

27 mai 2004

Arrêté du Gouvernement wallon décidant la mise en révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46/4S et 47/1S) et Namur (planches 47/1S, 47/2S et 47/3S) et adoptant les avant-projets de plan en vue de l'inscription du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne

Le Gouvernement.

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, notamment les articles 1^{er}, 22 à 25, 42 à 46 et 107;

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

Vu les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 14 mai 1986 et 5 décembre 1991 établissant le plan de secteur de Namur, notamment modifiés par l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 avril 2004;

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

Considérant que l'Eurocorridor Ouest-Est - de la région lilloise à la région MHAL - est retenu comme un élément majeur du projet de structure spatiale du SDER; que l'amélioration de la dorsale ferroviaire wallonne y est citée au titre des projets d'infrastructures de nature à contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Région wallonne, qui en constitue l'option VI.2;

Considérant que, dans son option VI. 1 qui vise à intégrer la Région dans les réseaux transeuropéens, le SDER dispose qu' « il faut impérativement améliorer la dorsale wallonne en tant qu'élément du seul eurocorridor quadrimodal (rail, route, eau, air) traversant la Wallonie. A ce sujet, il est prioritaire de poursuivre sur la section Mons-Namur-Liège les travaux d'amélioration déjà effectués entre Antoing et Mons. Les performances sur cette section ne sont pas améliorables de façon significative sans d'importants travaux soit de rectification, soit de création en site neuf »;

Considérant que dans son option VI.3 « Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie », le SDER recommande de favoriser le report modal notamment vers le rail;

Considérant que le SDER précise que « l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif,... l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi. »;

Considérant le niveau actuel et l'augmentation prévisible du trafic, notamment sur l'axe wallon Ouest-Est;

Considérant que l'autoroute de Wallonie (E42) est l'axe le plus encombré du réseau autoroutier wallon; que son élargissement à trois bandes de circulation ne soulagera que pour quelques temps seulement, ne serait-ce qu'en fonction de l'augmentation prévisible du nombre de déplacements;

Considérant, par contraste, que, bien que constituant un axe ferroviaire majeur pour le développement spatial wallon, reliant ses villes les plus importantes, et présentant une offre importante, la dorsale wallonne présente un trafic ferroviaire assez faible;

Considérant que la dorsale ferroviaire wallonne, dans sa configuration actuelle ne permet pas de répondre aux grands enjeux du développement du transport ferroviaire, tant de marchandises que de voyageurs:

– Pour le transport de marchandises:

– l'infrastructure actuelle, même améliorée, ne permet pas le développement d'un trafic de transport combiné ou de fret air/fer;

– l'infrastructure ne semble pas en mesure d'accepter l'augmentation de trafic consécutive à la libéralisation du fret;

– dans le cadre de la libéralisation du fret, la proposition de la Commission européenne de mettre en place un réseau européen donnant la priorité aux marchandises implique la différenciation des voies, au tout au

moins l'accroissement des sillons, réservées au fret et aux voyageurs et donc la construction de nouvelles lignes;

– Pour le transport de voyageurs:

– les faibles vitesses de circulation, notamment liées aux nombreux ralentissements sur la ligne 130 pénalisent l'attractivité de la dorsale ferroviaire. Même améliorée, celle-ci ne permettrait pas au mode ferroviaire de prendre une part importante dans les déplacements interurbains;

– les gares desservies par les trains Intercity sont localisées dans les centres urbains congestionnés et présentant de faibles possibilités de stationnement alors que les déplacements interurbains ont principalement pour origines les périphéries des agglomérations;

– En outre, l'utilisation du tronçon Auvelais-Namur de la dorsale wallonne dans le cadre du nouvel itinéraire marchandises Nord-Sud se dirigeant vers l'Athus-Meuse risque d'accentuer les problèmes de capacité, eu égard notamment aux objectifs du Gouvernement fédéral d'augmenter le trafic de 50 % d'ici 2010;

Considérant que les possibilités d'améliorations de la ligne sont faibles vu la configuration des vallées et l'urbanisation importante du sillon sambro-mosan dans lequel la ligne s'inscrit et les lourds investissements qui en découleraient;

Considérant que, pour faire face aux enjeux précédemment décrits, la construction d'une nouvelle dorsale ferroviaire wallonne s'impose;

Considérant que la nouvelle dorsale wallonne doit desservir à la fois:

– une nouvelle gare de Charleroi-Nord Gosselies, située sur son tracé, et donnant accès à la nouvelle aérogare projetée sur le site aéroportuaire de Gosselies;

– Charleroi-Sud via une double boucle de raccordement à la L140 dont l'une - la 140bis - relie les 2 gares;

Considérant en outre qu'une desserte vers Bruxelles et l'aéroport de Zaventem doit être assurée à partir de la nouvelle gare de Charleroi-Nord (et de la nouvelle aérogare) via l'établissement d'une boucle de raccordement à la L140;

Considérant qu'un tracé jumelé à l'autoroute E42 a été retenu afin de rencontrer les principes suivants:

– assurer une gestion parcimonieuse du sol;

– limiter les atteintes aux plages agricoles et les expropriations qui en résulteraient;

– éviter de créer de nouvelles ruptures dans les paysages ou de morceler des biotopes;

– concentrer les nuisances, notamment acoustiques, liées au trafic.

Considérant que, pour limiter la destruction des ouvrages d'art qui enjambent l'autoroute, le strict parallélisme ne peut cependant être totalement respecté;

Considérant le dossier de demande d'inscription aux plans de secteur du tracé des lignes nouvelles L161N et L130N entre Ottignies, Daussoulx et Gosselies et des zones réservées aux équipements de gare, établi en janvier 2003 par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements 2001-2012;

Considérant que les tronçons nord-sud et est-ouest de cette liaison représentaient la première phase d'un projet plus vaste d'établissement de liaisons rapides nord-sud (BruxellesLuxembourg) et ouest-est (frontière française-frontière allemande);

Considérant qu'en fonction des perspectives budgétaires de la SNCB, le Gouvernement wallon a, par sa décision du 18 septembre 2003, estimé que la construction d'une ligne nouvelle entre Ottignies et Daussoulx n'est plus une priorité;

Considérant que le tronçon région namuroise - nouvelle gare de Gosselies de la nouvelle dorsale wallonne a cependant d'ores et déjà été étudié par la SNCB dans le cadre précité;

Considérant qu'il est dès lors désormais pertinent de limiter à la ligne 161 l'étude du tronçon nouvelle gare de Gosselies-région namuroise de la nouvelle dorsale wallonne, dans la mesure où le raccordement de la nouvelle dorsale wallonne et du projet Eurocaprail doit être envisagé à hauteur de Rhisnes;

Considérant que, pour le tronçon Rhisnes-Gosselies de la nouvelle dorsale wallonne, deux variantes de tracé ont été envisagées, l'une au nord, l'autre au sud de l'E42;

Considérant que les choix du tracé et de la localisation de la nouvelle gare de GosseliesCharleroi nord sont intimement liés;

Considérant qu'en première analyse, les tracés présentent les avantages suivants:

- pour le tracé nord
 - une meilleure configuration de la nouvelle dorsale wallonne (moins de courbes) et un coût sensiblement inférieur de l'infrastructure ferroviaire, tant pour, d'une part la gare elle-même qui pourra être réalisée en surface, indépendamment de la construction de l'aérogare et par phases, que pour, d'autre part, les sections de ligne des deux côtés de ladite gare; les Lignes 130N, 11 8N et 124 seraient assurément moins coûteuses (pas de tunnels sous des zones où existent déjà des bâtiments industriels, passage plus simple sous l'E42),
 - une nette séparation des circulations routières, avec du côté sud le trafic de l'aéroport ainsi que de l'aéroport et du côté nord, celui de la gare;
- pour le tracé sud
- une moindre expropriation de terres agricoles supplémentaires et, si on juge important de contenir la croissance urbaine carolorégienne, un risque moindre de débordement au nord de l'autoroute, susceptible d'entraîner d'autres activités que celles purement liées à la fonction technique de pôle de transport;
 - un coût inférieur pour la réalisation de la bretelle 140bis vers Charleroi Sud qui ne devrait pas franchir l'autoroute par une courbe de raccordement consommant aussi un peu d'espace agricole;

Considérant qu'au vu des avantages et inconvénients respectifs des deux tracés, le tracé nord a l'avantage;

Considérant les décisions du Gouvernement wallon des 6 février 2003, 18 septembre 2003 et 29 avril 2004 portant sur les priorités ferroviaires du Gouvernement wallon 2004-2007 dans le cadre d'un ajustement du plan d'investissement de la SNCB;

Considérant que par sa décision du 29 avril 2004, le Gouvernement wallon a rappelé ses priorités ferroviaires énoncées dans son avis de juin 2001 dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB, parmi lesquelles une nouvelle dorsale wallonne de frontière à frontière incluant une nouvelle gare à Gosselies;

Considérant que, par même décision, le Gouvernement wallon a rappelé et adapté ses priorités du 18 septembre 2003, parmi lesquelles il est demandé à la SNCB de prévoir entre 2004 et 2007 les études d'une nouvelle dorsale wallonne (frontière à frontière) et les premiers travaux sur le tronçon entre Gosselies et Liège en ce compris l'amélioration des liaisons entre les aéroports de Gosselies et Bruxelles National via la L140 d'une part et entre l'aéroport de Gosselies et Charleroi Sud d'autre part;

Considérant la nécessité de disposer de ces études avant de lancer la procédure prévue à l'article 42 du Code, portant sur la réalisation d'une étude d'incidences de plan;

Considérant que cette étude doit dès à présent envisager la réalisation des voies ferrées sur le domaine de l'autoroute E42 en application de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes;

Considérant que, en vertu de l'article 107, §2 du Code, le fonctionnaire délégué peut émettre un avis défavorable sur une demande de permis en s'écartant du plan de secteur en vigueur, lorsque la révision du plan de secteur a été décidée;

Considérant qu'il convient par conséquent de prendre les mesures nécessaires pour éviter le développement de constructions sur les parties de territoire concernées par ces tracés potentiels et leur périmètre de réservation;

Sur proposition du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement;

Après délibération,

Arrête:

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement décide de mettre en révision le plan de secteur de Charleroi et le plan de secteur de Namur en vue de l'inscription:

- du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne;
- du projet de tracés des liaisons ferroviaires entre Gosselies et Bruxelles par la ligne 140 et entre l'aéroport de Gosselies et la gare de Charleroi Sud;

sur le territoire des communes de Charleroi, Les Bons Villers, Fleurus, Sombreffe, Sambreville, Jemeppe-sur-Sambre, Gembloux, La Bruyère et Namur.

Art. 2.

Le Gouvernement adopte l'avant-projet de modification des planches 46/4S et 47/1 S du plan de secteur de Charleroi et des planches 47/1 S, 47/2S et 47/3S du plan de secteur de NAMUR en vue de l'inscription:

- du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne et d'un périmètre de réservation, longeant l'autoroute E42;
- du projet de tracé des liaisons ferroviaires entre Gosselies et Bruxelles par la ligne 140 et entre l'aéroport de Gosselies et la gare de Charleroi Sud et de leur périmètre de réservation, sur le territoire des communes de Charleroi, Les Bons Villers, Fleurus, Sombreffe, Sambreville, Jemeppe-sur-Sambre, Gembloux, La Bruyère et Namur, conformément au(x) plan(s) ci-annexé(s).

Art. 3.

La procédure prévue à l'article 42 du Code ne sera entamée que lorsque la SNCB aura produit une étude approfondie relative à une nouvelle dorsale wallonne - de frontière à frontière - et à l'amélioration des liaisons entre les aéroports de Gosselies et Bruxelles National via la ligne 140 et entre Gosselies et Charleroi Sud.

Art. 4.

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

Namur, le 27 mai 2004.

Le Ministre-Président,

J-C. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,

M. FORET