



Révision du plan de secteur de Wavre – Jodoigne - Perwez portant sur l'inscription d'une zone d'activité économique mixte à Hélécinne, Jodoigne et Orp-Jauche

**Avis d'Inter-Environnement Wallonie.
(janvier 2004)**

Concernant le projet de révision du plan de secteur adopté par le Gouvernement wallon le 18 septembre 2003, et les alternatives examinées par l'étude d'incidences, Inter-Environnement souhaite faire valoir les remarques figurant ci-dessous.

A propos du respect du CWATUP.

1. L'article 1 §1er du CWATUP dispose comme suit: *Elles (les autorités) rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.* L'arrêté définitif du Gouvernement, si il devait être conforme à celui relatif au projet, ne rencontrerait pas le prescrit de cet article 1 §1. En effet, le mitage du territoire qu'induit l'inscription de cette zone en plein milieu d'une vaste zone agricole n'est pas conforme au principe de gestion parcimonieuse du sol, pas plus qu'il ne rencontre l'objectif de conservation et développement du patrimoine régional.

2. L'article 46 al 2, 1° du CWATUP dispose que *l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation est attenante à une zone existante destinée à l'urbanisation*; seules font exception à ce principe les zones dont l'isolement est rendu nécessaire par le type d'activité susceptible de s'y implanter, et la zone d'activité économique mixte, concernée ici, ne relève pas de ce type d'exception. Concrètement, la vaste ZAE de Jodoigne vient s'accoler à la minuscule zone d'habitat de Marticot, zone dont il est piquant de constater qu'elle est non seulement minuscule mais vierge, les maisons du carrefour étant situées de l'autre côté de la route.

Afin de vérifier la conformité d'un projet à une loi, il peut être utile de se référer aux textes qui éclairent la volonté du législateur, notamment quant aux objectifs qu'il poursuit au travers des textes qu'il a votés, et depuis maintenus. Parmi ces textes, l'exposé des motifs de cet article 46 fait référence aux *dispositions ... dont la portée est décrite au chapitre 10 de l'avant-projet de plan régional d'aménagement du territoire...* Le texte correspondant du Plan régional¹, pose comme objectif *la maîtrise de l'urbanisation et le renforcement des noyaux urbains et ruraux. Cette option implique principalement (...) que l'expansion des activités (et fonctions) urbaines dans l'espace soit maîtrisée, tant pour préserver l'espace rural et le patrimoine naturel que pour limiter les coûts collectifs de gestion (...).* Concrètement, ces objectifs sont à atteindre en

¹ Il s'agit des débats relatifs au décret du 27 novembre 1997. De ces débats il ressort clairement qu'à ce moment le Gouvernement avait décidé de l'abandon du PRATW, tout en souhaitant en 'repêcher' certaines dispositions au travers du CWATUP, dont notamment la disposition en question ici.

recentrant la résidence et les fonctions urbaines et en articulant en principe toute extension nouvelle au noyau aggloméré (PRAT p. 161).

La volonté du législateur a donc été clairement de promouvoir ces principes: il s'agit de structurer les nouvelles affectations autour des noyaux agglomérés afin d'épargner le sol et les coûts de gestion. Les débats parlementaires plus récents sur l'optimisation du CWATUP ont été l'occasion pour le Gouvernement et le Parlement de rappeler leur adhésion à ces principes : *gestion parcimonieuse* et *gestion cohérente* de l'espace notamment². Rattacher la zone en projet à la zone d'habitat de Marticot relève donc de l'imposture intellectuelle; c'est, à la caricature, rencontrer la lettre du texte en méprisant l'esprit, ce qui est un procédé fort peu démocratique.

3. L'article 46, al2, 2° précise quant à lui que *l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne peut prendre la forme d'un développement linéaire le long de la voirie*. La manière dont la zone prévue s'étire le long du contournement proposé, jette le doute sur la conformité du projet à la prescription précitée.

A propos du respect du PEDD

Le RNT relève à cet égard qu'*aucune contradiction significative entre l'avant-projet et le PEDD n'est relevée*. C'est un avis que nous ne pouvons partager. Le PEDD dit en effet notamment ceci: *des mesures doivent être prises pour maintenir la grande majorité des zones (agricoles) à l'abri de tout changement d'affectation afin de conserver à l'agriculture suffisamment d'espace pour pouvoir constituer encore la base de la vie rurale ; et encore : les nouvelles affectations (telles que PME, tourisme doux, services...) doivent être traitées et organisées de telle sorte qu'elles se fassent sans impact significatif sur l'environnement et qu'elles garantissent le caractère de ruralité* (p. 124, point 2.2 du chapitre consacré à la ruralité). Il nous semble difficile de soutenir que l'avant-projet garantisse le caractère de ruralité de la zone considérée, dont le caractère rural actuel est par ailleurs indéniable.

A propos de la stratégie de développement de l'est du Brabant wallon

1. L'étude relève avec justesse que *le territoire de référence ne constitue pas une zone de développement économique qu'il faut privilégier au seul regard de la structure spatiale* mais note que *le renforcement du pôle de Jodoigne n'en est pas moins justifié* (pp. 13 et 14 du RNT), ce à quoi nous acquiesçons. Selon l'étude donc la zone économique ne se justifie que si elle renforce le pôle ce qui est le cas de la variante mais nullement du projet, dont les activités ne participeront pas à la dynamique urbaine de Jodoigne.

2. L'étude relève encore que *des effets de concurrence peuvent apparaître notamment avec les zones d'activité économique des territoires limitrophes*. Dans le cas qui nous occupe l'on ne saurait mieux dire, vu la proximité des zoning de Hoegaerden et de Tirlemont. S'agissant plus précisément de ce dernier, le Strukturplan provincial, récemment venu à l'enquête, en propose l'extension sur une surface de 35 à 75ha, sur base du rôle de pôle économique conféré à Tirlemont. Jodoigne viserait-elle les retombées de la prospérité flamande, comme à Pont-à-Celles le projet de zoning d'IGRETEC s'en va recueillir celles du Brabant wallon? L'étude d'incidences

² Exposé des motifs, point 4 : les principes directeurs. Les dispositions reprises au PRAT sont ainsi confirmées. L'exposé des motifs dit notamment de l'article 46 : *quant à l'article 46, 1° , seul un ajustement a été jugé indispensable. Le principe de non-dispersion des zones d'habitat demeure inchangé : toutefois, il y a des zones qui doivent être isolées (...)* (dont les ZAEM ne font pas partie, N.B.)

le laisse entendre (elle parle du *rayonnement de Bruxelles et de la Flandre*) ; et l'implantation choisie vient conforter cette impression... Rappelons que le développement véritable est endogène; aller coller le zoning à la frontière flamandienne pour tenter de récolter le surplus des voisins est une stratégie de perdants. Et l'objectif de développement endogène nous ramène à la variante, dont l'implantation favorisera la synergie avec le pôle de Jodoigne, ce qui n'est pas le cas du projet.

A propos de l'accessibilité et du coût des variantes de contournement.

1. Se fondant sur une étude du bureau Transitec, l'étude d'incidences relève que le flux de circulation de transit, à hauteur de Jodoigne est plus important dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest (RNT p.22). Le rapport technique chiffre la diminution de trafic, pour le contournement nord-sud, entre - 18 et -50% dans le centre ville, et à -78% sur la RN29 entre Jodoigne et la sortie 25 de l'E40³; alors que ces chiffres sont respectivement de - 14 à - 25%, et de -15% seulement pour le contournement est⁴. Le contournement nord-sud serait donc bien plus efficace que le tracé est-ouest proposé et l'étude note ce fait.

2. On notera que le tronçon de contournement proposé par le projet ne contourne pas réellement Jodoigne: il doit à cette fin être prolongé au sud de Jodoigne jusqu'à rejoindre la RN240 à l'ouest de la ville, ce qui suppose des aménagements assez lourds (il faut enjamber la Grande Gette). Au contraire le contournement nord-sud, même limité au tronçon considéré par l'étude, constitue déjà un contournement de la ville (carte C.2). En effet, les charges de trafic mesurées d'une part sur la RN 29 (13 000 véhicules/jour), et d'autre part sur la partie est de la RN240 (9000 véhicules/jour)⁵, sont importantes, et relier ces deux voies, ce que fait la partie du contournement nord-sud considérée par le bureau, permet déjà d'éviter d'important flux de circulation de transit dans le centre ville. Ceci fausse la comparaison des coûts d'infrastructure entre le projet et sa variante tels qu'ils sont réalisés par l'étude. En effet le coût de 8 675 000 €(projet) est entièrement à charge du projet, le coût de 9 625 000 €(contournement dans la variante A) ne sert pas qu'au projet, mais contribue comme on l'a dit au contournement de la ville proprement dit.. Si l'on considère l'ensemble des travaux à réaliser dans chacun des cas pour délester réellement la ville, ce qui constitue la seule manière correcte de raisonner, il ne fait aucun doute que les coûts liés au projet sont largement supérieurs à ceux liés à la variante A.

3. En outre le contournement est morcelle le territoire bien plus que ne le fait le contournement nord-sud; ce dernier est donc plus compatible avec l'objectif de l'article 1 prérappelé de gestion parcimonieuse du sol.

4. Enfin, la zone de Jodoigne, quelle qu'elle soit, ne peut être que strictement monomodale. A cet égard, nous ne pouvons suivre l'arrêté du Gouvernement lorsqu'il tempère ce fait en considérant que ... *les entreprises admises pourront utilement bénéficier des services des plates-formes multimodales de Liège-Bierset et de Brucargo à Zaventem*, car le concept de multimodalité d'un site suppose une relation directe de ce site avec les différents modes et non la possibilité pour les entreprises d'avoir accès à une plate-forme multimodal situé à distance; en effet cette dernière caractéristique n'est en rien discriminante, toute entreprise pouvant prétendre à l'utilisation des plates-formes quelle que soit sa localisation. Monomodale donc, la zone de Jodoigne ne peut

³ Rapport technique p. 307

⁴ *Ibidem* p. 253

⁵ *Ibidem* p. 185

prendre du sens que par sa relation directe avec le pôle de Jodoigne, condition remplie par la variante mais non par le projet, qui est d'ailleurs démesuré à cet égard.

A propos de la variante A.

1. Dans les 'Considérant' de l'arrêté on relève notamment ce qui suit: Considérant que la première de ces alternative (*la zone SAPSA présente, certes, quelques avantages: extension d'un parc d'activité existant; site attenant au tissu urbain de Jodoigne, ce qui offre des possibilités d'alternative à la voiture; diminution importante du trafic sur la RN240 et la RN29 aux abords et dans le centre-ville, induite par le contournement nord-sud (...)*). Le Gouvernement plaide ainsi lui-même avec pertinence en faveur de la variante A.

2. A ce plaidoyer nous pourrions ajouter encore qu'en contribuant au recentrage de l'urbanisation, la variante A contribue également au dynamisme urbain de Jodoigne; les travailleurs en effet pourront recourir aux commerces et aux services, coupler leur déplacement avec la navette scolaire de leurs enfants... ceci pour le plus grand bien de leur vie sociale personnelle, et du tissu social de la ville.

3. Nous ne rejoignons plus en revanche le texte de l'arrêté lorsqu'il dit que *la zone* (la variante A) *jouxe une zone d'habitat et causerait des nuisances sonores et visuelles significatives le long de la RN 222 (...)*; en effet, sans négliger les effets potentiels de l'installation d'une zone d'activité, fût-elle mixte, il faut rappeler que les installations dont la présence est gênante pour l'habitat (charroi, émissions sonores ou atmosphériques) n'ont pas leur place en zone mixte. Le CWATUP prescrit d'ailleurs que les zones mixtes soient attenantes aux zones existantes (art. 46 al 2, 1° précité) et il serait donc aberrant de tenter de remplir cette condition tout en considérant que la zone mixte est par nature incompatible avec l'habitat. La compatibilité entre les zones sera assurée par l'aménagement de la zone mixte: parages à l'arrière des bâtiments de la ZAE par rapport à la zone d'habitat, et non le long de celle-ci; création d'une zone tampon entre la ZAE et les habitations...

En conséquence des arguments énoncés ci-dessus, Inter-Environnement rejette fermement le projet retenu par l'arrêté.

Retenir celui-ci reviendrait à balayer d'un revers de main les documents d'aménagement du territoire dont la Région s'est dotée avec l'appui de son Parlement, documents exprimant des principes (structuration du territoire, économie du sol...) reconnus désormais à l'échelon international. Ces principes sont issus non de théories technocratiques, mais de réflexions fondées au cours des dernières décennies sur l'observation des évolutions actuelles du territoire, et sur le constat des effets pervers découlant de certaines de ces évolutions (mitage du territoire, dispersion des fonctions), dont les conséquences sont visibles sur les plans social, économique et environnemental.

Ce rejet des principes élémentaires d'aménagement n'est pas sans conséquence: contraire au SDER et au PEDD, le projet heurte aussi significativement certaines dispositions du CWATUP; l'entériner reviendrait à opter, non seulement pour un projet complètement inopportun, mais aussi pour une voie juridiquement fragile.

Inter-Environnement est plus favorable à la variante A, mieux à même de renforcer le pôle économique et la dynamique urbaine de la ville de Jodoigne.