

AVIS

ENV.20.13.AV

Contournement nord de TUBIZE

Avis adopté le 03/02/2020

DONNEES INTRODUCTIVES

Demande :

- *Type de demande :* Permis d'urbanisme
- *Rubrique(s) :* / (non classé - EIE sur base volontaire)
- *Demandeur :* SPW Mobilité et Infrastructures - Direction des Routes du Brabant wallon
- *Auteur de l'étude :* Pissart, Architecte et Environnement s.a.
- *Autorité compétente :* Fonctionnaire délégué

Avis :

- *Référence légale :* Art. R.82 du Livre 1er du Code de l'Environnement
- *Date d'envoi du dossier :* 23/12/2019
- *Date de fin de délai de remise d'avis (délai de rigueur) :* 20/01/2020 (30 jours)
- *Portée de l'avis :*
 - Qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE)
 - Opportunité environnementale du projet
- *Visite de terrain :* 27/01/2020
- *Audition :* 3/02/2020

Projet :

- *Localisation :* Nord-est de Tubize
- *Situation au plan de secteur :* Zone agricole, zone de services publics et d'équipements communautaires, zone d'espaces verts, zone d'activité économique industrielle (surinscription CET), zone d'habitat et zone d'habitat à caractère rural
- *Catégorie :* 2 - Projets d'infrastructure, transport et communications

Brève description du projet et de son contexte :

Réalisation d'un contournement routier nord de Tubize, d'une longueur de 4,080 km et reliant la chaussée d'Hondzocht en partie nord à la route Provinciale en partie sud. Il vise à diminuer le trafic de transit à travers le centre-ville. Le projet comprend le réaménagement des carrefours à hauteur des voiries traversées par le contournement :

- rond-point de la chaussée d'Hondzocht à hauteur de l'entrée du futur parc d'activité économique (PAE) « Saintes 2 » ;
- rond-point de la chaussée de Bruxelles (N6) à hauteur de l'Union Royale belge de Football (URBF) en dessous de la ligne TGV ;
- carrefour du pont de Clabecq ;
- carrefour de la place Josse Goffin.

Il comprend également des ouvrages d'art pour la traversée de la ligne de chemin de fer Lg6, de la Senne et du Canal Bruxelles-Charleroi. Ce projet est inscrit dans le Plan Infrastructure 2016-2019.

Une bonne partie du tracé est implanté en déblai par rapport au terrain naturel, ce qui est bénéfique à plusieurs points de vue (visuel, acoustique, etc.) mais implique l'aménagement de talus.

1. AVIS

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

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

Le Pôle apprécie notamment :

- la prise en compte des projets de développement en cours et futurs dans Tubize;
- le chapitre mobilité reprenant entre autres les différents plans et études de mobilité ayant été réalisés sur Tubize et aux alentours ;
- l'analyse de la problématique agricole. Le Pôle s'étonne toutefois que les recommandations ne se trouvent pas au sein du chapitre mais uniquement dans la synthèse des recommandations ;
- l'analyse des alternatives avec la position du demandeur à leur sujet ;
- l'intégration des principales préoccupations des riverains ;
- le résumé non technique très clair, bien illustré et répondant aux préoccupations des riverains.

Cependant, le Pôle regrette que certaines recommandations ne soient pas reprises dans la partie VII - « Synthèse des mesures d'amélioration » ce qui pourrait induire leur non prise en compte par le demandeur (notamment les recommandations concernant l'étude hydrogéologique et piézométrique au niveau de la zone concernée par la future zone d'immersion temporaire (ZIT) de Vraimont, travaux dans les zones humides en dehors des périodes de reproduction des amphibiens, types d'éclairage à utiliser).

1.2. Avis sur l'opportunité environnementale du projet

Le Pôle apprécie que, bien que ce projet ne soit pas d'office soumis à EIE, une telle étude ait été réalisée. Celle-ci a permis de réduire les impacts environnementaux du projet.

Le Pôle Environnement tient à souligner que le projet, s'il vise à diminuer le trafic de transit dans le centre de Tubize et sur le pont de Clabecq, s'inscrit toutefois dans un contexte plus large de mobilité. Il doit s'envisager dans une vision multimodale au niveau supra communal (voire supra régional) et parallèlement à des investissements complémentaires relatifs aux déplacements alternatifs (itinéraires cyclables cohérents, amélioration des dessertes en bus, parkings organisés pour permettre le transfert modal et le covoiturage...) mais également aux déplacements en voiture.

A l'échelle de Tubize, le Pôle constate que le projet constitue une réponse à court terme pour assurer une meilleure fluidité des déplacements (soulagement de 30 à 40 % du trafic sur l'axe est-ouest¹ à court terme). À plus long terme, d'autres mesures, y compris à une échelle plus large mais également en matière d'alternatives modales, voire même d'ambitions dans les projets de développement, devront être envisagées. Le réseau routier ne permettra pas d'absorber le surplus de trafic généré par l'ensemble des projets de développement en cours ou à venir à Tubize, et de manière plus générale dans le Brabant wallon, qui subit une importante pression foncière liée à la proximité de la capitale.

¹ de la chaussée d'Hondzocht à la rue de la Déportation

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

Le Pôle constate que le projet a évolué depuis celui analysé dans l'étude d'incidences et qu'il intègre plusieurs recommandations. Le Pôle reprend ci-dessous des recommandations qu'il estime indispensables pour la mise en œuvre du projet (les recommandations provenant de l'EIE sont munies de leur numéro) :

- prévoir des aménagements clairs permettant de percevoir la hiérarchie des voiries aux différents points de jonction entre le contournement et les voiries existantes (M16) ;
- s'assurer de la pertinence et de la fonctionnalité de la ZIT prévue au sein de la prairie à l'est du site des boues (ZIT Vraimont), il sera au minimum nécessaire de réaliser :
 - o un suivi piézométrique, sur une période suffisamment longue, afin de connaître le niveau de battement de la nappe ;
 - o un suivi limnimétrique du cours d'eau ;
 - o une étude topographique plus détaillée afin de déterminer les profondeurs maximales de terrassement pouvant être envisagées ;
- restaurer les habitats biologiques humides pour l'accueil de la biodiversité :
 - o en bordure de la Senne au sein des espaces non valorisables du site SOCOL suite à la mise en œuvre du contournement (au nord du contournement et au niveau du triangle formé entre la L96, la Senne et le contournement). Ces espaces sont également propices à l'aménagement de ZIT (M52 et M57) ;
 - o au niveau des deux marais localisés en rive droite du Ry Saint Jean (M59) ;
- appliquer les principes de génie écologique concernant l'aménagement des dispositifs permettant l'écoulement des eaux (largeur suffisante, banquettes, etc.) (M60). Des aménagements écologiques favorables à la biodiversité doivent également être appliqués au niveau des ouvrages de tamponnement des eaux (bassins d'orages paysagers, ZIT). Le Pôle constate que les plans fournis ne détaillent pas les aménagements des ZIT ;
- revoir la localisation et l'aménagement du passage à vaches afin de s'assurer de sa praticabilité pour les bovidés (M40 revue) ;
- aménager des accès aux parcelles agricoles situées de part et d'autre du contournement (M41, M43 et M67). La largeur de ces accès doit être de minimum 4,5 m pour permettre le passage du matériel agricole.

En outre le Pôle appuie toutes les recommandations de l'étude et insiste sur les suivantes :

- assurer la végétalisation rapide des talus de la voirie de contournement par exemple grâce à des techniques telles que l'hydroseeding ou l'hydromulching (M7). Cette recommandation permet à la fois de diminuer les risques de ravinement par le ruissellement et d'éviter l'installation d'espèces exotiques envahissantes ;
- être attentif à tout développement d'espèces exotiques envahissantes et prendre des mesures permettant de les éradiquer dans les zones concernées par le projet (M10) ;
- envisager l'élargissement de l'espace dédié aux modes doux au pont de Clabecq, qui devra être étudié pour assurer la continuité avec les aménagements envisagés sur le site des Forges et une bonne accessibilité depuis le village de Clabecq (M73).

Enfin le Pôle insiste sur une signalisation claire des itinéraires « modes doux » en particulier au niveau du tronçon place Goffin, pont de Clabecq (trottoir partagé cycliste-piéton).

2. REMARQUES AUX AUTORITES COMPETENTES

Le Pôle estime qu'une réflexion sur la mobilité dans l'ouest du Brabant wallon à une plus large échelle et impliquant les différents acteurs publics (y compris à une échelle supra régionale) est indispensable. Ainsi il appuie les recommandations suivantes de l'auteur :

- solutionner le problème du goulet de Halle (M24) ;
- adapter l'E19 (allongement de la bande de sortie vers l'E429) (M25) ;
- envisager la possibilité et l'opportunité d'inscrire une zone de réservation au plan de secteur pour une future liaison (routière ou autoroutière) reliant Haut-Ittre à Quenast (M26).

Le Pôle insiste auprès de la commune sur la nécessité de prendre des mesures fortes au centre de Tubize :

- mettre en place une stratégie communale forte visant à privilégier les alternatives à la voiture, en favorisant le développement des transports en commun et des modes doux, notamment en facilitant l'accès à la gare depuis les pôles résidentiels existants et à développer (M34) ;
- limiter voire interdire les poids lourds dans le centre-ville. Ils doivent être dirigés vers le contournement, à l'exception du trafic local des zones économiques localisées entre la voie ferrée marchandises et le canal (M31) ;
- prévoir des aménagements clairs permettant de percevoir la hiérarchie des voiries au niveau des points de connexion du contournement (en particulier les ronds-points de la chaussée d'Hondzocht et de la chaussée de Bruxelles et le carrefour pont de Clabecq) (M28, M62).

Enfin, diverses habitations de la rue des Déportés rejettent leurs eaux usées directement en eau de surface. Il conviendra de régulariser les rejets directs d'eaux usées dans le Vraimont de manière à se conformer aux objectifs d'assainissement du Plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique (M55).