DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

Contournement routier Est de Gages

Projet	Contournement Est de Gages
Numéro de projet	6631030026
MOA	SPW-MI Direction des routes de Mons

Objet de la demande :

Création d'une nouvelle voirie afin que le trafic du parc Pairi Daiza contourne le village de Gages.

Demandeur :

SPW-MI – Direction des routes de Mons
Rue des canonniers, 36
7000 Mons

Auteur de projet :

Bureau d'études SWECO
Boulevard Baudouin 1er, 19
1348 Louvain-La-Neuve

Localisation du bien :

La nouvelle route se situe sur le territoire des communes de Brugelette et accessoirement de Lens, implantée le long du bois de la provision.

---

1. Note complémentaire relative à la gestion des terres
2. Note relative à la constructibilité en zone inondable

Liste d'adaptations

Révision	Date	Description	Rédigé par	Contrôlé par	Approuvé par
A	10/08/2026	Notes complémentaires	Virginie Gassée	Xavier Duyck Louis Sartenaer	Elisenda Casas

Note complémentaire relative à la gestion des terres.

La réalisation du contournement Est de Gages nécessitera plusieurs opérations de terrassement destinées à adapter le relief naturel du sol au tracé et au profil de la future voirie régionale. Ces travaux comprendront à la fois des opérations de déblaiement, consistant à enlever les terres situées sur les points hauts, et des opérations de remblaiement, destinées à combler les dépressions. L'objectif de remodèlement sera notamment de réduire les différences de niveau afin d'adoucir les pentes de la future route. Les terrassements pourront ainsi modifier localement le relief naturel, avec un comblement de certaines dépressions pouvant atteindre – exceptionnellement - environ 3,5 mètres tandis que les arasements resteront généralement inférieurs à un mètre ; l'épaisseur de remblai peut s'expliquer également par le fait que les conduites de fluides interceptées par le projet doivent être posée à une profondeur suffisante sous une telle infrastructure.

La modification du relief nécessaire à l'implantation du contournement routier constitue une modification sensible au sens de la réglementation en vigueur. Elle nécessite dès lors l'obtention d'un permis d'urbanisme, conformément à l'article D.IV.4, 9° du Code du développement territorial. En effet, selon l'article R.IV.4-3, une modification du relief est considérée comme sensible lorsqu'elle concerne un volume supérieur à 40 m³ ou lorsqu'elle présente une hauteur supérieure à 50 centimètres par rapport au niveau naturel du terrain et un volume supérieur à 5 m³. En l'occurrence, plus de 35 000 m³ de terres seront terrassés et déplacés ailleurs dans le périmètre du projet.

Ce volume de plus de 35 000 m³ correspond aux déblais généraux nécessaires au reprofilage du terrain et à l'adaptation du tracé de la voirie. Il ne comprend toutefois ni les terres arables, ni les excavations importantes nécessaires à la réalisation des relativement profondes fondations de la voirie ou au creusement des tranchées d'égouttage. Les terres extraites lors de ces travaux de reprofilage pourront être réutilisées à proximité, dans les zones nécessitant un apport de matériaux terreux. Elles serviront notamment à combler les dépressions locales, à réaliser les remblais, à configurer les talus et à effectuer les travaux de finition. Est donc recherché un équilibre entre les déblais et les remblais, c'est-à-dire à une réutilisation autant que possible les terres déblayées à certains endroits pour les remettre en place à d'autres endroits du chantier. Plus de 90 % des déblais généraux pourront ainsi être réutilisés dans le périmètre du projet.

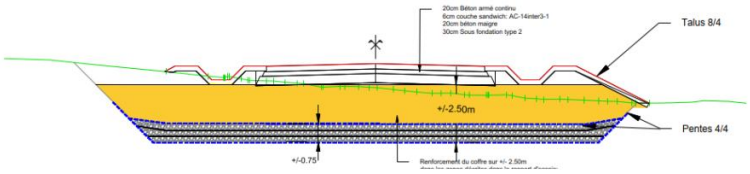
Cette logique de réutilisation concerne néanmoins principalement les mouvements de terres liés au modelage du terrain et à l'adaptation du tracé de la voirie au relief existant. Elle ne concerne toutefois pas l'ensemble des terres qui seront excavées dans le cadre du chantier.

En effet, une grande quantité de terre devront être excavées pour une autre raison. En raison de la nature argileuse des sols et de la présence locale d'un sous-sol karstique, le terrain en place ne présente pas toujours les caractéristiques nécessaires de portance pour « asseoir » durablement la

chaussée. Les sols situés sous l'assiette de la route devront donc être retirés et remplacés par une structure plus résistante, composée notamment de sable et d'empierrement. Une assise renforcée d'environ 2,50 mètres d'épaisseur, complétée par une couche d'empierrement d'environ 0,75 mètre, est prévue afin d'assurer la stabilité de la voirie. Ces excavations profondes ne contribuent à la modification du relief du sol : elles visent à remplacer des sols insuffisamment portants par des matériaux adaptés.

_ Coupe de principe pour renforcement de chaussée

(Zones concernées : voir rapport des essais géotechniques)



C'est pour cette raison qu'il faut clairement distinguer les terres utilisées dans la balance déblais/remblais de celles excavées pour les fondations de la chaussée. Les premières peuvent être réutilisées sur place pour combler les dépressions, réaliser les talus et assurer les finitions. Les secondes sont issues d'excavations plus profondes et sont à considérer comme impropres à une réutilisation sur le site dans le cadre du projet. Elles devront donc être évacuées par camion. Le volume à évacuer est estimé à environ 66 000 m³ de terres.

Les terres végétales, également appelées terres arables, ainsi que les terres de déblais seront stockées provisoirement pendant la durée des travaux. Ces dépôts temporaires permettront de conserver les matériaux avant leur réutilisation ou leur évacuation. Le taux de réutilisation est estimé à plus de 90 % pour les remblais généraux et à environ 35 % pour les terres arables. Un tableau récapitulatif des valeurs se trouvent ci-dessous :

	Axe principal		Infrastructures connexes		Projet de contournement	
	m³					
	TA	DG	TA	DG	TA	DG
Déblaiement	27700	33300	2130	2565	29830	35865
Remblaiement	9700	30500	755	2335	10455	32835
Excavation (coffre)						66000

A évacuer	94415

Les terres arables pourront être utilisées pour remettre les talus sous profil, recouvrir les surfaces travaillées, réaliser les plantations et assurer l'engazonnement des terre-pleins, des talus et des accotements. Elles pourront également servir à remettre en état les terrains privés éventuellement endommagés par les travaux. Si les terres de déblais ne présentent pas une qualité suffisante pour les plantations, un apport de terre arable de meilleure qualité devra être envisagé.

Lorsqu'elles ne peuvent être réutilisées sur place, les terres seront évacuées par camion par une filière appropriée. Ces terres, a priori non contaminées, pourront être dirigées vers une installation autorisée, un centre de valorisation, un site

récepteur ou un autre chantier de voirie. Le suplus pourra ainsi être réutilisé ailleurs, notamment pour des travaux de terrassement ou de construction nécessitant un apport de terres. Cette opération d'évacuation des terres en surplus devra respecter la réglementation wallonne relative à la gestion et à la traçabilité des terres excavées.

Compte tenu des volumes à évacuer, qui dépassent largement le seuil de 400 m³, différentes mesures de contrôle et de traçabilité devront en effet être appliquées. Un Rapport de Qualité des Terres, ou RQT, devra être établi afin de caractériser les terres excavées. Un Contrôle de Qualité des Terres, ou CQT, pourra être effectué sur le site d'origine ou dans une installation autorisée. Le RQT devra ensuite être validé au moyen d'un Certificat de Contrôle de Qualité des Terres, ou CCQT.

Une Notification du Mouvement des Terres, ou NMT, sera également nécessaire. Elle permettra soit d'utiliser les terres sur un terrain récepteur, soit de les regrouper avec des terres de même nature dans une installation autorisée. Les transports devront être accompagnés des documents nécessaires afin d'assurer la traçabilité des terres depuis leur lieu d'excavation jusqu'à leur destination finale.

Outre les terres, le chantier pourra produire certains matériaux issus du démontage partiel ou du raclage des voiries existantes. Il pourra notamment s'agir d'enrobés bitumineux, de béton armé ou non armé et de métaux ferreux. Des débris végétaux pourront également être générés lors des opérations de débroussaillement et de déboisement partiel. Les matériaux valorisables seront dirigés vers des centres de recyclage, des installations autorisées ou, le cas échéant, des dépôts communaux. Les matériaux qui ne pourront pas être valorisés seront évacués vers un Centre d'Enfouissement Technique, par l'intermédiaire d'un organisme agréé pour le type de déchets concerné.

Ainsi, la gestion des terres reposera sur deux principes complémentaires. D'une part, les terres issues du reprofilage du terrain seront réutilisées autant que possible dans le périmètre du projet [Equilibre de la balance déblais/remblais]]. D'autre part, les terres extraites plus profondément (estimées à 66 000 m³) et à remplacer par des matériaux adaptés pour assurer la stabilité de la chaussée, seront principalement évacuées car non réutilisables dans le cadre du projet.

Cette distinction permet de comprendre que l'équilibre recherché entre les déblais et les remblais concerne les travaux de modelage du terrain, tandis que les excavations nécessaires aux fondations constituent un volume séparé, destiné majoritairement à l'évacuation et à la valorisation dans des filières autorisées.