

11 décembre 2003

Arrêté du Gouvernement wallon décidant la révision du plan de secteur de Nivelles et adoptant l'avant-projet de modification de plan en vue de l'inscription du raccordement définitif de la RN25 au ring de Nivelles (R24)

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 39 *bis* et 42, 43, 44, 45, 46;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1981 établissant le plan de secteur de Nivelles, notamment modifié par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 6 septembre 1991 et 6 août 1992;

Vu l'arrêté ministériel du 11 août 1994 répartissant les voies publiques de la Région wallonne en catégories fonctionnelles;

Considérant que la construction d'une voirie en site propre entre Wavre et Nivelles s'inscrit dans la politique que le Gouvernement wallon entend poursuivre quant à la gestion du trafic de transit; qu'il importe en effet d'encourager le report du trafic empruntant des voiries non adaptées et traversant des zones agglomérées existantes sur des voiries répondant sur le plan technique aux caractéristiques des véhicules actuels et dont les impacts éventuels sur les plans urbanistique et environnemental peuvent être atténués de manière efficace et respectueuse du cadre bâti;

Considérant que cette politique a été transcrite dans le plan de secteur de Nivelles par l'inscription du tracé de la RN25 en projet et a été mise en oeuvre jusqu'au territoire de la Ville de Nivelles; que l'absence d'achèvement de la RN25 sur le territoire de la Ville de Nivelles constitue un frein à une bonne gestion du trafic de transit;

Considérant que l'accessibilité des zones d'activité économique de Nivelles-Sud serait améliorée par l'achèvement de la RN25 et ce d'autant plus qu'une extension du zoning est actuellement en cours de procédure;

Considérant la demande de permis d'urbanisme relatif au raccordement à quatre bandes du tronçon réalisé de la RN25 au Ring de Nivelles (R24) introduite par le Ministère de l'Équipement et des Transports le 10 juillet 2001;

Considérant que cette demande de permis a fait l'objet d'une étude d'incidences réalisée par la S.A. ARIES, agréée à cet effet;

Considérant que la phase de consultation et la réunion d'information préalables du public sur cette demande de permis ont donné lieu au dépôt de cinq projets alternatifs;

Considérant que ces six propositions de tracés ont été traités de manière équivalente par l'étude d'incidences;

Considérant que l'enquête publique relative à ce dossier s'est déroulée du 13 novembre au 12 décembre 2002; que la réunion de concertation s'est tenue à Nivelles, le 3 janvier 2003;

Considérant que le rapport d'incidences sur l'environnement rédigé par le Fonctionnaire délégué le 13 février 2003 conclut de la manière suivante:

« Dans l'état actuel de l'étude d'incidences, il apparaît qu'aucune des 6 versions du projet n'est totalement satisfaisante.

Toutefois, pour permettre au délégué du Gouvernement de statuer en toute connaissance de cause, il y aurait lieu d'approfondir, en particulier, l'analyse des impacts sur l'agriculture de l'alternative n°5. Les points suivants devraient spécifiquement être étudiés:

- impacts sur la viabilité de la Ferme de Vaillampont et de la ferme de la Brassine;*
- impacts sur l'exploitation des parcelles agricoles qui seraient scindées par le tronçon routier;*
- impacts sur le principe de gestion parcimonieuse du sol » .*

Considérant que, la S.A. ARLES a été chargée de procéder à un complément d'étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant que ce complément d'étude d'incidences a fait émerger une nouvelle version améliorée du

tracé envisagé;

Considérant que le Gouvernement a pris acte de l'analyse de la situation de droit et de fait visée à l'article 42; qu'il a notamment vérifié que ce nouveau tracé ne concerne ni un élément du patrimoine classé, ni un élément protégé par la législation sur la conservation de la nature, ni une zone de protection de captage;

Considérant que le complément d'étude d'incidences indique notamment que ce nouveau tracé:

– longe en grande partie des infrastructures existantes et limite dès lors le morcellement des terres agricoles;

– évite l'enclavement des fermes de Vaillamont et de la Brassine;

– maintient le tracé actuel de la RN237 à l'endroit où elle franchit la RN25, ce qui permet de réduire davantage l'emprise du projet sur les sols agricoles;

– maintient le chemin des Vaches le long de la RN25 et le chemin n°8, ce qui garantit l'accès aux terres;

Considérant qu'il autorise en outre:

– le choix d'un profil en déblai permettant: (i) de limiter les nuisances acoustiques au niveau des habitations les plus proches; (ii) de garantir l'écoulement gravitaire des eaux de ruissellement vers la Thines; (iii) de maintenir la chaussée de Namur à son niveau actuel (iv) et de réduire l'impact visuel de la future voirie;

– la réduction du gabarit des derniers tronçons du Ring et de la chaussée de Wavre, ce qui permet d'améliorer la sécurité routière à ces endroits;

Considérant que le complément d'étude d'incidences propose en outre:

– le réaménagement et la mise en place du carrefour de Thines et mise en place d'un nouveau rond-point pour améliorer la qualité esthétique des lieux et pour créer un « effet de porte » à l'entrée de la ville de Nivelles;

– la création d'un bassin d'orage d'une capacité d'environ 4.000 m³ au niveau de la Thines pour limiter le débit de crue dans le ruisseau;

– la construction d'une passerelle pour piétons et pour cyclistes au niveau de l'avenue de Vaillamont;

– le maintien des arrêts de bus et la mise en place de plusieurs passages pour piétons.

Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ces développements, que la nouvelle version proposée par la S. A. ARLES est la plus apte à permettre la réalisation de l'achèvement de la RN25 sur la Ville de Nivelles par le raccordement définitif de la RN25 au Ring de Nivelles (R24);

Considérant que la réalisation de cette infrastructure suppose son inscription préalable au plan de secteur;

Considérant qu'il s'indique en outre de supprimer le tracé du projet de RN25 actuellement inscrit au plan de secteur de Nivelles sur le territoire de la Ville de Nivelles;

Considérant, de ce fait, que le tronçon actuel du Ring situé entre le rond-point de jonction de la RN25 et le carrefour de Thisnes ainsi que les derniers 200 mètres de la chaussée de Wavre deviennent des voiries locales; qu'il en est de même pour le tracé de la RN237;

Sur proposition du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,

Arrête:

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement wallon décide la révision du plan de secteur de Nivelles et adopte l'avant-projet de modification de plan (planche 39/7) en vue de:

– l'inscription du raccordement définitif de la RN25 au Ring de Nivelles (R24);

– la suppression du tracé du projet de RN25 actuellement inscrit au plan de secteur pour le tronçon qui ne sera pas utilisé,

conformément au plan ci-annexé.

Art. 2.

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 11 décembre 2003.

Le Ministre-Président,

J-C. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,

M. FORET