nous semble évident que les personnes valides et les cyclistes (les enfants roulent essentiellement en VTT) n'emprunteront pas ces itinéraires alternatifs de bureaucrates : **ils escaladeront simplement les merlons** et **traverseront** la N684 à l'endroit du sentier ancien. Avec tous les risques que cela comporte.
- Comparaison avec la N684-Nord (Tihange --> Villers le Bouillet) : la route existe tel un *no man's land* infranchissable entre deux zones d'habitation ; les incidences réelles recensées *après* la construction de cet axe routier assez similaire au projet qui nous est présenté aujourd'hui sont édifiantes pour les habitants du coin car elles nous montrent :

- a. un circuit de pilotage à grande vitesse capable de concurrencer Francorchamps,
 - b. de constantes modifications du marquage routier pour pallier aux énormes problèmes de sécurité des « tourne-à-gauche »,
 - c. un découplage total des zones de vie entre les côtés gauche et droit de la route qui agit comme un fossé infranchissable pour les habitants et pas seulement les piétons ou les usagers lents, l'inefficacité du giratoire de la Paix-Dieu qu'en raison de son dessin les poids-lourds montants franchissent en ligne droite en grimpant sur le rond-point sans prendre la peine de ralentir,
 - d. le danger mortel du point d'insertion à la base du pont de la centrale nucléaire où le trafic en provenance de la N90-Est (Ombret) arrive à grande vitesse sur un simple « Stop » et sans visibilité sur son arrière gauche ; malheur à l'automobiliste qui y monte paisiblement depuis le rond-point de la centrale en tenant sa droite car les poids-lourds, pris au dépourvu, s'y engagent fréquemment sans marquer l'arrêt.
- Le démembrement en trois parties du village de Strée par la route impactera la sécurité de nos enfants dans leurs déplacements quotidiens (vers l'école, le sport, les amis, les magasins, etc) ainsi que la quiétude des parents à les laisser circuler.

6. Impacts sanitaires

- Quelle sera l'incidence des particules fines issues du diesel routier sur la santé des riverains (pollution chimique) ? Ce point devrait faire l'objet d'une analyse poussée dans le cadre de l'**étude d'incidence** requise pour un tel projet. A lui seul, il justifie l'intérêt d'un tracé alternatif beaucoup plus éloigné des zones habitées ;
- Quelle sera l'incidence lumineuse au niveau des rond-points, notamment vis-à-vis des habitants du hameau des Neuf-Bonnières ?
- Comment imaginer que le bruit, la pollution et les vibrations constants n'aient pas un impact sur la santé physique mais aussi psychologique de la population !

Ce projet n'apporte que de nouvelles nuisances à notre commune de Modave, afin de « rendre service » aux entreprises d'autres communes notamment condrusiennes. L'apport positif est quasiment nul pour la commune de Modave elle-même, mis à part la soi-disant réduction, à la traversée de Strée, d'un prétendu trafic de poids-lourds proche de l'invisibilité. Ceci fait partie d'un partage collectif des avantages et inconvénients. Toutefois, dépourvues d'avantages, ces nouvelles nuisances se cumulent à d'autres : lignes à haute tension, avions de Bierset qui ne sont pas supposés nous survoler mais le font quand même...

Au vu de tous ces éléments, qui impacteront négativement sur la qualité de vie de l'ensemble des riverains de cette future route, nous demandons :

- La rédaction par l'auteur du projet et la mise à disposition du public pour Enquête Publique des **études d'incidences** réglementaires ;
- La préservation du parcours le plus COURT et DIRECT tel qu'actuellement sur tous les itinéraires lents (sentiers, chemins, GR, etc..) moyennant l'adjonction des passerelles et/ou pertuis appropriés pour traverser la N684 ;
- La **suppression** du rond-point prévu aux Neuf-Bonnières !
- Que la chronologie du chantier –s'il devait se concrétiser un jour-- impose à l'exécutant de commencer impérativement par le tronçon issu de Saint Vitu ;

7. Remarques personnelles