

**30 septembre 2004**

**Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Nivelles portant sur l'inscription du raccordement définitif de la RN25 au ring de Nivelles (R24) (planches 39/7N et 39/7S) et de son périmètre de réservation**

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<sup>er</sup> 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;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 11 décembre 2003 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);

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 mai 2004 adoptant provisoirement le projet de révision du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription du raccordement définitif de la RN25 au ring de Nivelles (R24) et de son périmètre de réservation;

Vu l'enquête publique qui a eu lieu du 15 mai au 28 juin 2004 inclus et les réunions de concertation tenues à Genappe et Nivelles le 30 juin 2004;

Vu les réclamations et observations formulées lors de l'enquête publique;

Vu l'avis du conseil communal de Genappe du 1<sup>er</sup> juillet 2004;

Vu l'avis du conseil communal de Nivelles du 12 juillet 2004;

Vu l'avis du Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable du 13 juillet 2004 et les recommandations qui l'assortissent;

Vu l'avis émis par la Commission régionale d'Aménagement du Territoire le 14 septembre 2004 et les recommandations qui l'assortissent;

Considérant que tant l'avis de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire que celui du Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable estiment opportun le projet tant dans son principe que dans le choix de son tracé tel que soumis à l'enquête publique;

Considérant que la Commission régionale d'Aménagement du Territoire relève notamment que, en compensation des surfaces consacrées au présent projet, les terrains situés le long de l'actuelle chaussée de Wavre, précédemment expropriés, pourront être rendus à l'agriculture;

Considérant que le Gouvernement wallon se rallie aux réponses apportées par la Commission régionale d'Aménagement du Territoire aux réclamations et observations émises lors de l'enquête publique portant sur le choix du tracé de la RN25;

Considérant que les recommandations émises par la Commission régionale d'Aménagement du Territoire et le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable dans le but de préserver le cadre de vie des populations locales et l'environnement naturel, à savoir, notamment, le déplacement de deux hangars agricoles, la non mise en décharge des terres de déblai, la pose de panneaux antibruit, les mesures appropriées de gestion de la mobilité, en particulier au regard de l'utilisation parcimonieuse du sol, relèvent du permis d'urbanisme et seront examinées à ce niveau;

Considérant, compte tenu de ce qui précède, qu'il s'indique d'inscrire le raccordement définitif de la RN25 au ring de Nivelles (R24) et son périmètre de réservation, conformément à l'avis de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire;

Sur proposition du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.**

La révision des planches 39/7N et 39/7S du plan de secteur de Nivelles portant sur:

– l'inscription du raccordement définitif de la RN25 au ring de Nivelles (R24) et de son périmètre de réservation;

– la suppression:

a) du tracé de la RN25 et de son périmètre de réservation actuellement inscrits au plan de secteur pour le tronçon qui ne sera pas utilisé;

b) du tronçon du ring actuel situé entre le rond-point de jonction de la RN25 et le carrefour de Thines ainsi que des derniers 200 m de la chaussée de Wavre,

est arrêtée définitivement conformément au plan ci-annexé.

**Art. 2.**

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 30 septembre 2004.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

A. ANTOINE

**Avis de la CRAT relatif au projet de revision du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription du raccordement définitif de la RN25 au ring de Nivelles (R24) (planches 39/7N et 39/7S) et de son périmètre de réservation et de la suppression du tracé de la RN25 et de son périmètre de réservation actuellement inscrit au plan de secteur pour le tronçon qui ne sera plus utilisé, du tronçon du ring actuel situé entre le rond-point de jonction de la RN25 et le carrefour de Thines ainsi que des derniers 200 m de la chaussée de Wavre**

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 6, 27, 35, 39 *bis*, 42 à 46 et 115;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> 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;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 11 décembre 2003 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);

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 mai 2004 adoptant provisoirement le projet de révision du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription de la RN 25 au ring de Nivelles (R 24) (planches 39/7 N et 39/7 S) et de son périmètre de réservation.

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 15 mai 2004 au 28 juin inclus dans les communes de Genappe et de Nivelles et répertoriées comme suit:

1° Genappe:

Pas de réclamations.

2° Nivelles:

1. M. FAYT, Michel et un autre signataire;

chaussée de Charleroi, 64,

1400 Nivelles.

2. M. ALCAMO-SAMSON et 7 autres signataires;

rue des Ecoles, 40,

1402 Thines.

3. M. DUVIVIER, Xavier et un autre signataire;

chemin des Vaches, 11,

1402 Thines.

Vu l'avis favorable du Conseil communal de la commune de Genappe en date du 1<sup>er</sup> juillet;

Vu l'avis favorable du Conseil communal de la commune de Nivelles en date du 12 juillet 2004;

Vu le dossier d'enquête publique transmis le 13 juillet 2004 par Monsieur le Ministre Forêt, Ministre de l'Aménagement du Territoire et mis à la disposition de sa Section Aménagement normatif;

Vu les situations juridiques et existantes du secteur;

La Commission régionale d'Aménagement du Territoire émet en date du 14 septembre 2004 un avis favorable à la modification des planches 39/7N et 39/7S du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription du raccordement définitif de la RN25 au ring de Nivelles (R24) et de son périmètre de réservation sur des terrains inscrits actuellement en zone agricole au plan de secteur, de la suppression du tracé de la RN25 et de son périmètre de réservation actuellement inscrit au plan de secteur pour le tronçon qui ne sera plus utilisé sur des terrains inscrits actuellement en zone agricole et en zone d'habitat à caractère rural au plan de secteur, de la suppression du tronçon du ring actuel situé entre le rond-point de jonction de la RN25 et le carrefour de Thines ainsi que des derniers 200 m de la chaussée de Wavre.

Ce tracé résultant d'un arbitrage entre différents impératifs et d'un compromis entre les parties concernées, la CRAT regrette que le Gouvernement wallon n'ait pas suivi la logique qui était de procéder à l'expropriation dès que le tracé avait été inscrit au plan de secteur.

## I. CONSIDERATIONS GENERALES

### 1. L'opportunité du projet:

La CRAT constate que le raccordement projeté constitue le chaînon manquant dans le réseau à grand gabarit du Brabant wallon, au niveau des routes rapides (RGG II et III) dont font partie la RN25, le R24 et la RN237. Il permet la création de la seule liaison Est-Ouest au sein de cette province destinée à relier deux axes majeurs s'orientant Nord-Sud, à savoir la E19-A54 à l'ouest et la E411 à l'est, bien que l'essentiel des flux de trafic converge de manière importante vers Bruxelles, essentiellement en empruntant le réseau autoroutier.

La CRAT constate également que le projet s'inscrit directement dans les options du plan communal de mobilité de la ville de Nivelles qui prévoit notamment que:

– L'aménagement du carrefour entre la RN93 et la RN237 soit conçu pour y créer une porte d'entrée de la ville;

– Le ring sud et la RN25 soient aménagés de manière à assurer de bonnes conditions de circulation pour les flux de grand transit;

– qu'un « carrefour giratoire au croisement de la RN237-RN93 comprenant 2 voies à l'anneau et 2 voies en entrées/sorties sur le ring et son prolongement vers l'est » (p. 26 du Rapport final 2004 de l'Etude d'Incidences) soit aménagé dans le cadre de la régularisation des carrefours.

Dans le cadre de la mise en oeuvre du plan communal de mobilité, une action a été planifiée: il s'agit de la « réalisation de la liaison RN25-ring et du carrefour RN25-RN93 » (p. 26 du Rapport final 2004) qui a été considérée comme prioritaire et dont la réalisation a été planifiée à moyen terme.

Sa réalisation serait donc extrêmement bénéfique en terme d'environnement car le trafic de transit actuel engendre déjà de nombreuses nuisances et pollutions dans les différents villages.

La CRAT recommande cependant une vigilance quant à la fluidité du trafic de transit. En effet, elle constate que la section entre le futur rond-point (rond-point de raccordement RN 25 - R 24 et le rond-point de Nivelles) est déjà grevée de goulots d'étranglement, ce qui a pour conséquence de réduire son efficacité et risque dès lors de ne pas rencontrer l'objectif que s'est défini le Gouvernement wallon en ce qui concerne la volonté d'une gestion optimale du trafic de transit sur des voiries répondant sur le plan technique aux caractéristiques des véhicules actuels.

## 2. Les variantes de localisation:

Des réclamants demandent, si le projet soumis à enquête publique n'est pas retenu, que le Gouvernement wallon choisisse le tracé proposé au niveau de l'alternative n°1 tout en limitant la longueur et la profondeur du tunnel, quitte à rehausser le profil de la RN93 de 2 m. Ils souhaitent en tous cas que l'alternative n°2 soit rejetée puisque la Région wallonne a reconnu que l'étude d'incidences avait négligé les aspects agricoles.

La CRAT prend acte de ces considérations.

## 3. Les aspects agricoles:

Des réclamants signalent que contrairement à ce que conclut l'étude d'incidences (p. 185 du Rapport final 2004), deux hangars situés dans le quartier Jérusalem ne seront plus accessibles. Ils demandent par conséquent de reconstruire ces hangars de l'autre côté de la RN25.

Des réclamants constatent que le morcellement des parcelles induit par le tracé de la RN25 doit être réduit par la suppression d'un chemin privé d'accès aux hangars situés dans le quartier Jérusalem et rendu inutile par sa coupure. Ils demandent que des terres arables y soient apportées afin de remettre cette surface en culture.

Des réclamantes craignent que le projet ne réduise l'accessibilité d'une parcelle s'il n'est pas prévu d'y abattre les arbres le long de la RN93 sur 100 m et d'y enterrer les câbles de distribution électrique-TV. Ils demandent en outre que l'accotement soit réservé pour l'enlèvement par grue de betteraves et chicorées mises en silos.

La CRAT prend acte de ces considérations et relève que, selon l'étude d'incidences, " en compensation des surfaces perdues, les terrains situés le long de l'actuelle chaussée de Wavre et qui ont été expropriés dans le cadre des procédures précédentes pourront être remis à l'agriculture. Pour rappel, ces terrains représentent une surface de près de 2,74 ha " (p. 185 du Rapport final 2004). Elle confirme que les deux hangars seront rendus inaccessibles et qu'une solution doit être trouvée.

## 4. La mise en oeuvre:

### \* Infrastructures projetées

Des réclamants demandent d'envisager la suppression des 2 ronds-points situés de part et d'autre de l'échangeur autoroutier, de garder les feux rouges au carrefour de Thines afin de décourager les automobilistes à emprunter ce tronçon pour accéder à la RN25 et insistent sur la nécessité de sécuriser l'entrée de Thines sur la RN93 (aménagement et contrôle de vitesse).

Ils demandent également s'il ne serait pas possible de déporter le tracé de la RN25 en deçà du chemin des Vaches et d'en faire un tracé rectiligne.

La CRAT constate que, selon l'étude d'incidences, des aménagements de sécurisation sont prévus au niveau des intersections de voiries notamment par la création de ronds-points et d'un échangeur de type autoroutier entre la rue des Ecoles et le chemin des Vaches au point d'intersection entre l'axe RN25-R24 et la RN93 en vue " d'assurer tous les échanges entre les principaux axes à l'entrée de Nivelles et de limiter ainsi l'intensité de la circulation sur la chaussée de Namur au niveau des zones d'habitat situées plus loin (quartier des Ecoles et de Jérusalem). En provenance de Wavre, un by-pass est aménagé sur la bretelle de sortie de la RN25. Il permet un accès direct à la RN93 en direction de Nivelles. Son aménagement s'impose en raison du trafic important qui quitte la RN25 à l'heure de pointe du matin pour

rejoindre le zoning sud et le centre de Nivelles " (p. 139 du Rapport final 2004).

L'étude d'incidences précise également qu'un rond-point sera aménagé au carrefour de Thines. L'aménagement de ces ronds-points est justifié dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 mai 2004 par le souci d'améliorer la qualité esthétique des lieux et la volonté d'y créer un effet de porte à l'entrée de la ville de Nivelles.

En ce qui concerne la configuration du tracé, la CRAT note que, selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 mai 2004, le tracé proposé présentant un profil en déblai permet de réduire au mieux les nuisances acoustiques au niveau des habitations les plus proches, de garantir l'écoulement gravitaire des eaux de ruissellement vers la Thines, de maintenir la chaussée de Namur à son niveau actuel et de réduire l'impact visuel de la future voirie.

#### \* Mobilité

Des réclamants signalent que le R24 est déjà saturé aux heures de pointe. Ils estiment que l'élargissement des ronds-points ne permettra pas de résoudre les problèmes. Ils constatent également qu'il n'existe qu'un seul accès au zoning depuis le R24 par la rue de l'Industrie. Ils proposent, par conséquent; la création d'un accès supplémentaire au niveau de l'avenue de Vaillampont ou l'aménagement d'un rond-point au niveau de la rue du Commerce.

La CRAT prend acte de ces considérations et note que, selon l'étude d'incidences, le trafic restera fluide sur l'ensemble de réseau modélisé d'ici 2015.

Des réclamants demandent pourquoi l'avenue de Vaillampont sera coupée. Ils proposent la création d'un véritable pont en lieu et place du projet de passerelle surplombant la rue de Vaillampont.

La CRAT rappelle que l'avant-projet de raccordement de la RN25 au R24 entre les n<sup>os</sup> 7 et 8 de l'avenue de Vaillampont est le résultat d'un compromis issu le 24 février 2003 de la volonté du Gouvernement wallon, de la ville de Nivelles, des riverains de Thines et des agriculteurs et prend acte, par conséquent, de ces considérations.

#### \* Nuisances sonores

Des réclamants craignent une augmentation des nuisances sonores pour Thines suite à la création d'une voirie à 4 bandes et demandent la mise en place de panneaux anti-bruit tout le long de la RN25 au niveau du chemin des Vaches ainsi que le long de la RN93 côté rue des Ecoles.

La CRAT constate que l'étude d'incidences a réalisé une campagne de mesure de part et d'autre de la RN237 et du côté nord de la RN93 jusqu'au carrefour de Thines. Les résultats montrent que les niveaux sonores actuels sont déjà très importants au niveau de la RN237 et de la RN93 et dépassent largement les valeurs guides définies par la Région wallonne.

Les points de mesures situés à l'avenue de Vaillampont et à la chaussée de Wavre présentent des niveaux sonores moins importants mais cependant un dépassement de la valeur guide en période de nuit. Enfin, le point de mesure situé rue des Ecoles ne présente aucun dépassement des valeurs guides.

La CRAT note que, selon l'étude d'incidences, la mise en oeuvre du projet engendrera une diminution des niveaux sonores de la RN237 réaménagée puisque celle-ci devient une voirie de liaison à caractère local, un statu-quo pour la RN93 et le R24 réaménagé et le nord du quartier des Ecoles. Par contre, elle pourrait engendrer un léger dépassement des valeurs guides en période nuit à l'est du quartier des Ecoles et au quartier Jérusalem.

L'étude d'incidences conclut également que " les dépassements très importants des valeurs guides que l'on peut observer au quartier de Jérusalem ne sont pas directement liés au projet de raccordement. Les habitations sises chaussée de Namur sont en effet exposées au bruit du trafic important qui emprunte cet axe de pénétration de la ville de Nivelles " (p. 149 du Rapport final 2004).

La CRAT constate que l'étude d'incidences ne prévoit pas la pose de panneaux anti-bruit en vue de protéger le quartier des Ecoles des nuisances acoustiques en période de nuit. Aussi, elle recommande une vigilance particulière sur ce point lors de la mise en oeuvre du raccordement et propose notamment la création d'un comité de concertation.

#### 5. L'information:

Des réclamants regrettent l'absence de concertation avec les sept habitations de la rue des Ecoles.

La CRAT prend acte de cette considération.

## 6. Qualité de l'étude d'incidences:

L'étude d'incidences a été réalisée par le Bureau d'études ARIES, dûment agréé pour ce type de projet.

La CRAT estime que l'étude d'incidences est de bonne qualité. Elle relève cependant quelques faiblesses:

– L'étude d'incidences ne met pas suffisamment en évidence que cet avant-projet résulte d'un arbitrage entre différents impératifs et d'un compromis entre les parties concernées.

– p. 185: l'étude d'incidences signale la présence de 2 hangars dans le quartier des Ecoles. Il s'agit en fait du quartier Jérusalem.

– L'étude d'incidences n'envisage pas de porter à 2 bandes le rond-point de l'alternative n°1 alors que ses branches ouest-est sont déjà saturées aux heures de pointe.

## II. CONSIDERATIONS PARTICULIERES

### 1° Genappe:

Pas de réclamations.

### 2° Nivelles:

1. M. FAYT, Michel et un autre signataire.

Il est pris acte des remarques et des observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.

2. M. ALCAMO-SAMSON, et 7 autres signataires.

Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.

3. M. DUVIVIER, Xavier et un autre signataire.

Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.

Martine ANDRE,

Présidente

[Plan modifié](#)