

**21 février 2013**

**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-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines**

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2012 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie (CWATUPE), notamment les articles 22, 23, 40, 42, 43, 44 et 452/25;

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

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 juillet 1987 établissant le plan de secteur de La Louvière-Soignies, modifié notamment par arrêtés du Gouvernement wallon des 1<sup>er</sup> avril 1999, 16 janvier 2003, 19 février 2004 et 22 avril 2004;

Vu l'arrêté royal du 10 septembre 1979 établissant le plan de secteur de Thuin-Chimay, modifié notamment par arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 20 juillet 1989, 29 juillet 1993, 10 février 1994 et 20 novembre 1997 et par arrêtés du Gouvernement wallon des 1<sup>er</sup> avril 1999, 28 février 2002 et 22 avril 2004;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2010 ( *Moniteur belge* du 12 janvier 2011) adoptant 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;

Vu les réclamations et observations émises lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 février au 23 mars 2011 dans les communes d'Anderlues, Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château, tel que prévu à l'article 4 du CWATUPE;

Vu la séance d'information qui s'est tenue à Mont-Sainte-Geneviève le 16 février 2011;

Vu les séances de clôture de l'enquête publique qui se sont tenues à Anderlues et Lobbes le 23 mars 2011, à Merbes-le-Château le 24 mars 2011, et à Erquelines le 25 mars 2011;

Vu les réunions de concertation qui se sont tenues à l'issue de l'enquête publique à Anderlues et Mont-Sainte-Geneviève le 29 mars 2011, et à Erquelines et Merbes-le-Château le 31 mars 2011;

Vu l'avis du conseil communal d'Anderlues du 26 avril 2011, transmis dans les délais prévus à l'article 43, §3 du Code;

Vu l'avis du conseil communal d'Erquelines du 5 mai 2011, transmis dans les délais prévus à l'article 43, §3 du Code;

Vu l'avis du conseil communal de Lobbes du 27 avril 2011, transmis dans les délais prévus à l'article 43, §3 du Code;

Vu l'avis du conseil communal de Merbes-le-Château du 29 avril 2011, transmis dans les délais prévus à l'article 43, §3 du Code;

Vu l'avis de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT) du 14 juillet 2011 (réf.: 11 /CRAT A.985-AN), transmis en dehors du délai prévu à l'article 43, §4, alinéa 2 du Code;

Vu l'avis du Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable (CWEDD) du 24 juin 2011 (réf.: CWEDD/11/CS.730), transmis dans le délai prévu à l'article 43, §4, alinéa 2 du Code;

Vu l'avis de la Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (D GARNE) du Service public de Wallonie du 19 juillet 2011 (réf.: FP/fp/2011-RPS-0052/Sortie PO 2011: 20901), transmis en dehors du délai prévu à l'article 43, §4, alinéa 2 du Code;

Considérant que le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences et des informations éventuelles sur les incidences transfrontières a été transmis au préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais par courrier daté du 7 février 2011 (réf.: RD/RW/DPI/21796/32666) en application de l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2010 adoptant provisoirement le projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay; que cette autorité n'a, à ce jour, pas fait parvenir de remarque ou d'observation au Gouvernement wallon;

Remarques générales:

Considérant que le Gouvernement wallon a examiné avec attention l'ensemble des réclamations et observations;

Considérant que des réclamations et observations portent sur des questions qui ne sont pas du ressort du plan de secteur, comme, par exemple, les nuisances actuelles de telle ou telle entreprise, l'augmentation de la criminalité dans le territoire concerné, etc.;

Considérant qu'il apparaît régulièrement que les réclamations sont contradictoires les unes par rapport aux autres;

Considérant que de nombreuses réclamations ou observations sont d'ordre général et ne sont étayées par aucun élément concret;

Considérant que des réclamations et observations portent sur la mise en œuvre de la future infrastructure de communication et non sur le plan de secteur lui-même; que ces questions doivent trouver leur réponse dans les décisions administratives - essentiellement les permis administratifs - qui règlent spécifiquement la mise en œuvre du plan de secteur;

Considérant qu'il peut être répondu à des réclamations par des observations de portée générale dans lesquelles les réclamants peuvent trouver la réponse à leur opposition;

Considérant que le silence des autorités françaises est sans conséquence sur la poursuite de la procédure étant entendu que la Région wallonne a satisfait aux obligations nées de la Convention d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière en leur permettant de faire valoir leurs remarques et observations sur le projet de plan dans un délai raisonnable;

Considérant que les réclamations et observations portent sur les points suivants:

Caractère obsolète et incomplet de l'étude d'incidences

Considérant que des réclamants soulèvent le caractère obsolète, incomplet, subjectif et tendancieux de l'étude d'incidences;

Considérant que des réclamants estiment que les chiffres des comptages du trafic sont trop anciens (2002); que le trafic transfrontalier n'a pas été pris en compte;

Considérant que des réclamants estiment que les comptages auraient du distinguer le type des véhicules;

Considérant que des réclamants soulèvent que l'auteur d'étude ignore des développements en cours et futurs (plan intercommunal de mobilité de la Haute-Sambre - programme communal de développement rural de Lobbes - contournement de Binche);

Considérant que des réclamants soulèvent que l'auteur d'étude n'évalue pas certains effets indirects de l'inscription de la future infrastructure de communication au plan de secteur;

Considérant que les conseils communaux de Lobbes et de Merbes-le-Château relèvent que l'étude ne tient pas compte du plan intercommunal de mobilité qu'ils ont approuvé en septembre 2009;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château estime que l'étude d'incidences contient des données incomplètes, des principes méthodologiques insuffisamment éprouvés et des raisonnements contestables;

Avis des instances consultées

Considérant que le CWEDD estime que l'auteur d'étude a livré une étude de qualité satisfaisante et que l'autorité y trouvera les éléments pour prendre sa décision;

Considérant que le CWEDD aurait apprécié disposer des informations intéressant le projet, présentes dans le plan intercommunal de mobilité de la Haute-Sambre, adopté en 2009;

Considérant que le CWEDD regrette l'ancienneté de l'étude pour plusieurs volets (2007 pour la mobilité, 2003 pour l'agriculture);

Considérant que la CRAT estime que l'étude d'incidences est de bonne qualité;

Considérant que la CRAT a apprécié tout particulièrement le caractère complet de l'analyse environnementale;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que l'étude d'incidences a été déposée en septembre 2008, avant l'adoption du plan intercommunal de mobilité des communes de Lobbes, Merbes-le-Château et Erquelinnes; que l'auteur d'étude s'est cependant informé sur les études qui étaient alors en cours et y fait référence;

Considérant qu'il en est de même en ce qui concerne le programme communal de développement rural de la commune de Merbes-le-Château qui a été approuvé par le Gouvernement wallon le 19 avril 2012;

Considérant que l'incompatibilité du projet du Gouvernement wallon avec les dispositions arrêtées dans le plan intercommunal de mobilité d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château doit être nuancée puisque ce dernier reconnaît la nécessité de l'établissement d'une liaison est-ouest à travers le territoire visé;

Considérant que les options fixées par les autorités régionales s'appliquent aux plans, programmes et schémas établis par les autorités communales;

Considérant que l'auteur d'étude a exploité les chiffres d'une campagne de comptages effectuée en 2007 qu'il a complétés par certains comptages relevés dans les recensements annuels de la circulation;

Considérant que les chiffres de quatre postes de comptages situés au sud de la Sambre ont été pris en compte par l'auteur d'étude;

Considérant que certains de ces comptages fournissent des informations concernant le type des véhicules;

Considérant que l'auteur d'étude indique clairement qu'il n'a pu disposer de comptages concernant le trafic transfrontalier qu'il évalue à +/- 3 400 véhicules par jour; que les études origine-destination lui permettent cependant d'écrire qu'il y a plus de Français qui viennent travailler en Belgique que de Belges qui travaillent en France;

Considérant que le Gouvernement wallon relève que si les données relatives aux sièges d'exploitation datent de 2003, l'auteur d'étude a pu actualiser l'évaluation du nombre d'agriculteurs affectés et le chiffre de pertes en terres grâce au parcellaire agricole de 2007;

Considérant que l'article 42 du Code ne requiert pas de distinguer dans une étude d'incidences l'analyse des effets directs de celle des effets indirects de l'inscription d'une infrastructure de communication au plan de secteur;

Méthode - Choix des critères

Considérant que des réclamants contestent certains éléments de la méthode suivie par l'auteur d'étude: choix du périmètre d'étude, évaluation des déplacements domicile-travail, mailles, unités paysagères, pondérations, etc.;

Considérant que des réclamants contestent l'évaluation de plusieurs des critères choisis par l'auteur d'étude (activité agricole, paysage, etc.) et la pondération qu'il propose, qui lui permet de donner l'avantage au projet de tracé dit « Central 6+ »;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château estime que l'étude d'incidences surévalue l'indicateur bois et minimise les effets sur l'activité agricole;

Avis des instances

Considérant que la CRAT a apprécié tout particulièrement l'approche structurée et méthodique du projet;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant qu'il y a lieu de distinguer la méthode utilisée par l'auteur d'étude pour comparer les 25 alternatives de tracés proposées afin de retenir les plus pertinents pour la suite de l'étude de celle qu'il a appliquée pour l'évaluation de leurs incidences sur l'environnement;

Considérant que l'auteur d'étude a comparé les projets de tracés qui relient les deux tronçons de la N54 existants dans un périmètre constitué d'un couloir de 1500 m situé de part et d'autre de chacun d'eux, élargi, vers le sud, au fond de la vallée de la Sambre et, vers le nord, aux entités de Buvrinnes et d'Estinnes-au-Mont;

Considérant que le calcul des différents descripteurs a été effectué pour chacune des mailles coupées par le périmètre de réservation de l'infrastructure de communication et ne dépend donc pas de la localisation du tracé projeté dans celle-ci;

Considérant que l'auteur d'étude a évalué les incidences des projets de tracés retenus pour l'emprise de la

future voirie (30 m centrés sur le tracé projeté) et, pour certains des critères, pour le périmètre de réservation (150 m centrés sur le tracé projeté);

Considérant que l'auteur d'étude a complété l'évaluation qu'il a réalisée en 2004 par plusieurs critères;

Considérant que les dix critères synthétiques que l'auteur d'étude a retenus couvrent l'ensemble des incidences que doit comprendre une étude d'incidences au sens de l'article 42 du Code;

Considérant que l'auteur d'étude s'est appliqué à chiffrer chacun des critères qu'il a étudiés afin de pouvoir les comparer entre eux; qu'il précise chaque fois la méthode utilisée;

Considérant que les scores obtenus pour chacun des dix critères synthétiques résultent eux-mêmes de la synthèse de plusieurs critères;

Considérant que cette méthode permet d'objectiver les incidences des différents projets de tracés étudiés et de les comparer;

Considérant que l'auteur d'étude a ensuite classé les projets de tracés en appliquant diverses pondérations aux critères étudiés; qu'il précise chaque fois la méthode utilisée;

Considérant que l'indicateur bois a le même « poids » que l'indicateur agricole en ce qui concerne l'analyse comparative des performances des 25 alternatives de tracés que l'auteur d'étude a faite en phase I de son étude;

Considérant que l'agriculture est un critère à part entière parmi les dix critères synthétiques retenus par l'auteur d'étude pour l'évaluation des incidences; que la comparaison entre plages occupées par des cultures, des prairies ou des bois n'intervient que pour une partie de l'évaluation du critère synthétique « paysage »;

Considérant que les incidences de la future infrastructure de communication sur l'activité agricole ont été prises en compte et que l'étude a été complétée sur ce point;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne à cet égard que le fait de pondérer fortement le critère agriculture ne modifie pas les conclusions de l'auteur d'étude quant au choix du tracé dit « Central 6+ »;

Considérant que ni l'avis du CWEDD, ni l'avis de la CRAT ne sont de nature à remettre en cause la méthode choisie par l'auteur d'étude et n'ont mis en évidence l'une ou l'autre lacune quant au choix des critères;

Objectifs poursuivis - besoins

Considérant que des réclamants remettent en cause les objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon et leur adéquation aux politiques d'aménagement du territoire actuelles;

Considérant que des réclamants estiment que les objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon s'inscrivent à contre courant des politiques actuelles qui visent une mobilité durable, l'utilisation parcimonieuse du sol, la diminution des effets sur l'environnement, l'amélioration du cadre de vie, etc.;

Considérant que des réclamants estiment que l'hypothèse selon laquelle le développement économique dépend des infrastructures de communication routières n'est plus validée aujourd'hui;

Considérant que des réclamants estiment que l'évolution des réalités socio-économiques des bassins « industriels » de Maubeuge et de Charleroi permet de s'interroger sur la pertinence de l'objectif du Gouvernement wallon;

Considérant que des réclamants relèvent que la future infrastructure de communication n'apporte aucune amélioration à l'accès au zoning de Solre-sur-Sambre dont le charroi devra toujours traverser Merbes-le-Château;

Considérant que des réclamants relèvent que si le besoin était avéré, l'infrastructure de communication aurait été réalisée il y a belle lurette;

Considérant que des réclamants estiment que la future infrastructure de communication ne répond pas à un besoin de la population locale mais à un besoin de la population extérieure à la zone;

Considérant que des réclamants estiment que le projet de tracé retenu par le Gouvernement wallon n'apporte pas de réponse satisfaisante à la traversée de Lobbes par les poids lourds et à la desserte de la clinique de Lobbes et du parc d'activités de Thuin ainsi qu'aux nuisances que subissent les riverains des voiries concernées;

Considérant que des réclamants demandent que le coût du contournement de Lobbes soit pris en compte dans l'évaluation globale du coût de la future infrastructure de communication;

Considérant que des réclamants proposent d'améliorer et développer la desserte en transports en commun de la zone ou d'aménager le réseau routier existant en alternatives à la construction de la future infrastructure de communication;

Considérant que des réclamants suggèrent trois aménagements routiers locaux en alternative au projet du Gouvernement wallon pour trois zones qui posent problèmes: Lobbes-Bonnières, Bienne-lez-Happart et Merbes-le-Château;

Considérant que des réclamants estiment que la future infrastructure de communication concurrencera à ce point la ligne de chemin de fer Charleroi-Erquelines que la SNCB pourrait s'appuyer sur cet argument pour décider sa fermeture;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château s'étonne de l'intérêt de désenclaver le zoning de Solre-sur-Sambre par la route alors qu'il est raccordé au rail; que le centre du village sera affecté par le trafic de poids lourds;

Avis des instances consultées

Considérant que le CWEDD regrette la faiblesse de l'analyse des justifications du projet dont, notamment, l'absence d'information concernant les relations transfrontalières;

Considérant que le CWEDD relève qu'il n'est pas démontré que le projet permettra de développer les relations économiques entre le bassin de Maubeuge et le bassin de Charleroi, d'élargir l'attractivité de ces deux pôles et de la zone économique de Solre-sur-Sambre qui subit directement la concurrence des zones de la région de Charleroi;

Considérant que le CWEDD relève que le projet incitera le transport par voiture pour rejoindre les pôles d'attraction localisés essentiellement à l'est: Charleroi, Namur et Bruxelles, bien que le gain de temps maximum ne sera que de 9-10 minutes, depuis Erquelines vers Charleroi et Bruxelles;

Considérant que le CWEDD relève que le projet ne permet pas de résoudre les problèmes de circulation, notamment dans Lobbes;

Considérant que la CRAT 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 économique de la région via une meilleure accessibilité des zones d'activité économique de Solre-sur-Sambre et de Thuin-Lobbes;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant qu'il convient de rappeler que le Gouvernement wallon a décidé de réviser les plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay le 4 octobre 2001 afin d'améliorer l'accessibilité de la zone de Charleroi par la route;

Considérant que les arguments avancés par le Gouvernement wallon en faveur de la construction d'une nouvelle infrastructure de communication sont les suivants:

- nécessité d'assurer une liaison routière entre les bassins industriels de Charleroi et de Maubeuge-Valenciennes;
- constitution d'un axe permettant un dédoublement partiel des autoroutes de Wallonie et Tournai-Lille;
- desserte des communes riveraines de la Sambre vers Charleroi et Bruxelles;
- accélération du développement économique dans cette région, en particulier des zonings de Solre-sur-Sambre et de Thuin-Lobbes;

Considérant que l'auteur d'étude a justifié le besoin de réaliser l'infrastructure de communication projetée dans le contexte de la demande de mobilité actuelle et future, que ce soit à l'échelle internationale, régionale, sous-régionale et locale; qu'il y a lieu de souligner que le trafic a augmenté en moyenne de 15 % dans le périmètre d'étude entre 2002 et 2007;

Considérant que l'auteur d'étude a également analysé l'évolution probable de la situation environnementale du périmètre d'étude si l'infrastructure de communication n'est pas réalisée, notamment les itinéraires alternatifs empruntés par les usagers de la route en cas de circulation trop dense ou de bouchons, pour conclure que le réseau de voiries existant ne pourrait à lui seul absorber tout le trafic dans quinze ans si l'accroissement des flux de véhicules et du parc automobile continue de suivre les mêmes

tendances que ces dernières années;

Considérant que l'auteur d'étude est plus nuancé quant à l'impact de la future infrastructure de communication sur le renforcement de la vocation économique du territoire visé;

Considérant qu'il estime que le réseau de petites et moyennes entreprises déjà implantées va probablement tirer profit de la meilleure accessibilité tant au territoire belge que français, de même que les zonings de Solre-sur-Sambre et de Thuin-Chimay, en soulignant que le renforcement de l'accessibilité de ces derniers reste une condition nécessaire, mais pas suffisante, pour assurer leur développement;

Considérant que l'auteur d'étude a analysé les relations domicile-travail et les flux liés à l'emploi et conclut que l'axe entre Charleroi et Maubeuge s'inscrit très clairement dans la logique des relations liées à l'emploi; qu'il répond à un besoin social et économique, y compris pour la population installée dans le périmètre d'étude;

Considérant que les conclusions de l'auteur d'étude sur l'attractivité des pôles de Charleroi et de Maubeuge-Valenciennes tiennent compte de leur dynamique économique actuelle;

Considérant que le projet de tracé retenu par le Gouvernement wallon permet de réduire la distance parcourue par le trafic généré par le zoning de Solre-sur-Sambre sur le réseau routier local; que c'est en cela qu'il améliore sa desserte;

Considérant que le développement d'infrastructures permettant d'accéder à la Sambre et au chemin de fer permettrait également de diminuer le recours à la route pour le trafic dont les effets sont les plus indésirables;

Considérant que l'auteur d'étude a en outre identifié dans le territoire analysé trois pôles d'activités qui génèrent ou pourraient générer à l'avenir un trafic automobile et de poids lourds important qui pourrait être capté par la future infrastructure de communication, à savoir les ateliers Jean Regniers, le centre d'inspection automobile et les sablières situées dans le bois du chêne Houdiez;

Considérant que les conclusions de l'étude d'incidences de même que les compléments d'analyse demandés par la CRAT sur la congestion du réseau existant ont conforté l'option du Gouvernement wallon d'établir une nouvelle infrastructure de communication routière en site propre entre Lobbes et Erquelines plutôt que de réaménager par endroits le réseau de voiries existant ou d'améliorer et développer la desserte en transports en commun du territoire concerné comme le proposent certains réclamants;

Considérant que les besoins de mobilité que le Gouvernement wallon entend rencontrer ne peuvent en effet être satisfaits par ces alternatives dont les performances sont insuffisantes sur ce plan; qu'elles n'ont pas entamé la conviction de la CRAT sur la nécessité d'établir une nouvelle infrastructure de communication;

Considérant que la présente révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay n'a pas en revanche pour objectif d'apporter une réponse aux questions posées par la traversée de Lobbes par les poids lourds et la desserte de sa clinique;

Considérant que rien ne permet d'affirmer, au vu de l'étude d'incidences, que la future infrastructure de communication aura un effet négatif sur ce plan; qu'un quartier tel que les Bonniers devrait même constater une amélioration quant à la charge de trafic qui l'affecte aujourd'hui du fait du bouclage qui pourrait être envisagé via la N562 ou la rue de Binche dès que le problème posé par le gabarit de la portelette sera résolu;

Considérant qu'un projet de contournement de la portelette est à l'étude; que le coût des travaux ne doit cependant pas être imputé à la présente révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay puisqu'ils ne s'inscrivent pas dans ce cadre;

Choix du tracé

Considérant que des réclamants regrettent l'abandon du projet de tracé dit « Nord » et le peu d'arguments à cet égard;

Considérant que des réclamants rappellent que c'est le projet de tracé dit « Nord » qui avait été inscrit au plan de secteur; que la CRAT s'est prononcée plusieurs fois en sa faveur; que des expropriations ont déjà été effectuées en vue de la réalisation de ce projet de tracé;

Considérant que des réclamants rappellent que le projet de tracé dit « Nord » a déjà fait l'objet d'une étude

complète et avait la faveur des agriculteurs;

Considérant que des réclamants rappellent que le projet de tracé dit « Nord » offrait une meilleure liaison vers Charleroi pour les habitants de Binche et s'interrogent sur l'absence de connexion avec la ville de Binche et son contournement, actuellement en construction, dans le projet de tracé retenu par le Gouvernement wallon;

Considérant que des réclamants ne comprennent pas pourquoi le meilleur projet de tracé en termes de mobilité (dit « Mixte ») n'est pas retenu;

Considérant que des réclamants estiment que le projet de tracé choisi par le Gouvernement wallon isole Merbes-Sainte-Marie du reste de l'entité de Merbes-le-Château, sépare Bienne-lez-Happart de Lobbes et de Sars-la-Buissière, allant à l'encontre des réalités géographiques et socio-économiques issues des fusions des communes;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château estime qu'il n'est pas admissible que l'auteur d'étude ait estimé que le RAVeL constitue un obstacle au projet de tracé dit « Nord » alors qu'il aurait pu être couplé au tracé de la N54;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon a longuement justifié le projet de tracé qu'il a retenu dans son arrêté du 16 décembre 2010;

Considérant que l'origine et la destination de la future infrastructure de communication sont fixées par les ouvrages déjà exécutés;

Considérant que les projets de tracés étudiés par l'auteur d'étude résultent quant à eux d'une large consultation de la population;

Considérant que l'auteur d'étude a conclu à une meilleure performance (environ 10 %), en termes de trafic capté, du projet de tracé dit « Central » (et de toutes ses alternatives) par rapport au projet de tracé dit « Nord » (et de toutes ses alternatives); que cette conclusion est indépendante du gabarit de la voirie;

Considérant que si le projet de tracé dit « Nord » permettait, selon certains réclamants, d'améliorer également la liaison de Binche vers Charleroi, le Gouvernement wallon souligne que sa priorité est avant tout d'améliorer la mobilité locale des communes riveraines de la Sambre auxquelles Binche n'appartient pas;

Considérant que l'auteur d'étude a analysé les incidences de la future infrastructure de communication sur les réseaux existants; que le trafic diminuera de 35 % à 50 % sur la N55 (Binche-Merbes-le-Château); qu'il a dès lors jugé peu opportun d'examiner plus en détail les effets de la mise en œuvre du nouveau contournement de Binche;

Considérant que le Gouvernement souligne que l'auteur d'étude ne présente pas le maintien de la continuité du RAVeL projeté sur l'ancienne ligne de chemin de fer 108 comme un « obstacle » à la mise en œuvre du projet de tracé dit « Nord » mais comme un élément de la situation existante de fait dont il faut tenir compte; que la description détaillée du projet de tracé qu'il évalue en phase II de son étude intègre d'ailleurs la proposition de construire deux passages supérieurs en réponse à cette question;

Considérant que la méthode utilisée par l'auteur d'étude lui a permis d'objectiver les incidences des différents projets de tracés afin de pouvoir les comparer; qu'elle a été saluée par la CRAT;

Considérant que la CRAT a insisté sur les incidences du projet de tracé de la future infrastructure de communication sur le facteur humain; que l'auteur d'étude a complété son analyse sur cet aspect;

Considérant que le Gouvernement wallon a, quant à lui, demandé qu'une attention particulière soit réservée à la problématique agricole suite au dépôt des deux compléments d'études d'incidences; que l'auteur d'étude a complété l'étude par les résultats obtenus en testant une augmentation jusqu'à 50 % de la part relative à ce critère dans la pondération entre tous les critères étudiés;

Considérant que l'auteur d'étude estime en conclusion 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 l'activité agricole;

Considérant que la CRAT s'est ralliée aux conclusions de l'auteur d'étude dans ses observations du 4 novembre 2008 (08/CRAT A.722-AN) en estimant que le projet de tracé dit « Central 6+ » apparaît, en

situation améliorée, comme la solution pour répondre aux enjeux de mobilité ainsi qu'au 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;

Considérant que c'est pour ces motifs que le Gouvernement wallon a retenu le projet de tracé dit « Central 6+ »;

Considérant que les remarques et observations exprimées à cet égard durant l'enquête publique ne sont pas neuves et n'ont pas remis en cause la conviction de la CRAT; qu'il n'y a dès lors pas lieu d'apporter d'arguments sur ces points aux réclamants au-delà de ceux qui figurent dans l'étude d'incidences et son arrêté du 16 décembre 2010;

Choix du gabarit

Considérant que des réclamants soulèvent la contradiction, dans le chef du Gouvernement wallon, de décider de réaliser une voirie au gabarit de deux fois une bande de circulation sur la base des conclusions d'une étude qui valide la nécessité de réaliser une voirie au gabarit de deux fois deux bandes de circulation;

Considérant que des réclamants estiment que l'option du Gouvernement wallon n'est justifiée par aucune donnée objective et que la future infrastructure de communication sera saturée très rapidement si elle n'est pas réalisée au gabarit de deux fois deux bandes de circulation;

Considérant que des réclamants estiment que les projets de tracés retenus puis analysés par l'auteur d'étude sont largement contraints par l'hypothèse qu'il a posée quant au gabarit de la future voirie et que le revirement du Gouvernement wallon justifie qu'il fasse réaliser une nouvelle étude d'incidences;

Considérant que des réclamants doutent de la pérennité de l'option du Gouvernement wallon;

Considérant que des réclamants admettent la réalisation d'une voirie au gabarit de deux fois une bande de circulation pour autant que les expropriations et les ouvrages soient conçus de manière à permettre son élargissement au gabarit de deux fois deux bandes de circulation, si nécessaire;

Considérant que des réclamants estiment que la conception de la future infrastructure de communication devrait intégrer des dispositifs autorisant d'autres modes de transports: pistes cyclables, bus, parkings destinés au covoiturage, etc.;

Considérant que certains réclamants relèvent que la création d'un cheminement doux entre Merbes-le-Château et Merbes-Sainte-Marie, projeté par le programme communal de développement rural, pourrait être remise en cause par la future infrastructure de communication;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château estime qu'il n'est pas démontré qu'une emprise liée au gabarit de deux fois une bande de circulation entraînerait une conclusion similaire quant au choix du tracé;

Avis des instances consultées

Considérant que la CRAT insiste pour que le gabarit du projet de tracé soit de deux fois une bande de circulation; que contrairement à un gabarit de deux fois deux bandes de circulation, la configuration retenue représente un bon compromis entre les enjeux de mobilité et le cadre de vie;

Considérant que la CRAT estime que la configuration retenue:

- préserve la richesse rurale et paysagère;
- pérennise une production agricole familiale;
- ne constitue pas une coupure trop marquée des communes traversées;
- est adaptée au réseau existant;
- est moins coûteuse et moins nuisible;
- réduit l'emprise au sol de l'infrastructure;
- limite le nombre d'ouvrages de franchissement et de voiries latérales de compensation;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon a justifié l'option de prévoir la réalisation d'une voirie à deux fois deux bandes de circulation dans son arrêté du 16 décembre 2002 en raison du gabarit des tronçons de la N54 déjà réalisés et précisé que des accès latéraux seront étudiés pour assurer une bonne desserte locale;

Considérant que cette option a été validée par l'auteur d'étude lorsqu'il a confronté son évaluation du trafic



journalier moyen susceptible d'être capté par la future infrastructure de communication aux chiffres de la circulaire du Service public de Wallonie qui fixe les caractéristiques routières et autoroutières;

Considérant que cette évaluation cumule tous les besoins de mobilité que le Gouvernement wallon entendait rencontrer lorsqu'il a décidé de réviser les plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay et dont l'auteur d'étude a validé la pertinence;

Considérant que le Gouvernement wallon a souligné qu'il n'entendait plus se concentrer sur la rencontre des besoins de mobilité qui ont justifié le gabarit des tronçons de la N54 déjà réalisés; que la redéfinition de ses objectifs en matière de réponse aux besoins de mobilité de la population wallonne s'inscrit dans une politique ciblée et durable qui entend maîtriser la demande de mobilité routière sans exclure pour autant toute intervention sur le réseau dès lors que le besoin existe et qu'il n'existe pas d'offre alternative raisonnable;

Considérant que l'auteur d'étude a mis en évidence un besoin de mobilité spécifique aux communes riveraines de la Sambre dès lors que d'une part, les principaux pôles d'emplois, situés en dehors du périmètre d'étude, ne sont accessibles que par un réseau de voiries inadaptées au trafic actuel et qui traverse les villages et que d'autre part, les accès aux deux principaux pôles d'emplois situés dans le périmètre d'étude, les ateliers Jean Regniers et le centre d'inspection automobile, ne sont pas adaptés au trafic qu'ils génèrent;

Considérant que les besoins de mobilité locaux du territoire visé ainsi que la répartition du trafic dans le périmètre d'étude ont également 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;

Considérant que ces besoins sont, dans cette hypothèse, compatibles avec la réalisation d'un axe léger au gabarit de deux fois une bande de circulation; que cette option permet de répondre à une demande de mobilité routière bien ciblée et, en particulier, de rendre la future infrastructure de communication peu attractive pour le trafic international, en particulier de poids lourds; que le risque qu'elle soit saturée n'est plus avéré dans cette dernière hypothèse;

Considérant que l'auteur d'étude a également souligné qu'une intervention de ce type ne porte pas concurrence au réseau ferré et peut être considérée comme complémentaire à ce dernier;

Considérant qu'outre les motivations développées dans son arrêté du 16 décembre 2010, le Gouvernement wallon souligne que le gabarit qu'il retient 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;

Considérant que les effets de la mise en œuvre d'un axe léger sur l'environnement sont également, et dans tous les cas, moindres qu'une voirie réalisée au gabarit de deux fois deux bandes de circulation; que la réduction du gabarit de la future infrastructure de communication donnera par exemple plus de latitude à ses concepteurs pour éviter de porter atteinte à des éléments du patrimoine culturel, tels que la Ferme du Moulin, ou naturel, tels que les étangs du Breck;

Considérant que si le gabarit d'une infrastructure de communication est contraint par le volume du trafic potentiel qu'elle doit accueillir, son tracé est essentiellement contraint par la configuration du réseau des principales infrastructures de communication existant, la localisation des activités pourvoyeuses de trafic potentiel et des zones résidentielles dans le territoire visé;

Considérant que le projet de tracé validé par l'auteur d'étude et retenu par le Gouvernement wallon est celui qui présente les meilleures performances en matière de desserte locale; qu'il n'y a dès lors aucune raison de le remettre en cause au motif de l'option que le Gouvernement wallon entend prendre quant au gabarit de la future infrastructure de communication à mettre en œuvre;

Considérant qu'en réponse aux réclamants qui pourraient douter de 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;

**Largeur du périmètre de réservation**

Considérant que des réclamants contestent la largeur du périmètre de réservation et demandent qu'elle soit réduite;

Considérant que des réclamants s'étonnent du fait que le tracé qui sera réalisé puisse encore être modulé

en fonction de la situation des lieux;

Considérant que des réclamants soulignent que les effets de la future infrastructure de communication sur l'environnement ne sont pas uniformes sur toute la largeur du périmètre de réservation et pourront dans certains cas être plus importantes si son tracé n'est pas établi au centre de ce dernier (étangs du Breck, Ferme du Moulin, etc.);

Considérant que le conseil communal de Lobbes estime que la réalisation d'une voirie à deux fois une bande de circulation ne justifie pas l'inscription d'un périmètre de réservation;

Avis des instances consultées

Considérant que la CRAT estime que la largeur du périmètre de réservation permettra de ne pas devoir exproprier la Ferme du Moulin;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que le périmètre de réservation a pour objet de réserver les espaces nécessaires à la réalisation de l'infrastructure de communication; qu'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;

Considérant que l'inscription d'un périmètre de réservation au plan de secteur n'est pas liée au gabarit de la future infrastructure de communication mais à son appartenance au réseau des principales infrastructures de communication; que le Gouvernement wallon entend bien, à ce jour, ne pas abandonner sur ce plan l'option qu'il a prise dès l'établissement des plans de secteur concernés;

Considérant qu'aucune réglementation n'établit de relation entre la largeur du périmètre de réservation et le type de voirie qui sera réalisée; que s'agissant néanmoins du réseau des « principales » infrastructures de communication, il est fixé par convention à 75 m de part et d'autre du tracé projeté;

Considérant que l'expérience montre que cette largeur n'est pas excessive afin de permettre aux concepteurs de la future infrastructure de communication de conjuguer impératifs techniques et environnementaux en fonction de la situation existante;

Considérant que le seul effet de l'inscription du périmètre de réservation au plan de secteur est de permettre aux autorités soit d'interdire les actes et travaux soumis à permis, soit de les subordonner à des conditions particulières afin de réserver les espaces nécessaires à la réalisation de l'infrastructure de communication;

Considérant que si les effets de l'inscription de la future infrastructure de communication au plan de secteur ont été analysés pour l'emprise de la future voirie (30 m centrés sur le tracé projeté) et, pour certains des critères, pour la largeur du périmètre de réservation (150 m centrés sur le tracé projeté), il y a lieu de souligner qu'ils doivent être interprétés en fonction du niveau de précision que l'auteur d'étude a apporté à la description de la future infrastructure de communication, de la précision des données, des modèles numériques utilisés et de l'échelle du plan de secteur; qu'on ne peut, dans le cas présent, en conclure qu'une modification du tracé de la future voirie, dans les limites du périmètre de réservation, aurait des effets significativement différents de ceux qui figurent dans l'étude d'incidences;

Considérant que 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;

Considérant que le Gouvernement wallon décide, en réponse aux réclamants, d'adopter cette alternative et de ne plus faire figurer le tracé projeté de la future infrastructure de communication au plan de secteur;

Considérant qu'il y a également lieu de ne pas confondre le périmètre de réservation avec le plan d'expropriation qui sera établi lorsqu'un projet de construction précis aura été établi; que ce plan couvrira une superficie largement inférieure à celle que couvre le périmètre de réservation et fera l'objet d'une information spécifique auprès des propriétaires concernés;

Considérant que le décret du 30 avril 2009 a apporté une modification au CWATUPE qui permet au Gouvernement wallon d'abroger le périmètre de réservation s'il décide de renoncer à réaliser l'infrastructure;

Considérant que le Gouvernement wallon estime qu'il convient de fixer dès à présent le terme de la réalisation de l'infrastructure de communication afin de ne pas limiter les projets d'investissements des

propriétaires concernés pour une trop longue période; qu'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;

Incidences sur la mobilité

Considérant que des réclamants estiment que la construction de la future infrastructure de communication affectera le trafic routier nord-sud;

Considérant que des réclamants estiment que l'étude ne tient pas compte du rabattement vers la future infrastructure de communication du trafic provenant du sud de la Sambre qui, contraint par l'implantation des ponts, impactera plusieurs zones habitées (Sars-la-Buissière, Lobbes, etc.);

Considérant que des réclamants estiment que le transfert du trafic de la route Binche-Anderlues-Charleroi vers la future infrastructure de communication affectera le village de Mont-Sainte-Geneviève;

Considérant que des réclamants relèvent que la future infrastructure de communication ne soulagera pas la N59, notamment au niveau des Bonniers;

Considérant que des réclamants estiment que la future infrastructure de communication ne permettra pas de soulager le centre de Bienne-lez-Happart du trafic de poids lourds lié aux ateliers Jean Regniers;

Considérant que certains réclamants relèvent qu'une série d'incidences sur le réseau de voiries local n'ont pas été analysées par l'auteur d'étude, notamment quant aux adaptations à y apporter afin de rabattre le trafic vers la future infrastructure de communication;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château estime que l'étude d'incidences néglige les modes de transport alternatifs;

Avis des instances consultées

Considérant que le CWEDD relève la faiblesse de l'étude sur les liaisons et les raccords avec le réseau local existant;

Considérant que le CWEDD relève que le projet entraînera des effets négatifs de délestage et d'augmentation du trafic sur plusieurs communes locales;

Considérant que 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 »;

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

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant qu'il convient de rappeler que le degré de précision de l'étude d'incidences est fonction de l'échelle de l'avant-projet de plan dont elle analyse les incidences non négligeables probables;

Considérant que l'auteur d'étude a étudié les effets de la future infrastructure de communication sur la réorganisation du trafic dans le périmètre d'étude et proposé des mesures à mettre en œuvre dont il a étudié l'efficacité;

Considérant que l'analyse du report de trafic a été faite sur les trente principales voiries situées dans le périmètre d'étude (17 de façon relative et 13 de façon absolue) et a intégré l'ensemble du trafic qui aurait un gain de temps à emprunter la future infrastructure de communication; qu'elle prend en compte 50 origines-destinations, dont certaines concernent des localités situées au sud de la Sambre (ex: Fontaine-Valmont, Bersillies-l'Abbaye, Montignies-Saint-Christophe, Hantes-Wihéries, Solre-sur-Sambre, Beaumont, Sivry-Rance, etc.);

Considérant que la réalisation de la future infrastructure de communication n'aura pour effet que d'augmenter la charge du trafic que sur la N40 et la section sud de la N562 (rue de Binche) vers Lobbes; qu'elle n'affecte dès lors pas le trafic nord-sud; que c'est précisément en raison de ces conclusions que le projet de tracé dit « Central 6+ » a été retenu par le Gouvernement wallon;

Considérant que la future infrastructure de communication devrait également avoir un effet positif sur le trafic automobile nord-sud au niveau des Bonniers (N59) car elle offre une alternative pour accéder au sud de l'entité de Lobbes;

Considérant que l'auteur d'étude a étudié une mesure à mettre en œuvre ayant pour objet d'établir une liaison directe de la N562, à proximité du Centre Regniers, vers la future infrastructure de communication et a conclu à son efficacité; que celle-ci pourra dès lors être étudiée au moment de concevoir la future infrastructure de communication;

Considérant que le type des intersections avec le réseau de voiries existant a été précisé par l'auteur d'étude de manière à affiner l'évaluation des incidences de l'inscription de la future infrastructure de communication au plan de secteur; que les solutions techniques qu'il envisage sont bien entendu liées à l'hypothèse qu'il a posée d'une voirie réalisée au gabarit de deux fois deux bandes de circulation;

Considérant que l'auteur d'étude a relevé toutes les atteintes au réseau de voiries existant;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que l'analyse des incidences de la future infrastructure de communication sur les liaisons et les raccords avec le réseau local lui paraît complète à l'échelle de la révision d'un plan de secteur de par son caractère systématique et la précision des recommandations formulées;

**Incidences sur l'ambiance sonore**

Considérant que des réclamants estiment que les effets sur l'ambiance sonore relevés par l'auteur d'étude ne sont valables que si la future infrastructure de communication est établie conformément au tracé projeté au plan de secteur; qu'ils seraient d'une toute autre nature si son tracé était établi différemment, ce que permet le périmètre de réservation;

Considérant que des réclamants estiment que l'auteur d'étude aurait dû élargir son évaluation des effets de la future infrastructure de communication sur l'ambiance sonore au-delà de l'analyse des nuisances sonores sur les habitations;

Considérant que des réclamants installés au lieu-dit « Trou des Loups » craignent de subir des nuisances sonores, lumineuses et olfactives;

**Réponse du Gouvernement wallon**

Considérant que si l'auteur d'étude a bien modélisé la propagation des ondes sonores émises par le trafic routier à partir de l'hypothèse d'une infrastructure de communication réalisée au gabarit de deux fois deux bandes de circulation centrée sur le projet de tracé, l'échelle à laquelle il a travaillé ne permet pas de tirer des conclusions aussi tranchées que ne le font les réclamants quant aux effets sur l'ambiance sonore d'une voirie qui ne serait pas rigoureusement établie sur l'axe du périmètre de réservation;

Considérant que les courbes isophones établies par l'auteur d'étude permettent d'évaluer le bruit généré par la future infrastructure de communication tout au long de son projet de tracé; qu'elles ne se limitent donc pas aux habitations;

Considérant que le lieu-dit « Trou des Loups » serait exposé à un niveau inférieur à 55 dB(A) en Leq en situation améliorée selon l'auteur d'étude; que ce niveau est compatible avec la fonction résidentielle;

Considérant que l'analyse des effets de la future infrastructure de communication sur l'ambiance sonore pourra être affinée dès que son projet aura été élaboré, de même que pourront alors être appréciées les mesures d'aménagement qui seront proposées le cas échéant dans le cadre de l'évaluation du projet;

**Incidences sur le milieu naturel**

Considérant que des réclamants relèvent que l'auteur d'étude estime que les projets de tracés étudiés portent atteinte de manière significative à des habitats naturels de grand intérêt écologique et mettent en péril des populations d'espèces animales strictement protégées;

Considérant que des réclamants estiment que l'étude d'incidences ne tient pas compte des zones humides;

Considérant que des réclamants relèvent plusieurs sites sensibles, à titres divers, dont il conviendrait d'assurer la protection: les étangs du Breck, les Etangs bleus, la réserve de La Buisserie, le bois du Baron, etc.;

**Avis des instances consultées**

Considérant que le CWEDD estime que le projet, quel que soit le tracé, aura un impact non négligeable sur l'autour des palombes (*Accipiter gentilis*), oiseau protégé par la directive oiseaux et pour lequel l'auteur d'étude ne formule aucune mesure de protection ou de compensation;

Considérant que la CRAT suggère de prendre toutes les mesures nécessaires afin de respecter la Directive oiseaux (79/409/CE) au niveau du bois du Baron;

Considérant que la DGARNE confirme le grand intérêt biologique du bois du Baron et des habitats d'intérêt communautaire relevés par l'auteur d'étude;

Considérant que la DGARNE relève que la nouvelle voirie provoquera la fragmentation du massif forestier et la perturbation de l'habitat du pic mar (*Dendrocopos medius*), espèce d'intérêt communautaire,

qui fréquente le bois du Baron;

Considérant que la DGARNE relève que la coupure du ruisseau de la Boustaine introduit une rupture du réseau écologique existant entre les différents sites du site Natura 2000 BE32026 « Haute-Sambre en aval de Thuin »; que la mise en œuvre de la nouvelle voirie devra être soumise à des mesures d'atténuation afin de limiter son impact sur les déplacements de l'avifaune entre l'étang de la Marlière et la réserve naturelle de La Buissière;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle qu'il a fixé le contenu de l'étude d'incidences après consultation de la CRAT, du CWEDD et de la DGARNE; que l'auteur d'étude a bien étudié la liste des sites considérés comme sensibles par la DGARNE;

Considérant que les effets de la future infrastructure de communications sur les sites sensibles relevés par les réclamants ont bien été analysés par l'auteur d'étude qui a conclu qu'ils pouvaient 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;

Considérant que seule la sous-espèce *Accipiter gentilis arrigonii* est inscrite à l'annexe I<sup>re</sup> de la directive oiseaux; qu'elle ne se rencontre pas en Belgique mais en Corse et en Sardaigne;

Considérant que l'espèce bénéficie en revanche de la protection définie par l'article 2 de la Loi du 12 juillet 1973 de la Conservation de la Nature tel qu'inséré par le décret du 6 décembre 2001; qu'elle n'est actuellement pas menacée;

Considérant que ces éléments permettent de nuancer les conclusions de l'auteur d'étude et l'avis du CWEDD sur les effets de la future infrastructure de communications sur l'autour des palombes dans sa traversée du bois du Baron;

Considérant qu'il convient également de souligner que le projet de tracé dit « Central 6+ » retenu par le Gouvernement wallon obtient le meilleur score pour le critère « altération des habitats naturels » dans l'étude d'incidences; que le projet de tracé dit « Nord+ » est à cet égard le plus défavorable;

Considérant que le projet de tracé dit « Central 6+ » retenu par le Gouvernement wallon fragmente le bois de la Houssière de manière moins importante et permet d'éviter les étangs bleus; qu'il pourrait en revanche avoir un effet négatif sur le maillage écologique existant au niveau des étangs du Breck;

Considérant que l'auteur d'étude propose également de renforcer le maillage écologique en assurant une liaison entre la vallée du ruisseau du Grignard et la vallée du ruisseau du Seigneur;

Considérant que l'évolution des habitats naturels les plus menacés par l'inscription de la future infrastructure de communication au plan de secteur fait déjà l'objet d'un suivi régulier de la part du Service public de Wallonie; qu'il appartiendra dès lors à ce dernier 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;

Considérant que 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 future infrastructure de communication afin de limiter son effet sur les déplacements de l'avifaune;

Incidences sur les eaux de surface

Considérant que des réclamants relèvent que la mise en œuvre de la future infrastructure de communication risque d'avoir un effet sur les sources qui alimentent les étangs du Breck;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château estime que les risques d'inondation dans le village de Merbes-le-Château sont sous-évalués;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que l'auteur d'étude relève bien que les projets de tracés dits « Centraux » modifient fortement le régime hydrique existant à l'intérieur de chaque bassin versant et que leur effet sur les étangs du Breck variera 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.; qu'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 avant-projet de plan;

Considérant que l'auteur d'étude recommande que cet effet soit évalué de manière approfondie au moment

de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme relative à la future infrastructure de communication;

Incidences sur le patrimoine culturel

Considérant que des réclamants estiment que la future infrastructure de communication portera « indirectement » atteinte à des bâtiments ou à des sites classés;

Considérant qu'un réclamant indique que la maison située sur la route de Bienne que l'auteur d'étude signale comme abandonnée ne l'est pas;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que l'atteinte « indirecte » à des bâtiments ou à des sites classés a bien été évaluée sous le critère « altération visuelle »;

Considérant que le fait qu'une habitation soit abandonnée ou non ne modifie pas l'évaluation des effets de l'inscription de la future infrastructure de communication au plan de secteur sur le cadre bâti;

Incidences sur le paysage

Considérant que des réclamants relèvent que l'étude d'incidences prend en considération les unités paysagères reconnues par tradition sur le plan de secteur, les zones boisées, et ne tient pas compte des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue remarquables figurant dans l'inventaire établi par l'ADESA;

Considérant que des réclamants estiment que les effets sur le paysage relevés par l'auteur d'étude au niveau des étangs du Breck ne sont valables que si la future infrastructure de communication est établie dans la vallée; qu'ils seraient d'une toute autre nature si son tracé était établi un peu plus haut, ce que permet le périmètre de réservation;

Considérant que des réclamants s'étonnent de l'objectif poursuivi par le Gouvernement wallon alors que la Région wallonne a par ailleurs ratifié la convention européenne du paysage et que l'article 35 du Code assigne à la zone agricole la vocation de contribuer au maintien ou à la formation du paysage;

Considérant que des réclamants estiment que la future infrastructure de communication portera atteinte à l'activité agricole et au paysage, deux atouts de la région;

Considérant que des réclamants refusent l'implantation d'une infrastructure de communication routière dans une région qui demeure à haute valeur écologique et paysagère;

Considérant que des réclamants estiment que la future infrastructure de communication coupera en deux un ensemble de villages et de terroirs agricoles;

Considérant que des réclamants estiment que le mitage de la zone agricole doit être valorisé à la même hauteur que l'atteinte à l'intérêt paysager d'une zone forestière;

Considérant que des réclamants estiment que la future infrastructure de communication affectera le projet de parc naturel de la Haute-Sambre;

Considérant que des réclamants souhaitent que la future infrastructure de communication soit établie le plus au nord possible de Merbes-le-Château, en étant idéalement cachée au nord de la ferme de Boustaine, des fermes de Merbwelle et du démolisseur;

Avis des instances consultées

Considérant que 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;

Considérant que le CWEDD regrette l'absence de simulation paysagère des ouvrages d'art;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que l'auteur d'étude n'est pas tenu par une méthode d'évaluation particulière des effets de l'inscription d'une nouvelle infrastructure de communication au plan de secteur sur le paysage;

Considérant que si l'auteur d'étude n'a pas jugé opportun de procéder à une simulation paysagère des ouvrages d'art dans le cadre d'une étude relative à l'inscription d'un projet de tracé et de son périmètre de réservation au plan de secteur il a néanmoins fait un certain nombre d'hypothèses quant au profil en long et aux caractéristiques techniques de la future infrastructure de communication qui lui ont permis de tenir compte de la manière dont elle pourrait s'inscrire dans l'espace;

Considérant que l'auteur d'étude a évalué les effets de l'inscription des projets de tracés au plan de secteur sur le paysage sur base de la destruction d'éléments paysagers, de l'impact du tracé dans le relief et de l'étendue de la visibilité; que cette méthode est différente de celle adoptée par l'ADESA;

Considérant que le Gouvernement wallon relève cependant que l'auteur d'étude et l'ADESA arrivent à des constats très proches en ce qui concerne l'intérêt paysager du territoire traversé par la future infrastructure de communication situé au nord-ouest de Lobbes et au nord de Merbes-le-Château;

Considérant que le tracé souhaité par les réclamants au nord de la ferme de Boustaine, des fermes de Merbwelle et du démolisseur est l'une des alternatives au projet de tracé dit « Central » (Alternative C.2.) que l'auteur d'étude a éliminée à l'issue de la phase I;

Considérant qu'il ressort de la description des critères que les effets sur le paysage du mitage de la zone agricole par une voirie ont été évalués sous le critère « étendue de la visibilité » et que les effets sur l'intérêt paysager d'une zone forestière ont été évalués sous le critère « destruction d'éléments paysagers »;

Considérant que ces options n'ont été remises en cause ni par le CWEDD, ni par la CRAT;

Considérant que l'auteur d'étude conclut que si le projet de tracé dit « Central 6+ » est visible des premières maisons de Lobbes et présente un parcours important en milieu ouvert, il sera pratiquement invisible depuis les habitations qui bordent la N559; que la traversée du ruisseau du Rabion sera délicate, mais bénéficiera de la protection d'un massif boisé;

Considérant que le Gouvernement wallon relève que les périmètres d'intérêt paysager inscrits en surimpression de certaines zones situées dans le périmètre d'étude sont des composantes à part entière du plan de secteur dont la valeur sur le plan juridique justifie d'en tenir compte; que la partie, située en milieu ouvert, du projet de tracé qu'il a retenu n'en intercepte aucun;

Considérant que la Convention européenne du paysage a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages, et d'organiser la coopération européenne dans ce domaine;

Considérant que la Région wallonne a entamé les travaux d'identification et de qualification de ses paysages auxquels elle s'était engagée; que l'atlas de l'ensemble paysager dit « de la Haine et de la Sambre » dans lequel s'inscrit la partie nord de la future infrastructure de communication a été publié en décembre 2012 et que l'atlas de l'ensemble paysager dit « de la plaine et du bas-plateau limoneux hennuyers » dans lequel s'inscrit la partie sud de la future infrastructure de communication n'a pas encore été établi;

Considérant que la future infrastructure de communication traverse l'extrême est de l'aire dite du « plateau agricole de Buvrines » et l'extrême ouest de l'aire dite des « versants boisés de la Sambre » pour laquelle l'atlas susvisé fixe comme objectifs paysagers la préservation de l'équilibre paysager entre couverture boisée et espaces dégagés et l'élargissement de la dynamique de mise en valeur des points de vue, des paysages et du patrimoine de l'ensemble de l'aire;

Considérant que 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; que le Gouvernement wallon s'est rallié à cette analyse;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que 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;

Considérant que le projet de parc naturel de la Haute-Sambre est en gestation depuis plus de dix ans; qu'il a été initié par des communes qui ne sont pas concernées par la future infrastructure de communication, mis à part Lobbes; qu'il n'est, à ce jour, plus d'actualité; qu'on ne peut dès lors affirmer que cette dernière affectera sa création;

Incidences sur l'activité agricole

Considérant que des réclamants estiment que l'auteur d'étude accorde trop peu d'importance à l'activité agricole et sous-évalue la valeur foncière des terres agricoles;

Considérant que des réclamants estiment que le prix des terres agricoles et des bois figurant dans l'étude d'incidences sont peu crédibles;

Considérant que des réclamants estiment que l'auteur d'étude aurait dû examiner des alternatives de manière à moins morceler le parcellaire agricole;

Considérant que le conseil communal d'Erquelinnes demande que la mise en œuvre du tronçon soit accompagnée de l'exécution d'un remembrement agricole dans un périmètre élargi;

Considérant que le conseil communal de Lobbes relève que l'étude ne contient pas d'analyse de la valeur agronomique des sols;

Considérant que le conseil communal de Merbes-le-Château estime que l'auteur d'étude a analysé de façon très superficielle les effets du projet de tracé sur la viabilité des exploitations agricoles et n'a pas décompté la superficie des éventuels bassins d'orage qui seront nécessaires pour prévenir les inondations;

Avis des instances consultées

Considérant que la DGARNE estime que le projet de tracé dit « Central 6+ » aura un impact sur la zone agricole par la perte très importante de terres de culture et prairies de bonne qualité, le morcellement important de terres autour du périmètre, l'enclavement de terres par la suppression d'accès et la mise en difficulté de nombreuses exploitations agricoles; que sa mise en œuvre nécessitera la mise en place d'un projet de remembrement;

Considérant que la CRAT insiste pour que la réalisation de l'infrastructure de communication soit accompagnée d'une opération de remembrement agricole;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que l'estimation des valeurs foncières figurant dans l'étude d'incidences se fonde sur les statistiques de l'INS dont l'auteur d'étude a pu disposer au moment de la réaliser;

Considérant que l'auteur d'étude a évalué l'incidence des projets de tracés sur l'activité agricole sur base de la perte globale de bonnes terres agricoles, de la proximité des fermes et de la perte de terres due à l'emprise par exploitation;

Considérant que l'auteur d'étude a indiqué que son évaluation des aptitudes pédologiques des sols et de la viabilité des exploitations a été limitée par les données disponibles;

Considérant que l'auteur d'étude relève que le parcellaire agricole est déjà complexe actuellement; que l'on peut dès lors considérer qu'il n'existe pas à priori d'alternative de tracé meilleure sur ce plan;

Considérant que l'auteur d'étude a objectivé les incidences sur l'activité agricole relevées par la DGARNE; que cette dernière rejoint ses conclusions quant à l'utilité d'accompagner la mise en œuvre de la future infrastructure de communication d'un remembrement du parcellaire agricole;

Considérant qu'en réponse à la demande de réaliser un remembrement agricole, le Gouvernement wallon complète sa décision en ce sens;

Considérant que l'auteur d'étude a analysé en détail les effets de l'inscription des projets de tracés qu'il a étudiés au plan de secteur sur la continuité des voiries existantes, y compris des voies lentes et des voiries empruntées par le charroi agricole; qu'il a proposé en conclusion la création de deux chemins agricoles, d'une part entre la rue de la Chaussée et le chemin agricole V88 et d'autre part entre la rue des Bois (V130) et la rue de Boustaine (V131);

Considérant que le Gouvernement wallon estime que l'option de réaliser une voirie au gabarit de deux fois une bande de circulation et, plus généralement, de donner la préférence à la fonction d'accessibilité de cette dernière, offre 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;

Considérant que l'auteur d'étude a tenu compte des aménagements supplémentaires au projet de tracé pour le calcul du critère « perte de terres dues à l'emprise par exploitation »; qu'on ne peut affirmer que la superficie des bassins d'orage n'a pas été décomptée;

Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs relevés

Avis des instances consultées

Considérant que le CWEDD regrette l'absence de recommandation pour limiter ou compenser certains effets négatifs du tracé que l'auteur de l'étude retient comme le moins dommageable;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon s'étonne de cet avis car l'auteur d'étude consacre le chapitre 7 de la phase II de son étude à passer en revue les mesures à mettre en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs de l'avant-projet de plan et ses alternatives,

Arrête:



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

La révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay en vue de l'inscription du périmètre de réservation de la N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines, est adoptée définitivement conformément au plan ci-annexé.

**Art. 2.**

Le périmètre de réservation susvisé est abrogé le jour du dix-septième anniversaire de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

**Art. 3.**

La révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay, visée à l'article 1<sup>er</sup>, 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.

**Art. 4.**

Le Ministre de l'Agriculture est chargé, lors de la mise en œuvre de la nouvelle infrastructure de communication, 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.

**Art. 5.**

La déclaration environnementale produite par le Gouvernement wallon en application de l'article 44 du Code est jointe en annexe au présent arrêté.

**Art. 6.**

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté.

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

[Annexe 1](#)

[Déclaration environnementale relative à l'adoption définitive de la révision des plans de secteurs de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant l'inscription du périmètre de réservation de la N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines](#)

[Annexe 2](#)

[Avis de la CRAT relatif au projet de révision des plans de secteurs de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant l'inscription du périmètre de tracé de la N54 Lobbes-Erquelines et son périmètre de réservation](#)

[Annexe 3](#)

[Liste des réclamants](#)

[Annexe 4](#)

[Plan](#)