

# AVIS

Réf. : AT.18.8.AV

Date d'approbation : 1/02/2018

## **Contournement nord de Wavre – Tronçon entre la Chaussée d'Ottembourg et la RN 25 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 :* DGO1
- *Auteur de l'étude :* CSD Ingénieurs Conseils s.a. (en collaboration avec Aster Consulting s.a.)
- *Autorité compétente :* Gouvernement wallon

#### Avis :

- *Référence légale :* Art. D.VI.35 et D.VI.36  
Art. R.82 du Livre I<sup>er</sup> du Code de l'Environnement
- *Date de réception du dossier :* 4/12/2017
- *Délai de remise d'avis :* 30 jours
- *Portée de l'avis :*
  - Qualité de l'étude d'incidence sur l'environnement
  - Objectifs du projet conformément aux objectifs définis par l'art.1er, §1er, alinéa 2 du CoDT
- *Audition :* 23/01/2018

#### Projet :

- *Localisation :* Route n°257 Wavre et Grez-Doiceau, nord et est de Wavre
- *Situation au plan de secteur :* Zone forestière, zone agricole, zone d'espaces verts et zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel
- *Catégorie :* 2 - Projets d'infrastructure, transport et communications

#### Brève description du projet et de son contexte :

Le projet vise à prolonger la route nationale RN257 jusqu'aux routes nationales RN 268 et RN25 au sud. Le point de départ se situe à la bretelle d'accès à la N25 et le point final sera le centre du rond-point GSK. Ce projet s'inscrit dans le cadre du développement du parc d'activité économique de Wavre nord en vue d'améliorer son accessibilité. Il consiste en la réalisation d'une route à deux fois une bande de circulation (vitesse limitée à 70 km/h) sur une longueur de 3,584 mètres, de divers ouvrages d'art (passage au-dessus de voies de chemin de fer et de route nationale, écoducs), de dispositifs d'évacuation des eaux et de bassins d'orage.

**1. AVIS****1.1. Avis sur les objectifs du projet**

**Le Pôle Aménagement du Territoire émet un avis défavorable sur le projet tel que présenté, avec un avis de minorité favorable.**

Bien que le Pôle constate que ce projet de contournement ait été défini afin de résoudre la situation problématique en matière de mobilité et d'accessibilité sur Wavre et Grez-Doiceau, notamment dans le cadre du développement du parc d'activité économique de Wavre nord, il estime toutefois que celui-ci ne rencontre pas les objectifs définis par l'art.1<sup>er</sup>, §1<sup>er</sup> 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* ».

Le Pôle estime que la solution proposée par le projet (contournement routier sans réflexion sur des mesures complémentaires autres que des infrastructures routières) se focalise essentiellement sur du moyen-terme sans apporter de solutions à long terme en matière de mobilité sur l'ensemble du territoire. Il 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 mobilité (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 aussi que 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 Pôle estime en outre que le projet engendre un impact non négligeable sur la biodiversité, vu notamment la destruction d'habitats de grand intérêt biologique et les enjeux de biodiversité sur le territoire de Wavre, ainsi que sur le paysage, estimé de qualité, et caractérisé entre autres par des périmètres d'intérêt paysager définis au plan de secteur et à l'ADESA, mais également en matière de patrimoine paysager que représente le site du projet pour les habitants et les usagers du territoire. Ces impacts, au vu des fortes pressions déjà exercées sur la biodiversité et le paysage dans cette zone, sont considérés par le Pôle trop importants en l'espèce par rapport à l'équilibre des besoins devant être rencontrés par les projets de développement territorial. La solution présentée dans le projet pour rencontrer d'autres besoins d'intérêt général apparaît insuffisante.

Avis de minorité

Conformément à l'article R.I.5-7 du CoDT mentionnant que « *Lorsqu'un quart des membres s'oppose à l'avis émis par la majorité, l'avis est complété par une mention relatant l'opinion dissidente* », il est souligné, dans le cadre du présent avis, que plus d'un quart des membres présents se sont opposés à l'avis défavorable émis ci-dessus par la majorité.

Ceux-ci émettent en effet un avis favorable sur le projet. Ils estiment qu'il offre une réponse essentielle aux problèmes de mobilité majeurs tant au niveau du parc d'activité économique de Wavre nord qu'au sein même de Wavre et de Grez-Doiceau. Par ailleurs, il constitue une étape nécessaire pour mettre en

œuvre les travaux de désengorgement envisagés par le demandeur sur l'autoroute en offrant la possibilité d'un délestage des flux autoroutiers.

Ils considèrent en outre que ce projet est indispensable en vue de conforter l'assise des activités actuelles mais également en perspective du développement économique de la zone. En effet, le développement du parc d'activités économiques de Wavre nord est aujourd'hui bloqué en matière d'infrastructures, en attente du contournement, alors que 3000 emplois peuvent encore trouver place dans les zones inoccupées de ce parc.

Ces membres constatent en outre que le tracé du projet a été retenu après l'étude de différentes alternatives. Le Pôle constate que parmi les alternatives étudiées dans l'étude d'incidences sur l'environnement, celle retenue est la moins impactante pour le secteur agricole. Le projet prend aussi en considération les flux existants bien en amont de Wavre. Par ailleurs, il propose une gestion des déblais-remblais permettant de diminuer autant que possible, en paysage vallonné, l'impact paysager (traversée de la zone biodiversité en fosse) et acoustique (merlon de protection).

Ces membres estiment toutefois que la réalisation de ce projet devrait être conditionnée à la poursuite des travaux d'infrastructures déjà envisagés par le demandeur sur le territoire, tels que par exemple l'aménagement des sorties autoroutières et les aménagements du centre de Wavre (dont la réflexion du projet FAST). Ils considèrent en effet que ce contournement doit appuyer la résolution des autres problématiques infrastructurelles déjà relevées afin d'éviter toute saturation du réseau à long terme.

Ils insistent également pour que les accès aux parcelles agricoles soient garantis pour les agriculteurs concernés et que les ouvrages d'art soient correctement dimensionnés afin de permettre le passage des convois agricoles lourds.

## **1.2. Avis sur la qualité de l'étude d'incidences**

---

**Le Pôle Aménagement du Territoire estime que l'étude d'incidences est de qualité satisfaisante.**

Il estime que le document est clair. Il salue l'intégration, au sein du résumé non technique, des modifications apportées au projet. Il regrette toutefois le peu d'analyse de l'impact agricole (morcellement des parcelles, coupure du réseau des voiries,...) ainsi que le peu de recommandations y relatives. Il regrette également l'absence d'alternative zéro (situation environnementale si le projet n'est pas mis en œuvre).



Samuël SAELENS  
Président