

Avis de la CRAT relatif au 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 RN54 Lobbes – Erquelinnes et son périmètre de réservation

1. INTRODUCTION

1.1. Saisine et réponse

- Par son courrier reçu le 13 mai 2011, le Gouvernement wallon a sollicité l'avis de la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) sur ledit projet. La CRAT a sollicité une prolongation de son délai de remise d'avis d'au moins 30 jours conformément à l'article 43 §4 alinéa 2 du CWATUPE.
- Conformément à l'article 43 §4 du CWATUPE, l'avis de la CRAT porte sur le dossier comprenant le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences et des réclamations, observations, procès-verbaux et avis émis durant l'enquête publique.
- La CRAT a pris connaissance et analysé l'ensemble des éléments du dossier énumérés ci-dessus.

1.2. Rétroacte

La CRAT a déjà formulé plusieurs avis sur ce projet :

- le 24 juin 2005, la CRAT a rendu un avis favorable (Réf. 05/CRAT/A.506) relatif au contenu des études d'incidences concernant le projet de révision du plan de secteur visant l'inscription du projet de tracé de la voie rapide à grand gabarit RN54 Charleroi – Erquelinnes (tronçon Lobbes – Erquelinnes).
- Le 25 janvier 2008, la CRAT a émis des remarques sur la 2^{ème} phase de l'étude d'incidences (Réf. :08/CRAT A.657-AN).

Elle s'interrogeait sur la validation des critères utilisés pour tenter de départager, tant en terme qualitatifs que quantitatifs, les différents tracés.

La CRAT estimait que le facteur humain n'avait pas été pris suffisamment en considération. Seuls le bruit et les habitations susceptibles d'être démolies entraient en ligne de compte. Or, le passage à proximité d'habitations est beaucoup plus dommageable tant en termes de bruit que de cadre paysager puisqu'il n'y a pas expropriation.

En outre, la Commission avait souhaité connaître où les reports de circulation allaient se faire sur le terrain pour déterminer les impacts sur les villages et hameaux.

En matière de mobilité, l'étude se basait sur les comptages réalisés par le MET mais il n'y avait pas eu d'étude des déplacements selon l'origine et la destination ni sur le trafic transfrontalier.

L'étude de mobilité n'apparaissait pas suffisante pour faire le choix d'un tracé. La CRAT demandait que le complément s'attache à l'étude des flux et à la mobilité induite par la nouvelle infrastructure au niveau local, régional et international de manière à permettre de discriminer les tracés.

Les schémas de structure communaux et les plans communaux de mobilité existants des communes concernées auraient dû être analysés.

Quant à la cartographie, elle apparaissait clairement insuffisante.

Il manquait notamment une carte du plan de secteur reprenant les tracés dans leur intégralité, une carte montrant les centres à liaisonner, Charleroi et Maubeuge et reprenant l'E 42 et la RN 54.

- Le 4 novembre 2008, la CRAT a émis des remarques sur la 2^{ème} phase de l'étude d'incidences (Réf. : 10/CRAT A.722-AN).

La CRAT a pris acte de la deuxième phase de l'étude d'incidences et a rendu un avis favorable sur la poursuite de la procédure.

Elle a estimé que l'ensemble des remarques émises par la Commission dans son avis du 25 janvier 2008 ont été rencontrées.

1.3. Description du projet

Le Gouvernement wallon a décidé la révision des plans de secteur de La Louvière – Soignies et de Thuin – Chimay portant sur l'inscription du projet de tracé de la N54 entre Lobbes et Erquelines correspondant au tracé Central 6+ et sur son périmètre de réservation de 75 mètres de largeur de part et d'autre de ce projet de tracé.

2. AVIS

2.1. Sur l'inscription du projet de tracé de la RN54 Lobbes – Erquelinnes et son périmètre de réservation

La CRAT remet un avis favorable sur 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 RN54 Lobbes – Erquelinnes et son périmètre de réservation.

La Commission relève que le projet permettra :

- d'assurer une liaison routière entre les bassins industriels de Charleroi et de Maubeuge-Valenciennes ;
- de résoudre le problème important de desserte des communes riveraines de la Sambre vers Charleroi et Bruxelles ;
- d'améliorer le développement socio-économique de la région via une meilleure accessibilité des zones d'activité économique de Solre-sur-Sambre et de Thuin-Lobbes.

Parmi les différentes jonctions étudiées entre Lobbes et Erquelinnes, la CRAT est favorable au projet de tracé retenu, à savoir le Central 6+, en situation améliorée. Ce dernier permet en effet une meilleure captation du trafic existant. Il répond aux enjeux de mobilité locale tout en minimisant les impacts sur l'environnement au sens large du terme, et s'inscrit dans les objectifs de bon aménagement du territoire. Le tracé Central 6+ réduit encore au maximum les problèmes liés aux expropriations et limite les nuisances des poids lourds.

La CRAT insiste pour que le gabarit du projet de tracé soit de 2 X 1 bande de circulation tel que précisé dans l'arrêté du Gouvernement wallon. Contrairement à un gabarit de 2 X 2 bandes de circulation, la configuration retenue représente un bon compromis entre les enjeux de mobilité et le cadre de vie. Elle préserve la richesse rurale et paysagère d'une part, et pérennise une production agricole familiale sans constituer une coupure trop marquée des communes traversées d'autre part. Adaptée au réseau existant, l'infrastructure sera également moins coûteuse et moins nuisible. L'emprise au sol sera réduite et le nombre d'ouvrages de franchissement et de voiries latérales de compensation sera limité. La largeur du périmètre de réservation (75 mètres de part et d'autre du projet de tracé) permettra en outre de ne pas exproprier la ferme du Moulin.

La Commission estime qu'une attention particulière doit être portée aux aménagements de la voirie afin qu'elle ne soit pas exclusivement de type « transit » (aménagement des carrefours, respect du relief du sol, pas de berme centrale, possibilité de tourner à gauche, intégration de la mobilité douce...). Il apparaît également important que toutes les mesures nécessaires soient prises afin d'assurer la mobilité du charroi lent et agricole sur la nouvelle jonction.

La CRAT insiste pour que la réalisation de l'infrastructure soit accompagnée d'une opération de remembrement agricole. Cela permettra un échange et une reconfiguration des parcelles pour réduire les espaces délaissés.

La Commission suggère de prendre toutes les mesures nécessaires afin de respecter la directive oiseaux (79/409/CEE) au niveau du bois du Baron. De plus, la réalisation de l'infrastructure devrait s'accompagner de toutes les précautions archéologiques d'usage.

Enfin, la CRAT se rallie aux différentes recommandations du bureau d'étude, en particulier l'utilisation d'un revêtement de voirie acoustiquement efficient et la création de merlons acoustiques dont l'impact paysager est considéré comme le moins gênant parmi les différents dispositifs de lutte contre le bruit.

2.2. Sur la qualité de l'étude d'incidences

La CRAT estime que l'étude d'incidences est de bonne qualité.

Elle apprécie tout particulièrement le caractère complet de l'analyse environnementale et l'approche structurée et méthodique du projet (notamment via l'utilisation d'un système d'information géographique).

Philippe BARRAS,
Président