

29 octobre 2015

Arrêté du Gouvernement wallon décidant de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et adoptant l'avant-projet de plan portant sur l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé ainsi que le projet de contenu de l'étude d'incidences

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), les articles 1^{er}, 22, 40, 42 à 44 et 452/25;

Vu le schéma de développement de l'espace régional adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999;

Vu l'arrêté royal du 10 septembre 1979 établissant le plan de secteur de Charleroi, modifié notamment par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 3 et 6 mai 1993 par les arrêtés du Gouvernement wallon des 1^{er} avril 1999 et 22 avril 2004;

Vu l'arrêté royal du 24 avril 1980 établissant le plan de secteur de Philippeville-Couvin, modifié notamment par l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 12 janvier 1989 et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 1998;

Considérant que l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 1998 adopte définitivement la révision partielle du plan de secteur de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du contournement est de Couvin et son prolongement par la liaison Couvin-Brûly;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juillet 2014 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement, modifié le 23 juillet 2015;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 juillet 2014 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement wallon;

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé le 4 octobre 2001 (*Moniteur belge* du 6 novembre 2001) de mettre en révision les plans secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit au sud de Charleroi sur le tronçon entre Charleroi et Somzée (E420);

Considérant que cette décision était motivée par:

– l'amélioration des fonctions que doit assurer la E420-N5 en termes de trafic de transit international, transfrontalier, interrégional et régional;

– la volonté d'assurer une meilleure gestion du trafic de transit et une mobilité locale accrue pour l'ensemble de la population située au sud de Charleroi;

– l'optimisation de l'infrastructure dans son environnement;

Considérant que la décision du Gouvernement wallon portait sur l'inscription aux plans de secteurs concernés de trois projets de tracés: un tracé « ouest », un tracé « central » et un tracé « est » et de leurs périmètres de réservation;

Considérant que le Gouvernement wallon a adopté l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4) et de Philippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8) le 19 décembre 2002 (*Moniteur belge* du 31 janvier 2003) après une phase de consultation volontaire du public dont il avait fixé les modalités et au terme de laquelle quarante alternatives de tracés ont été proposées par la population;

Considérant que l'auteur d'étude désigné par le Gouvernement wallon pour réaliser l'étude d'incidences a conclu, quant à l'opportunité et la justification de l'avant-projet de plan, que la proposition du Gouvernement wallon de réaliser une nouvelle infrastructure de communication routière permettant de remplir les trois objectifs majeurs énoncés dans son arrêté se justifie pleinement en raison des prévisions sur l'évolution future du trafic routier en Europe et ce, même si d'importants efforts sont consentis pour favoriser le report modal;

Considérant que l'auteur d'étude a procédé à l'évaluation environnementale de neuf tronçons de tracés,

après un processus de sélection rigoureux, pour retenir trois tracés à l'issue de la seconde partie de l'étude d'incidences, avec un avantage marqué pour l'un d'eux; qu'ils ont pour caractéristique commune d'éviter deux « points noirs » que sont le trou des Sarrazins et les vallées du Ri de Sinri et de la Bièrlère;

Considérant que l'étude d'incidences a fait l'objet d'un complément, dont le contenu a été arrêté par le Gouvernement wallon le 19 avril 2007 (*Moniteur belge* 23 mai 2007), afin de se conformer aux dispositions du décret-programme de relance économique et de simplification administrative du 3 février 2005;

Considérant que l'auteur d'étude désigné par le Gouvernement wallon pour réaliser le complément d'étude d'incidences a complété, quelquefois nuancé, les évaluations effectuées par l'auteur de l'étude d'incidences sur la base d'informations plus récentes, mais en appliquant les mêmes méthodes; qu'il a également porté une attention particulière à la problématique agricole à la demande du Gouvernement wallon;

Considérant que les conclusions des deux auteurs d'étude convergent quant à l'opportunité et la justification de la réalisation de la E420 - N5 au Sud de Charleroi;

Considérant que l'auteur du complément d'étude d'incidences estime en revanche que le choix d'un tracé « Ouest » ou « Est » entraîne de facto une absence de solution pour la partie de l'agglomération non desservie et ne résout pas les problèmes locaux de circulation tels que les encombrements et les itinéraires de fuite dans la zone géographique mal desservie, l'utilisation de la A503 et du petit ring R9 comme liaison est-ouest, le maintien de la N5 comme voie d'accès à Charleroi pour les automobilistes venant soit de l'est, soit de l'ouest, selon l'option retenue, et donc la persistance des encombrements, en particulier entre le Bultia et Ma Campagne, inconvénient auquel il est précisément demandé d'apporter des solutions dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 avril 2007;

Considérant que l'auteur du complément d'étude a dès lors proposé une nouvelle variante qui combinerait une branche vers l'ouest de l'agglomération de Charleroi et une branche vers l'est avec la transformation de la N5 en boulevard urbain et l'amélioration du réseau de transport en commun sur la N5;

Considérant que cette variante consiste à utiliser le tracé existant de la N5 depuis Somzée jusqu'à la limite nord de la zone d'habitat du Tri des marais à Walcourt, à s'en écarter ensuite vers l'ouest pour aboutir à un échangeur central à créer à la hauteur de la rue du Châtelet à Ham-sur-Heure puis à emprunter une voirie à créer vers Blanche Borne, à l'est, et vers Mont-sur-Marchienne, à l'ouest;

Considérant que le Gouvernement wallon a pris acte des conclusions du complément d'étude le 17 juillet 2008;

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé de mettre l'accent sur de nouvelles priorités pour ce dossier à l'entame de la législature 2009 à 2014;

Considérant que la Déclaration de politique régionale 2009-2014 prévoyait en effet, « qu'en fonction des disponibilités budgétaires, il conviendra de mener à bien le projet de la sortie sud de Charleroi, au travers d'une liaison entre le rond-point « Ma campagne » et la sortie de la Blanche Borne sur le R3 (deux fois une bande) et d'un complément d'étude d'incidences sur une trémie (deux fois une bande) sous le Bultia. Le trafic local et vers le centre de l'agglomération sera amélioré par la création d'une nouvelle ligne de tram en site propre entre Nalinnes Bultia et Charleroi »;

Considérant qu'en retenant ces options le Gouvernement wallon poursuivait l'objectif de finaliser plus rapidement l'aménagement de la liaison Somzée - R3; qu'il apparaissait en effet qu'il ne serait plus nécessaire de réviser les plans de secteur concernés s'il s'avérait que la trémie envisagée sous le Bultia pouvait être réalisée en ne s'écartant pas de l'infrastructure principale de communication inscrite au plan de secteur et, dans tous les cas, pour réaliser la jonction entre le rond-point « Ma Campagne » et le R3, vu le gabarit de l'infrastructure de communication évoqué;

Vu l'étude réalisée en 2013 sur la capacité de l'axe N5 entre Somzée et le R3 en vue de l'aménagement d'une trémie sous le giratoire du Bultia, éventuellement couplée à la revalorisation de la liaison entre le giratoire de « Ma Campagne » et le R3;

Considérant que cette étude aboutit à la conclusion que l'aménagement d'une trémie sous le rond-point et la conservation d'un gabarit continu de 2x2 voies permettrait des gains de capacité importants au sud du rond-point du Bultia mais que le secteur nord (Bultia - R3) ne permettrait pas, en l'état, d'écouler des flux correspondant aux capacités dégagées au sud et, dès lors, qu'une liaison N5-R3 à partir du giratoire « Ma

Campagne » doit être recherchée à l'ouest pour rejoindre l'A503 ou à l'est pour rejoindre le R3 si on veut offrir un niveau de service équivalent au reste de la N5;

Considérant que le Gouvernement wallon a pris acte de ces conclusions; que le projet doit être revu pour intégrer les résultats de cette étude et que cela implique de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin avant de pouvoir mettre en œuvre une liaison N5-R3 à partir du rond-point de « Ma Campagne »;

Considérant que l'évolution toujours croissante du trafic international, régional et local sur la N5 au sud de Charleroi, et l'avancement des travaux en cours, de part et d'autre de la frontière française, contribueront à ajouter une pression supplémentaire sur cet axe de communication dès qu'ils seront terminés; que cela renforce la conviction du Gouvernement wallon que la mise en œuvre d'une solution pour l'améliorer aux différentes échelles énoncées reste prioritaire;

Considérant que les évaluations environnementales qu'il a déjà fait réaliser ainsi que les remarques et observations qui lui ont été adressées par les différentes instances au cours des procédures précédentes ont donné au Gouvernement wallon une connaissance très complète des contraintes environnementales et humaines du territoire concerné;

Considérant que le Gouvernement wallon a dès lors établi un nouveau projet de tracé sur la base de la variante issue du complément d'étude d'incidences qui tient compte des évolutions qu'a connues le territoire depuis le dépôt de cette dernière et des contraintes liées à la conception technique d'une infrastructure de communication de ce type; qu'il convient de souligner qu'il dédouble la N5 plus au sud, à hauteur de Somzée, et qu'il est complété par le projet de tracé d'un contournement du village de Somzée par l'ouest et d'une nouvelle liaison jusqu'à la N978 au nord-est, à partir d'un échangeur à créer à hauteur de la route de Philippeville, afin d'améliorer le cadre de vie des habitants de cette entité;

Considérant qu'au regard de ces conclusions, des propositions d'améliorations apportées par le nouveau projet de tracé à la variante issue du complément d'étude d'incidences et des évolutions les plus récentes en matière de réalisation d'infrastructures de communication routières tant au niveau européen que régional, le Gouvernement wallon estime préférable de recommencer la procédure de révision des plans de secteurs *ab initio* et donc de ne pas poursuivre les procédures menées à la suite de l'arrêté du 4 octobre 2001 décidant la mise en révision des plans secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin;

Justification socio-économique et d'aménagement

Justification des besoins

Considérant que la politique de l'Union Européenne en matière d'infrastructures a pour but de transformer l'actuelle mosaïque de routes, voies ferrées, aéroports et canaux européens en un réseau de transport unifié (RTE-T);

Considérant que le Parlement et le Conseil européens ont établi un réseau central de transport en 2013; qu'il est fondé sur neuf corridors principaux qui doit être achevé d'ici 2030 (règlement n° 1315/2013/UE sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE);

Considérant que la Wallonie est traversée par le corridor « Mer du Nord - Méditerranée »; qu'en ce qui concerne les routes, ce corridor relie Bruxelles à Paris via Mons et Bruxelles à Lyon via Luxembourg et Dijon;

Considérant que ce nouveau réseau central de transport doit être complété par un réseau global au niveau régional et national; que ce réseau global couvrira l'ensemble de l'Union Européenne et sera accessible depuis toutes les régions;

Considérant que l'objectif est de garantir à la grande majorité des entreprises et des citoyens européens d'avoir accès à ce réseau en moins de 30 minutes;

Considérant que les Etats membres se sont engagés à déployer tous les efforts possibles pour achever ce nouveau réseau au plus tard en 2050;

Considérant que la liaison E420 (Nivelles-Reims) fait partie du réseau global;

Considérant que la liaison E420 permet de constituer un axe nord-sud de haut niveau de service, alternatif aux autoroutes E19-A2-A1-A6-A26 Bruxelles/Paris/Beaune et E411-A31 Bruxelles/Luxembourg/Beaune, ainsi qu'une nouvelle liaison entre l'Ile-de-France et la Belgique;

Considérant que le règlement N° 1315/2013/UE stipule dans son article 10 qu'en ce qui concerne le développement du réseau global, « (...) la priorité générale est accordée aux mesures nécessaires en vue: (...) c) de mettre en place les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers »;

Considérant que le Parlement et le Conseil Européen ont identifié le chaînon Charleroi - Charleville-Mézières comme un chaînon manquant de cette liaison dès 1996 dans leur décision n° 1692/96/CE du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport; que cela a été confirmé par la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport;

Considérant que la liaison entre Charleroi et Charleville-Mézières se fait toujours à l'heure actuelle par la N5 en Belgique puis par la D986, la N51 et la N43 en France;

Considérant que les travaux de réalisation de l'autoroute A34 reliant Charleville-Mézières et la frontière franco-belge au niveau de Gué-d'Hossus via Rocroi sont en cours et que la mise en service de cette autoroute est attendue pour 2017; que du côté wallon, la liaison routière entre Brûly et Frasnes-lez-Couvin dite « contournement de Couvin » est en cours de construction;

Considérant qu'en tant que projets faisant partie du RTE-T, ils sont éligibles au financement par la Banque européenne d'investissement (BEI) au titre de l'article 309c du Traité de la communauté Européenne;

Considérant que la BEI participe effectivement au financement de ces infrastructures pour un montant de quatre-vingt millions d'euros, signé le 6 mars 2014, pour le tronçon entre Brûly et Frasnes-lez-Couvin et pour un montant de cent millions d'euros, signé le 15 mai 2014, pour le tronçon entre Charleville-Mézières - Rocroi;

Considérant que lors de sa création par décret du 10 mars 1994, la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) avait pour objet de mettre, à titre onéreux, à la disposition des utilisateurs des infrastructures d'intérêt régional dont elle assure le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation; que la N5 était reprise parmi les infrastructures d'intérêt régional;

Considérant que l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 mars 1998 complète l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 février 1996 arrêtant les infrastructures à mettre en œuvre par la SOFICO par dédoublements de la N5 au sud de Charleroi et à Couvin;

Considérant que le règlement n° 1315/2013/UE prévoit que les infrastructures de transport routier soient composées de routes de haute qualité qui sont spécialement conçues et construites pour la circulation automobile et peuvent être soit des autoroutes, soit des voies rapides ou des routes stratégiques conventionnelles;

Considérant qu'il définit les routes de haute qualité comme celles qui ont une incidence majeure sur le trafic de fret et de voyageurs longue distance, assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains, sont interconnectées aux autres modes de transport et relient les régions NUTS 2 montagneuses, reculées, enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union;

Considérant que le tronçon de la N5 entre Frasnes-lez-Couvin et la barrière de Tarcienne est réalisé en deux fois deux bandes avec berme centrale sur la quasi-totalité de son parcours;

Considérant que les carrefours avec la rue de Tarcienne /rue de l'Espenne puis avec la Grand'Rue/Rue Saint-Antoine à Somzée ainsi qu'avec la Route de Philippeville/Rue Lumsonry (barrière de Tarcienne) sont réglés par des feux; que ceux-ci déterminent la capacité de trafic de ce tronçon;

Considérant que la N5 présente ensuite la configuration d'une voirie deux fois une bande jusqu'au Bultia;

Considérant que les comptages réalisés par le Service public de Wallonie en 2007 estiment le trafic à 20 500 véhicules/jour entre Lanefte et Somzée; que des comptages plus récents (2011) estiment le trafic à 29 000 véhicules/jour au sud du Bultia (sur une voirie deux fois une bande) puis à 34 000 véhicules/jour entre le Bultia et Ma Campagne;

Considérant que la section Ma Campagne - R3 (2+1 voie) est un peu moins chargée (un peu plus de 28 000 véhicules/jour) mais qu'une part importante du trafic rejoint le R3 par la Blanche Borne (près de

20 000 véhicules/jour);

Considérant qu'à l'heure de pointe du matin, le rond-point du Bultia est utilisé au maximum de sa capacité ce qui se traduit par des files sur chacune de ses branches; que la capacité des carrefours à feux de Somzée et du Lumsonry sont utilisées à plus de 85% ce qui provoque des phénomènes d'accordéon; que le rond-point rue de Villers/Longue Haie en direction de la Blanche Borne provoque également des remontées de files;

Considérant qu'à l'heure de pointe du soir, les capacités des ronds-points de Couillet, de « Ma Campagne » et du Bultia sont utilisées à leur maximum avec des remontées de files principalement pour les véhicules venant du nord (Charleroi) et de l'est (rue de la Blanche Borne et rue du Bultia); que la saturation du rond-point du Bultia est encore renforcée par les interactions avec le centre commercial du Bultia; que l'on assiste également à des remontées de files sur le R3 au niveau de la sortie Blanche Borne;

Considérant que ces phénomènes de saturation génèrent un trafic parasite important au travers des villages sur des voiries communales notamment à travers Nalinnes, pour rejoindre l'A503 et le R3 Ouest, et Loverval, pour rejoindre le R3 Est;

Considérant que l'ouverture de l'A34 en France et du « contournement de Couvin » seront de nature à encore augmenter sensiblement le nombre de véhicules sur la N5;

Considérant que le plan communal de mobilité de Charleroi, actualisé en 2014, recommande une organisation des déplacements s'appuyant entre autres sur « la création de bus radiaux complémentaires sur les bassins versants actuellement déficitaires en transports collectifs », « un déclassement de certains grands axes routiers de pénétration au centre-ville » et « le report des grands flux de transit automobiles sur le R3 »;

Considérant que le diagnostic identifie le bassin de la N5 comme déficitaire en terme d'offre de transports en commun structurants et recommande la mise en place de bus à haut niveau de service - BHNS sur son tracé au sud de Charleroi entre le R9 et Ma Campagne;

Considérant que la mise en œuvre de cette recommandation nécessiterait de réduire les charges actuelles circulant sur la N5 de l'ordre de 200 à 400 véhicules par heure et par sens;

Considérant que l'étude sur la capacité de l'axe N5 entre Somzée et le R3 en vue de l'aménagement d'une trémie sous le giratoire du Bultia, éventuellement couplée à la revalorisation de la liaison entre le giratoire de Ma Campagne et le R3, concluait que dans cette optique, une liaison N5-R3 permettant d'offrir un niveau de service équivalent au reste de la N5 doit être recherchée à l'ouest pour rejoindre l'A503 ou à l'est pour rejoindre le R3;

Tracé concerné

Considérant que le tracé projeté est constitué de cinq tronçons dont la description peut être synthétisée comme suit:

– tronçon I: dénommé contournement de Somzée, contourne Somzée par l'ouest depuis le kilomètre 65 de la N5 à Lanefte jusqu'au kilomètre 62 après la ferme au Chant des Alouettes puis remonte vers le nord pour se terminer par un échangeur à créer à l'est de la barrière de Tarcienne sur la route de Philippeville;

– tronçon I *bis* : dénommé liaison barrière de Tarcienne - N978, relie l'échangeur à créer à l'est de la barrière de Tarcienne et la N978, au croisement de la rue de la Barrière à Tarcienne;

– tronçon II: dénommé barrière de Tarcienne - Le Bultia, remonte vers le nord en contournant la barrière de Tarcienne par l'est avant de repasser à l'ouest de la N5 et passer entre les hameaux d'Housseroule, la Ferrée et Le Bultia. Un échangeur est à créer à l'entrée de Warchissaux;

– tronçon III: bifurquant vers l'ouest le tronçon Le Bultia - A503 traverse le bois de la Ferrée, le bois du Prince et le bois de la Magneroule au sud du quartier du Champ de Courses. Il évite le terrier du Cerisier avant de rejoindre la N577 à hauteur du rond-point avec la A503;

– tronçon IV: le tronçon Le Bultia - La Blanche Borne relie l'échangeur au niveau du quartier Le Bultia au R3 à la Blanche Borne. Depuis l'échangeur, il rejoint la N5 au niveau du kilomètre 56 à hauteur du quartier de Balmoral avant de s'écarter vers l'est dans l'axe de la rue de la Blanche Borne. Il traverse le bois de Roumont, la taille à l'Auniau et le bois de Fromont, évite par le sud les bassins de décantation de Solvay avant de rejoindre le R3 dans l'axe du chemin du Boubier;

Nécessité de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin

Considérant que les études précédentes ont conclu que la création d'une infrastructure de communication routière entre Somzée et Charleroi est nécessaire pour rencontrer les besoins de mobilité identifiés et qu'elle ne peut être réalisée en l'état du plan de secteur soit par l'amélioration du réseau routier existant, soit par des reports modaux à des coûts raisonnables pour la collectivité;

Considérant que le territoire concerné n'a pas connu d'évolutions qui permettraient d'offrir une alternative aux besoins de mobilité toujours plus croissants identifiés aujourd'hui;

Considérant que l'ensemble de ces éléments confortent le Gouvernement wallon quant à la nécessité d'aménager la dernière partie de cette infrastructure de communication routière entre Somzée et le ring de Charleroi;

Considérant que la mise en œuvre du projet envisagé implique de réviser au préalable les plans de secteur de Charleroi et Philippeville - Couvin;

Considérant que le Gouvernement wallon décide d'établir l'avant-projet de révision des plans de secteur concernés sur la base des principes suivants:

1.1. inscription d'un projet de tracé et du périmètre de réservation qui lui est associé

Considérant que le Gouvernement wallon retient l'option d'inscrire aux plans de secteur susvisés le projet de tracé de la nouvelle infrastructure de communication, en ce compris ses échangeurs, et le périmètre de réservation qui lui est associé;

Considérant que le Gouvernement wallon fixe la largeur du périmètre de réservation à 150 m afin de permettre à ses concepteurs d'affiner son implantation en fonction des caractéristiques locales;

2.2. inscription du tracé de certaines voiries dans leur configuration actuelle et suppression de périmètres de réservation devenus inutiles

Considérant que le R3, inscrit en projet au plan de secteur, a depuis lors été réalisé; qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan de secteur le tracé précis de l'infrastructure de communication entre son croisement avec la rue du Cimetière à Mont-sur-Marchienne et le Champ de Péchenne à Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet et de supprimer le projet de tracé et le périmètre de réservation qui lui sont associés;

Considérant que les échangeurs de Marcinelle-Est, Marcinelle et Couillet, sur le territoire de la commune de Charleroi, et que l'échangeur de Châtelet, sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet, inscrits en projet au plan de secteur ont depuis lors été réalisés; qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan de secteur les tracés précis de ceux-ci et de supprimer les projets de tracés et les périmètres de réservation qui leurs sont associés;

3.3. désinscription d'une partie du tracé de la N5

Considérant que l'article 23, alinéa 1^{er}, 2^o du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine énonce que le plan de secteur comporte le tracé existant et projeté ou le périmètre de réservation qui en tient lieu du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie;

Considérant que la nouvelle infrastructure constitue un axe majeur de communication à l'échelle de la Wallonie; qu'il est dès lors opportun de ne plus faire figurer au plan de secteur le tracé de la N5 entre Laneffe (borne K 65,3) et Balmoral (borne K 56,5) puisqu'elle n'aura plus qu'une fonction de desserte locale sur ce tronçon;

Considérant qu'un échangeur est à créer sur la nouvelle infrastructure de communication afin de se connecter à la N5 au sud de Balmoral;

Considérant que cet échangeur peut être découpé en trois parties:

- une entrée depuis la N5 en provenance du nord à hauteur de la borne kilométrique 56 permettant d'accéder à la nouvelle infrastructure de communication en direction du sud;
- une sortie depuis la nouvelle infrastructure de communication en provenance du nord permettant d'accéder à la N5 à hauteur de la borne kilométrique 56,2 en direction du sud;
- une entrée et une sortie sur la E420 dans le sens sud-nord permettant de se raccorder à la N5 à hauteur de la borne kilométrique 56,5 via un rond-point;

Considérant que la section de la N5 située au nord de ce rond-point gardera une fonction de porte d'entrée dans Charleroi et devrait être réaménagée en boulevard urbain laissant une place importante aux

transports en commun et en particulier à une ligne de bus à haut niveau de service; que cette fonction de porte d'entrée dans la première ville wallonne en nombre d'habitants justifie le maintien de l'inscription de son tracé au plan de secteur;

4.4. inscription du projet de tracé et du périmètre de réservation qui lui est associé d'une liaison entre la nouvelle infrastructure de communication et la N978 au nord de Somzée

Considérant que le projet de tracé de la nouvelle infrastructure de communication implique le contournement de Somzée par l'ouest et la désinscription du tracé de la N5 dans sa traversée;

Considérant qu'un projet de tracé et le périmètre de réservation qui lui est associé sont inscrits au plan de secteur en vue de modifier le tracé de la N978 dans la traversée de Somzée; que le projet de tracé contourne le village par le sud-est;

Considérant que la construction des deux infrastructures de communication aura pour effet d'encercler complètement le village de Somzée; qu'il s'indique de renoncer à la construction de l'infrastructure de communication projetée au sud-est et d'inscrire au plan de secteur le projet d'une liaison E420-N978 à hauteur de la barrière de Tarcienne;

Considérant que cette liaison est par ailleurs plus courte que le chaînon manquant de la N978 inscrit au plan de secteur; qu'elle présente également l'avantage d'éloigner un peu plus l'infrastructure du noyau habité de Somzée;

Considérant qu'en conséquence, il y a lieu de désinscrire le tracé et le projet de tracé de la N978, et le périmètre de réservation qui lui est associé, entre l'échangeur à créer, à l'ouest de Somzée, entre la N978 et la nouvelle infrastructure (borne K 6,3) et la rue de la Barrière (borne K 3,9); que son statut de principale infrastructure de communication, sera repris par la nouvelle infrastructure entre ces deux points;

Considérant qu'il y a également lieu de désinscrire le tracé de l'échangeur de Somzée entre le N5 et la N978, les voiries le composant ayant perdu leur statut d'infrastructures principales de communication;

Justification au regard de l'article 1^{er} du Code

Considérant que la demande rencontre des besoins économiques et de mobilité de la collectivité en ce qu'elle vise à améliorer la liaison Charleroi - Charleville-Mézières et par conséquent à renforcer le corridor européen « Mer du Nord - Méditerranée »; que l'inscription de Charleroi dans ce couloir européen permettra de renforcer son développement économique, notamment dans périphérie Sud;

Considérant que l'avant-projet de plan fait suite à une analyse environnementale détaillée de plusieurs dizaines alternatives de tracés possibles; que l'option privilégiée vise à améliorer la desserte locale comme le trafic de transit tout en minimisant les impacts sur la population et ce, en s'écartant des noyaux habités;

Considérant que le désengorgement de la N5 devrait à terme permettre de la requalifier en boulevard urbain, d'y développer des transports en commun, de restructurer des noyaux d'habitats mais aussi de réduire les niveaux de bruit le long de cet axe ainsi que des problèmes d'insécurité liés à la densité des trafics qui s'y superposent;

Considérant que la N5, tronçon R3 Couillet - Philippeville N40, figure en effet dans la liste des grands axes routiers de plus de six millions de passages de véhicules par an visés à l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 septembre 2007 délimitant les agglomérations et les infrastructures devant faire l'objet de cartographies acoustiques;

Considérant qu'il ressort des études d'incidences précédentes que la mise en œuvre des alternatives à la construction de la nouvelle infrastructure de communication routière (amélioration du réseau routier existant et des reports modaux) serait, outre leur faisabilité incertaine, très dispendieuse en termes d'utilisation du sol; que cette dernière reste donc la meilleure option de ce point de vue pour rencontrer les besoins identifiés par le Gouvernement wallon;

Considérant que la nouvelle infrastructure de communication utilise en outre un ouvrage existant pour se raccorder au R3 à l'ouest;

Considérant que la nouvelle infrastructure de communication ne porte pas atteinte à des gisements répertoriés (carrières et sablières);

Considérant que la réalisation de l'infrastructure routière permettra également une diminution des reports de trafic sur des itinéraires de fuite, sources de nuisances lors de la traversée de villages (pollution de l'air, bruit, insécurité, ...);

Considérant que la réalisation de l'infrastructure routière permettra une hiérarchisation du réseau routier, une amélioration de la mobilité et évitera ainsi une dégradation accélérée des voiries qui ne sont pas destinées à accueillir le trafic de transit;

Considérant que la requalification de la N5 pour le tronçon Bultia - R9 et la diminution du trafic qui en découle sont de nature à y favoriser le développement des transports collectifs et des modes doux; que la réalisation de l'infrastructure routière aura un impact énergétique positif par rapport au réseau routier actuel;

Considérant que la nouvelle infrastructure routière sera établie pour l'essentiel en contrebas par rapport au niveau du sol afin d'assurer son intégration dans le paysage; qu'il est également envisagé que des ponts soient mis en œuvre pour traverser les vallées des ruisseaux de la Ferrée et du Prince afin de préserver le réseau écologique;

Considérant que si une atteinte au patrimoine culturel, naturel et paysager est inévitable lors de la création d'une nouvelle infrastructure de communication routière d'un gabarit important, l'étude d'incidences qui devra être réalisée sur l'avant-projet de plan devra proposer des mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les effets négatifs sur ce patrimoine;

Considérant, par ailleurs, que les études d'incidences réalisées ont d'ores et déjà proposé un certain nombre de mesures d'atténuation destinées à limiter l'impact sur un milieu environnemental du projet, mesures qui seront évaluées et le cas échéant soutenues dans le cadre du présent projet;

Considérant que les options d'aménagement retenues à travers l'avant-projet de plan tel que décrit permettent en conclusion de rencontrer durablement le besoin de mobilité identifié en ce qu'elles s'inscrivent dans la perspective d'une gestion qualitative du cadre de vie, d'une utilisation parcimonieuse du sol, de la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments et de la conservation du patrimoine naturel, culturel et paysager;

Analyse de la situation de fait et de droit

Analyse de la situation de fait

Mobilité

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté présente des implications sur diverses infrastructures de communication des réseaux interurbains et communaux; qu'il croise, à titre d'exemple, deux anciennes lignes de chemin de fer (L111 Thy-le-Château - Lanefte et L133 Couillet - Jamioulx) reprises à l'état de projet dans le réseau autonome des voies lentes;

Paysage

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit en surimpression à des biens immobiliers situés dans les aires paysagères de la campagne périurbaine du pays d'Acoz de l'ensemble paysager du « plateau condrusien » et des versants boisés de la Sambre et de ses affluents de l'ensemble paysager de « la Haine et la Sambre » dont les atlas ont été publiés;

Risques naturels et contraintes géotechniques majeurs

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit à plusieurs reprises en surimpression à des biens immobiliers exposés à un aléa inondation;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit en surimpression de zones dont le sous-sol présente des risques en raison de la nature-même de celui-ci; que le périmètre croise l'extrémité de la zone de contrainte karstique modérée liée au lieu dit « Le trou des Sarrazins » (tronçon III);

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit en surimpression de terrains ayant fait l'objet d'une exploitation du sous-sol; qu'il existe des concessions minières relatives à ces exploitations (tronçons II, III et IV);

Eaux souterraines et de surface

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté traverse un certain nombre de cours d'eau;

Considérant que de nombreux axes de ruissellement seront interceptés par le périmètre de réservation associé au tracé projeté;

Activité agricole

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit en majeure partie en surimpression de terres agricoles du Condroz;

Urbanisation

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Walcourt (tronçon I), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat et en zone de services publics et d'équipements communautaires à Laneffe; qu'ils sont urbanisés et qu'ils comprennent la salle omnisports de Laneffe, rue Les battis;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Walcourt (tronçon I), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'aménagement communal concerté comprise entre la rue Saint-Antoine et la N5 à Somzée; que celle-ci n'est pas mise en œuvre au regard des articles 18 *ter* et 33 du CWATUP et qu'aucune urbanisation n'y est constatée;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Walcourt (tronçon I), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat au niveau de la N5 à Somzée; qu'ils font l'objet d'une activité artisanale et de commerce;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Walcourt (tronçon I *bis*), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat à caractère rural au niveau de la rue de la Barrière à Tarcienne; que ceux-ci sont en partie situés dans le périmètre d'un permis d'urbanisation et urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Walcourt (tronçon II), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat au niveau de la rue des Pommiers à Tarcienne; que ceux-ci sont situés dans le périmètre d'un permis d'urbanisation et urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Walcourt (tronçon II), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat au niveau de la N5 à Tarcienne; qu'ils font en partie l'objet d'activités artisanales et de commerce;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes (tronçon II), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'aménagement communal concerté de la rue de la Ferrée; que celle-ci n'est pas mise en œuvre au regard des articles 18 *ter* et 33 du CWATUP et qu'aucune urbanisation n'y est constatée;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes (tronçon III), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat au niveau de la rue de Châtelet; qu'ils sont en partie urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'aménagement communal concerté de la rue de Nalinnes; que celle-ci n'est pas mise en œuvre au regard des articles 18 *ter* et 33 du CWATUP et qu'aucune urbanisation n'y est constatée;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III), en surimpression de biens immobiliers repris dans la zone de services publics et d'équipements communautaires de la Chapelle Notre Dame de la Bruyère, rue de Nalinnes; que ceux-ci sont situés dans le périmètre d'un permis d'urbanisation et urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat, rue de Nalinnes; que ceux-ci sont urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat, quartier du Champ de Courses; que ceux-ci sont situés dans le périmètre d'un permis d'urbanisation et urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'aménagement communal concerté de la rue du Bois planté; que celle-ci n'est pas mise en œuvre au regard des articles 18 *ter* et 33 du CWATUP et qu'aucune urbanisation n'y est constatée;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat, sur la N577; que ceux-ci sont urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat, sur la Grande Drève; que ceux-ci sont situés dans le périmètre d'un permis d'urbanisation et urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat, sur la N5 et la rue de la Blanche Borne; que ceux-ci sont urbanisés et font en partie l'objet d'activités artisanales et de commerce;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'aménagement communal concerté dite « Ma Campagne »; que celle-ci n'est pas mise en œuvre au regard des articles 18 *ter* et 33 du CWATUP et qu'aucune urbanisation n'y est constatée;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'habitat, sur la rue Ry de Saint-Ry; que ceux-ci ne sont pas urbanisés;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit, sur le territoire de la commune de Chatelet (tronçon IV), en surimpression de biens immobiliers repris en zone d'espaces verts et d'habitat, sur les rues Dufays et Materne; qu'ils sont urbanisés à destination du logement;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit en surimpression de biens immobiliers repris en zone agricole et en zone forestière où quelques bâtiments ont été construits;

Considérant qu'il appartiendra à l'auteur de l'étude d'incidences de valider cette situation de fait, de la compléter s'il échet et de mettre en évidence les contraintes particulières qu'elle est susceptible de faire peser sur le projet;

Analyse de la situation de droit

Considérant que la N5 figure au projet de structure spatiale pour la Wallonie en tant qu'axe majeur de transport;

Considérant que le SDER retient l'option d'améliorer l'accessibilité de la zone de Charleroi par la réalisation des nouvelles liaisons transfrontalières Charleroi-Maubeuge (N54) et Charleroi-Charleville-Mézières (N5) afin d'intégrer la Région dans les réseaux transeuropéens et de valoriser en particulier les opportunités qui se présentent à la Wallonie dans le domaine de la logistique;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit en surimpression à plusieurs zones du plan de secteur: 51,3 % en zone agricole, 35 % en zone forestière, 6 % en zone d'aménagement communal concerté, 1,9 % en zone d'habitat et 0,5 % en zone d'habitat à caractère rural, 2,6 % en zone d'espaces verts, 1,6 % en zone de parc, 0,8 % en zone de services publics et d'équipement communautaires;

Considérant qu'un périmètre d'intérêt paysager est inscrit en surimpression de toutes les zones non destinées à l'urbanisation situées sur le tronçon III;

Considérant qu'un périmètre d'intérêt paysager est inscrit en surimpression de la zone forestière inscrite de part et d'autre de la N5 ainsi que de la zone d'espaces verts inscrite au nord-est de la zone d'aménagement communal concerté « Ma campagne » à Gerpennes situées sur le tronçon IV;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté croise le tracé d'une ligne électrique à haute tension existante sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III);

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté croise le tracé de trois routes de liaison: la N5 (tronçons I, II et IV), la N577 (tronçon III) et la N978 (tronçon I) ;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté croise le tracé d'une canalisation existante sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV);

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit (tronçon IV) en surimpression de zones situées sur le territoire de la commune de Châtelet pour laquelle existent un schéma de structure communal et un règlement communal d'urbanisme qui contient tous les points visés à

l'article 78, 1^{er}, du Code;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit (tronçon III) sur le territoire de la commune de Charleroi en surimpression d'une zone forestière située dans le périmètre du plan communal d'aménagement n° 5 dit « du bois du prince » adopté par arrêté royal du 8 janvier 1958 où elles sont affectées en « zone boisée »;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit (tronçon IV) sur le territoire de la commune de Châtelet en surimpression d'une zone agricole située dans le périmètre du plan communal d'aménagement n° 1 dit « de la Blanche Borne » adopté par arrêté ministériel du 1^{er} avril 1988 où elles sont affectées en « zone de voirie routière » et en « zone industrielle avec destination future d'espace vert »; que les prescriptions urbanistiques du plan communal d'aménagement destinent la zone industrielle à l'implantation de bassins de décantation;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit (tronçon IV) sur le territoire de la commune de Gerpinnes en surimpression d'une zone forestière d'intérêt paysager et d'une zone d'habitat situées dans le périmètre des plans communaux d'aménagement dits « du bois de Bertransart » adoptés par arrêtés royaux des 11 décembre 1957, 8 mai 1958 et 27 juin 1967 où elles sont affectées à la résidence; que ces dispositions ne sont pas conformes au plan de secteur pour la partie du territoire inscrite aujourd'hui en zone forestière;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit (tronçon IV) sur le territoire de la commune de Gerpinnes en surimpression d'une zone forestière et d'une zone d'habitat situées dans le périmètre du plan communal d'aménagement n° 6B adopté par arrêté ministériel du 15 janvier 1999, à l'ouest, et du plan communal d'aménagement n° 6A adopté par arrêté royal du 16 juin 1972, à l'est, où elles sont affectées à la résidence, à divers équipements communautaires et à la construction d'habitations sociales; que le plan communal d'aménagement n° 6B déroge au plan de secteur pour la partie du territoire inscrite aujourd'hui en zone forestière au plan de secteur; que les dispositions du plan communal d'aménagement n° 6A ne sont pas conformes au plan de secteur pour la partie du territoire inscrite aujourd'hui en zone forestière;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté traverse un territoire couvert par un plan communal de mobilité sur les communes de Charleroi et de Châtelet et d'un plan intercommunal de mobilité sur les communes de Gerpinnes et de Walcourt;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté traverse un territoire couvert par un plan communal de développement de la nature sur les communes de Charleroi, Gerpinnes, Ham-sur-Heure - Nalinnes et Walcourt;

Considérant que le subventionnement du programme communal de développement rural de la commune de Gerpinnes s'est achevé le 30 septembre 2010 et que celui de la commune de Walcourt s'achèvera le 31 mai 2016;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté traverse le site de la drève de la Ferrée sur le territoire de la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes (tronçon III) qui est classé par arrêté royal du 29 mars 1976;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes (tronçon III) en surimpression d'une zone forestière située dans le périmètre du site du bois de la Ferrée qui est classé par arrêté ministériel du 8 avril 1987 en raison de sa valeur esthétique et scientifique;

Considérant qu'il ressort des études d'incidences précédentes que le périmètre de réservation associé au tracé projeté traverse des zones archéologiques sensibles; que rien ne permet cependant d'affirmer avec certitude qu'elles recèlent des biens archéologiques;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Charleroi (tronçon III) en surimpression d'une zone forestière d'intérêt paysager située dans le périmètre du site du bois du prince qui est classé par arrêté ministériel du 19 février 1991 en raison de sa valeur esthétique et scientifique;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la

commune de Charleroi (tronçon III) en surimpression d'une zone d'espaces verts d'intérêt paysager située dans le périmètre du site du vallon du ruisseau de la fontaine qui bout qui est classé par arrêté ministériel du 14 décembre 1992 en raison de sa valeur esthétique;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV) en surimpression d'une zone forestière d'intérêt paysager située dans le périmètre du site du bois de la Bièrlère qui est classé par arrêté ministériel du 4 août 1989 en raison de sa valeur esthétique et scientifique;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV) en surimpression d'une zone forestière située dans le périmètre du site du bois de Roumont qui est classé par arrêté royal du 27 novembre 1979 en raison de sa valeur historique et esthétique;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV) en surimpression d'une zone forestière située dans le périmètre du site du bois de Joncret qui est classé par arrêté ministériel du 4 août 1989 en raison de sa valeur esthétique et scientifique;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Gerpennes (tronçon IV) en surimpression d'une zone forestière située dans le périmètre du site du bois de Houdrois qui est classé par arrêté ministériel du 4 août 1989 en raison de sa valeur esthétique et scientifique;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit en surimpression à des zones où sont plantés des arbres (rue de Gerpennes - tronçon I *bis* et drève de la Ferrée - tronçon III) et des haies (rue Alfred Nassaux et en bordure du R3 - tronçon IV) considérés comme remarquables au sens des articles 266 et 267 du CWATUP;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté (tronçon I) traverse l'est d'un vaste périmètre d'intérêt paysager relevé par ADESA au sud-ouest de Somzée;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté (tronçon III) croise l'extrémité sud-ouest du complexe karstique du Trou des Sarrazins;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté (tronçon III) traverse le sud d'un périmètre d'intérêt paysager et d'un point de vue remarquable relevés par ADESA autour de la vallée du ruisseau de la fontaine qui bout;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Charleroi en surimpression à des zones situées dans la zone de prévention I**b** du captage de distribution publique de la rue Claire Fontaine exploité par la régie des eaux de Charleroi;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Gerpennes en surimpression à des zones situées dans la zone de prévention I**b** du captage de distribution publique du Bois Haie Monsieur exploité par la régie des eaux de Charleroi;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire de la commune de Gerpennes en surimpression à des zones situées à proximité de la réserve naturelle domaniale du Verger de Namêche à Loverval;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté (tronçons II, III et IV) traverse des bois communaux soumis au régime forestier;

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté (tronçon IV) passe à proximité immédiate de la réserve naturelle domaniale du Verger Namêche à Loverval (Gerpennes);

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit sur le territoire des communes de Charleroi, Gerpennes et Walcourt en surimpression de biens immobiliers situés dans le périmètre d'un permis d'urbanisation;

Considérant que la N5 est enfin visée parmi les actes et travaux pour lesquels il est avéré qu'il existe des motifs impérieux d'intérêt général pour que les permis d'urbanisme, les permis d'environnement et les permis uniques délivrés par le Gouvernement wallon soient ratifiés par le Parlement wallon;

Considérant qu'il appartiendra à l'auteur de l'étude d'incidences de valider cette situation de droit, de la compléter s'il échet et de mettre en évidence les contraintes particulières qu'elle est susceptible de faire

peser sur le projet;

Ampleur et degré de précision de l'étude d'incidences

Considérant que la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin aura des incidences non négligeables sur l'environnement compte tenu des caractéristiques de l'infrastructure de communication dont elle constitue le cadre, des zones et des activités susceptibles d'être touchées;

Considérant que, conformément aux dispositions de l'article 42, alinéas 2 et 4 du Code, le Gouvernement wallon est tenu de faire réaliser une étude d'incidences dont il fixe l'ampleur et le degré de précision et de soumettre le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin, pour avis, à la commission régionale d'aménagement du territoire et au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable;

Considérant, en ce qui concerne l'ampleur de l'étude à réaliser, que l'auteur de l'étude limitera son analyse aux composantes de l'avant-projet de plan susceptibles d'avoir une incidence non négligeable sur l'environnement; qu'il justifiera la pertinence de ses choix;

Considérant que l'étude d'incidences peut, en application de l'article 42, alinéa 3 du CWATUP, être fondée notamment sur les renseignements utiles obtenus lors des études d'incidences déjà réalisées en exécution des décisions du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 et du 19 avril 2007; que ces renseignements devront néanmoins être analysés et, le cas échéant, actualisés;

Considérant que l'étude d'incidences peut également être fondée notamment sur les renseignements utiles de l'étude « N5 - Aménagement d'une trémie sous le giratoire Bultia - Étude complémentaire » capacité de l'axe N5 entre Somzée et le R3« »; que ces renseignements devront néanmoins être analysés et, le cas échéant, actualisés;

Considérant que l'analyse des besoins justifiant l'inscription d'un projet de tracé aux plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et du périmètre de réservation qui lui est associé en surimpression aux zones traversées devra tenir compte du contexte national, transfrontalier et international, en relation avec la France, dans lequel le projet de nouvelle infrastructure de communication s'inscrit;

Considérant qu'au vu de ce qui précède que le Gouvernement wallon décide de soumettre le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin, pour avis, au Préfet de la Région Champagne-Ardenne;

Considérant que l'analyse de la pertinence de sa localisation ainsi que la recherche des variantes de localisation devront être circonscrites aux territoires traversés par le tracé d'une infrastructure de communication permettant de se connecter avec la A34, via Couvin;

Considérant que l'analyse de sa délimitation et des conditions de sa mise en œuvre ainsi que la recherche des variantes de délimitation devront quant à elles être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées;

Considérant, en ce qui concerne le degré de précision des informations de l'étude à réaliser, que le projet de contenu annexé au présent arrêté a été établi en tenant compte des spécificités de l'inscription d'un projet de tracé aux plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et du périmètre de réservation qui lui est associé et respecte le contenu-type défini à l'article 42, alinéa 2 du Code;

Considérant qu'il appartiendra à l'auteur d'étude de justifier les profils en travers minimum de l'infrastructure de communication et le type des échangeurs à mettre en œuvre, tronçons par tronçons, en confrontant ses estimations de trafic aux critères définis par la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments du Service public de Wallonie;

Considérant qu'il ressort des conclusions des études d'incidences précédentes qu'une attention particulière devra être accordée à l'évaluation des effets de l'avant-projet de plan sur le paysage (périmètres d'intérêt paysager), le patrimoine naturel (sites classés), le milieu naturel (bois Robinet, de Louvroi, de la Ferrée, du Prince, de Magneroule, de Joncret, la forêt de la Bièrlère, le verger Namêche, la drève de la Ferrée, les bassins de décantation de Solvay, le terribil du champ de course, le vallon du ri de Sinri), les cours d'eau (ruisseaux du Moulin, de la Ferrée, du fond des haies, de Saint-Hubert et de la Bièrlère), le sous-sol (complexe karstique du trou des Sarrazins), la faune et le réseau écologique;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée aux incidences de l'avant-projet de plan sur les activités agricoles et forestières; que le Gouvernement wallon confirme ici la préoccupation qu'il avait

déjà exprimée le 17 juillet 2008 pour la problématique agricole au moment où il a pris acte du dépôt des compléments d'études d'incidences;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'évaluation des effets de l'avant-projet de plan sur la mobilité locale, en réalisant notamment des comptages ou des mises à jour de comptages existants, une étude des flux routiers, et une projection de ces données après la mise-en œuvre de l'infrastructure de communication;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'évaluation des effets de l'avant-projet de plan sur le maintien de la continuité des réseaux interurbains, communaux et de grande randonnée (sentier des terrils);

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'évaluation des effets de l'avant-projet de plan, en particulier de la désinscription de la N5, sur l'urbanisation le long de celle-ci;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'évaluation des effets de l'avant-projet de plan sur le sous-sol (préservation des ressources) et son exploitation (contraintes géotechniques);

Considérant que l'étude d'incidences devra préciser les variantes éventuelles et les mesures à mettre en œuvre dont il serait opportun d'assortir l'adoption définitive de la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs mis en évidence;

Consultation des instances

Considérant que le Gouvernement wallon juge nécessaire, en application de l'article 43, 2 du CWATUP, de soumettre pour avis le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de plan aux autorités compétentes de la République française étant donné que le caractère international de l'infrastructure de communication routière projetée est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de cet État;

Sur proposition du Ministre de l'Aménagement du territoire,

Arrête:

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement wallon décide de réviser les plans de secteur de Charleroi (planches 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4) et Philippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8) en vue de l'inscription du projet de tracé d'une infrastructure principale de communication (E420 entre Lanefte et Charleroi) et du périmètre de réservation qui lui est associé.

Art. 2.

Le Gouvernement wallon adopte l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46 /7, 46/8, 52/3 et 52/4) et Philippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8), conformément à la carte ci-annexée, en vue:

– de l'inscription:

* du projet de tracé d'une infrastructure principale de communication et du périmètre de réservation qui lui est associé sur le territoire des communes de Charleroi, Châtelet, Gerpennes, Ham-sur-Heure-Nalinnes et Walcourt;

* du projet de tracé d'une infrastructure principale de communication et du périmètre de réservation qui lui est associé entre la nouvelle infrastructure de communication et la N978, au nord de Somzée;

* du tracé du R3 entre son croisement avec la rue du Cimetière à Mont-sur-Marchienne et le Champ de Péchenne à Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet;

* des tracés des échangeurs de Marcinelle-Est, Marcinelle et Couillet sur le territoire de la commune de Charleroi et de l'échangeur de Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet;

– et de la désinscription:

* du tracé de la N5 entre Lanefte (borne K 65,3) et Balmoral (borne K 56,5) sur le territoire des communes de Gerpennes, Ham-sur-Heure-Nalinnes et Walcourt;

* du tracé, du projet de tracé et du périmètre de réservation qui lui est associé de la N978 entre l'échangeur à créer, à l'ouest de Somzée, entre la N978 et la nouvelle infrastructure (borne K 6,3), et la rue de la Barrière (borne K 3,9) sur le territoire de la commune de Walcourt;

* du tracé de l'échangeur de Somzée entre le N5 et la N978 sur le territoire de la commune de Walcourt;

* du projet de tracé du R3 et du périmètre de réservation qui lui est associé entre son croisement avec la rue du Cimetière à Mont-sur-Marchienne et le Champ de Péchenne à Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet;

* des projets de tracés des échangeurs de Marcinelle-Est, Marcinelle, Couillet et Châtelet et des périmètres de réservation qui leur sont associés sur le territoire des communes de Charleroi et de Châtelet.

Art. 3.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 4 octobre 2001 (*Moniteur belge* du 6 novembre 2001) décidant la mise en révision des plans secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit au sud de Charleroi sur le tronçon entre Charleroi et Somzée est remplacé par le présent arrêté.

N'est pas poursuivie la procédure menée à la suite de l'arrêté du 4 octobre 2001 précité et de laquelle résultent notamment l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 décembre 2002 adoptant l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit entre Charleroi et Somzée (E420) et l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 avril 2007 décidant de faire réaliser un complément d'étude d'incidences sur l'avant-projet de révision des plans secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin portant sur l'inscription du tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi.

Art. 4.

Le Gouvernement wallon adopte le projet de contenu de l'étude d'incidences, annexé au présent arrêté.

Art. 5.

Le Gouvernement wallon charge le Ministre de l'Aménagement du Territoire de soumettre, conformément à l'article 42, alinéa 4 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, le projet de contenu d'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de révision des plans secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin, pour avis, à la commission régionale de l'aménagement du territoire, au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable et aux autorités compétentes de la République française, puis de le lui représenter ensuite pour approbation.

Namur, le 29 octobre 2015.

Le Ministre-Président,

P. MAGNETTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité

et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal,

Projet de contenu de l'étude d'incidences

L'ampleur et le degré de précision des informations que doit contenir l'étude d'incidences sont détaillés dans le présent document.

L'auteur de projet désigné complètera les données et résultats obtenus dans le cadre des études réalisées précédemment, spécialement les études réalisées en exécution des décisions du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 et du 19 avril 2007 ainsi que l'étude « N5 - Aménagement d'une trémie sous le giratoire Bultia - Étude complémentaire » capacité de l'axe N5 entre Somzée et le R3« ».

L'étude d'incidences devra comporter le maximum des informations exigées pour l'évaluation des incidences en manière telle que l'étude d'incidences relative à la demande de permis pour la réalisation de la nouvelle infrastructure de communication routière puisse en bénéficier.

Afin de pouvoir répondre au point 11 du présent contenu, l'auteur précisera la méthode retenue pour l'ensemble des analyses.

1^{re} PARTIE Analyse territoriale générale de principe et de localisation de l'avant-projet de plan 1. Description des objectifs de l'avant-projet de plan.

La description des objectifs de l'avant-projet de plan vise à expliciter son origine, ses motivations et ses objectifs dans la perspective du réexamen de son opportunité d'une part et de sa localisation d'autre part, au regard de l'article 42, alinéa 2, 2^o du CWATUP.

1.1. Objet de la révision des plans de secteur.

1.1.1. Initiateur de la demande de révision des plans de secteur et gestionnaire de la future infrastructure de communication routière.

1.1.2. Objet de la révision des plans de secteur.

* Inscription du projet de tracé d'une infrastructure principale de communication et du périmètre de réservation qui lui est associé et désinscription de tracés et de projets de tracés d'infrastructures principales de communication ainsi que des périmètres de réservation qui leurs sont associés.

* Type d'infrastructure de communication visé.

* Gabarit.

* Origine et destination (pôles de la structure spatiale du SDER reliés).

* Longueur du projet de tracé.

* Description du projet de tracé.

* Localisation générale du projet de tracé sur fond IGN au 1/50 000^e et au 1/250 000^e, ainsi qu'à une échelle européenne si pertinent.

* Localisation précise du projet de tracé et du périmètre de réservation qui lui est associé sur fond IGN au 1/10 000^e le plus récent et sur les plans de secteur en vigueur au 1/10 000^e.

1.2. Justification de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de communication routière et liens avec d'autres plans et programmes.

1.2.1. Fondement de la révision par rapport au schéma de développement de l'espace régional (SDER), au plan d'environnement pour le développement durable (PEDD), au règlement du parlement européen et du conseil n^o 1315/2013/UE, aux schémas de structure communaux, aux plans de mobilité communaux et intercommunaux, etc.

Ce point établit les liens entre l'avant-projet de plan et les autres plans et programmes pertinents (article 42, alinéa 2, 1^o partim du Code) et identifie les objectifs de la protection de l'environnement pertinents au regard de l'avant-projet de plan (article 42, alinéa 2, 7^o partim du Code).

1.2.2. Besoins sociaux, économiques et de mobilité rencontrés par la demande.

* rôle de la nouvelle infrastructure de communication dans le réseau routier européen, national, régional, local;

* justification de l'avant-projet de plan par rapport à la dynamique du territoire concerné, notamment les zones d'activité économiques et les noyaux d'habitat du territoire concerné aux différentes échelles.

1.2.3. Situation actuelle du réseau, importance du trafic actuel, avec actualisation des comptages, et problèmes rencontrés en termes de liaison et de trafic.

1.2.4. Tendances générales d'évolution du trafic à l'horizon 2030.

1.2.5. Types de trafics concernés par la nouvelle infrastructure de communication routière.

Justification des profils en travers minimum de l'infrastructure de communication et du type des échangeurs à mettre en œuvre, tronçons par tronçons.

1.2.6. Démonstration de la nécessité de la nouvelle infrastructure de communication routière pour rencontrer les besoins de mobilité.

Démonstration de l'impossibilité de rencontrer les besoins identifiés sans recours à la révision des plans de secteur (= alternative « 0 »): soit par l'amélioration du réseau routier existant, soit par des reports modaux (à des coûts raisonnables pour la collectivité).

1.2.7. Incidences de la nouvelle infrastructure de communication routière sur les réseaux de communication existants (estimation de la nouvelle répartition des trafics).

2. Description du territoire visé selon ses caractéristiques humaines et environnementales, ainsi que ses potentialités.

2.1. Examen du contexte territorial de l'avant-projet de plan.

Analyse préalable du contexte territorial à l'intérieur duquel s'insère l'avant-projet de plan.

Cet examen du contexte territorial doit également conduire à délimiter le « territoire visé » par l'avant-projet de plan.

Les cartes et schémas seront réalisés à l'échelle la plus pertinente pour permettre de mieux comprendre l'organisation spatiale de l'aire de polarisation concernée par l'avant-projet de plan.

2.1.1. Délimitation de l'aire d'influence de la nouvelle infrastructure de communication routière.

2.1.2. Analyse du contexte territorial de l'aire visée par l'avant-projet de plan.

* Répartition des principaux noyaux d'habitat existants.

* Localisation des principaux pôles d'activités et d'attraction (commerciaux, culturels, récréatifs, industriels,...).

* Localisation des principaux équipements communautaires et des services publics.

* Localisation des réseaux de communication et schématisation des principaux flux.

2.2. Réflexion d'aménagement sur les alternatives possibles de tracés au regard des besoins sociaux, économiques et de mobilité à rencontrer.

2.2.1. Recherche des alternatives possibles de tracés.

2.2.2. Atouts et faiblesses du projet de tracé repris à l'avant-projet de plan et ses alternatives.

2.2.3. Hiérarchisation des avantages et inconvénients des divers projets de tracés possibles.

L'étude analysera les avantages et inconvénients des localisations alternatives selon leurs caractéristiques sociales, économiques et de mobilité.

Cet examen comparatif visera à dégager une première hiérarchie entre les localisations apparues dans l'analyse du contexte territorial en fonction de leurs atouts et contraintes par rapport aux besoins et à la manière de les rencontrer au regard de:

– la gestion qualitative du cadre de vie;

– l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources;

– la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments;

– la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

Les localisations qui ne rencontrent pas les besoins de manière durable seront éliminées par cette comparaison pour ne retenir que les alternatives optimales.

2.3. Description du territoire visé.

2.3.1. Délimitation du territoire visé.

Le territoire visé sera délimité à partir de l'examen du contexte territorial de l'avant-projet de plan et de la réflexion d'aménagement sur les alternatives de localisation. Il englobe l'avant-projet de plan et ses sites d'implantation alternatifs.

.2.3.2. Analyse de la situation de fait et de droit du territoire visé.

a) La situation de fait devra identifier et décrire succinctement les caractéristiques de la population et de ses activités, des équipements disponibles et de l'environnement du territoire visé.

La situation existante de droit repérera les actes juridiques dont la révision doit tenir compte ainsi que ceux qu'elle modifie.

b) Démonstration de la compatibilité de l'avant-projet de plan avec la situation existante de fait.

– Milieu humain:

* zones habitées concernées;

* occupations actuelles du sol et conséquences sur les activités humaines;

* sites présentant un intérêt paysager;

* patrimoine, en ce compris sans protection juridique particulière.

– Milieu naturel:

* sites Natura 2000;

* sites présentant un intérêt biologique, y compris sans protection juridique particulière;

* risques naturels prévisibles ou contraintes géotechniques majeures (mines et minières);

* contraintes hydrologiques, hydrogéologiques (karst) et eaux de ruissellement;

c) Démonstration de la compatibilité de l'avant-projet de plan avec la situation existante de droit des biens immobiliers concernés et de leurs abords.

2.3.3 Principales potentialités et contraintes par rapport à l'inscription de la nouvelle infrastructure de communication routière.

Le diagnostic portant sur la situation existante devra mettre en exergue les principales potentialités, les contraintes majeures et sensibilités environnementales manifestes du territoire visé pour l'implantation d'une nouvelle infrastructure de communication routière.

3. Justification de l'avant-projet de plan au regard de l'article 1^{er}, 1^{er}, du Code.

L'objectif de cette étape est de poser une première conclusion critique sur l'avant-projet de plan au niveau de son principe et du point de vue de sa localisation.

Le principe de la révision des plans sera évalué sur base des éléments de motivation énoncés dans l'arrêté du Gouvernement wallon adoptant l'avant-projet de plan, étayés et critiqués par les éléments d'analyse rassemblés au cours de l'étude d'incidences.

L'avant-projet de plan et les principaux tracés alternatifs seront justifiés par un passage au crible systématique de tous les critères d'analyse induits par l'article 1^{er}, 1^{er}, soit les besoins sociaux, économiques, énergétiques, de mobilité, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité qu'ils rencontrent.

L'étude devra entre autres démontrer l'impossibilité de rencontrer les besoins sociaux, économiques et de mobilité poursuivis par l'avant-projet de plan par l'amélioration du réseau de communication existant et des reports modaux.

La manière dont il est envisagé de rencontrer les besoins identifiés au regard de :

– la gestion qualitative du cadre de vie;

– l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources;

– la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments;

– la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

Au terme de la comparaison des avantages et inconvénients de chacun des tracés alternatifs:

* soit l'avant-projet de plan n'est pas justifié et il ne convient pas de poursuivre la procédure;

* soit l'avant-projet de plan n'est pas totalement justifié et il ressort une meilleure localisation rencontrant mieux les exigences de l'article 1^{er}, §1^{er};

* soit l'avant-projet de plan est justifié comme la solution la meilleure - ou tout au moins l'une des solutions les plus adéquates.

2^e PARTIE Évaluation environnementale et d'aménagement de l'avant-projet de plan et ses alternatives
4. Analyse approfondie du « périmètre d'étude » concerné par l'avant-projet de plan et ses alternatives.

Les cartes permettant de décrire et d'analyser le périmètre d'étude concerné par l'avant-projet de plan et ses alternatives potentielles seront élaborées à l'échelle du 1/10 000e.

4.1. Délimitation du périmètre d'étude concerné par l'avant-projet de plan.

4.2. Analyse détaillée de la situation existante de fait et de droit du périmètre d'étude.

4.3. Analyse de l'état initial de l'environnement.

Cette situation sera analysée pour la partie du territoire susceptible d'être influencée par la mise en œuvre de l'avant-projet de plan.

Elle sera suffisamment fine pour se rapprocher de la situation réelle du terrain.

Elle utilisera toutes les techniques d'expressions graphiques (carte, schéma, graphiques, etc.) susceptibles d'améliorer la qualité et l'objectivité de l'étude.

4.3.1. Le milieu abiotique et physique.

– La topographie, la géomorphologie, la géologie (y compris les anciennes exploitations souterraines), l'hydrologie (examen des infrastructures et équipements existants ainsi que des données y correspondant), l'hydrogéologie (y compris les complexes karstiques, les captages et leurs zones de prévention et de surveillance), la pédologie (cartes);

– Le climat, le micro-climat (y compris la rose des vents et la formation des brouillards) (graphiques);

– Le bruit: normes, études et rapports existants relatifs aux mesures de bruit et à la définition des zones d'impact (cartes);

– L'air (qualité);

– Les vibrations;

– Les odeurs;

– Le paysage: description du périmètre étudié dans l'ensemble du paysage local;

* Cartographie des principaux éléments paysagers bâtis et non bâtis,

* Analyse des éléments paysagers en relation avec les périmètres d'intérêt paysager inscrits aux plans de secteur et les atlas des ensembles paysagers concernés.

4.3.2. Le milieu biotique.

– Le milieu naturel (bois Robinet, de Louvroi, de la Ferrée, du Prince, de Magneroule, de Joncret, forêt de la Bièrlère, verger Namèche, drève de la Ferrée, bassins de décantation de Solvay, terrib du champ de course, vallon du ri de Sinri et ruisseaux du Moulin, de la Ferrée, du fond des haies, de Saint-Hubert et de la Bièrlère);

– La faune (espèces rencontrées principalement au niveau des oiseaux) et le réseau écologique;

– Les eaux de surface et souterraines (tableaux);

– Le potentiel agro-pédologique.

4.3.3. Le milieu humain.

– La population (structure, évolution);

– Le cadre bâti (description, évaluation de la valeur foncière);

– Le patrimoine monumental, naturel (sites classés) et archéologique (y compris le potentiel);

– Les activités économiques (services, industrie, agriculture, sylviculture, etc.): emplois, nature et caractéristiques, cartographie, descriptif et évaluation; interaction avec les structures foncières agricoles et sylvicoles;

– Les activités de service public: les établissements de soins, les maisons de repos, les établissements scolaires, les équipements culturels, les parcs publics,...

– Les infrastructures de communication (autoroutes, routes, chemin de fer, voies navigables, voies aériennes, voies de circulations lentes, sentiers de grande randonnée), examen des flux, analyse des interactions;

– Les infrastructures de transport de fluides et d'énergie (eau, égouttage, gaz, électricité, etc.).

4.4 Conclusions portant sur l'aptitude du site à recevoir la nouvelle infrastructure de communication routière.

5. Présentation des alternatives possibles.

Les alternatives seront choisies afin d'optimiser l'intégration de la nouvelle infrastructure de communication dans son environnement et d'apporter une amélioration notable à la rencontre des besoins

de mobilité locale et les améliorations attendues pour les différentes fonctions que doit assurer la E420-N5 en termes de trafic de transit international, transfrontalier, interrégional, régional et local.

6. Évaluation des effets probables de la mise en œuvre de l'avant-projet de plan sur l'homme et ses activités, la faune, la flore, le sol, le sous-sol, les eaux de surface et souterraines, l'air, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et les paysages, ainsi que l'interaction entre ces divers facteurs.

Pour chacun des domaines étudiés, l'étude précisera les éléments de l'avant-projet de plan susceptibles d'avoir des incidences.

Les effets résultant:

- de la phase de chantier;
- de la présence de la nouvelle infrastructure de communication;
- de sa mise en fonction;

doivent être étudiés.

L'étude mettra en évidence les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen, et à long termes, permanents et temporaires tant positifs que négatifs sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (article 42, alinéa 2, 8° du Code).

L'étude mettra également en évidence les incidences sur l'activité agricole et forestière (article 42, alinéa 2, 9° du Code).

L'étude accordera une attention particulière à l'évaluation des effets de l'avant-projet de plan sur:

- le paysage (périmètres d'intérêt paysager), le patrimoine naturel (sites classés), le milieu naturel (bois Robinet, de Louvroi, de la Ferrée, du Prince, de Magneroule, de Joncret, la forêt de la Bièrlère, le verger Namêche, la drève de la Ferrée, les bassins de décantation de Solvay, le terroir du champ de course, le vallon du ri de Sinri), les cours d'eau (ruisseaux du Moulin, de la Ferrée, du fond des haies, de Saint-Hubert et de la Bièrlère), le sous-sol (complexe karstique du trou des Sarrazins), la faune, le réseau écologique et les activités agricoles et forestières;
- la mobilité en termes de transit international, transfrontalier, interrégional, régional et local, en réalisant notamment des comptages ou des mises à jour de comptages existants, une étude des flux routiers, et une projection de ces données après la mise-en œuvre de l'infrastructure de communication;
- le maintien de la continuité des réseaux interurbains, communaux et de grande randonnée;
- l'impact quant au bruit en tenant des normes, études et rapports existants relatifs aux mesures de bruit et à la définition des zones d'impact (cartes);
- l'urbanisation le long de la N5;
- le sous-sol (préservation des ressources) et son exploitation (contraintes géotechniques).

7. Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs de l'avant-projet de plan et ses alternatives.

Pour rappel, l'examen des mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés à l'article 42, alinéa 2, 10° du Code a pour objectif:

- de déterminer les mesures visant à conforter, améliorer ou affiner l'avant-projet de plan et ses alternatives;
- d'analyser l'efficacité de ces mesures;
- et, enfin, d'estimer le niveau des incidences résiduelles.

7.1 Examen des mesures à mettre en œuvre pour chaque alternative pour répondre aux objectifs de la protection de l'environnement pertinents.

7.2 Efficacité de chaque mesure et estimation des effets résiduels (non réductibles).

7.3 Estimation des moyens financiers nécessaires pour les différentes mesures.

8. Évolution probable de la situation environnementale si les plans révisés ne sont pas mis en œuvre.

9. Conclusions.

10. Limites de l'étude et difficultés rencontrées.

Il s'agit de préciser les difficultés rencontrées, notamment dans la collecte des informations, d'indiquer les choix ou les évaluations à caractère subjectif ou arbitraire qui ont été faits et d'indiquer les points de

l'étude qui devraient être approfondis dans les études d'incidences sur l'environnement qui seront réalisées sur les demandes de permis d'urbanisme.

11. Mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre des plans de secteur révisés.

L'objectif est d'identifier, à un stade précoce, les effets négatifs imprévus de manière à être en mesure d'engager les mesures correctrices appropriées.

Il s'agira notamment de lister les effets résiduels non négligeables, de proposer des indicateurs de suivi de ces effets, leur mode de calcul, les données utilisées et leur source, ainsi que leurs valeurs-seuils.

3^e PARTIERésumé non technique des informations visées ci-dessusLe résumé non technique est destiné à l'information et à la consultation du public dans la perspective de l'enquête publique devant suivre l'adoption provisoire du projet de plan par le Gouvernement wallon (article 43 du CWATUP). Il doit être rédigé dans un langage accessible à des non spécialistes sans cependant être dénaturé ou amputé des informations pertinentes. Son volume ne dépassera pas 30 pages.

[Carte](#) Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 2015 décidant de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et adoptant l'avant-projet de plan portant sur l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé ainsi que le projet de contenu de l'étude d'incidences

Namur, le 29 octobre 2015.

Le Ministre-Président,

P. MAGNETTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité
et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal,

C. DI ANTONIO