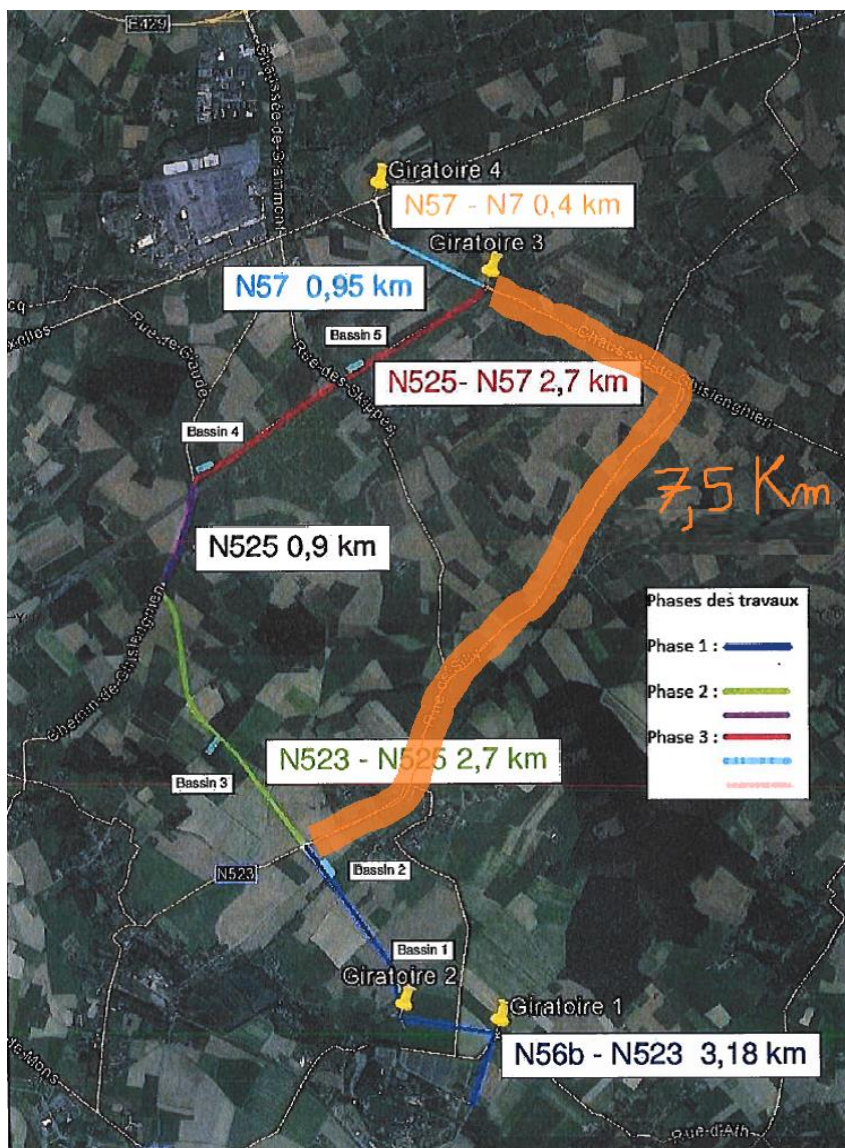


**Réponse des collectifs citoyens Pays vert – Brugelette et de Gibecq-Ath
à l'enquête publique sur le projet de 2^{ème} route d'accès à Pairi Daiza - N56 B**

Nous contestons la pertinence des phases 2 et 3 du tracé projeté. Il existe clairement des alternatives moins destructrices de notre campagne et moins coûteuses. Nous demandons à la Région wallonne et à nos élus communaux:

- **Au-delà de la phase 1 (contournement de Gages), d'abandonner toute nouvelle route et d'utiliser les voiries régionales déjà existantes (N523 et N57) pour rejoindre la N7**
- **De flécher ces routes de manière visible (physiquement et sur le net) et d'adapter/ de rénover ces voiries.**
- **De prendre des mesures afin de décourager les itinéraires de fuite et le trafic de passage dans les cœurs de villages (à renforcer pour Gibecq, à développer à Gages et à Silly).**
- **Des actions concrètes et fortes pour rendre plus attractives les alternatives à la voiture.**

Ci-dessous, voici le projet soumis à enquête publique. Notre alternative (voiries existantes = N523 et N57: le trajet indiqué au feutre orange sur la carte) mène au même point avec 1.2 km de distance en plus. Le bon sens nous amènerait à stopper les phases 2 et 3, inutiles car elles dédoublent des voiries régionales déjà construites.



Pourquoi le projet de 2^{ème} route d'accès à Pairi Daiza est-il à rejeter dans ces phases 2 et 3 ?

1. **Cette nouvelle route n'empêchera pas en soi la traversée des cœurs de villages. 3 éléments essentiels sont à prendre en compte:**

- Si les voitures passent dans les villages, c'est surtout à cause des indications GPS (ou Google maps, Waze,...).
- A l'exception de Gages, des voiries (régionales) de contournement (N523 et N57) existent déjà et permettent d'éviter la traversée des cœurs de villages comme Gibecq, Gondregnies ou Silly pour rejoindre la N7.
- L'expérience montre que, même lorsqu'un contournement existe, des aménagements visant à dissuader, ralentir et canaliser les véhicules « passants » sont nécessaires. C'est ce qu'a fait la commune d'Ath à Gibecq (chicanes, coussins berlinois, limitations à 30 km/h), ce qui a fortement réduit le trafic de passage dans le village.

Il est donc faux d'affirmer que cette nouvelle route est la solution pour ramener la tranquillité dans les villages. Des aménagements / mesures complémentaires sont dans tous les cas (voiries nouvelles ou existantes) nécessaires à Gages et à Silly.

En outre, quelle que soit la solution retenue, Gibecq reste sur le chemin le plus direct pour se rendre au parc à partir de l'A8. Le tracé de nouvelle route ne change rien à cela.

2. **L'impact global sur la mobilité dans la région est négatif** : cette nouvelle route risque d'avoir un effet de hausse générale du trafic, d'autant qu'il est prévu d'augmenter de 2 à 3 millions le nombre de visiteurs du parc (sans compter l'impact des extensions du zoning de Ghislenghien).

3. **Le tracé proposé par la Région wallonne n'a pas fait l'objet d'une étude complète de mobilité.**

L'étude orange / SPW qui a été un préalable à la décision quant au tracé avec ses 3 phases (au-delà du contournement de Gages - phase 1) a posé un diagnostic sur les flux de véhicules dans la région autour du parc mais n'a pas étudié l'option de construire une nouvelle route, ni les impacts de celle-ci sur la mobilité et sur l'évolution du trafic routier dans la région autour du parc.

Le projet ne s'appuie pas non plus sur un plan de mobilité récent (le dernier plan pour Brugelette date de 2008 et a juste été évalué en 2014) et il n'existe pas de plan de mobilité supra-communal. Or cette route aura un impact sur la mobilité dans l'ensemble de la région. Par exemple, elle risque de saturer davantage la N56 à Lens et Jurbise vers Mons en créant un effet d'aspiration pour le trafic (e.a. camions) venant du zoning de Ghislenghien. On n'a pas anticipé davantage le comportement des véhicules venant au parc via la N57 et le contournement de Soignies : passeront-ils par la N523 ou par Cambron Saint Vincent – Thoricourt ? Prépare-t-on de ce côté une 3^{ème} route Pairi Daiza ?

4. **C'est un gaspillage d'argent public car les trois-quarts des 10.83 km de ce projet de route sont inutiles** : Au-delà de la phase 1, des routes de contournement existent déjà et mènent exactement au même point (le croisement de la ligne TGV et de la N57) avec un peu plus d'un km (7.5 km avec les voiries existantes contre 6.3 km avec le tracé proposé par la région wallonne) de différence entre leurs trajets respectifs.

5. **L'étude des flux de véhicules (réalisée de mars à août 2016) et la « Taskforce » n'ont pas tenu compte de plusieurs évolutions plus récentes dans le réseau routier autour du parc, notamment:**

- a. l'ouverture du contournement de Soignies (fin 2016) et la réouverture plus récente de la N57 à Silly (Imagine-t-on que les véhicules venant de Soignies vont aller jusqu'à Ghislenghien pour reprendre la route dans l'autre sens afin de se rendre au parc ?)
- b. l'ouverture encore plus récente de la route de Lessines à Ath qui risque de constituer une solution attractive pour une part des touristes flamands (Gand, Grammont, ...) qui se rendent au parc.

- c. Les aménagements consentis par la commune d'Ath à Gibecq (casse-vitesse, mise à 30km/h, chicanes, panneaux indicateurs, ...) qui ont permis d'éviter une part du trafic de transit au cœur du village. (Ces aménagements si on les faisaient à Silly permettrait de décourager là aussi le trafic de transit).

6. **C'est aussi de l'argent public qui va servir principalement aux intérêts d'une entreprise commerciale et non à l'intérêt général alors que les financements publics font défaut pour l'indispensable entretien du réseau wallon.** La direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1) estime ainsi à 2.241.615.671 euros les seuls besoins en matière de revêtement pour remettre à niveau le réseau routier régional (*Plan infrastructures 2016/2019, partie 3, p. 38*). A cela s'ajoutent des besoins en matière d'aménagements de sécurité et traversées d'agglomérations, d'ouvrages d'art, d'éclairage, de signalisation et ITS, de modes doux, de lutte contre le bruit... Le montant total approche les quatre milliards d'euros. Et une fois le réseau remis à niveau et bien aménagé, encore faut-il pouvoir l'entretenir. Dans ces conditions, développer encore le réseau routier - et donc accroître les besoins en entretien - paraît déraisonnable.

7. **Cette nouvelle route aggrave l'artificialisation de terres et touche fortement l'agriculture dans notre région rurale .**

Les impacts des projets d'artificialisation des terres comme la construction de route constitue également une atteinte irréversible à notre agriculture. La Belgique importe déjà une part très substantielle de ses denrées alimentaires de l'étranger. L'Europe, malgré la contribution des grands pays agricoles, importe l'équivalent de 23 millions d'hectares de terre agricole pour combler ses besoins alimentaires, entraînant des effets sociaux et environnementaux désastreux (paysans sans terre, déforestation, accaparement des terres, pollution des sols et des eaux, etc.). Cette dépendance est inacceptable au regard de ces impacts et présente un risque considérable pour notre sécurité alimentaire, surtout dans un contexte de changement climatique altérant la productivité agricole.

De plus, de nombreuses études montrent que des initiatives d'agriculture locale sont en mesure de créer des emplois de qualité, non-délocalisables Voir par exemple :

<http://www.institutmomentum.org/wp-content/uploads/2013/12/2013-Servigne-LES-VERTS-Nourrir-leurope-en-temps-de-crise.pdf>

Le développement d'Agrisain et de Coprosain dans la région du parc est à ce titre exemplaire. Une réorientation des politiques agricoles pourrait créer des milliers d'emplois en Wallonie .

Bétonner des terres agricoles représente un pas irréversible dans le mauvais sens.

L'agriculture n'est pas seulement productrice de nourriture et d'emplois, elle crée aussi des paysages, de la culture et du lien social. Convertir une zone agricole en routes/parkings et privilégier la croissance d'un parc d'attraction en zone rurale n'a donc pas que des impacts négatifs irréversibles sur l'environnement et la production alimentaire, mais également sur le social, la ruralité et le paysage.

8. **L'impact sur les paysages, la nature (faune et flore) locale, sur la biodiversité est important et irrémédiable une fois la route construite.** Le tracé de route proposé coupe une zone de champs et de bois, de ruisseaux, d'anciennes carrières ou vivent et circulent de nombreux animaux. Quelques observations: moyens ducs (nichées), effraies, faucons crécerelles, alouettes, troglodytes, hérissons, renards, fouines, hermines, vanneaux huppés (nichées), bergeronnettes grises et printanières, chouettes hulottes, geais bleus, linottes mélodieuses, pouillots fitis et véloces, rouge gorge, verdiers, écureuils, chevreuils, pinsons, chouettes chevêches , martin pêcheur, pic épeiche, Le risque de disparition de nombre de ces animaux sur la zone coupée par la route nous préoccupe car c'est notre nature « ordinaire » qui disparaît pour que des touristes puissent venir en voiture admirer dans des décors artificiels des espèces en grande partie exotiques et importées.

9. **L'impact en matière de pollution de l'air, du bruit** (on attend des camions...) va augmenter au sein de la zone concernée et en particulier dans l'entité de Brugelette coupée en 2 par le tracé proposé par la Région.
10. **La décision de construire nouvelle route ne prend pas en compte les défis climatiques. Cela aura un impact important sur les émissions de GES - Gaz à Effet de Serre) du trafic routier et sur l'empreinte carbone du parc** en privilégiant à nouveau la voiture (sans parler de l'impact du transport aérien et de la hausse souhaitée des visiteurs via l'aéroport de Charleroi) .
- Il convient en effet de contextualiser ce dossier. Tant la législation européenne que le défi climatique auquel elle apporte un élément de réponse, imposent de diminuer drastiquement les émissions de CO₂ du secteur des transports, avec l'objectif final d'atteindre un fonctionnement de nos sociétés neutre en carbone entre 2060 et 2075.. Si les développements technologiques pourraient contribuer à cette évolution, c'est principalement dans la réduction de la demande de transports et le transfert vers les modes les moins polluants que réside la solution. C'est dans cette logique que le gouvernement wallon adoptait fin 2017 sa vision de la mobilité à l'horizon 2030 (la vision FAST) (Voir <http://www.wallonie.be/fr/actualites/fast-vision-de-la-mobilite-wallonne-dici-2030>). Celle-ci requiert une diminution de la demande de transports de 5% et un passage des parts modales de la voiture de 83% actuellement à 60%. Ces objectifs, qui peuvent paraître ambitieux, sont bien en-deçà de ce qui serait nécessaire pour répondre au défi climatique.
- Dans ce contexte il convient de réserver à l'avenir l'utilisation de la voiture à des besoins prioritaires. Ce que l'accès à un parc d'attractions situé à proximité d'une gare n'est assurément pas.

En conclusion

Ce projet de route traduit une vision de l'aménagement du territoire en désaccord avec les préoccupations locales, mais aussi globales.

Beaucoup de choses sont à considérer avant de construire de nouveaux tronçons, en particulier les solutions alternatives déjà existantes et une mobilité autre que le « tout à la voiture » (trains et utilisation des gares environnantes, mobilité douce, ...). Des solutions auxquelles selon nous ni le parc, ni les pouvoirs politiques n'accordent l'importance qu'elles méritent en ces temps de nécessaire transition pour répondre aux enjeux climatiques.

L'absence d'étude d'incidences sur l'environnement choque aussi (elle ne serait pas obligatoire selon le Ministre compétent).

On voit également que d'autres projets, décidés « au-dessus de nos têtes », sont liés à cette route, en particulier:

- les énormes investissements du parc qui veut augmenter de 2 à 3 millions le nombre de visiteurs ; Ces projets bénéficient de la part du Ministre Di Antonio de règles d'exception en matière d'urbanisme (ZER – Zone d'Enjeu Régional). Ce sont ces règles qui permettent notamment de construire 13500 places de parking, des hôtels, de nouvelles surfaces aménagées en « mondes » sur ce qui est/était une zone agricole ;
- un futur point d'arrêt TGV (prévu par le Ministre dans le projet récemment déposé de SDT – schéma de développement territorial) pour lequel, comme par hasard, les sites possibles (Coucou ou Gibecq) se trouvent à proximité du tracé de route projeté.

La croissance économique et l'emploi sont importants mais pas à n'importe quel prix et pas dans une direction qui était celle du XXème siècle et de ses GTI (Grands Travaux Inutiles). Nos préoccupations sont l'avenir du climat, le futur de notre région rurale, de notre cadre de vie et celui de nos enfants et petits-enfants. Nous n'avons pas jusqu'ici l'impression d'être pris au sérieux.