

AVIS

Réf. : CWEDD/07/AV.1056

Liège, le 18 juin 2007

Objet :

Demande de permis d'urbanisme pour la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (SPRIMONT, CHAUDFONTAINE TROOZ, FLERON, SOUMAGNE)

**Avis du CWEDD portant sur la demande de permis d'urbanisme
pour la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays
(SPRIMONT, CHAUDFONTAINE TROOZ, FLERON, SOUMAGNE)**

L'avis du CWEDD porte sur :

- la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement,
- la qualité du résumé non technique,
- l'opportunité environnementale du projet.

Quelques données de base et une description du projet (annexe) sont précisées.

1. DONNEES DE BASE

<u>Projet</u> :	Réaliser la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays, les ouvrages d'art, les aménagements paysagers, les équipements techniques complémentaires et modifications conséquentes aux voiries régionales et communales, la réalisation d'un RaVeL et ses raccordements
<u>Demande</u> :	Permis d'urbanisme
<u>Catégorie</u> :	2 – Projets d'infrastructure, transport et communication
<u>Demandeur</u> :	Ministère wallon de l'Equipement et des Transports (MET)
<u>Auteur de l'étude</u> :	Pissart – Van der Stricht s.a., Esneux
<u>Autorité compétente</u> :	Fonctionnaire délégué
<u>Plan de secteur</u> :	Périmètre de réservation inscrit au plan de secteur
<u>Date de réception du dossier</u> :	23 mai 2007

Le projet est soumis de plein droit à la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement (E.I.E.) en tant que « *construction de nouvelles voiries publiques de plus de deux bandes* » (rubrique 70.19.01).

Une visite des représentants du CWEDD sur place avec l'auteur et le demandeur a eu lieu le 30 mai 2007.

Remarque préliminaire :

Conformément à l'article R. 81 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, le dossier soumis à l'avis du CWEDD est complet. Il comprend :

- la demande de permis,
- l'étude d'incidences sur l'environnement,
- l'ensemble des observations et suggestions adressées conformément à l'article R.79 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement.

2. AVIS SUR LA QUALITE DE L'ETUDE

Le Conseil estime que l'auteur a livré une étude de très bonne qualité. L'autorité compétente y trouvera les éléments pour prendre sa décision.

Au niveau du contenu

Le Conseil apprécie notamment :

- La rigueur suivie dans la présentation du projet et de ses impacts sur les différents secteurs de l'environnement ;
- La recherche et la présentation de très nombreuses recommandations les plus complètes possibles ;
- La prise en compte de secteurs inhabituels comme le relief, la santé humaine, les équipements et infrastructures ;
- L'analyse des aspects socio-économiques et l'agriculture (contact avec l'ensemble des exploitants concernés) ;
- Le caractère complet et détaillé du chapitre « paysage et patrimoine » ;
- Le chapitre consacré aux limites de l'étude.

Au niveau de la forme

Le Conseil apprécie notamment :

- La présence et la qualité des nombreuses illustrations et schémas qui jalonnent et illustrent le texte ;
- La clarté de la structure du texte et un repérage facilité au niveau des chapitres et des annexes (figures et tableaux) qui rendent la lecture aisée.

Vu le volume de l'étude, le Conseil suggère néanmoins d'envisager à l'avenir une copie du document en recto-verso.

3. AVIS SUR LA QUALITE DU RESUME NON TECHNIQUE

Le Conseil estime que le résumé non technique est de très bonne qualité.

En effet, ce document reprend les principaux éléments de l'étude et permet au lecteur d'avoir une bonne vue synthétique de l'étude technique et des recommandations qu'elle propose et de se forger une opinion.

4. AVIS SUR L'OPPORTUNITE ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Bien que le CWEDD reconnaisse que les nombreuses et pertinentes recommandations de l'auteur amélioreront notablement le projet initial, le CWEDD constate le caractère défavorable de l'opportunité environnementale du projet soumis à la demande.

Le CWEDD constate que le demandeur a fourni un document montrant que la plupart des recommandations de l'auteur, adressées au MET, sont prises en compte dans le projet final.

Indépendamment de l'opportunité socio-économique du projet qu'il ne lui revient pas d'évaluer, le CWEDD estime que l'impact environnemental du projet serait notable sur le réseau écologique, sur certains habitats et espèces protégées.

En effet, le dossier montre que, même si le demandeur s'engage à appliquer l'essentiel des recommandations de l'auteur en vue de réduire les effets négatifs sur les zones d'habitats prioritaires et sur les zones de grand intérêt biologique, les effets résiduels resteraient importants sur le réseau écologique et en particulier sur la zone Natura 2000 et les pelouses calcaires (habitat prioritaire). Ces écosystèmes résultant d'une évolution séculaire multifactorielle complexe ne peuvent être créés de novo à court terme. Aucune information n'est donnée au CWEDD sur le délai de restauration des milieux ni sur leurs nécessaires gestion et suivi. En la matière, il est donc difficile de garantir l'efficacité des mesures de compensation. Bien que les mesures préconisées par l'auteur vont aussi loin que possible, le CWEDD estime qu'il eût été opportun d'envisager la faisabilité d'alternatives de localisation et de revoir partiellement les tracés de la zone de réservation et donc le plan de secteur, afin de réduire voire de supprimer cette incidence majeure.

Sur le plan paysager, le CWEDD constate que le projet traverse des paysages très diversifiés qui, malgré la prise en compte des recommandations de l'auteur, seraient affectés.

Concernant les différents aspects liés à la mobilité, le CWEDD estime ne pas être en mesure d'effectuer un arbitrage entre les effets positifs et négatifs créés par le projet.

Le CWEDD note cependant que cette liaison autoroutière apporterait une solution à l'insécurité résultant du transport de marchandises dangereuses lors de la traversée de Liège, ce qui lui paraît constituer également un aspect essentiel. Le CWEDD s'interroge cependant sur l'accès sécurisé de ce type de transport dans les tranchées couvertes.

Le CWEDD souhaite que, si cette liaison autoroutière se réalise, elle puisse « nourrir » la multi-modalité engendrée par les nouvelles infrastructures prévues dans la région de Liège, dans le cadre de la vocation de pôle logistique que le Gouvernement wallon souhaite pour cette région. Le CWEDD insiste pour qu'une réelle politique de mobilité soit simultanément mise en œuvre au niveau régional.

Le CWEDD constate également que le cadre de vie de certains quartiers (par exemple : La Brouck à Trooz et la rue du Fort à Fléron) seraient particulièrement affectés par le projet. Le CWEDD estime que ces quartiers devraient faire l'objet d'un programme de rénovation urbaine compensatoire.

5. REMARQUES A L'AUTORITE COMPETENTE

Le CWEDD estime que si la réalisation de cette liaison est jugée nécessaire par les Autorités, elle doit impérativement s'accompagner d'une politique de mobilité plus cohérente et intégrant plus globalement le développement de Liège en tant que pôle logistique et ce, sans recourir systématiquement à l'implantation de nouvelles infrastructures routières. Il considère également indispensable de développer les mesures de compensation des pertes écologiques et de mettre rapidement en place les outils qui permettront la gestion et le suivi des espaces de compensation.

Le CWEDD s'interroge sur la nécessité de demander préalablement à la prise de mesures de compensation l'avis de la Commission des Communautés européennes vu l'impact significatif de ce projet sur un habitat prioritaire (pelouse calcaire) repris dans la zone Natura 2000 « Basse vallée de la Vesdre » (BE33016).

Le CWEDD insiste également pour que les recommandations de l'auteur qui s'adressent aux pouvoirs publics soient mises en œuvre.

Annexe – Brève description du projet

Le projet consiste en la construction d'une voirie de 12,5 kilomètres entre Cerexhe-Heuseux (E40) et Beaufays (E25) pourvue de deux bandes de circulation dans chaque sens. La voirie aura une largeur d'une trentaine de mètres auxquels il faut rajouter les dégagements nécessaires pour les talus en déblai ou en remblai. En plus des deux échangeurs d'extrémité, avec la E40 au nord et avec la E25 au sud, le projet prévoit quatre échangeurs intermédiaires qui assureront les connexions locales: l'échangeur de la Croix-Michel avec la RN 62 (Beaufays – Spa), l'échangeur de Chaudfontaine avec la RN 61 (Liège – Verviers), l'échangeur de Fléron avec la RN 621 (Fléron – Soumagne) et l'échangeur de Retinne avec la RN 3 (Liège – Fléron – Soumagne – Herve). Un RAVeL sera construit tout au long de l'autoroute avec des connections au réseau de voiries existant.

Un total de 27 ouvrages est envisagé pour franchir les obstacles naturels, dont 3 viaducs de 1.600 mètres de long (Vallée de la Vesdre), 340 mètres (Waltinne), 210 mètres (Gargonade) et 7 tranchées couvertes.

Dans le cas de l'échangeur de Chaudfontaine, il sera nécessaire de créer une voirie de plus de 2 kilomètres pour rattraper la différence de niveau d'environ 80 mètres entre la route et la liaison.

Le viaduc doit maintenir cette longueur car les rampes de part et d'autre qui affichent déjà une pente de 5 % ne permettent pas de se rapprocher davantage du fond de vallée sans risquer d'importants problèmes de circulation (comme dans la tranchée de Cheratte sur la E40 et dans la descente de Tilff sur la E25).

Le projet prévoit également la destruction de 175 hectares de milieux naturels dont 75 présentent un intérêt biologique et 90 expropriations.

L'emprise réelle du projet est de 200 hectares (dont 162 hectares en zone non-urbanisable et seulement 5+15 hectares en zone d'habitat) desquels 132 hectares sont de la zone agricole, 54 hectares des espaces verts et 6,5 hectares des zones forestières, auxquels il faut rajouter les « composantes perturbatrices » qui confirment la perte supplémentaire de 67 hectares de zone agricole et 4,4 hectares de zones d'activité économique mixte.