

AVIS

RUR.23.343.AV-Nature

Demande de dérogation aux mesures de protection de 29 espèces protégées émanant de l'INASEP dans le cadre de la création d'un itinéraire cyclo-piéton (RAVeL) entre Florennes et Mettet sur le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer (ligne 136A) reliant les deux entités sur environ 10 km

Avis adopté le 31/03/2023

DONNEES INTRODUCTIVESDemande

Demandeur : SPW – Département de la Nature et des Forêts – DNEV
Structure consultée : Pôle Ruralité - Section Nature
Type de dossier : Demande de dérogation aux mesures de protection des espèces animales et/ou végétales
Date de réception : 20/03/2023 (dossier par mail), 21/03/2023 (courrier signé)
Références : DNF/DNEV/PL/XR/TT/JPB/SLa/ Sorties 2023 : 4325

Avis

Référence légale : Loi du 12 juillet 1973 sur la Conservation de la Nature
Délai de remise d'avis : 45 jours
Préparation de l'avis : Réunion du 28 mars 2023

AVIS

Après examen du dossier sous rubrique lors de sa visioconférence du 28 mars 2023 (suivi d'une procédure de finalisation par voie électronique justifiée par l'absence de quorum), le Pôle "Ruralité" Section "Nature" remet l'avis qui suit.

Tout en approuvant le principe d'un itinéraire RAVeL permettant d'augmenter l'offre de mobilité douce, il souligne l'atteinte inévitable au milieu naturel et à la qualité du paysage qu'engendre un tel projet. D'où l'importance d'évaluer au mieux les impacts sur la faune et la flore ainsi que les habitats en appliquant au projet la séquence « éviter-réduire-compenser », ce qu'a fait le bureau Faune & Biotopes au travers de son étude d'impact.

Certes les conclusions de cette étude sont globalement rassurantes quant à l'incidence du projet sur le réseau écologique local. Néanmoins, les impacts seront bien réels sur les habitats et espèces protégés et d'intérêt patrimonial situés sur ou à proximité directe de l'assise actuelle du tracé. Il suffit de penser à la suppression de nombreuses zones d'eaux stagnantes ou aux ligneux qui feront l'objet d'un abattage systématique dans un rayon de 2 mètres de part et d'autre du centre de l'ancienne ligne de chemin de fer. C'est ainsi que l'étude émet diverses mesures d'atténuation et de compensation à l'évidence nécessaires.

Pour un projet d'une telle envergure, une attention particulière doit avant tout être apportée à l'analyse des alternatives éventuelles au niveau du tracé. L'étude d'impact précise à ce propos que quelques alternatives localisées ont été proposées lors des rencontres avec les différentes parties prenantes du projet mais que ces propositions n'ont pas recueilli leur adhésion.

Au vu des raisons impératives d'intérêt public majeur, le Pôle "Ruralité" Section "Nature" **accepte** que soit accordée la dérogation demandée, moyennant mise en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation recommandées par le bureau Faune & Biotopes, à valider/amender/compléter toutefois par le DEMNA. Il est en effet primordial que, pour un tel projet potentiellement très

impactant, la dérogation puisse s'appuyer sur l'expertise du DEMNA. Celui-ci devrait en outre vérifier l'absence d'alternatives locales à l'actuel tracé.

En pratique, il va sans dire que la manière de réaliser les différentes phases du chantier sera déterminante (abattage, broyage, terrassement, stockage des matériaux, pose du revêtement, ...). C'est dès lors au niveau de l'organisation et du déroulement de ces différentes opérations durant l'exécution du chantier qu'il faudra faire preuve de la plus grande vigilance pour limiter les impacts du projet sur la biodiversité. Il s'agira en outre de limiter au maximum l'emprise au sol des travaux durant tout le chantier, en veillant notamment à ce que les camions circulent le moins possible en dehors de l'assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer.



Philippe BLEROT
Président du Pôle « Ruralité » Section « Nature »