

## ANNEXE 1

### **Déclaration environnementale relative à l'adoption définitive de la révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant sur l'inscription du périmètre de réservation de la N54 Charleroi-Erquelinnes, tronçon Lobbes-Erquelinnes**

---

#### **I. Introduction**

La présente déclaration environnementale est requise en vertu de l'article 44, alinéa 2, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (ci-après, le Code).

Elle accompagne l'arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant sur l'inscription du périmètre de réservation de la N54 Charleroi-Erquelinnes, tronçon Lobbes-Erquelinnes. Elle est publiée au *Moniteur belge* en même temps que ledit arrêté.

La présente déclaration environnementale résume la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans la révision du plan de secteur et dont l'étude d'incidences, les avis, les réclamations et les observations ont été pris en considération.

Cette déclaration environnementale résume également les raisons des choix de la révision des plans de secteur, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

Etant, par hypothèse, de nature synthétique, la présente déclaration environnementale renvoie pour le détail au texte de l'arrêté du Gouvernement wallon.

Dans un souci de lisibilité, la déclaration environnementale se subdivise en trois chapitres : le premier est consacré à l'objet de la révision du plan de secteur, le second à la chronologie de la révision du plan de secteur et le troisième aux considérations environnementales.

#### **II. Objet de la révision des plans de secteur.**

La révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay porte sur l'inscription sur le territoire des communes d'Anderlues, Lobbes, Merbes-le-Château et Erquelinnes du périmètre de réservation de la N54 Charleroi-Erquelinnes, tronçon Lobbes-Erquelinnes.

Elle prévoit que le périmètre de réservation susvisé est abrogé le jour du dix-septième anniversaire de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement le plan.

Elle est assortie d'une mesure d'aménagement, au sens de l'article 23, alinéa 3 du Code suivant laquelle la chaussée de la nouvelle infrastructure de communication ne pourra être divisée en plus d'une voie de circulation dans chaque sens, à l'exception de l'approche des

croisements avec d'autres voiries et de l'aménagement de zones de refuge, afin d'assurer la sécurité des usagers et la fluidité du trafic.

Lors de la mise en œuvre de la nouvelle infrastructure de communication, il est prévu de procéder à l'enquête sur l'utilité du remembrement des biens ruraux situés dans les communes concernées, telle que visée à l'article 4 de la loi du 22 juillet 1970 relative au remembrement légal de biens ruraux.

### III. Chronologie de la révision des plans de secteur

Décision du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 fixant le contenu de l'étude d'incidences relative à la révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay et chargeant le Ministre de l'Aménagement du territoire de lancer l'appel d'offres et de désigner l'auteur de l'étude d'incidences.

L'objectif poursuivi par le Gouvernement wallon est de réaliser une voirie régionale reliant Charleroi à Maubeuge. L'inscription du projet de tracé de la N54 – tronçon Lobbes-Erquelines au plan de secteur de La Louvière-Soignies ayant été jugée illégale par le Conseil d'Etat, le Gouvernement wallon a décidé de réviser les plans de secteurs concernés afin d'inscrire un nouveau projet de tracé.

Arrêté du Gouvernement wallon du 4 octobre 2001 (M.b. 7 novembre 2001) décidant la mise en révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay en vue de l'inscription du projet de tracé de la voie rapide à grand gabarit N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines et prévoyant une phase préalable de consultation du public. Les modifications aux plans de secteur concernés portent in fine sur l'inscription de deux projets de tracés : un tracé dit « nord » et un tracé dit « central » et de leurs périmètres de réservation. Il s'agit des deux tracés soumis à la consultation préalable sur base de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 octobre 2001.

Des réunions de consultation volontaire du public sont organisées dans les communes potentiellement concernées par le tracé (Anderlues, Binche, Erquelines, Estinnes, Lobbes et Merbes-le-Château), préalablement à l'adoption de l'avant-projet de révision des plans de secteur, du 17 avril au 17 mai 2002, en présence de l'auteur d'étude d'incidences.

Arrêté du Gouvernement wallon du 19 décembre 2002 (M.b. 31 janvier 2003) adoptant l'avant-projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay en vue de l'inscription du projet de tracé de la voie rapide à grand gabarit N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines.

Dépôt de l'étude d'incidences (chargé d'étude : CREAT) le 3 septembre 2004.

Des modifications sont apportées au contenu des études d'incidences de plans par le décret du 18 juillet 2002 dit « d'optimisation du CWATUPE » puis par le décret du 3 février 2005 avant que la révision du plan de secteur soit définitivement adoptée.

Le Gouvernement wallon décide de faire réaliser un complément d'étude d'incidences le 21 avril 2005 et de soumettre l'avant-projet de plan et le projet de contenu de l'étude d'incidences à l'avis de la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire (CRAT), du Conseil wallon pour le Développement durable (CWEDD) et de la Direction générale des

ressources naturelles et de l'Environnement (DGRNE) en raison de la présence de sites présentant un grand intérêt biologique sur, ou à proximité des projets de tracés.

Arrêté du Gouvernement wallon du 19 avril 2007 (M.b. 23 mai 2007) décidant de faire réaliser un complément d'étude d'incidences.

Il intègre l'avis de la CRAT (référence 05/CRAT A.506) et demande que soient analysées « les incidences de la non-réalisation de ce tronçon de voie rapide, tels que des itinéraires alternatifs utilisés par les usagers en cas de circulation trop dense ou de bouchons ».

Le Ministre ayant en charge l'aménagement du territoire désigne le bureau CREAT pour réaliser l'étude d'incidences le 10 janvier 2008.

Le facteur humain fait l'objet d'investigations supplémentaires à la demande de la CRAT.

Le Gouvernement wallon prend acte du dépôt du complément d'étude d'incidences le 17 juillet 2008.

La problématique agricole fait l'objet d'investigations supplémentaires à sa demande. Les investigations menées par l'auteur d'étude ne modifient pas les conclusions de l'étude quant au choix du tracé.

L'étude d'incidences est communiquée à la CRAT.

La CRAT estime le 4 novembre 2008 (référence 08/CRAT A.722-AN) que l'auteur d'étude a pris en compte ses observations et se rallie à ses conclusions.

Le Gouvernement wallon adopte provisoirement le projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant sur l'inscription du projet de tracé de la N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines, et de son périmètre de réservation le 16 décembre 2010 (Moniteur belge du 12 janvier 2011).

Le Gouvernement wallon opte pour l'inscription du projet de tracé dit « Central 6+ », variante du tracé dit « Central », proposé par l'auteur d'étude afin de tenir compte de projets récemment construits à proximité de Bienne-lez-Happart et de Sars-la-Buissière, et d'un périmètre de réservation d'une largeur totale de 150 m.

Le Gouvernement wallon précise en outre, conformément à la DPR, qu'il veillera à concrétiser la route de liaison N54 entre Lobbes et Erquelines, au travers un axe léger (une bande dans chaque sens).

L'arrêté prévoit la consultation, au titre d'instances de la CRAT, du CWEDD et de la DGO3.

Le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences et des informations éventuelles sur les incidences transfrontières est également transmis au préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais par courrier daté du 7 février 2011.

L'enquête publique s'est déroulée du 7 février au 23 mars 2011 dans les communes d'Anderlues, Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château.

Les conseils communaux ont transmis leur avis dans les délais prévus à l'article 43, §3, du Code.

Le CWEDD a transmis son avis dans le délai prévu à l'article 43, §3, du Code. La CRAT et la DGO3 ont transmis leur avis hors du délai prévu à l'article 43, §3, du Code.

Le préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais n'a, à ce jour, pas fait parvenir de remarque ou d'observation au Gouvernement wallon.

#### IV. Considérations environnementales

A l'issue de la phase de consultation et de concertation le Gouvernement wallon a procédé aux adaptations du projet de plan soumis à enquête publique afin de rencontrer les réclamations et observations et les avis, dès lors que ces derniers étaient justifiés et contribuaient à optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux. La présente déclaration établit la synthèse de la manière dont l'arrêté adoptant définitivement la révision des plans de secteur les a prises en considération, renvoyant pour le détail au texte de l'arrêté et à l'avis de la CRAT.

Le Gouvernement wallon a ainsi pris les décisions exposées ci-après.

##### Choix du tracé

L'auteur d'étude estime que le projet de tracé dit « Central 6+ » répond le mieux, en situation améliorée, aux enjeux de mobilité à l'échelle locale en termes d'aménagement du territoire, tout en minimisant les effets de la future infrastructure de communication sur l'environnement au sens large du terme, en particulier sur la population, et sur l'activité agricole.

La nouvelle infrastructure de communication routière permet de délester en particulier les voiries traversant les villages du passage des poids lourds et de les requalifier au profit du partage de la voirie avec les transports en commun et les modes de déplacement doux.

La CRAT (référence 08/CRAT A.722-AN) estime que le projet de tracé dit « Central 6+ » apparaît, en situation améliorée, comme la solution pour répondre aux enjeux de mobilité ainsi qu'aux objectifs énoncés à l'article 1<sup>er</sup>, §1<sup>er</sup> du CWATUPE au vu de la meilleure prise en compte des milieux urbanisés et de l'enjeu de la mobilité ainsi que de l'affinage de la pondération de certains critères.

Les remarques et observations exprimées durant l'enquête publique n'ont pas remis en cause la conviction de la CRAT. Aussi le Gouvernement wallon a-t-il retenu le tracé dit « Central 6+ ».

##### Choix du gabarit

Le Gouvernement wallon a justifié dans son arrêté du 16 décembre 2010 l'option de prévoir la réalisation d'un axe léger au gabarit de deux fois deux bandes.

Les besoins de mobilité locaux du territoire visé ainsi que la répartition du trafic dans le périmètre d'étude ont été objectivés par l'auteur d'étude pour donner suite à la demande de la CRAT d'analyser la congestion du réseau de voiries existant. Ils sont, dans cette hypothèse,

compatibles avec la réalisation d'un axe léger au gabarit de deux fois une bande de circulation.

Les effets de la mise en œuvre d'un axe léger sur l'environnement et sur l'activité agricole sont dans tous les cas moindres qu'une infrastructure de communication réalisée au gabarit de deux fois deux bandes de circulation. La réduction du gabarit de la future infrastructure de communication permet de réduire les emprises nécessaires et de limiter le nombre d'ouvrages de franchissement et de voiries latérales complémentaires. Elle donne aussi plus de latitude à ses concepteurs pour éviter de porter atteinte à des éléments du patrimoine culturel, tels que la ferme du Moulin, ou du patrimoine naturel, tels que les étangs du Breck.

Le gabarit retenu permet l'accès aux engins agricoles et reste compatible avec certains aménagements locaux projetés par le programme communal de développement rural de Merbes-le-Château.

La CRAT valide cette option et insiste pour que le gabarit du projet de tracé soit de deux fois une bande de circulation. Cette configuration représente pour elle un bon compromis entre les enjeux de mobilité et le cadre de vie, contrairement à un gabarit de deux fois deux bandes de circulation.

En vue de garantir la pérennité de l'option de réaliser une voirie au gabarit de deux fois une bande de circulation, le Gouvernement wallon décide de la matérialiser par le biais d'une mesure d'aménagement au sens de l'article 23, alinéa 3 du Code.

#### Périmètre de réservation

Le décret-programme du 3 février 2005 a apporté une modification au CWATUPE qui permet au Gouvernement wallon de n'inscrire au plan de secteur que le périmètre de réservation de la future infrastructure de communication.

Le Gouvernement wallon retient cette alternative afin d'éviter toute ambiguïté quant au fait que la future infrastructure de communication pourrait ne pas être implantée rigoureusement selon l'axe figurant au projet de plan.

Un périmètre de réservation a pour objet de réserver les espaces nécessaires à la réalisation de l'infrastructure de communication. Il permet à ses concepteurs d'adapter son implantation dans le « couloir » ainsi fixé de manière à tenir compte des éléments existants sur le terrain que l'on ne peut intégrer à l'échelle du plan de secteur.

Le décret du 30 avril 2009 permet au Gouvernement wallon d'abroger le périmètre de réservation s'il décide de renoncer à réaliser l'infrastructure.

Un délai de dix-sept ans permet d'élaborer le projet, d'obtenir les permis administratifs, d'acquérir les terrains nécessaires et d'exécuter les travaux.

Le Gouvernement wallon retient l'option de fixer dès à présent le terme de la réalisation de l'infrastructure de communication le jour du dix-septième anniversaire de l'entrée en vigueur de l'arrêté susvisé afin de ne pas limiter les projets d'investissements des propriétaires concernés pour une trop longue période.

## Incidences sur la mobilité

Le CWEDD relève la faiblesse de l'étude sur les liaisons et les raccords avec le réseau local existant et estime que le projet entraînera des effets négatifs de délestage et d'augmentation du trafic sur plusieurs communes locales.

La CRAT estime qu'une attention particulière doit être portée aux aménagements de la voirie afin qu'elle ne soit pas exclusivement de type « transit » et que toutes les mesures nécessaires soient prises afin d'assurer la mobilité du charroi lent et agricole sur la nouvelle jonction.

L'auteur d'étude a analysé de manière systématique les effets de la future infrastructure de communication sur la réorganisation du trafic dans le périmètre d'étude et sur les liaisons et les raccords avec le réseau local et formulé des recommandations précises dont il a examiné l'efficacité. Celles-ci relèvent cependant d'une autre échelle que celle d'un plan de secteur. Il en va de même pour les aménagements à mettre en œuvre afin que la voirie d'une part ne soit conçue comme un axe de transit et d'autre part ne fasse obstacle à la mobilité du charroi lent agricole.

## Incidences sur l'ambiance sonore

L'auteur d'étude a proposé d'infléchir le tracé dit « Central » à proximité de Bienne-lez-Happart et de Sars-la-Buissière afin de réduire l'impact de la future infrastructure de communication sur l'ambiance sonore des nouveaux bâtiments construits depuis la première étude d'incidences. C'est pour cette raison que le Gouvernement wallon a retenu le tracé dit « Central 6+ ».

Plusieurs mesures d'aménagement peuvent être envisagées dès que le projet de la future infrastructure de communication aura été élaboré. Elles devront veiller à combiner les exigences de nature acoustique avec l'option visant à préserver un caractère « ouvert » au paysage.

## Incidences sur le milieu naturel

Le projet de tracé retenu par le Gouvernement wallon, dit « Central 6+ », obtient le meilleur score pour le critère « altération des habitats naturels » dans l'étude d'incidences.

Le CWEDD estime qu'il aura, comme tous les autres tracés, un impact non négligeable sur l'autour des palombes (*Accipiter gentilis*), oiseau protégé par la directive oiseaux.

La DGARNE confirme le grand intérêt biologique du bois du Baron et des habitats d'intérêt communautaire relevés par l'auteur d'étude pour lesquels la CRAT suggère de prendre toutes les mesures de protection nécessaires.

La DGARNE relève que la coupure du ruisseau de la Boustaine introduira une rupture du réseau écologique existant entre les différents sites du site Natura 2000 BE32026 « Haute-Sambre en aval de Thuin ».

Les effets de la future infrastructure de communication sur les sites sensibles relevés dans le contenu de l'étude d'incidences, par les réclamants et les instances régionales ont été analysés par l'auteur d'étude. Ils pourront être évités, réduits ou compensés par la mise en œuvre des

recommandations qu'il propose généralement d'adopter au moment de la conception de la voirie puis du chantier.

Les conclusions de l'auteur d'étude et l'avis du CWEDD sur les effets de la future infrastructure de communication sur l'autour des palombes dans sa traversée du bois du Baron doivent cependant être nuancées. Cette sous-espèce n'est pas inscrite à l'annexe I de la directive oiseaux et n'est actuellement pas menacée.

L'évolution des habitats naturels les plus menacés fait déjà, quant à elle, l'objet d'un suivi régulier par le Service public de Wallonie. Il lui appartiendra dès lors d'orienter les concepteurs de la future infrastructure de communication vers un projet respectueux des obligations légales auxquelles la Région wallonne a souscrit pour les milieux concernés.

Le Gouvernement wallon rejoint les préoccupations de la DGARNE quant au fait de mettre en œuvre des mesures d'atténuation adaptées au moment de concevoir le projet de la nouvelle infrastructure de communication afin de limiter son effet sur les déplacements de l'avifaune.

#### Incidences sur les eaux de surface

L'auteur d'étude relève que les projets de tracés dits « Centraux » modifient fortement le régime hydrique existant à l'intérieur de chaque bassin versant et pourront en particulier avoir un effet sur les étangs du Breck.

Il n'est cependant pas possible d'estimer plus finement les incidences de la future infrastructure de communication sur les eaux de surface à l'échelle d'un plan de secteur. Elles varieront en fonction de la position exacte du tracé par rapport aux plans d'eau, de l'emprise de la voirie, de la réalisation de remblais et de déblais, de la construction d'ouvrages d'art, etc.

#### Incidences sur le paysage

Le CWEDD relève que le projet provoquera des effets d'appel à l'urbanisation et de fragmentation du territoire dans une région fortement rurale et agricole.

L'auteur d'étude estime que les effets de l'inscription du projet de tracé dit « Central 6+ » au plan de secteur sur le paysage ne justifient pas de les retenir au titre d'inconvénients majeurs. Le Gouvernement wallon s'est rallié à cette analyse.

La partie du projet de tracé située en milieu ouvert n'intercepte par ailleurs aucun périmètre d'intérêt paysager au plan de secteur.

Les objectifs paysagers fixés par le seul atlas existant couvrant une partie du tracé de la future infrastructure de communication, celui de l'ensemble paysager dit « de la Haine et de la Sambre », plaident pour la préservation de l'équilibre paysager entre couverture boisée et espaces dégagés.

L'option de réaliser la future infrastructure de communication au gabarit de deux fois une bande de circulation et, plus généralement, de donner la préférence à la fonction d'accessibilité de cette dernière permet de limiter les aménagements au paysage existant et de mieux tenir compte de ses composantes humaines.

## Incidences sur l'activité agricole

La DGARNE et la CRAT insistent pour que la réalisation de l'infrastructure de communication soit accompagnée d'une opération de remembrement agricole.

La CRAT estime également important que toutes les mesures nécessaires soient prises afin d'assurer la mobilité du charroi lent et agricole sur la nouvelle jonction.

L'auteur d'étude relève qu'il n'existe pas à priori d'alternative de tracé meilleure quant aux effets sur le parcellaire agricole du fait de sa complexité. Le Gouvernement wallon se rallie à la proposition d'accompagner la mise en œuvre de la future infrastructure de communication d'un remembrement du parcellaire agricole en décidant de charger le Ministre ayant l'agriculture dans ses attributions, de procéder à l'enquête sur l'utilité du remembrement des biens ruraux situés dans les communes concernées, telle que visée à l'article 4 de la loi du 22 juillet 1970 relative au remembrement légal de biens ruraux, lors de la mise en œuvre de la nouvelle infrastructure de communication.

L'option du Gouvernement wallon de réaliser une voirie au gabarit de deux fois une bande de circulation présente l'intérêt de pouvoir mieux prendre en compte la situation particulière de chacune des exploitations agricoles puisqu'elle permet d'envisager un plus grand nombre de solutions en terme d'accessibilité aux propriétés riveraines qu'une voirie réalisée au gabarit de deux fois deux bandes de circulation.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 février 2013 adoptant définitivement la révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant sur l'inscription du périmètre de réservation de la N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines.

Namur, le 21 février 2013.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY