AVIS

Réf. : ENV.18.08.AV

Date d'approbation : 6/02/2018

Contournement de Wavre à WAVRE et GREZ-DOICEAU

DONNEES INTRODUCTIVES

Demande :

- *Type de demande :* Permis d'urbanisme
- *Rubrique :* Dossier soumis à EIE sur demande des autorités compétentes
- *Demandeur :* SPW, DGO1
- *Auteur de l'étude :* CSD, Namur
- *Autorité compétente:* Fonctionnaire délégué

Avis :

- *Référence légale :* Art. R.82 du Livre Ier du Code de l'Environnement
- *Date de réception du dossier :* 9/01/2018
- *Délai de remise d'avis :* 30 jours
- *Portée de l'avis :*
  - Qualité de l'étude d'incidence sur l'environnement
  - Opportunité environnementale du projet
- *Visite de terrain :* 1/02/2018
- *Audition :* 5/02/2018

Projet :

- *Localisation :* Nord et est de Wavre
- *Situation au plan de secteur :* Zone agricole, zone forestière, zone d'aménagement communal concerté à caractère économique, zone d'espaces verts
- *Catégorie :* 2 - Projets d'infrastructure, transport et communications

Brève description du projet et de son contexte :

Le demande de permis pour le contournement de Wavre (entre la N257 et la N25) contient :

- la connexion à la N257 au rond-point avec la chaussée d'Ottenbourg
- la construction d'un pont au-dessus de la voie ferrée de la ligne Wavre-Louvain
- la construction d'un pont au-dessus de la N268 et de bretelles d'accès permettant de rejoindre un double giratoire sur cette nationale
- la création de bretelles d'accès à la N25
- la mise en place des dispositifs d'évacuation des eaux et la création de trois bassins d'orage
- la mise en place d'écoducs (batraciens et gibier)
- l'abattage d'arbres sur une superficie totale d'environ 6,5 ha
- les travaux de terrassement tout le long du tracé

1. AVIS

1.1. Avis sur la qualité de l'étude d'incidences

Le Pôle Environnement estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Sur le fond :

En ce qui concerne la mobilité, l'enjeu principal du dossier, le Pôle estime trouver certaines réponses satisfaisantes dans l'étude. Le Pôle apprécie notamment :

- l'objectivation maximale de la situation existante et des incidences du projet (pour le trafic par exemple, ou le bruit) ;
- la présentation et l'analyse d'alternatives de tracé ou technique, à l'exception d'une alternative 0 ;
- l'analyse des impacts sur le réseau hydrographique (notamment lié à l'alimentation en eau de l'étang de Laurensart) et les mesures d'aménagement proposées pour y remédier ;
- les aménagements biologiques demandés permettant de compenser les effets négatifs identifiés sur le milieu biologique ;
- le résumé non technique, de bonne qualité.

Cependant, le Pôle regrette :

- le peu d'explication quant au contexte de mobilité large dans lequel s'inscrit le projet (notamment le PCM de Wavre) ;
- le manque d'analyse des freins aux solutions alternatives à la voiture mises en place actuellement par les entreprises pour rejoindre le zoning ;
- le calcul des gaz à effet de serre à volume de trafic constant (on pourrait s'attendre à une augmentation de trafic suite à la réalisation du contournement) ainsi que la légèreté avec laquelle l'auteur conclut qu'une augmentation d'émissions atmosphériques polluantes est non problématique parce qu'en zone rurale moins densément peuplée ;
- l'absence d'alternative 0 explicite mentionnant, entre autres, l'impact sur la mobilité en tenant compte de toutes les initiatives déjà prises par les entreprises du PAE (navette d'entreprise, co-voiturage, cellule mobilité, « Tous vélo-actifs », télétravail, vélo de service…) ;
- la faiblesse de l'analyse des impacts sur l'activité agricole, notamment dans le RNT : morcellement des parcelles, coupures et dimensionnement du réseau de voirie, difficulté d'exploitation des parcelles ; et le peu de recommandations y afférant ;
- un photomontage et certaines illustrations de mauvaise qualité, des projections paysagères peu réalistes (contournement indiqué par une simple ligne dans le paysage, apparents problèmes d'échelle) et ne reprenant pas les dispositifs anti-bruit ;
- l'absence de prise en compte des lichens et bryophytes - toutes espèces protégées par la Loi sur la conservation de la nature et nécessitant une demande de dérogation en cas de destruction de leur habitat.
- en ce qui concerne l'analyse biologique, certaines insuffisances méthodologiques et constats incomplets ou erronés, par exemple pour les points suivants : évaluation appropriée des incidences Natura 2000, analyse de la fragmentation des habitats, mesures compensatoires, absence de prise en compte des lichens et bryophytes.

1.2. Avis sur l'opportunité environnementale[1]

Au préalable, le Pôle environnement tient à souligner que le projet s'inscrit dans un contexte plus large de mobilité. Il doit s'envisager dans une vision multimodale au niveau supracommunal et parallèlement à des investissements complémentaires relatifs aux déplacements alternatifs (réalisation des pistes cyclables le long de la voie Verte vers Basse-Wavre et de la chaussée de Louvain, bandes pour les bus à Wavre et amélioration de la desserte en bus du PAE…) mais également aux déplacements en voiture (amélioration des infrastructures d'accès au parc d'activité économique de Wavre-nord : élargissement du pont de Bierges, création d'une nouvelle bretelle n°5 sur l'E411, etc.).

Le Pôle Environnement remet un avis favorable conditionnel sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Pôle expliquées ci-dessous sont prises en compte.

Le Pôle conditionne son avis favorable aux deux mesures suivantes :

- inscrire le projet dans un contexte plus global de mobilité et mettre en place des solutions alternatives à l'usage de la voiture ;
- aménager de manière qualitative les surfaces compensatoires sur base d'un cahier des charges établi en concertation avec le DNF.

Le Pôle environnement constate que le projet est de nature à apporter une solution aux problèmes majeurs de mobilité tant au niveau du parc d'activité économique de Wavre-nord que des communes voisines du PAE ainsi qu'au sein même de Wavre et de Grez-Doiceau. Il considère, en outre, que ce projet est indispensable en vue de conforter l'assise des activités actuelles mais également en perspective de tout le développement économique de la zone.

Malgré la mauvaise qualité de certains photomontages repris dans l'étude d'incidences, le Pôle constate, sur base de la visite de terrain, que l'impact paysager reste limité du fait de la prise en compte du relief naturel et l'ajout à certains endroits de merlons.

Il constate également que les recommandations de l'auteur ont été prises en compte dans la demande de permis afin de réduire et compenser les impacts environnementaux attendus (bruit, destruction d'habitats). C'est pourquoi il appuie toutes ces recommandations et insiste particulièrement sur les suivantes :

- prévoir une couche drainante et des drains verticaux pour le remblai qui traverse la zone de la Bawette afin de préserver le régime hydrique local (étang de Laurensart) ;
- réaliser un pont-cadre supplémentaire au niveau du talus de passage au-dessus de la ligne ferroviaire de la SNCB pour permettre l'accessibilité aux parcelles agricoles ainsi que le passage des amphibiens et autres animaux ;
- installer une conduite parallèle au pont cadre du bois de Laurensart pour éviter les débordements d'eau sur le chemin ;
- aménager dans le petit massif du bois de Laurensart, proche du rond-point avec la chaussée d'Ottenbourg, un passage inférieur à petite faune ;
- construire un passage à faune d'une largeur de 10 m (hauteur 3 m) au centre du Bois des Vallées, dans le remblai prévu, et installer des écrans visuels de 2m de haut le long de la route à cet endroit ;

[1] Cet avis a fait l'objet d'un vote. Selon le ROI, « *l'avis du Pôle exprimera le point de vue majoritaire en faisant néanmoins figurer, en annexe de l'avis, l'opinion divergente qui recueillerait les voix d'au moins un quart des membres présents ayant voix délibérative* ». Plus d'un quart des membres présents s'étant opposés, pour ce dossier, à l'avis favorable émis par la majorité, l'avis est complété en annexe de l'opinion divergente.

- restaurer les habitats détruits selon les recommandations Bio -5, -6, -9 (hêtraie nitrophile et/ou chênaie acidophile, prairies humides et mégaphorbiaies notamment) et planter selon les recommandations Bio-10, PPU-4, -5, -6, -8, -10, -12 ;
- prévoir la mise en place d'un merlon de 3 m de haut sur une longueur de 400 m à hauteur du hameau de culot, ainsi que d'un mur anti-bruit sur le petit viaduc du Bois des Vallées du côté du quartier de Gastuche (2m de haut sur 100 m) ;
- prévoir plusieurs aménagements pour les traversées piétonnes et cyclistes au niveau des bretelles de l'échangeur avec la N268 (revêtement rouge, limitation de vitesse, signalisation…) ;
- créer une entrée de ville attractive via la N268, au niveau du pont et du double rond-point (espaces verts et signalétique) ;
- garantir, en phase de chantier, toutes les possibilités techniques de passage des exploitants agricoles et forestiers, pour maintenir des conditions acceptables d'exploitation, et ce compte tenu du relief du parcours rendant les manœuvres d'engins lourds compliquées ;
- garantir, en phase d'exploitation, l'accès aux parcelles agricoles pour les agriculteurs concernés et dimensionner correctement les passages afin que le charroi agricole lourd puisse les emprunter.

Le Pôle demande également de prendre garde à ne pas disséminer les plantes invasives relevées le long de la Dyle (Balsamine de l'Himalaya) lors du chantier et des transports et stockage de terres. Il convient de prévoir une mesure de suivi par un entretien régulier des voiries afin d'éviter leur prolifération.

2. REMARQUES AUX AUTORITES COMPETENTES

Le Pôle appuie la mise en place d'une piste cyclable le long de la voie Verte et d'une autre piste de part et d'autre de la chaussée de Louvain (N268) entre Gastuche et le centre de Wavre.
Il soutient également l'amélioration de certaines infrastructure d'accès au PAE dans l'esprit des suggestions de l'alternative M2, c'est-à-dire l'élargissement du pont de Bierges, la création d'une nouvelle bretelle de sortie E411-Bierges, etc.

ANNEXE : Note de minorité

Le Pôle environnement remet un avis défavorable sur l'opportunité environnementale du projet.

En effet, le Pôle considère que le projet ne rencontre pas les objectifs du nouveau plan FAST-Mobilité 2030 qui vise à endiguer de manière intégrée et cohérente l'ensemble des nuisances occasionnées par la circulation routière (pollution, difficultés d'accessibilité, embouteillages, accidents) et qui ambitionne ainsi la promotion du transfert modal en facilitant l'usage du vélo, du bus et du train et en encourageant le covoiturage. Le Pôle remarque que l'étude d'incidences sur l'environnement souligne cette nécessité d'une transition modale en mentionnant qu' *« une réflexion globale doit être menée dans le but de proposer un concept multimodal intégrant les aménagements routiers, les améliorations en matière de transports en commun, etc. »* (page 243).

Le Pôle constate que ce projet de contournement ne répond que partiellement et temporairement aux problèmes de mobilité dans la zone :

- en l'absence d'une approche globale de la mobilité développant des solutions multimodales, ce projet de contournement ne résout en rien les problèmes de congestion et d'accessibilité au PAE à l'horizon 2030. En effet, même avec la nouvelle voirie, le taux d'occupation de certains tronçons dépassera les 100 % aux heures de pointe (N257 au niveau de la sortie 5, N257 vers Noire Espine et contournement). L'étude d'incidences sur l'environnement relève qu'à l'horizon 2030, vu l'augmentation du flux de circulation attendu sans aménagement spécifique au niveau de la sortie 5 de l'E411, « *des dysfonctionnements similaires voire plus importants à ceux actuellement observés se produiront* » (page 276). Le projet de contournement routier apparaît donc comme une solution non durable puisque ses effets de « soulagements » de la desserte du PAE ne seront que temporaires (limités à 10 ans) alors que ses incidences (bruit, paysage, biodiversité) s'inscriront pour des décennies ;
- l'alternative M2 étudiée semble apporter une réponse aux problèmes de congestion et d'insécurité à la sortie 5 de la E411 en diminuant le taux de saturation de RN257. Réponse au moins équivalente au projet en terme de soulagement du trafic mais sans engendrer les incidences paysagères et biologiques. Or certains aménagements de cette « alternative M2 » seront réalisés. Il conviendrait d'étudier l'opportunité du contournement dans ce nouveau contexte ;

Le Pôle relève par ailleurs que ce nouvel axe routier ne peut être considéré comme un contournement de la ville de Wavre mais plutôt comme une desserte du PAE. Les problèmes de mobilité au sein de l'agglomération de Wavre sont majoritairement dus à des déplacements à destination du centre et des demi-tours (entrée/sortie immédiate). L'étude ne montre pas que les 20 % de trafic de transit sont dirigés exclusivement vers le PAE nord de Wavre.

En raison de manquements importants constatés sur l'évaluation des aspects biologiques et malgré la présentation de mesures d'atténuation et de compensation, le Pôle craint fortement que le projet, tel qu'actuellement atténué et compensé, présente encore des conséquences non négligeables sur la biodiversité en regard (1) de la haute valeur biologique des sites traversés, confirmée par l'étude, (2) de la continuité exceptionnelle au nord du sillon Sambre et Meuse de massifs forestiers de tailles significatives et très proches l'un de l'autre, se prolongeant en Flandre jusqu'au massif de la forêt de Meerdael, comme soulignée par l'étude et (3) des pressions anthropiques importantes que subissent déjà ces milieux. Le projet pourrait donc se retrouver en contradiction flagrante avec un des objectifs du projet de Schéma de développement territorial (SDT) si celui-ci était bien adopté avec la recommandation R4 « *Dans le respect des Directives européennes, les projets d'urbanisation ou de nouvelles infrastructures linéaires évitent de porter atteinte ou de fragmenter le réseau écologique reconnu* ». L'étude rappelle que tout le projet est bien inscrit dans la structure écologique principale (SEP) qui est bien le réseau écologique reconnu par la loi sur conservation de la Nature.

En ce qui concerne les nombreux impacts négatifs estimés négligeables par l'étude, et où aucune mesure d'atténuation complémentaire ou de compensation résiduelle n'est proposée, le Pôle doit constater que le projet ne respecte pas le principe du No Net Lost en matière de biodiversité, prôné notamment par l'action 7 de la stratégie 2020 de l'Union européenne visant toute perte nette de biodiversité ou l'action 3.8 de la Stratégie Nationale de Biodiversité.

Le Pôle estime en outre que les lacunes relevées dans l'étude sur les aspects paysagers ne lui permettent pas d'être assuré qu'il n'y aura pas d'atteintes sensibles au paysage (lequel est estimé de qualité et caractérisé entre autres par des périmètres d'intérêt paysager définis au plan de secteur et à l'ADESA) ni d'atteintes au patrimoine paysager que représente le site du projet pour les habitants et les usagers du territoire.

Le Pôle estime dès lors que le projet ne rencontre pas les objectifs définis par l'art.1er, §1er du CoDT. Celui-ci souligne entre autres que *« L'objectif du Code du Développement Territorial, ci-après « le Code », est d'assurer un développement durable et attractif du territoire. Ce développement rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte, sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, et de la cohésion sociale »*.