

## **Deuxième phase de l'étude d'incidences relative à la révision des plans de secteur de Charleroi et Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé**

### **Brève description du projet**

---

#### Projet : 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, Gerpinnes, 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.

#### Désinscription :

- du tracé de la N5 entre Laneffe (borne K 65,3) et Balmoral (borne K 56,5) sur le territoire des communes de Gerpinnes, 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 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.

### **Contexte de l'avis**

---

Date de réception du dossier : 15 mars 2017

Référence légale : Article 42 du CWATUP

Portée de l'avis : Deuxième phase de l'étude d'incidences

## AVIS

A la lecture des conclusions de la deuxième phase, la CRAT relève que pour ce type de projet de révision de plan de secteur qui est fortement liée au projet d'infrastructure, il est difficile de déterminer clairement les limites entre ce qui doit être évalué dans l'étude d'incidences relative à la révision du plan de secteur et ce qui doit l'être dans l'étude relative à la demande de permis pour le projet d'infrastructure. Une grande partie des remarques émises ci-dessous sont d'ailleurs liées à cette difficulté.

Etant donné que le Code du développement territorial (CoDT) va entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> juin 2017, la CRAT se demande si, dans un souci de clarté et de simplification administrative, il ne serait pas plus pertinent pour ce projet d'utiliser la procédure « plan-permis » telle que prévue dans le CoDT.

Nonobstant cette suggestion, la CRAT prend acte de la deuxième phase de l'étude d'incidences de plan et estime que l'étude d'incidences doit être complétée par les éléments émis ci-dessous.

### 1. Remarques générales

#### a) Sur l'inscription du projet dans le réseau international

La CRAT souligne que l'étude d'incidences analyse un avant-projet de révision de plan de secteur qui vise à concrétiser à terme un projet (auto)routier d'envergure européenne. Ce corridor européen est d'ailleurs inscrit à la page 78 du SDER du 27 mai 1999 (*« la modernisation de la RN5, maillon sur l'axe Rotterdam-Bruxelles-Charleroi-Reims-Marseille, est programmée eu égard aux potentialités des liaisons de Charleroi d'une part vers Saint-Quentin, Amiens et l'autoroute des estuaires et d'autre part vers Troyes, la vallée du Rhône et le bassin méditerranéen »*).

En page 137 du SDER de 1999, il est également indiqué la nécessité de corriger les quelques goulets d'étranglement restants (*« ...améliorer la RN5 entre Charleroi et la frontière française afin de l'insérer dans le réseau autoroutier RGG1 »*).

La CRAT estime donc que l'étude devrait être complétée afin de valider qu'une infrastructure de type 2x1 bande sur les deux branches au nord du carrefour du rond-point « Ma Campagne » correspond bien à l'objectif du SDER de 1999 d'insérer le projet dans le réseau RGG1, ainsi qu'au sein d'un euro-corridor.

Elle demande également que l'étude permette de bien cerner les enjeux locaux de l'infrastructure des enjeux internationaux.

La CRAT attire enfin l'attention sur la nécessité de bien se référer au SDER de 1999, et non au projet de SDER de 2013 comme c'est le cas dans l'étude d'incidences. Elle rappelle en effet que ce dernier n'a pas été approuvé définitivement et n'a donc aucune valeur.

b) Sur la justification de l'avant-projet au regard de l'article 1<sup>er</sup> §1 du CWATUP

La CRAT relève que l'article 42 du CWATUP prévoit que l'étude d'incidences doit contenir « *une justification de l'avant-projet au regard de l'article 1<sup>er</sup> §1* ». L'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 2015 qui approuve l'avant-projet et fixe le contenu de l'étude d'incidences reprend explicitement ce point.

Cet article 1<sup>er</sup> vise clairement les besoins sociaux et économiques de la collectivité. La justification précise de ces besoins est donc importante au risque de compromettre le projet. Pour rappel, l'arrêt Hennot n°235.292 du 30 juin 2016 du Conseil d'Etat examine la question de la légalité de la révision du plan de secteur de Tournai en vue de l'inscription d'une nouvelle zone d'extraction.

Dans ce contexte de justification des besoins socio-économiques, la CRAT estime qu'il est possible d'écarter une solution alternative pour des raisons de coûts économiques. L'étude d'incidences doit donc être utilement complétée par une justification économique plus étayée au niveau des coûts de l'investissement (auto)routier que le projet de révision du plan de secteur sous-entend. En estimant le coût global de l'avant-projet à 220 millions d'euros (tronçons I, II, III et IV), l'étude part d'une hypothèse très optimiste. Par comparaison avec des projets similaires, cette estimation se situe dans une fourchette très basse. En l'absence d'explication claire, la CRAT propose de compléter l'étude par une estimation des coûts par tronçon et par hypothèse des travaux à effectuer (viaducs, tunnels, écoducs...). Par exemple, l'analyse du seul chapitre relatif à la géologie montre que la branche Est engendrerait des surcoûts au vu des solutions techniques à envisager. Dans un souci de transparence et au vu des procédures utilisées, il aurait été plus éclairant de lancer parallèlement à la révision du plan de secteur, le dépôt de la demande de permis lié à l'infrastructure. Pour exemple, la société Fluxys a procédé de la sorte en 2009 pour son projet de conduite de gaz entre Waremme et Eynatten.

De plus, en termes de coûts d'entretien, l'étude fait l'impasse sur cette problématique. Vu le contexte budgétaire où certains tronçons ne peuvent plus être entretenus (voire désaffectés) faute de moyens disponibles, la CRAT propose de préciser cet aspect.

Enfin, en termes de coûts des expropriations, la CRAT propose de compléter les informations reprises dans l'étude en précisant si des éléments plus « remarquables », au sens commun du terme, sont à souligner. En effet, le calcul du coût des expropriations contenu dans l'étude ne permet pas de mettre en évidence si de telles expropriations devront être réalisées.

c) Sur la gestion parcimonieuse du sol

Il paraît clair que le dédoublement de l'emprise territoriale du tracé en deux branches au nord du carrefour du rond-point « Ma Campagne » va à l'encontre d'une gestion parcimonieuse du sol. La CRAT estime que l'étude doit démontrer que l'équilibre trouvé dans l'avant-projet ne va pas à l'encontre de ce principe fondateur inscrit dans l'article 1<sup>er</sup> du CWATUP. En effet, le dédoublement tel que prévu dans l'avant-projet va incontestablement doubler les impacts environnementaux et va donc diminuer, par le surcoût (ex : emprise foncière), les possibilités d'investir dans des mesures environnementales diverses sur le tracé (murs anti-bruit, écoducs...).

Vu que la branche Ouest située au nord du carrefour du rond-point « Ma Campagne » risque d'être plus fréquenté à la fois par le trafic international mais aussi par le trafic local, la CRAT demande que l'étude analyse la pertinence de construire dans un premier temps la branche Ouest avec un gabarit 2x2 bandes. Dans un second temps, si cette branche ne suffit pas à englober le trafic, la branche Est pourrait être envisagée avec un gabarit 2x1 bandes vu qu'elle semble destinée principalement à du trafic local.

d) Sur l'attractivité de l'infrastructure

La CRAT estime que l'étude d'incidences ne démontre pas suffisamment si la mise à 2x1 bande des deux branches au nord du carrefour du rond-point « Ma Campagne » aura un impact sur l'attractivité de l'infrastructure. Par exemple, est-ce que les tronçons à 2x1 bande, fréquentés par de nombreux poids lourds, seront attractifs pour les véhicules légers ? Est-ce que le fait de demeurer pendant plusieurs kilomètres derrière un charroi lourd et lent va être dissuasif pour le charroi léger ?

e) Sur l'examen des alternatives et des variantes

Dans l'examen des alternatives, la CRAT estime qu'il doit nécessairement y avoir la prise en compte du surcoût éventuel des différentes solutions techniques qui auraient pour conséquence de réduire les montants alloués aux mesures de réduction des impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie. Par exemple, un « tunnel » de 400 mètres en lieu et place du contournement de 4 km de Somzée coûtera-t-il moins cher à la collectivité ? Si oui, quels sont les montants en jeu ? Ce seul exemple démontre que l'étude ne peut faire l'économie de l'analyse du coût financier des différentes branches de l'avant-projet, des alternatives et des variantes.

De plus, l'étude d'incidences s'est limitée à proposer trois alternatives et trois variantes. La CRAT propose que l'étude analyse d'autres variantes qui permettraient de s'éloigner plus encore des zones d'habitations qui seront nouvellement riveraines de la nouvelle infrastructure.

Enfin, la CRAT demande que l'étude examine de manière approfondie les incidences de la variante 3 (tronçon passant au nord des bassins de décantation de Solvay permettant d'éviter la construction d'un échangeur au niveau de la Blanche Borne) sur les bassins de décantation de Solvay.

f) Sur la pertinence et la largeur du périmètre de réservation

La CRAT estime que le périmètre doit être suffisamment bien étudié afin que de facto l'infrastructure puisse s'y inscrire intégralement.

La CRAT relève que l'avant-projet part du postulat de base que le périmètre de réservation est d'une largeur fixe de 150 mètres sur l'ensemble du tracé projeté. La CRAT estime que l'étude d'incidences devrait vérifier si cette largeur est pertinente en tout lieu car les conséquences de la fixation d'un tel périmètre de

réserve sur l'aménagement du territoire et l'environnement ne peuvent faire l'économie d'une telle analyse. Par exemple, ne serait-il pas pertinent de réduire cette largeur fixe au niveau du verger de Namèche ?

g) Sur les mutations fonctionnelles des parcelles longeant le projet et la RN5

La CRAT estime que le projet va induire de nombreuses mutations fonctionnelles des parcelles qui sont situées le long de son tracé et de la RN5. Ces mutations vont engendrer incontestablement des changements fondamentaux en termes d'aménagement du territoire et d'environnement. La CRAT demande donc que l'étude d'incidences évalue, par exemple sous la forme d'un tableau AFOM, l'ensemble de ces mutations, dont notamment les conséquences de la désaffectation de la RN5 au nord du Bultia, mais également les mutations ou projets que l'infrastructure pourra générer comme bénéfiques en termes d'expansion économique et de développement territorial (par exemple, la connexion plus aisée à des nouveaux parcs d'activité économique).

En effet, l'implantation d'une telle infrastructure ne peut se réduire à répondre à un strict problème de mobilité locale et/ou supra locale. La CRAT estime qu'il y a lieu de procéder à une analyse plus fouillée des conséquences positives et négatives, des opportunités induites par la construction de cette nouvelle infrastructure pour la région de Charleroi, mais surtout des menaces induites par le fait que l'infrastructure risque de favoriser le déplacement d'activités économiques vers la France. La seule analyse du gain de temps épargné aux automobilistes grâce à cette nouvelle infrastructure est donc trop limitative.

## **2. Remarques sur l'évaluation environnementale**

---

a) Sur la mobilité

La CRAT relève que le rond-point autoroutier projeté au niveau du nouvel échangeur sur le ring R3 semble difficilement compatible avec le gabarit (auto)routier du projet d'infrastructure projeté. L'étude devrait être complétée en examinant les incidences d'un tel rond-point sur la fluidité du trafic sur le Ring R3 et l'E420 ainsi que sur l'attractivité de la nouvelle infrastructure.

Concernant la ligne ferroviaire n°132, la CRAT relève que l'étude se concentre sur la gare de Walcourt qui est la plus fréquentée de la ligne, ce qui est trop limitatif. Elle estime que l'étude devrait analyser l'ensemble des arrêts de la ligne 132 en vue de vérifier si l'augmentation de son attractivité aurait une influence sur le trafic de la RN5.

Elle relève également que l'étude ne donne aucune information sur l'intégration à moyen terme sur la ligne 132 du trafic fret de la nouvelle carrière Carmeuse à Florennes. Ce projet ferroviaire engendra inévitablement une certaine diminution du trafic de camions sur la RN5 du fait de la diminution de l'utilisation du site de Carmeuse à Frasnès.

Enfin, l'étude devrait étudier les impacts d'une prolongation de la ligne 132 vers la France sur la circulation de la RN5.

Concernant l'amélioration de la desserte en transport en commun par la mise en place d'un bus à haut niveau de service, outre le coût relativement élevé non précisé dans l'étude, la CRAT estime qu'une analyse de son efficacité devrait être réalisée au vu des liens de ce type de service avec le maintien de la partie Nord de la RN5 au plan de secteur.

Concernant la mobilité douce, l'étude propose la création d'un réseau cyclable le long de la RN5. La CRAT estime que l'étude devrait approfondir ce point en analysant notamment sa faisabilité et les coûts liés à sa création.

La CRAT estime enfin que le chapitre sur l'interdiction de poids lourds en transit sur le Ring R9 (page 51 de la phase 2) est à approfondir. Elle ne comprend notamment pas la notion de « *communication personnelle* ».

#### b) Sur l'analyse des impacts du projet sur le milieu agricole

La CRAT relève que le projet prévoit de traverser plusieurs zones agricoles. Elle regrette que l'étude d'incidences fournisse peu d'éléments précis et concrets qui permettent d'appréhender les impacts éventuels du projet sur le secteur agricole.

En effet, l'étude ne fixe pas exactement le nombre d'hectares impactés par le projet de tracé ni le nombre d'agriculteurs concernés, ni même les conséquences sur la viabilité de leurs exploitations. Au niveau des alternatives, l'étude ne fournit également pas d'indications précises sur les choix à opérer afin de limiter la consommation d'espace agricole.

Un autre élément manquant est l'analyse de la qualité des terrains agricoles impactés par l'inscription du tracé. Cette analyse indispensable n'apparaît pas dans l'étude, de même que la valeur des terrains concernés.

En outre, l'étude n'aborde pas les différents systèmes qui devront être mis en place pour pouvoir accéder aux terrains et franchir la nouvelle infrastructure routière. Faudra-t-il créer des ponts, des demi-tours, des voiries,... ?

Dans le même registre, l'étude n'aborde pas le rôle de la RN5 actuelle par rapport au charroi agricole. Il paraît important que l'étude mentionne la nécessité de maintenir l'accès de la RN5 au charroi agricole malgré son caractère de « boulevard urbain ».

Les conséquences du morcellement des parcelles ne sont pas non plus abordées ni les conséquences telles que celles relatives à l'imperméabilisation des surfaces agricoles, la disparition des réseaux de drainages,...

L'arrêté du Gouvernement Wallon met pourtant un accent particulier à la thématique agricole qui ne semble pas être rencontré à travers les développements de l'étude d'incidences. Notamment en page 18 dudit Arrêté, il est explicité que : « *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 d'études 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* ».

Pareillement, en page 24, l'Arrêté précise que : « *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* ».

La CRAT estime enfin que les différents éléments du contenu de l'étude d'incidences relatifs au secteur agricole sont analysés de manière peu ou pas approfondies. Il s'agit notamment des éléments suivants :

- La démonstration de la compatibilité de l'avant-projet avec la situation existante de fait et notamment « *les occupations actuelles du sol et conséquences sur les activités humaines* » ;
- Dans l'analyse du milieu biotique, une analyse du potentiel agro-pédologique est prévue ;
- Dans l'analyse du milieu humain, une analyse des activités économiques où est reprise l'agriculture (concernant les emplois, la nature et caractéristiques, la cartographie, descriptif et évaluation ; interactions avec les structures foncières agricoles et sylvicoles) est prévue ;
- Des conclusions portant sur l'aptitude du site à recevoir la nouvelle infrastructure de communication routière ;
- L'évaluation des effets probables de la mise en œuvre de l'avant-projet de plan sur l'homme et ses activités (...) L'étude mettra également en évidence les incidences sur l'activité agricole et forestière (article 42, alinéa 2, 9° du CWATUP).

#### c) Sur les impacts du projet sur le milieu biologique

Concernant l'aspect biologique de ce projet, la CRAT estime que la zone des forêts du sud de Charleroi mériterait d'être identifiée au réseau écologique avec des zones centrales et des zones de développement. N'étant pas Natura 2000, ces périmètres sont malgré tout inscrits dans la Structure Écologique Principale (SEP).

Vu l'importance de la ceinture verte de Charleroi, la CRAT demande d'identifier les impacts environnementaux de la césure de cette ceinture en analysant notamment de manière précise la perte de captation de CO<sub>2</sub>, la perte d'infiltration d'eau, la liste des populations d'espèces forestières qui seront fragmentées, la consommation des espaces naturels et la perte de surface de forêt à continuité historique.

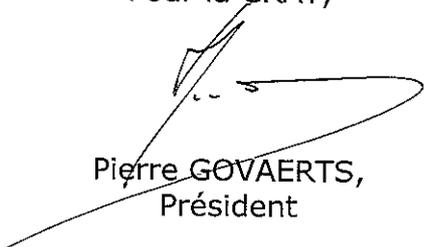
#### d) Sur l'évaluation des terres à évacuer

La CRAT relève que l'étude d'incidences évalue le volume de terres à évacuer à un millions de m<sup>3</sup>. Elle demande de compléter cette évaluation en énumérant les exutoires possibles ou envisageables. Vu que l'arrêté du Gouvernement wallon prévoit une infrastructure majoritairement en déblais, cette problématique devrait être appréhendée plus en avant au sein de l'étude d'incidences.

e) Sur l'impact sur le paysage

La CRAT estime que l'étude d'incidences devrait compléter son analyse paysagère en utilisant des critères d'aménagement du territoire tels que les lignes de crêtes définies par plans et tracés sur la carte IGN.

Pour la CRAT,



Pierre GOVAERTS,  
Président