

## Remarques & Suggestions

Nous demandons à notre Collège des Bourgmestres et Échevins de Modave de prêter attention aux remarques suivantes afin de **s'abstenir** de solliciter tout déclassement, modification ou création de divers chemins et sentiers vicinaux des anciennes communes d'Outrelouxhe et de Strée, suite à la demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684.

### 1. Etude d'incidences

- La demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 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 dossier n'étant donc **pas recevable** en l'état, les éventuelles modifications des chemins et sentiers sont **sans objet** ;
- La demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 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 dossier n'étant donc **pas recevable** en l'état, les éventuelles modifications des chemins et sentiers sont **sans objet** ;
- La demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 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 dossier n'étant donc **pas recevable** en l'état, les éventuelles modifications des chemins et sentiers sont **sans objet**.
- La demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 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.
- La demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 est **incomplete** car les plans modificatifs 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). Le dossier n'étant donc **pas recevable** en l'état, les éventuelles modifications des chemins et sentiers sont **sans objet**.
- 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). Le dossier n'étant donc **pas recevable** en l'état, les éventuelles modifications des chemins et sentiers sont **sans objet**. Pourquoi cette évaluation n'est-elle **pas présente au dossier**?

### 2. Impacts environnementaux

- Contrairement à l'obligation, la demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 ne détaille pas explicitement les

différents **sentiers vicinaux** impactés par la nouvelle route. Le dossier n'étant donc **pas recevable** en l'état, les éventuelles modifications des chemins et sentiers sont **sans objet** ;

### 3. Impacts sur la mobilité

- 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!**
- La demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 présentée 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 accessible aux personnes moins valides ou un pertuis), de même pour l'accès piéton vers les Neuf-Bonniers par le sentier qui prolonge la **rue de la Charmille**.
- La demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684 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** (accessible aux personnes moins valides) 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.
- De la même manière, une **passerelle** (accessible aux personnes moins valides) doit être prévue dans le prolongement du GR576 (chemin de Saint-Jacques de Compostelle) rue Les Gottes vers Tihange et Huy afin de rétablir le sentier qui s'y trouve déjà.

### 4. Impacts sur la sécurité des habitants

- 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'abri 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 qu'au vu des détours artificiellement imposés, les personnes valides et les cyclistes --les enfants roulent d'ailleurs 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.
- 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.

Ce projet de déclassement, modification, création de chemins et sentiers constitue une **régression** et une compromission quasi **irréversible** d'un développement durable des modes de déplacement doux dans des conditions acceptables de sécurité dans les quartiers concernés de notre commune (Strée, Les Gottes, Outrelouxhe).

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 préservation du parcours le plus COURT et DIRECT tel qu'actuellement sur tous les itinéraires lents (sentiers, chemins, GR, etc..) concernés par la demande de permis d'urbanisme introduite par le SPW-DG01 tendant à la réalisation des phases 2 et 3 de la liaison Tihange-Strée N684, moyennant l'adjonction des passerelles et/ou pertuis appropriés pour traverser la N684 ;

## 5. Remarques personnelles