

Points faibles du projet actuel de contournement de Jodoigne

UNE NOTICE D'INCIDENCE LACUNAIRE

Selon le Code de l'environnement, une notice d'incidence doit comprendre, entre-autres, une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et une indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement.

Etant donné le projet de contournement global envisagé, n'évaluer l'impact que de cette courte première section n'est pas suffisant et est même contraire à la jurisprudence qui condamne ces pratiques de 'saucissonnage'.

La liste des espèces de la faune et de la flore présentes sur le tracé est incomplète.

L'évaluation des flux de trafic est basée sur un seul jour de comptage, en 2014.

L'impact sur les services écosystémiques n'est pas abordé dans la notice.

Les mesures de 'compensation' proposées vis-à-vis des impacts sur le milieu naturel sont largement insuffisantes et ne compensent pas les pertes d'habitat, leur fragmentation et la perturbation/destruction des populations d'espèces protégées, ni le manque en termes de services écosystémiques.

Selon le même Code de l'Environnement, vu la richesse naturelle du Marais du Faubourg Saint-Médard, une véritable étude d'incidence s'impose.

UNE BIODIVERSITÉ PRÉCIEUSE

Le Marais du Faubourg Saint-Médard a été identifié comme un Site de Grand Intérêt Biologique (SGIB).

A ce site exceptionnel, s'ajoutent d'autres sites impactés :

- Le solde de la zone verte impactée en dehors du tracé de réservation
- Le verger hautes-tiges de la Ferme de la Barrière, en périmètre d'intérêt paysager
- La zone naturelle très précieuse située plus à l'est, sur le trajet envisagé pour les phases ultérieures du contournement (Marais du Pré Saint-Jean, SGIB)

En résulterait une nouvelle fragmentation du réseau écologique local.

Plusieurs milieux menacés, de grande valeur biologique seraient détruits par le projet, en particulier au sein du SGIB :

- Mégaphorbiaies – habitat d'intérêt communautaire (6430)
- Plans d'eau eutrophes – habitat d'intérêt communautaire (3150)
- Cours d'eau de sources – habitat d'intérêt communautaire (3260)
- Aulnaies et boisements marécageux
- Prairies humides de fauche à jonc à tépales aigus (*Juncus acutiflorus*) et populage (*Caltha palustris*)
- Magnocariçaies à *Carex acutiformis*
- Alignements de saules têtards

Au sein de ces milieux, pas moins de 41 espèces protégées par la Loi sur la Conservation de la Nature (LCN) ont été recensées sur le portail observations.be.

Neuf espèces de chauves-souris, le Triton ponctué, la Coccinelle des bruyères, l'Eucère longues-antennes et 29 espèces d'oiseaux strictement protégés, pratiquement tous nicheurs sur le site.

Parmi ces espèces d'oiseaux, citons en particulier :

- le Martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*) (Espèce d'intérêt communautaire);
- la Bondrée apivore (*Pernis apivorus*) (Espèce d'intérêt communautaire) ;
- le Pic noir (*Dryocopus martius*) (Espèce d'intérêt communautaire).

Ces trois espèces sont reprises à l'annexe I et XI de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, à l'annexe I de la directive 2009/147/CE, et à l'annexe II de la Convention de Berne.

Ces espèces exceptionnelles, rares et protégées, ainsi que leurs habitats ne peuvent être perturbés sans dérogation à la loi sur la conservation de la nature. Comme stipulé à l'article 5 de la Loi sur la Conservation de la nature :

« ...la dérogation ne peut être accordée qu'à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante... »

Une absence de solution alternative au contournement constitue donc une condition sine qua non d'octroi des dérogations aux espèces protégées. Or, des alternatives sont possibles.

UNE MOBILITÉ À PRENDRE DANS SON ENSEMBLE

Nous regrettons le manque de prise en compte des autres mesures qui pourraient soulager le centre-ville de ses embouteillages. Il n'est pas question d'interdire les poids lourds sur ces axes, ni d'améliorer les transports publics, les parkings extérieurs, le co-voiturage, les bus scolaires, etc. Sans oublier la mobilité douce, piétons et vélos. Car le contournement ne résoudra pas tout. Une grande partie du trafic se rend dans les écoles et les commerces du centre-ville.

En conclusion des comptages p78 - 79 du rapport d'incidence, cette première phase concernerait seulement 95 véhicules par heure en heures de pointe.

Avec le projet global Ouest > Est, cela monte à 947 v/h. Or, dans le cas d'un tracé Sud-Ouest / Nord-Est ce sont 1361 v/h qui pourraient en profiter. Soit +44% plus efficace pour lutter contre les embouteillages !

L'alternative Sud-Ouest / Nord-Est compterait +/- 4,5km de long contre le projet Ouest-Est qui devrait compter +/-10km. Soit plus du double !

Le projet ne respecte dès lors pas le principe d' « utilisation parcimonieuse du sol » prescrit à l'article 1er du CWATUPE. Son impact sur le morcellement du territoire serait également beaucoup plus grand.

Il peut être craint que le contournement crée un appel d'air pour les transits E411 > E40. Ce qui pourrait induire une augmentation du trafic à l'inverse de l'objectif poursuivi. Cette augmentation aurait un impact à évaluer sur les autres sections des routes menant à Jodoigne, en particulier les nationales, déjà fortement chargées.

Le projet actuel n'est pas non plus adapté aux convois exceptionnels qui continueront à devoir passer par le centre-ville.

UNE HYDROLOGIE PERTURBÉE

Les cours d'eau qui devraient être perturbés par le projet verront leurs berges s'artificialiser. Ce qui est d'autant plus dommage qu'il s'agit de sections de cours d'eau de bonne qualité d'après les études du Contrat de rivières Dyle-Gette.

Le projet n'est pas non plus compatible avec l'article 4 de la directive-cadre sur l'eau et les objectifs environnementaux applicables, en particulier sur la protection des eaux de surface.

Le type de remblais imposé par le projet va à l'encontre de la législation sur l'eau et en particulier la Circulaire relative à la délivrance de permis dans les zones exposées à des inondations et à la lutte contre l'imperméabilisation des espaces (M.B. 04.03.2003)

« Dans les plaines alluviales et le lit majeur des rivières, les actes susceptibles d'aggraver les inondations, notamment les remblais, seront interdits. »

Un aspect problématique du présent projet consiste en l'important volume d'eaux de ruissellement qui va être engendré suite aux diverses imperméabilisations du sol. En effet, même si ces eaux seraient en partie stockées dans des bassins d'orage artificiels, un apport brutal sera quand même déversé dans les deux cours d'eau concernés en cas d'orage. Le centre-ville de Jodoigne est en particulier menacé par ce surplus d'eau. En effet, la Région wallonne a récemment construit et dimensionné une zone d'expansion de crue (ZEC) en amont du projet. Cette ZEC a notamment parfaitement rempli son rôle lors des épisodes pluvieux de l'été 2016, mais il n'en fallait pas plus car les niveaux d'eau tant dans la ZEC que dans le lit de la rivière étaient à leur maximum.

Les eaux de ruissellement en provenance de la nouvelle route vont inévitablement contenir des hydrocarbures et autres produits chimiques inhérents au trafic routier. Que ces eaux s'infiltrent dans les fossés ou qu'elles soient dirigées vers les bassins d'orage, et donc les rivières, il s'en suivra une pollution des nappes et des eaux superficielles dont l'impact additionnel, peut certes paraître négligeable compte tenu de l'importante densité du réseau routier local, mais qui pourrait aussi être réduit au minimum en privilégiant une alternative adéquate. En aucun cas ces eaux de ruissellement (via fossés ou bassin d'orage) ne devraient aboutir de quelques manières qu'il soit dans la zone humide située entre la N222 et la N29.

DES ALTERNATIVES EXISTENT

Pour éviter tant de dommages dans cette zone humide si précieuse, des alternatives au tracé actuel existent. Sans entrer dans les détails - l'évaluation de ces alternatives devrait faire l'objet d'une véritable étude d'incidence - nous pouvons déjà en distinguer plusieurs :

A : Entre la N222 et la N29, déplacer la voirie à créer vers le nord-est, en bordure du domaine du Stampia.

B : Entre la N222 et la N29, déplacer la voirie à créer vers le sud-ouest, en bordure du zoning existant.

En outre, l'axe Nord-Ouest / Sud-Est n'étant pas le plus pertinent pour répondre aux enjeux de mobilité du centre de Jodoigne, il serait également opportun d'étudier des modifications plus fondamentales de l'ensemble du tracé, permettant de fluidifier le trafic selon un axe Sud-Ouest / Nord-Est, que ce soit en passant par le Nord-Ouest (C) ou le Sud-Est (D) du centre-ville. Ces deux

tracés alternatifs auraient pour avantage de limiter l'impact sur les zones humides, de réduire la longueur totale de la nouvelle route et donc son coût et d'optimiser la décongestion du centre-ville.

En conclusion, Natagora demande :

- 1) **Que soit réalisée une véritable étude d'incidence sur l'environnement, avec examen approfondi des alternatives de tracés, de leurs impacts, mesures d'atténuation et de compensation.**
- 2) **Que soit préservée l'intégrité du Marais du Faubourg Saint-Médard (ainsi que celle du Marais du Pré Saint-Jean dans le cadre du prolongement prévu).**
- 3) **Que ce projet ou ses alternatives soient conditionnés par l'octroi d'une dérogation à la Loi sur la Conservation de la Nature si des impacts significatifs sur la flore et la faune sont identifiés.**
- 4) **Que soit réalisé un contournement qui réponde le plus adéquatement aux objectifs de désengorgement du centre-ville de Jodoigne.**