

## SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2017/13916]

**29 OCTOBRE 2015. — Arrêté du Gouvernement wallon décidant de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et adoptant l'avant-projet de plan portant sur l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé ainsi que le projet de contenu de l'étude d'incidences**

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP), les articles 1<sup>er</sup>, 22, 40, 42 à 44 et 452/25;

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que cette décision était motivée par :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que cette étude aboutit à la conclusion que l'aménagement d'une trémie sous le rond-point et la conservation d'un gabarit continu de 2x2 voies permettrait des gains de capacité importants au sud du rond-point du Bultia mais que le secteur nord (Bultia – R3) ne permettrait pas, en l'état, d'écouler des flux correspondant aux capacités dégagées au sud et, dès lors, qu'une liaison N5-R3 à partir du giratoire « Ma Campagne » doit être recherchée à l'ouest pour rejoindre l'A503 ou à l'est pour rejoindre le R3 si on veut offrir un niveau de service équivalent au reste de la N5;

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

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

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

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

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

Justification socio-économique et d'aménagement

Justification des besoins

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que la section Ma Campagne – R3 (2+1 voie) est un peu moins chargée (un peu plus de 28 000 véhicules/jour) mais qu'une part importante du trafic rejoint le R3 par la Blanche Borne (près de 20 000 véhicules/jour);

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

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

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

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

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

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

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

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

Tracé concerné

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que cet échangeur peut être découpé en trois parties :

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

Considérant que la section de la N5 située au nord de ce rond-point gardera une fonction de porte d'entrée dans Charleroi et devrait être réaménagée en boulevard urbain laissant une place importante aux transports en commun et en particulier à une ligne de bus à haut niveau de service; que cette fonction de porte d'entrée dans la première ville wallonne en nombre d'habitants justifie le maintien de l'inscription de son tracé au plan de secteur;

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

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

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

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

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

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

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

Justification au regard de l'article 1<sup>er</sup> du Code

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Analyse de la situation de fait et de droit

Analyse de la situation de fait

Mobilité

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

Paysage

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

Risques naturels et contraintes géotechniques majeurs

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

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

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

Eaux souterraines et de surface

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

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

Activité agricole

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

Urbanisation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Analyse de la situation de droit

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que le périmètre de réservation associé au tracé projeté est inscrit (tronçon IV) en surimpression de zones situées sur le territoire de la commune de Châtelet pour laquelle existent un schéma de structure communal et un règlement communal d'urbanisme qui contient tous les points visés à l'article 78, § 1<sup>er</sup>, du Code;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée aux incidences de l'avant-projet de plan sur les activités agricoles et forestières; que le Gouvernement wallon confirme ici la préoccupation qu'il avait déjà exprimée le 17 juillet 2008 pour la problématique agricole au moment où il a pris acte du dépôt des compléments d'études d'incidences;

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

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

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



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

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

Consultation des instances

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

Sur proposition du Ministre de l'Aménagement du territoire,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement wallon décide de réviser les plans de secteur de Charleroi (planches 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4) et Philippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8) en vue de l'inscription du projet de tracé d'une infrastructure principale de communication (E420 entre Lanefte et Charleroi) et du périmètre de réservation qui lui est associé.

**Art. 2.** Le Gouvernement wallon adopte l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4) et Philippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8), conformément à la carte ci-annexée, en vue :

- de l'inscription :

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

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

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

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

- et de la désinscription :

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

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

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

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

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

**Art. 3.** L'arrêté du Gouvernement wallon du 4 octobre 2001 (*Moniteur belge* du 6 novembre 2001) décidant la mise en révision des plans secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit au sud de Charleroi sur le tronçon entre Charleroi et Somzée est remplacé par le présent arrêté.

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

**Art. 4.** Le Gouvernement wallon adopte le projet de contenu de l'étude d'incidences, annexé au présent arrêté.

**Art. 5.** Le Gouvernement wallon charge le Ministre de l'Aménagement du Territoire de soumettre, conformément à l'article 42, alinéa 4, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, le projet de contenu d'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de révision des plans secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin, pour avis, à la commission régionale de l'aménagement du territoire, au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable et aux autorités compétentes de la République française, puis de le lui représenter ensuite pour approbation.

Namur, le 29 octobre 2015.

Le Ministre-Président,  
P. MAGNETTE

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

C. DI ANTONIO

### Projet de contenu de l'étude d'incidences

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

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

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

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

#### 1<sup>re</sup> PARTIE. — Analyse territoriale générale de principe et de localisation de l'avant-projet de plan

##### 1. Description des objectifs de l'avant-projet de plan.

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

###### 1.1. Objet de la révision des plans de secteur.

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

###### 1.1.2. Objet de la révision des plans de secteur.

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

\* Type d'infrastructure de communication visé.

\* Gabarit.

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

\* Longueur du projet de tracé.

\* Description du projet de tracé.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- \* Répartition des principaux noyaux d'habitat existants.
- \* Localisation des principaux pôles d'activités et d'attraction (commerciaux, culturels, récréatifs, industriels,...).
- \* Localisation des principaux équipements communautaires et des services publics.
- \* Localisation des réseaux de communication et schématisation des principaux flux.

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

2.2.1. Recherche des alternatives possibles de tracés.

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

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

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

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

- la gestion qualitative du cadre de vie;
- l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources;
- la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments;
- la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

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

2.3. Description du territoire visé.

2.3.1. Délimitation du territoire visé.

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

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

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

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

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

- Milieu humain:

- \* zones habitées concernées;
- \* occupations actuelles du sol et conséquences sur les activités humaines;
- \* sites présentant un intérêt paysager;
- \* patrimoine, en ce compris sans protection juridique particulière.

- Milieu naturel:

- \* sites Natura 2000;
- \* sites présentant un intérêt biologique, y compris sans protection juridique particulière;
- \* risques naturels prévisibles ou contraintes géotechniques majeures mines et minières);
- \* contraintes hydrologiques, hydrogéologiques (karst) et eaux de ruissellement;

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

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

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

### **3. Justification de l'avant-projet de plan au regard de l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, du Code.**

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

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

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

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

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

- la gestion qualitative du cadre de vie;
- l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources;
- la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments;
- la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

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

- \* soit l'avant-projet de plan n'est pas justifié et il ne convient pas de poursuivre la procédure;
- \* soit l'avant-projet de plan n'est pas totalement justifié et il ressort une meilleure localisation rencontrant mieux les exigences de l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>;
- \* soit l'avant-projet de plan est justifié comme la solution la meilleure - ou tout au moins l'une des solutions les plus adéquates.

## 2e PARTIE. — Evaluation environnementale et d'aménagement de l'avant-projet de plan et ses alternatives

### 4. Analyse approfondie du « périmètre d'étude » concerné par l'avant-projet de plan et ses alternatives.

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

- 4.1. Délimitation du périmètre d'étude concerné par l'avant-projet de plan.
- 4.2. Analyse détaillée de la situation existante de fait et de droit du périmètre d'étude.
- 4.3. Analyse de l'état initial de l'environnement.

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

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

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

#### 4.3.1. Le milieu abiotique et physique.

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

- Le climat, le micro-climat (y compris la rose des vents et la formation des brouillards) (graphiques);
- Le bruit: normes, études et rapports existants relatifs aux mesures de bruit et à la définition des zones d'impact (cartes);
- L'air (qualité);
- Les vibrations;
- Les odeurs;
- Le paysage: description du périmètre étudié dans l'ensemble du paysage local;

\* Cartographie des principaux éléments paysagers bâtis et non bâtis,

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

#### 4.3.2. Le milieu biotique.

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

- La faune (espèces rencontrées principalement au niveau des oiseaux) et le réseau écologique;
- Les eaux de surface et souterraines (tableaux);
- Le potentiel agro-pédologique.

#### 4.3.3. Le milieu humain.

- La population (structure, évolution);
- Le cadre bâti (description, évaluation de la valeur foncière);
- Le patrimoine monumental, naturel (sites classés) et archéologique (y compris le potentiel);
- Les activités économiques (services, industrie, agriculture, sylviculture, etc.): emplois, nature et caractéristiques, cartographie, descriptif et évaluation; interaction avec les structures foncières agricoles et sylvicoles;
- Les activités de service public: les établissements de soins, les maisons de repos, les établissements scolaires, les équipements culturels, les parcs publics,...
- Les infrastructures de communication (autoroutes, routes, chemin de fer, voies navigables, voies aériennes, voies de circulations lentes, sentiers de grande randonnée), examen des flux, analyse des interactions;
- Les infrastructures de transport de fluides et d'énergie (eau, égouttage, gaz, électricité, etc.).

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

### 5. Présentation des alternatives possibles.

Les alternatives seront choisies afin d'optimiser l'intégration de la nouvelle infrastructure de communication dans son environnement et d'apporter une amélioration notable à la rencontre des besoins de mobilité locale et les améliorations attendues pour les différentes fonctions que doit assurer la E420-N5 en termes de trafic de transit international, transfrontalier, interrégional, régional et local.

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

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

Les effets résultant:

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

doivent être étudiés.

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

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

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

- le paysage (périmètres d'intérêt paysager), le patrimoine naturel (sites classés), le milieu naturel (bois Robinet, de Louvroil, de la Ferrée, du Prince, de Magneroule, de Joncret, la forêt de la Bièrlère, le verger Namèche, la drève de la Ferrée, les bassins de décantation de Solvay, le terrib du champ de course, le vallon du ri de Sinri), les cours d'eau (ruisseaux du Moulin, de la Ferrée, du fond des haies, de Saint-Hubert et de la Bièrlère), le sous-sol (complexe karstique du trou des Sarrazins), la faune, le réseau écologique et les activités agricoles et forestières;

- la mobilité en termes de transit international, transfrontalier, interrégional, régional et local, en réalisant notamment des comptages ou des mises à jour de comptages existants, une étude des flux routiers, et une projection de ces données après la mise-en œuvre de l'infrastructure de communication;

- le maintien de la continuité des réseaux interurbains, communaux et de grande randonnée;

- l'impact quant au bruit en tenant des normes, études et rapports existants relatifs aux mesures de bruit et à la définition des zones d'impact (cartes);

- l'urbanisation le long de la N5;

- le sous-sol (préservation des ressources) et son exploitation (contraintes géotechniques).

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

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

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

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

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

7.3 Estimation des moyens financiers nécessaires pour les différentes mesures.

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

**9. Conclusions.**

**10. Limites de l'étude et difficultés rencontrées.**

Il s'agit de préciser les difficultés rencontrées, notamment dans la collecte des informations, d'indiquer les choix ou les évaluations à caractère subjectif ou arbitraire qui ont été faits et d'indiquer les points de l'étude qui devraient être approfondis dans les études d'incidences sur l'environnement qui seront réalisées sur les demandes de permis d'urbanisme.

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

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

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

### 3e PARTIE. — Résumé non technique des informations visées ci-dessus.

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

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE  
 DIRECTION GENERALE OPERATIONNELLE  
 DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU LOGEMENT,  
 DU PATRIMOINE ET DE L'ENERGIE (DGG 4)  
 DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME  
 DIRECTION DE L'AMENAGEMENT REGIONAL

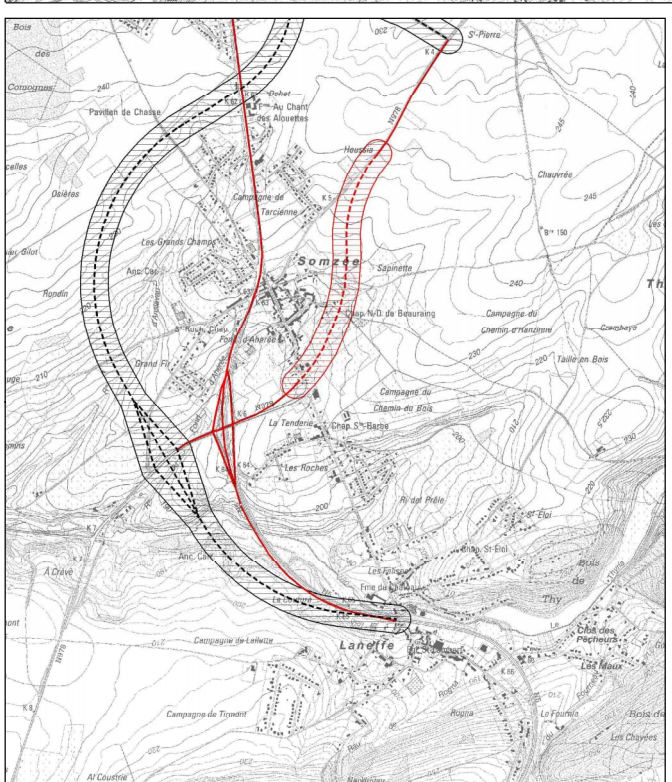
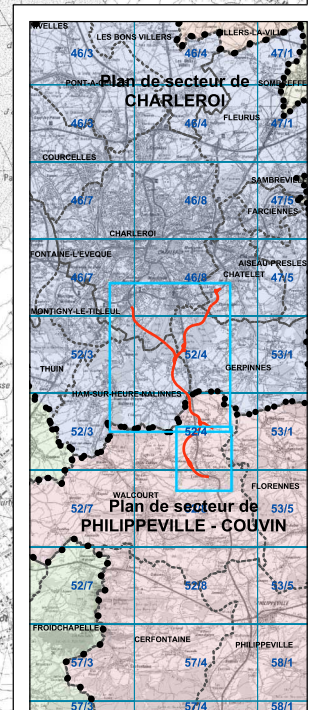
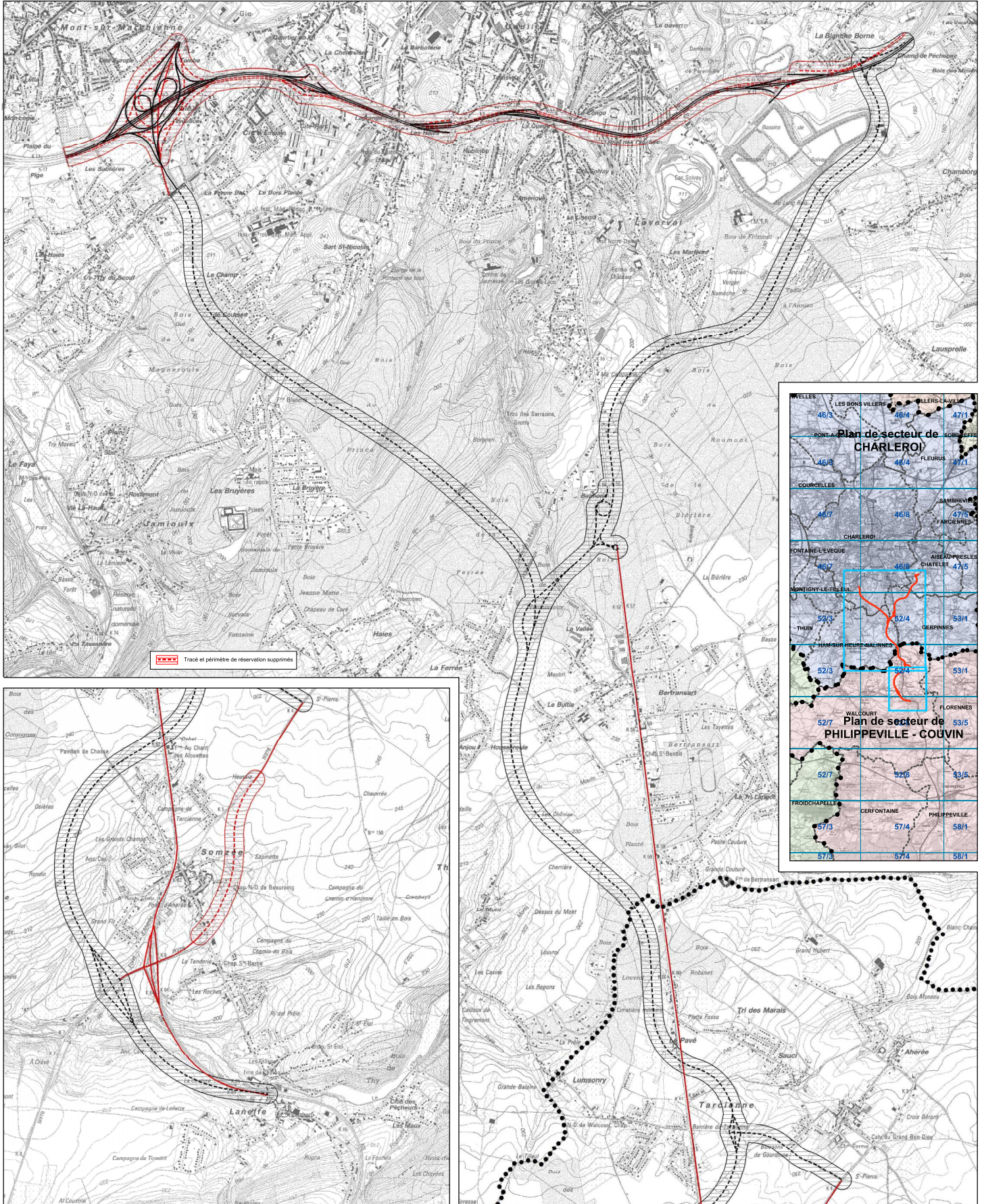


**AVANT - PROJET DE REVISION DES PLANS DE SECTEUR  
 DE CHARLEROI ET DE PHILIPPEVILLE - COUVIN**

portant sur l'inscription du projet de tracé de la E420 - N5 au sud de Charleroi  
 et du périmètre de réservation qui lui est associé

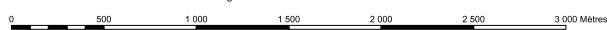
Vu pour être annexé à notre arrêté du  
 Le Ministre de l'Aménagement du territoire Le Ministre-Président

Carlo DI ANTONIO Paul MAGNETTE



La carte originale est établie à l'échelle 1/10.000

Pour consulter les plans de secteur originaux (officiels), les révisions partielles (officielles), la légende, et la cartographie actualisée intégrant les modifications de la légende (version officielle des coordonnées), visitez notre site internet : <http://developpement.territoire.wallonie.be/plandesecteur>



Carte réalisée pour le compte de la Cellule de Développement Territorial - JCU, par SPW / DGG4 - DGA/TPE / DATU / DAR / PE, le 28.10.2015  
 D 5000/34 SREV 24 (numéro principal) et D 9000/37 SREV 14

## ÜBERSETZUNG

## ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C - 2017/13916]

**29. OKTOBER 2015 — Erlass der Wallonischen Regierung, durch den beschlossen wird, die Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin einer Revision zu unterziehen und durch den die Eintragung des Trassenentwurfs der E420-N5 südlich von Charleroi und der damit verbundenen Reserveflächen sowie der Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie angenommen werden**

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe (CWATUP), Artikel 1, 22, 40, 42 bis 44 und 452/25;

Aufgrund des durch die Wallonische Regierung am 27. Mai 1999 angenommenen Entwicklungsschemas des regionalen Raumes

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 10. September 1979 zur Festlegung des Sektorenplans Charleroi, abgeändert insbesondere durch die Erlasse der Wallonischen Regionalexekutive vom 3. und 6. Mai 1993 und durch die Erlasse der Wallonischen Regierung vom 1. April 1999 und vom 22. April 2004;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 24. April 1980 zur Festlegung des Sektorenplanes Philippeville-Couvin, abgeändert insbesondere durch den Erlass der Wallonischen Regionalexekutive vom 12. Januar 1989 und den Erlass der Wallonischen Regierung vom 29. Oktober 1998;

In der Erwägung, dass der Erlass der Wallonischen Regierung vom 29. Oktober 1998 die Teilrevision des Sektorenplanes Philippeville-Couvin zwecks der Eintragung der Umgehungsstraße Ost Couvin und ihrer Verlängerung durch die Verbindung Couvin-Brûly endgültig annimmt;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 22. Juli 2014 zur Festlegung der Verteilung der Zuständigkeiten unter die Minister und zur Regelung der Unterzeichnung der Urkunden der Wallonischen Regierung, abgeändert am 23. Juli 2015;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 24. Juli 2014 zur Regelung der Arbeitsweise der Wallonischen Regierung;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung am 4. Oktober 2001 (*Belgisches Staatsblatt* vom 6. November 2001) beschlossen hat, die Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin einer Revision zu unterziehen, um das Projekt der Trasse einer Schnell- und Hauptverkehrsstraße südlich von Charleroi auf dem Streckenabschnitt zwischen Charleroi und Somzée (E420) einzutragen;

In der Erwägung, dass dieser Beschluss dadurch begründet war:

- die Verbesserung der Funktionen, die von der E420-N5 im Bereich des internationalen, grenzüberschreitenden, interregionalen und regionalen Verkehr zu gewährleisten sind;
- Der Wille, eine bessere Verwaltung des Transitverkehrs und eine größere lokale Mobilität für die gesamte südlich von Charleroi ansässige Bevölkerung zu gewährleisten;
- Die Optimierung der Infrastruktur in ihrer Umgebung;

In der Erwägung, dass der Beschluss der Wallonischen Regierung die Eintragung in den betroffenen Sektorenplänen von drei Trassenentwürfen betraf: Eine "West"-Trasse, eine "Zentrale Trasse" und eine "Ost"-Trasse und deren Reserveflächen;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung den Vorentwurf zur Revision der Sektorenpläne Charleroi (Karten 46/7, 46/8, 52/3 und 52/4) und Philippeville-Couvin (Karten 52/4 und 52/8) am 19. Dezember 2002 (*Belgisches Staatsblatt* vom 31. Januar 2003) nach einer Phase der freiwilligen Öffentlichkeitsbefragung, deren Modalitäten sie festgelegt hatte, und nach welcher vierzig alternative Trassen von der Bevölkerung vorgeschlagen worden sind;

In der Erwägung, dass der von der Wallonischen Regierung zur Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie bestellte Studienautor, was die Zweckmäßigkeit und die Begründung des Vorentwurfs zum Plan betrifft, geschlussfolgert hat, dass der Vorschlag der Wallonischen Regierung zur Anlage einer neuen Straßenverkehrsinfrastruktur, welche die in ihrem Erlass genannten drei Hauptziele ermöglichen sollte, angesichts der Voraussagen der künftigen Entwicklung des Straßenverkehrs in Europa völlig gerechtfertigt ist, auch wenn erhebliche Anstrengungen zur Förderung der Verkehrsverlagerung unternommen werden;

In der Erwägung, dass der Urheber der Umweltverträglichkeitsstudie eine Umweltbewertung von neun Trassenabschnitten nach einem strengen Auswahlverfahren durchgeführt hat, um am Abschluss des zweiten Teils der Umweltverträglichkeitsstudie drei Trassen in Betracht zu ziehen, wobei eine deutlich bevorzugt wird; dass deren gemeinsame Eigenschaft darin besteht, zwei "schwierige Stellen", nämlich den "trou des Sarrazins" und die Täler "vallée du Ri de Sinri" und "de la Bièrlère" zu vermeiden;

In der Erwägung, dass ein Nachtrag zur Umweltverträglichkeitsstudie erstellt wurde, dessen Inhalt von der Wallonischen Regierung am 19. April 2007 (*Belgisches Staatsblatt* vom 23. Mai 2007) erlassen wurde, um mit den Bestimmungen des Programmdekrets zur Ankurbelung der Wirtschaft und zur administrativen Vereinfachung vom 3. Februar 2005 zu übereinstimmen;

In der Erwägung, dass der Urheber der Umweltverträglichkeitsstudie, der von der Wallonischen Regierung zur Erstellung des Nachtrags zur Umweltverträglichkeitsstudie bestellt wurde, die von dem Studienautor vorgenommenen Bewertungen ergänzt und manchmal nuanciert hat, jedoch unter Anwendung derselben Methoden; dass er auf Antrag der Regierung ebenfalls eine besondere Aufmerksamkeit auf die Problematik der Landwirtschaft geschenkt hat;

In der Erwägung, dass die Schlussfolgerungen der beiden Studienautoren über die Zweckmäßigkeit und die Begründung des Baus der E420-N5 südlich von Charleroi übereinstimmen;

In der Erwägung, dass der Autor des Nachtrags zur Umweltverträglichkeitsstudie dagegen der Meinung ist, dass die Wahl einer "West-" oder "Ost-" Trasse de facto zur Folge hat, dass keine Lösung für den nicht bedienten Teil der Siedlung gefunden wird, und dass die lokalen Verkehrsprobleme nicht gelöst werden, nämlich die Staus und der Fluchtverkehr in der schlecht bedienten geographischen Zone, die Verwendung der A503 und des kleinen R9-Rings als Ost-West-Verbindung, die Weiterverwendung der N5 als Zufahrtsstraße zu Charleroi für die Autofahrer, die je nach der gewählten Option aus dem Osten oder aus dem Westen kommen, und daher immer noch Verkehrsstauungen, insbesondere zwischen dem Bultia und Ma Campagne entstehen; in dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 19. April 2007 wird eben verlangt, dass Lösungen zu diesem Nachteil gefunden werden;

In der Erwägung, dass der Autor des Nachtrags zur Umweltverträglichkeitsstudie infolgedessen eine neue Variante vorgeschlagen hat, nach welcher ein Zweig nach dem Westen der Agglomeration Charleroi und ein Zweig nach dem Osten mit der Verwandlung der N5 in einen Stadtboulevard und der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsnetzes auf der N5 kombiniert wären;

In der Erwägung, dass diese Variante vorsieht, die bestehende Trasse der N5 ab Somzée bis zur nördlichen Grenze des Wohngebiets des "Tri des marais" in Walcourt zu benutzen und danach in Richtung Westen abzuweichen, um eine zentrale Anschlussstelle zu erreichen, die in Höhe der "rue du Châtelet" in Ham-sur-Heure zu bauen wäre, und anschließend eine zu bauende Straße in Richtung Blanche Borne im Osten und in Richtung Mont-sur-Marchienne im Westen zu benutzen;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung die Schlussfolgerungen des Nachtrags zur Studie am 17. Juli 2008 zur Kenntnis genommen hat;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung beschlossen hat, am Anfang der Legislatur 2009 bis 2014 für diese Akte neue Prioritäten zu bevorzugen;

In der Erwägung, dass in der regionalpolitischen Erklärung 2009-2014 nämlich Folgendes vorgesehen wurde: "unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel ist es angebracht, das Projekt der Ausfahrt Süd von Charleroi durch eine Verbindung zwischen dem Kreisverkehr "Ma Campagne" und der Ausfahrt der "Blanche Borne" auf dem R3 (zweimal eine Fahrbahn) und eines Nachtrags zur Umweltverträglichkeitsstudie bezüglich einer Unterführung (zweimal eine Fahrbahn) unter dem Bultia erfolgreich durchzuführen. Der Verkehr im lokalen Bereich und in Richtung des Zentrums der Agglomeration wird durch die Schaffung einer neuen Straßenbahnlinie auf eigenem Bahnkörper zwischen Nalinnes Bultia und Charleroi verbessert";

In der Erwägung, dass durch die Wahl dieser Optionen, die Wallonische Regierung zu einer schnelleren Anlage der Verbindung Somzée-R3 abzielte; dass es nämlich hervorging, dass keine Revision der betroffenen Sektorenpläne notwendig wäre, wenn die unter dem Bultia geplante Unterführung ohne Abweichung der in dem Sektorenplan eingetragenen Hauptverkehrsinfrastruktur verwirklicht werden könnte, und auf jeden Fall, um die Verbindung zwischen dem Kreisverkehr "Ma Campagne" und dem R3 zu schaffen, angesichts der Größe der in Frage kommenden Verkehrsinfrastruktur;

Aufgrund der 2013 durchgeführte Studie über die Kapazität der Achse N5 zwischen Somzée und dem R3 im Hinblick auf die Anlage einer Unterführung unter dem Kreisverkehr des Bultia, ggf. gleichzeitig mit der Aufwertung der Verbindung zwischen dem Kreisverkehr "Ma Campagne" und dem R3;

In der Erwägung, dass diese Studie schlussfolgert, dass die Anlage einer Unterführung unter dem Kreisverkehr und die Erhaltung einer ständigen Breite von 2x2 Fahrbahnen zu großen Kapazitätsgewinnen südlich des Kreisverkehrs des Bultia führen würden, dass aber der nördliche Sektor (Bultia - R3) im heutigen Zustand nicht erlauben würde, Ströme aufzunehmen, die den im Süden entstandenen Kapazitäten entsprechen, und dass eine Verbindung N5-R3 ab dem Kreisverkehr "Ma Campagne" daher im Westen um die A503 zu erreichen, oder im Osten, um zum R3 zu führen, zu suchen ist, wenn ein gleicher Bedienungsniveau wie auf dem Rest der N5 angeboten werden soll;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung diese Schlussfolgerungen zur Kenntnis genommen hat; dass das Projekt zu revidieren ist, um die Ergebnisse dieser Studie einzugliedern, und dass dies voraussetzt, dass die Sektorenpläne von Charleroi und Philippeville-Couvin einer Revision zu unterziehen sind, bevor eine Verbindung N5-R3 ab dem Kreisverkehr "Ma Campagne" angelegt werden kann;

In der Erwägung, dass die ständige Zunahme des internationalen, regionalen und lokalen Verkehrs auf der N5 südlich von Charleroi und der Fortschritt der heutigen Bauarbeiten beiderseits der französischen Grenze dazu beitragen werden, auf dieser Verkehrsachse einen weiteren Druck hinzuzufügen, sobald diese Arbeiten fertig sind; dass dieses die Überzeugung der Wallonischen Regierung noch stärkt, dass die Erarbeitung einer Lösung zu deren Verbesserung auf den genannten Ebenen eine Priorität bleibt;

In der Erwägung, dass die Umweltbewertungen, die die Wallonische Regierung hat durchführen lassen, sowie die Bemerkungen und Beobachtungen, die im Laufe der vorigen Verfahren durch die verschiedenen Instanzen geäußert wurden, der Wallonischen Regierung eine gründliche Kenntnis der umweltbezogenen und menschlichen Auflagen des betroffenen Gebiets verliehen haben;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung daher einen neuen Trassenentwurf aufgrund der Variante des Nachtrags zur Umweltverträglichkeitsstudie erstellt hat, der die seit der Vorlage der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgten Entwicklungen des Gebiets und die mit der technischen Konzeption einer derartigen Verkehrsinfrastruktur verbundenen Auflagen berücksichtigt; dass es zu betonen ist, dass die N5 weiter südlich bei Somzée ausgebaut wird, und dass der Entwurf durch den Trassenentwurf der Umgehungsstraße um den Dorf Somzée über den Westen und einer neuen Verbindung bis zur N978 im Nordosten ab einer noch zu bauenden Anschlussstelle bei der "route de Philippeville" ergänzt wird, um den Lebensrahmen der Einwohner dieser Gemeinde zu verbessern;

In der Erwägung, dass angesichts dieser Schlussfolgerungen, der in dem neuen Trassenentwurf gebrachten Verbesserungsvorschläge der infolge des Nachtrags zur Umweltverträglichkeitsstudie erstellten Variante und der neusten Entwicklung im Bereich des Baus von Straßenverkehrsinfrastrukturen, sowohl auf europäischer als auch auf regionaler Ebene die Wallonische Regierung es vorzieht, das Verfahren zur Revision der Sektorenpläne von vorn anzufangen und daher die Verfahren, die infolge des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 4. Oktober 2001 über den Beschluss, die Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin einer Revision zu unterziehen, eingeleitet worden waren, nicht fortzuführen;

Sozial-wirtschaftliche und raumordnerische Begründung

Begründung der Bedürfnisse

In der Erwägung, dass die Politik der Europäischen Union im Bereich der Infrastrukturen zum Zweck hat, das derzeitige Mosaik aus Straßen, Schienenwegen, Flughäfen und Wasserstraßen in Europa zu einem einheitlichen trans-europäischen Verkehrsnetz (TEN-V) umzugestalten;

In der Erwägung, dass das Europäische Parlament und der Europäische Rat 2013 ein Kernverkehrsnetz aufgebaut haben; dass dieses auf neun Hauptkorridoren beruht und bis 2030 fertig sein muss (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU);

In der Erwägung, dass die Wallonie von dem Korridor "Nordsee-Mittelmeer" durchquert ist; dass was die Straßen betrifft, dieser Korridor Brüssel mit Paris über Mons und Brüssel mit Lyon über Luxemburg und Dijon verbindet;

In der Erwägung, dass dieses neue Kernverkehrsnetz mit einem Gesamtnetz auf regionaler und nationaler Ebene zu vervollständigen ist; dass dieses Gesamtnetz die ganze Europäische Union decken wird und aus allen Regionen erreichbar sein wird;

In der Erwägung, dass angestrebt wird, dass die allermeisten Unternehmen und Bürger in Europa nicht weiter als 30 Minuten von diesem Zubringernetz entfernt sind;

In der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten sich verpflichtet haben, alle möglichen Bemühungen zur Fertigstellung dieses neuen Netzes bis spätestens 2050 zu unternehmen;

In der Erwägung, dass die Verbindung E420 (Nivelles-Reims) dem Gesamtnetz angehört;



In der Erwägung, dass die Verbindung E420 es möglich macht, eine Nord-Süd-Achse mit hohem Dienstleistungsniveau, die eine Alternative für die Autobahnen E19-A2-A1-A6-A26 Brüssel/Paris/Beaune und E411-A31 Brüssel/Luxemburg/Beaune bietet, sowie eine neue Verbindung zwischen der Île-de-France und Belgien zu bauen;

In der Erwägung, dass die Verordnung N°1315/2013/EG in Artikel 10 vorsieht, dass beim Aufbau des Gesamtnetzes "(...) Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt wird, die notwendig sind für: (...) c) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten";

In der Erwägung, dass das Europäische Parlament und der Europäische Rat schon im Jahre 1996 in ihrer Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes den Abschnitt Charleroi-Charleville-Mézières als Verbindungslücke identifiziert haben; dass dieses durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG Des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes bestätigt worden ist;

In der Erwägung, dass die Verbindung zwischen Charleroi und Charleville-Mézières heutzutage immer noch über die N5 in Belgien und dann über die D986, die N51 und die N43 in Frankreich erfolgt;

In der Erwägung, dass die Bauarbeiten für die Autobahn A34 zur Verbindung Charleville-Mézières mit der französisch-belgischen Grenze bei Gué-d'Hossus über Rocroi zurzeit durchgeführt werden und dass die Inbetriebnahme dieser Autobahn für 2017 erwartet wird; dass auf wallonischer Seite die Straßenverbindung zwischen Brûly und Frasnés-lez-Couvin, die sogenannte "Umgehungsstraße von Couvin" zurzeit gebaut wird;

In der Erwägung, dass sie als Projekte, die Teil des TEN-V sind, die Finanzierung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) aufgrund von Artikel 309c des Vertrags über die Europäische Union genießen können;

In der Erwägung, dass sich die EIB an der Finanzierung dieser Infrastrukturen tatsächlich für den Abschnitt zwischen Brûly und Frasnés-lez-Couvin mit einem am 6. März 2014 unterzeichneten Betrag von achtzig Millionen Euro und für den Abschnitt zwischen Charleville-Mézières und Rocroi mit einem am 15. Mai 2014 unterzeichneten Betrag von hundert Millionen Euro beteiligt;

In der Erwägung, dass zum Zeitpunkt ihrer Gründung durch Dekret vom 10. März 1994 die Wallonische Gesellschaft für die zusätzliche Finanzierung der Infrastrukturen ("Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures" - SOFICO) zum Gegenstand hatte, den Benutzer Infrastrukturen regionalen Interesses entgeltlich zur Verfügung zu stellen, deren Finanzierung, Verwirklichung, Instandhaltung und Betrieb sie gewährleistet; dass die N5 in der Liste der Infrastrukturen regionalen Interesses aufgenommen war;

In der Erwägung, dass der Erlass der Wallonischen Regierung vom 26. März 1998 den Erlass der Wallonischen Regierung vom 8. Februar 1996 zur Festlegung der Infrastrukturen, die durch die SOFICO in Betrieb zu nehmen sind, mit der Aufteilung in zwei Fahrbahnen der RN5 in Charleroi Süd und in Couvin ergänzt;

In der Erwägung, dass die Verordnung Nr. 1315/2013/UE vorsieht, dass die Straßenverkehrsinfrastrukturen aus hochwertigen Straßen zusammengesetzt sind, die speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind; dabei handelt es sich entweder um Autobahnen, Schnellstraßen oder herkömmliche Straßen mit strategischer Bedeutung.

In der Erwägung, dass die hochwertigen Straßen wie folgt definiert sind: sie sind die Straßen, die eine wichtige Rolle im Güter- und Personen-Fernverkehr spielen, die wichtigsten städtischen und wirtschaftlichen Zentren miteinander verbinden, die Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleisten sowie in Bergen gelegene, entlegene, eingeschlossene und am Rande gelegene NUTS-2-Gebiete mit den zentralen Regionen der Union verbinden;

In der Erwägung, dass der Abschnitt der N5 zwischen Frasnés-lez-Couvin und der "Barrière de Tarcienne" aus zweimal zwei Fahrspuren mit Mittelstreifen auf fast ihrer ganzen Strecke besteht;

In der Erwägung, dass die Kreuzungen mit der "rue de Tarcienne/rue de l'Espence" und anschließend mit der Grand'Rue/Rue Saint-Antoine in Somzée sowie mit der Route de Philippeville/Rue Lumsonry (barrière de Tarcienne) durch Ampeln geregelt sind; dass diese die Verkehrskapazität dieses Streckenabschnitts bestimmen;

In der Erwägung, dass die N5 dann als eine Straße mit zweimal einer Fahrbahn bis zum Bultia gestaltet ist;

In der Erwägung, dass die von dem öffentlichen Dienst der Wallonie 2007 vorgenommenen Zählungen das Verkehrsaufkommen auf 20 500 Fahrzeuge pro Tag zwischen Lanefte und Somzée schätzen; dass neuere Zählungen (2011) das Verkehrsaufkommen auf 29 000 Fahrzeuge pro Tag südlich vom Bultia (auf einer Straße mit zweimal einer Fahrbahn) und dann auf 34 000 Fahrzeuge pro Tag zwischen dem Bultia und Ma Campagne schätzen;

In der Erwägung, dass der Streckenabschnitt Ma Campagne-R3 (2+1 Fahrbahnen) ein bisschen weniger belastet ist (etwas mehr als 28 000 Fahrzeuge pro Tag), dass aber ein großer Teil des Verkehrs zum R3 über die "Blanche Borne" gelangen (knapp 20 000 Fahrzeuge pro Tag);

In der Erwägung, dass der Kreisverkehr Bultia während der Spitzenzeit morgens zu seiner maximalen Kapazität benutzt wird, was Autoschlangen auf jeder seiner Fahrbahnen zur Folge hat; dass die Kapazität der Ampelkreuzungen von Somzée und Lumsonry zu mehr als 85 % benutzt werden, was zu Handorgeffekten führt; dass der Kreisverkehr der Rue de Villers/Longue Haie in Richtung der "Blanche Borne" ebenfalls das Kolonnenfahren verursacht;

In der Erwägung, dass die Kapazitäten der Kreisverkehre Couillet, "Ma Campagne" und Bultia während der Spitzenzeit abends zu ihrer maximalen Kapazität mit Kolonnenfahren hauptsächlich für die aus dem Norden (Charleroi) und dem Osten (Rue de la Blanche Borne und Rue du Bultia) kommenden Fahrzeugen benutzt werden; dass die Übersättigung des Kreisverkehrs Bultia noch durch die Interaktionen mit dem Einkaufszentrum Bultia verstärkt wird; dass auf dem R3 auf Höhe der Ausfahrt "Blanche Borne" ebenfalls das Kolonnenfahren festgestellt wird;

In der Erwägung, dass diese Übersättigungsphänomene einen bedeutenden Störverkehr durch die Dörfer auf den Gemeindestraßen verursachen, insbesondere durch Nalinnes, um die A503 und den R3 im Westen zu erreichen und durch Loverval, um den R3 im Osten zu erreichen;

In der Erwägung, dass durch die Eröffnung der A34 in Frankreich und der "Umgehung von Couvin" eine erhebliche Zunahme der Fahrzeuge auf der N5 zu erwarten ist;

In der Erwägung, dass der im Jahr 2014 aktualisierte kommunale Mobilitätsplan von Charleroi eine Organisation des Verkehrs empfiehlt, die unter anderem auf "die Einrichtung von zusätzlichen radialen Buslinien in den Räumen, die gegenwärtig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterversorgt sind", "eine Stilllegung gewisser wichtiger Zufahrtsstraßen ins Stadtzentrum" und die Verlagerung der großen Durchgangsverkehrsströme auf den R3" zurückgreift;

In der Erwägung, dass in der Diagnose der Raum der N5 als defizitär in Sachen Angebot an strukturierenden öffentlichen Verkehrsmitteln identifiziert wird und die Einsetzung von Bussen mit einem hohen Dienstleistungsniveau ("bus à haut niveau de service - BHNS") auf seiner Trasse südlich von Charleroi zwischen dem R9 und "Ma Campagne" empfohlen wird;

In der Erwägung, dass die Durchführung dieser Empfehlung die Reduzierung der gegenwärtigen Verkehrsbelastungen auf der N5 von etwa 200 bis 400 Fahrzeugen pro Stunde in beiden Richtungen erfordern würde;

In der Erwägung, dass die Studie über die Kapazität der Achse N5 zwischen Somzée und dem R3 im Hinblick auf die Einrichtung einer Unterführung unter dem Kreisel "Bultia", eventuell gekoppelt mit der Aufwertung der Verbindung zwischen dem Kreisel "Ma Campagne" und dem R3, zu dem Schluss gekommen ist, dass unter diesem Gesichtspunkt eine Verbindung N5-R3, die die Möglichkeit eines Dienstleistungsniveaus bietet, das der restlichen N5 entspricht, im Westen zu suchen ist, um die A503 zu erreichen oder im Osten zu suchen ist, um den R3 zu erreichen;

Betroffene Trasse

In der Erwägung, dass sich die geplante Trasse aus fünf Abschnitten zusammensetzt, deren Beschreibung folgendermaßen zusammengefasst werden kann:

- Abschnitt I: genannt Umgehung von Somzée, führt im Westen ab der Kilometerzahl 65 der N5 bis zur Kilometerzahl 62 nach dem Bauernhof "Au Chant des Alouettes" in Laneffe um die Ortschaft Somzée herum und verläuft Richtung Norden, um in einer Anschlussstelle zu enden, die östlich der "Barrière de Tarcienne" auf der "Route de Philippeville einzurichten ist;

- Abschnitt Ibis: genannt Verbindung "Barrière de Tarcienne - N978", verbindet die Anschlussstelle, die östlich der "Barrière de Tarcienne" einzurichten ist, mit der Kreuzung der "Rue de la Barrière" in Tarcienne;

- Abschnitt II: genannt "Barrière de Tarcienne - Le Bultia", verläuft in Richtung Norden und umgeht dabei die "Barrière de Tarcienne" im Osten bevor sie wieder westlich der N5 entlang und zwischen den Weilern Housseroule, la Ferrée und Le Bultia hindurchführt. Am Eingang von Warchissaux ist eine Anschlussstelle einzurichten;

- Abschnitt III: zweigt in Richtung Westen am Abschnitt "Le Bultia" - A503" ab und durchquert südlich des "Quartier du Champ de Courses" die Wälder "Bois de la Ferrée", "Bois du Prince" und "Bois de la Magneroule". Er vermeidet die Halde "Terril du Cerisier" bevor er an die N577 in Höhe des Kreisverkehrs mit der A503 gelangt;

- Abschnitt IV: Der Abschnitt "Bultia - La Blanche Borne" verbindet die Anschlussstelle in Höhe des "Quartier Le Bultia" mit dem R3 an der "Blanche Borne". Ab der Anschlussstelle gelangt er an die N5 in Höhe der Kilometerzahl 56 in Höhe des "Quartier de Balmoral" bevor er nach Osten in die Achse der "Rue de la Blanche Borne" abweicht. Er durchquert den Wald "Bois de Roumont", "Taille à l'Auniau" und den Wald "Bois de Fromont", weicht über den Süden den Absetzbecken von Solvay aus, bevor er an den R3 in der Achse des "Chemin du Boubier" gelangt;

Notwendigkeit, die Sektorenpläne von Charleroi und Philippeville-Couvin einer Revision zu unterziehen

In der Erwägung, dass die vorhergehenden Studien zu dem Schluss gekommen sind, dass die Einrichtung einer Straßenverkehrsinfrastruktur zwischen Somzée und Charleroi notwendig ist, um die festgestellten Mobilitätsanforderungen zu erfüllen, und dass sie angesichts des aktuellen Sektorenplans nur entweder durch die Verbesserung des bestehenden Straßennetzes, oder durch modale Verlagerungen zu vernünftigen Kosten für die Gemeinschaft durchgeführt werden kann;

In der Erwägung, dass in dem betroffenen Gebiet keine Änderungen stattgefunden haben, durch die eine Alternative zu den heute festgestellten, stets ansteigenden Mobilitätsanforderungen geboten werden könnte;

In der Erwägung, dass diese gesamten Elemente die Wallonische Regierung in ihrer Auffassung bestärken, dass der Ausbau des letzten Teils dieser Straßenverkehrsinfrastruktur zwischen Somzée und dem Ring von Charleroi notwendig ist;

In der Erwägung, dass die Durchführung des geplanten Projekts voraussetzt, dass die Sektorenpläne von Charleroi und Philippeville - Couvin vorher einer Revision unterzogen werden;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung beschließt, den Vorentwurf zur Revision der betroffenen Sektorenpläne auf folgenden Grundlagen zu erstellen:

1. Eintragung eines Trassenprojektes und der ihm zugeordneten Reserveflächen

In der Erwägung, dass sich die Wallonische Regierung dafür entschieden hat, das Trassenprojekt der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur, einschließlich seiner Anschlussstellen und der ihm zugeordneten Reserveflächen, in den vorerwähnten Sektorenlänen einzutragen;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung die Breite der Reservefläche auf 150 m festlegt, damit seine Projektplaner seine Eingliederung je nach den ortsbezogenen Merkmalen verfeinern können;

2. Eintragung der Trasse bestimmter Straßen in ihrer aktuellen Konfiguration und Abschaffung unnützig gewordener Reserveflächen

In der Erwägung, dass der im Sektorenplan als Projekt eingetragene R3 seitdem gebaut worden ist; dass es demnach angebracht ist, die genaue Trasse der Straßenverkehrsinfrastruktur zwischen seiner Kreuzung mit der "Rue du Cimetière in Mont-sur-Marchienne" und dem "Champ de Péchenne" in Châtelet auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Châtelet im Sektorenplan einzutragen und das Trassenprojekt und die ihm zugeordneten Reserveflächen zu streichen;

In der Erwägung, dass die im Sektorenplan als Entwurf eingetragenen Anschlussstellen von Marcinelle-Ost, Marcinelle und Couillet auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi und die Anschlussstelle von Châtelet auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Châtelet seitdem gebaut worden sind; dass es demnach angebracht ist, ihre genauen Trassen im Sektorenplan einzutragen und die Trassenprojekte und die ihnen zugeordneten Reserveflächen zu streichen;

3. Streichung eines Teils der Trasse der N5

In der Erwägung, dass laut Artikel 23 Absatz 1 Ziffer 2° des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe der Sektorenplan die bereits bestehende und geplante Trasse oder die diese ersetzenden Reserveflächen des Netzes der wichtigsten Infrastrukturen für den Verkehr und für den Transport von Flüssigkeiten und Energie enthält;

In der Erwägung, dass die neue Infrastruktur eine wichtige Verkehrsachse auf Ebene der Wallonie bildet; dass es demnach angemessen ist, die Trasse der N5 zwischen Laneffe (Kilometerstein 65,3) und Balmoral (Kilometerstein 56,5) im Sektorenplan zu streichen, da sie auf diesem Abschnitt nur noch die Funktion einer lokalen Erschließungsstraße einnimmt;

In der Erwägung, dass auf der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur eine Anschlussstelle einzurichten ist, um eine Verbindung mit der N5 südlich von Balmoral herzustellen;

In der Erwägung, dass diese Anschlussstelle in drei Abschnitte unterteilt werden kann:

- eine Einfahrt ab der N5 aus nördlicher Richtung auf Höhe des Kilometersteins 56, um die neue Straßenverkehrsinfrastruktur in südlicher Richtung erreichen zu können;

- eine Ausfahrt ab der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur aus Richtung Norden, um die N5 auf Höhe des Kilometersteins 56,2 in Richtung Süden erreichen zu können;

- eine Einfahrt und eine Ausfahrt auf der E420 in Richtung Süden-Norden, um sich über einen Kreisverkehr an die N5 auf Höhe des Kilometersteins 56,5 anschließen zu können;

In der Erwägung, dass der nördlich dieses Kreisverkehrs gelegene Abschnitt der N5 die Funktion als Zugang zu Charleroi beibehalten wird und in einen Stadtboulevard umgestaltet werden sollte, um den öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere einer Buslinie mit einem hohen Dienstleistungsniveau, viel Raum zu lassen; dass diese Funktion als Zugang zu der einwohnermäßig ersten wallonischen Stadt die Beibehaltung der Eintragung ihrer Trasse im Sektorenplan rechtfertigt;

4. Eintragung des Trassenprojekts und der ihm zugeordneten Reserveflächeneiner Verbindung zwischen der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur und der N978 nördlich von Somzée

In der Erwägung, dass das Trassenprojekt der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur die Umgehung von Somzée über den Westen und die Streichung der Trasse der N5 in seiner Durchfahrt voraussetzt;

In der Erwägung, dass ein Trassenprojekt und die ihm zugeordneten Reserveflächen im Sektorenplan eingetragen sind, um die Trasse der N978 in der Durchfahrt von Somzée zu ändern; dass das Trassenprojekt das Dorf über den Süd-Osten umgeht;

In der Erwägung, dass der Bau der beiden Straßenverkehrsinfrastrukturen die völlige Einkreisung des Dorfes Somzée zur Folge haben wird; Dass es angebracht ist, auf den im Süden-Osten geplanten Bau der Straßenverkehrsinfrastruktur zu verzichten und das Projekt einer Verbindung E420-N978 auf Höhe der "Barrière de Tarcienne" im Sektorenplan einzutragen;

In der Erwägung, dass diese Verbindung außerdem kürzer ausfällt als das im Sektorenplan eingetragene fehlende Verbindungsglied der N978; dass sie ebenfalls den Vorteil bietet, die Infrastruktur etwas weiter vom bewohnten Kern von Somzée fernzuhalten;

In der Erwägung, dass es demnach angebracht ist, die Trasse und das Trassenprojekt der N978 und die ihm zugeordneten Reserveflächen zwischen der einzurichtenden Anschlussstelle westlich von Somzée, zwischen der N978 und der neuen Infrastruktur (Kilometerstein 6,3) und der "Rue de la Barrière (Kilometerstein 3,9) zu streichen; dass ihre Rolle als wichtigste Straßverkehrsinfrastruktur von der neuen Infrastruktur zwischen diesen beiden Punkten übernommen wird;

In der Erwägung, dass es ebenfalls angemessen ist, die Trasse der Anschlussstelle zwischen der N5 und der N978 zu streichen, da die Verkehrsstraßen, aus denen sie besteht, ihre Rolle als wichtigste Straßenverkehrsinfrastruktur verloren haben;

Rechtfertigung, was die Bestimmungen des Artikels 1 des Gesetzbuches betrifft

In der Erwägung, dass der Bedarf wirtschaftliche Bedürfnisse und Mobilitätsbedürfnisse der Gemeinschaft deckt, insofern er darauf abzielt, die Verbindung Charleroi – Charleville-Mézières zu verbessern und somit den europäischen Korridor "Nordsee – Mittelmeer" zu verstärken; dass die Eintragung von Charleroi in diesen europäischen Korridor die Verstärkung seiner wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere am Südrand, ermöglicht;

In der Erwägung, dass der Vorentwurf des Plans auf eine ausführliche Umweltanalyse von mehreren Dutzend möglichen Trassenalternativen folgt; dass die bevorzugte Option darauf abzielt, das lokale Erschließungsnetz, wie der Durchgangsverkehr, zu verbessern, wobei gleichzeitig die Auswirkungen auf die Bevölkerung minimiert werden, indem es von den Wohnkernen entfernt gehalten wird;

In der Erwägung, dass die Entlastung der N5 im Laufe der Zeit ermöglichen sollte, diese Straße in einen Stadtboulevard umzuwandeln, dort den öffentlichen Verkehr zu entwickeln, Wohnkerne umzustrukturieren, aber auch die Geräuschpegel entlang dieser Achse, wie auch die Unsicherheitsprobleme in Verbindung mit der sich dort überlagernden Verkehrsdichte zu verringern;

In der Erwägung, dass die N5, Teilstrecke R3 Couillet – Philippeville N40, in der Tat in der Liste der in Artikel 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 13. September 2007 zur Abgrenzung der Ballungsräume und Infrastrukturen, für die Lärmkarten erstellt werden müssen, erwähnten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufgeführt wird;

In der Erwägung, dass aus den vorhergehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen hervorgeht, dass die Durchführung der Alternativen zum Bau der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur (Ausbesserung des bestehenden Straßennetzes und der modalen Verlagerungen) abgesehen davon, dass sie ungewiss sind, im Hinblick auf die Bodennutzung sehr aufwändig wäre; dass Letztere demnach in dieser Hinsicht die beste Option bleibt, um die von der Wallonischen Regierung festgestellten Bedürfnisse zu decken;

In der Erwägung, dass die neue Straßenverkehrsinfrastruktur außerdem ein bereits vorhandenes Bauwerk benutzt, um sich an den R3 im Westen anzuschließen;

In der Erwägung, dass die neue Straßenverkehrsinfrastruktur die verzeichneten Vorkommen (Steinbrüche und Sandgruben) nicht beeinträchtigt;

In der Erwägung, dass die Durchführung der Straßenverkehrsinfrastruktur ebenfalls eine Reduzierung der Verlagerungen des Verkehrs auf Fluchtwege ermöglicht, die eine Belästigung bei der Durchfahrt von Dörfern (Luftverschmutzung, Lärm, Unsicherheit,...) darstellen;

In der Erwägung, dass die Durchführung der Straßenverkehrsinfrastruktur eine Hierarchisierung des Straßennetzes, eine Verbesserung der Mobilität ermöglicht und demnach eine beschleunigte Verschlechterung der Straßen, die nicht für den Durchgangsverkehr bestimmt sind, vermeiden wird;

In der Erwägung, dass die Umwandlung der N5 für die Teilstrecke Bultia – R9 und die sich daraus ergebende Verringerung des Verkehrs dazu beitragen werden, dort die Entwicklung der öffentlichen und sanften Verkehrsmittel zu fördern; dass die Durchführung der Straßenverkehrsinfrastruktur positive Auswirkungen im Energiebereich im Vergleich zum gegenwärtigen Straßennetz haben wird;

In der Erwägung, dass die neue Straßenverkehrsinfrastruktur zum größten Teil unterhalb des Bodenniveaus gebaut wird, um ihre Eingliederung in die Landschaft zu gewährleisten; dass ebenfalls vorgesehen ist, dass Brücken gebaut werden, um die Täler der Bäche "Ruisseau de la Ferrée" und "Ruisseau du Prince" zu überqueren und somit das ökologische Netz zu erhalten;

In der Erwägung, dass wenn auch bei der Einrichtung einer neuen Straßenverkehrsinfrastruktur von großem Umfang eine Beeinträchtigung des kulturellen, natürlichen und landschaftlichen Erbes unvermeidbar ist, in der Umweltverträglichkeitsprüfung, die über den Vorentwurf des Plans durchzuführen ist, Maßnahmen vorgeschlagen werden müssen, durch die negative Auswirkungen auf dieses Erbgut vermieden, verringert oder ausgeglichen werden können;

In der Erwägung außerdem, dass in den durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen bereits eine gewisse Anzahl von Milderungsmaßnahmen vorgeschlagen wurden, die zur Einschränkung der Auswirkungen auf einen Umweltbereich des Projekts bestimmt sind; diese Maßnahmen werden bewertet und gegebenenfalls im Rahmen dieses Projekts unterstützt;

In der Erwägung, dass die im Vorentwurf des Plans, so wie er beschrieben wird, in Betracht gezogenen Ausbauoptionen schlussfolgernd ermöglichen, die festgestellten Mobilitätsbedürfnisse zu decken, insofern sie mit einem Qualitätsmanagement des Lebensumfelds, mit einer schonenden Nutzung des Bodens, mit der Energieeffizienz der Verstärkerung und der Gebäude und mit der Erhaltung des natürlichen, kulturellen und landschaftlichen Erbes im Einklang stehen;

Analyse der Sach- und Rechtslage

Analyse der Sachlage

Mobilität

In der Erwägung, dass die Reserveflächen verbunden mit der geplanten Trasse Einfluss auf verschiedene Verbindungsinfrastrukturen der Fernverkehrsnetze und kommunalen Straßennetze haben; dass er zum Beispiel auf zwei ehemalige Eisenbahnlinien (L111 Thy-le-Château – Lanefte und L133 Couillet – Jamioulx) trifft, die als Entwurf im autonomen Netz langsamer Wege angeführt sind;

Landschaft

In der Erwägung, dass die Reservefläche verbunden mit der geplanten Trasse als Überdruck zu Immobiliengütern eingetragen wird, die in den Landschaftsflächen des stadtnahen Landes des "Pays d'Acoz" des landschaftlichen Gefüges des "Plateau condrusien" und der bewaldeten Hänge der Sambre und ihrer Zuflüsse des landschaftlichen Gefüges "Haine et la Sambre" eingetragen wird, deren Atlas veröffentlicht worden sind;

Natürliche Risiken und bedeutende geotechnische Belastungen

In der Erwägung, dass die Reservefläche verbunden mit der geplanten Trasse mehrmals als Überdruck zu Immobiliengütern eingetragen wird, die einer Überschwemmungsgefahr ausgesetzt sind;

In der Erwägung, dass die Reservefläche verbunden mit der geplanten Trasse als Überdruck zu Gebieten eingetragen wird, deren Unterboden aufgrund seiner Beschaffenheit mit Gefahren verbunden ist; dass die Reservefläche auf das Ende der moderaten karstischen Belastungszone trifft, die mit dem Ort genannt "Le trou des Sarrazins" (Abschnitt III) verbunden ist;

In der Erwägung, dass die Reservefläche verbunden mit der geplanten Trasse als Überdruck zu Grundstücken eingetragen wird, deren Bodenschätze bewirtschaftet worden sind; dass Bergbaukonzessionen bezüglich dieser Betriebe vorhanden sind (Abschnitte II, III und IV);

Oberflächen- und Grundwasser

In der Erwägung, dass die Reservefläche verbunden mit der geplanten Trasse eine gewisse Anzahl von Wasserläufen durchquert;

In der Erwägung, dass zahlreiche Abflussachsen von der Reservefläche verbunden mit der geplanten Trasse aufgefangen werden;

Landwirtschaftliche Aktivitäten

In der Erwägung, dass die Reservefläche verbunden mit der geplanten Trasse größtenteils als Überdruck zu landwirtschaftlichen Nutzflächen des Condros eingetragen wird;

Verstädterung

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt (Abschnitt I) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet und einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen in Lanefte aufgenommen sind; dass diese Immobilien verstädtert sind und die Sporthalle von Lanefte, rue Les battis, umfassen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt (Abschnitt I) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung zwischen der rue Saint-Antoine und der N5 in Somzée aufgenommen sind; dass dieses Gebiet bezugnehmend auf Artikel 18ter und 33 des CWATUP nicht umgesetzt wird und dort keine Verstädterung festgestellt wird;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt (Abschnitt I) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet auf Höhe der N5 in Somzée aufgenommen sind; dass sie eine Handwerks- und Handelstätigkeit beherbergen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt (Abschnitt Ibis) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet mit ländlichem Charakter auf Höhe der rue de la Barrière in Tarcienne aufgenommen sind; dass diese sich zum Teil im räumlichen Geltungsbereich einer Verstädterungsgenehmigung befinden und verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt (Abschnitt II) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet auf Höhe der rue des Pommiers in Tarcienne aufgenommen sind; dass diese sich im räumlichen Geltungsbereich einer Verstädterungsgenehmigung befinden und verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt (Abschnitt II) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet auf Höhe der N5 in Tarcienne aufgenommen sind; dass sie zum Teil Handwerks- und Handelstätigkeiten beherbergen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Ham-sur-Heure-Nalinnes (Abschnitt II) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die im Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung der rue de la Ferrée aufgenommen sind; dass dieses Gebiet bezugnehmend auf Artikel 18ter und 33 des CWATUP nicht umgesetzt wird und dort keine Verstädterung festgestellt wird;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Ham-sur-Heure-Nalinnes (Abschnitt III) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet auf Höhe der rue du Châtelet aufgenommen sind; dass sie zum Teil verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die im Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung der rue de Nalinnes aufgenommen sind; dass dieses Gebiet bezugnehmend auf Artikel 18ter und 33 des CWATUP nicht umgesetzt wird und dort keine Verstädterung festgestellt wird;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in dem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen der "Chapelle Notre Dame de la Bruyère", rue de Nalinnes aufgenommen sind; dass diese Immobilien sich im räumlichen Geltungsbereich einer Verstädterungsgenehmigung befinden und verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet, rue de Nalinnes aufgenommen sind; dass diese verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet im Viertel "Champs de Courses" aufgenommen sind; dass diese sich im räumlichen Geltungsbereich einer Verstädterungsgenehmigung befinden und verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die im Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung der rue du Bois planté aufgenommen sind; dass dieses Gebiet bezugnehmend auf Artikel 18ter und 33 des CWATUP nicht umgesetzt wird und dort keine Verstädterung festgestellt wird;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet an der N577 aufgenommen sind; dass diese verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet auf der "Grande Drève" aufgenommen sind; dass diese sich im räumlichen Geltungsbereich einer Verstädterungsgenehmigung befinden und verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet an der N5 und der rue de la Blanche Borne aufgenommen sind; dass diese verstädtert sind und zum Teil Handwerks- und Handelstätigkeiten beherbergen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die im sogenannten "Ma Campagne"-Gebiet für konzertierte kommunale Raumplanung aufgenommen sind; dass dieses Gebiet bezugnehmend auf Artikel 18ter und 33 des CWATUP nicht umgesetzt wird und dort keine Verstädterung festgestellt wird;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Wohngebiet an der Straße "Ry de Saint-Ry" aufgenommen sind; dass diese nicht verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Chatelet (Abschnitt IV) als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Grün- und Wohngebiet an den Straßen Dufays und Materne aufgenommen sind; dass diese zu Wohnzwecken verstädtert sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die in einem Agrar- und einem Forstgebiet aufgenommen sind, in denen einige Gebäude errichtet wurden;

In der Erwägung, dass es dem Verfasser der Umweltverträglichkeitsstudie obliegen wird, diese Sachlage zu bestätigen, ggf. zu ergänzen, und auf die besonderen Einschränkungen, die daraus für das Projekt entstehen könnten, hinzuweisen;

#### Analyse der Rechtslage

In der Erwägung, dass die N5 als Hauptverkehrsachse im Projekt einer Raumstruktur für die Wallonie aufgenommen wird;

In der Erwägung, dass im SDER die Option festgehalten wird, die Straßenanbindung vom Großraum Charleroi durch den Bau der neuen grenzüberschreitenden Verbindungen Charleroi-Maubeuge (N54) und Charleroi-Charleville-Mézières (N5) zu verbessern, um die Region in die transeuropäischen Netze einzubinden und insbesondere die neu entstehenden Möglichkeiten für die Wallonie im Bereich der Logistik auszunutzen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche als Überdruck zu mehreren Gebieten des Sektorenplans eingetragen ist: 51,3% zu Agrargebieten, 35% zu Forstgebieten, 6% zu Gebieten für konzertierte kommunale Raumplanung, 1,9% zu Wohngebieten und 0,5% zu Wohngebieten mit ländlichem Charakter, 2,6% zu Grüngeländen, 1,6% zu Parkgebieten, 0,8% zu Gebieten für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen;

In der Erwägung, dass ein Areal von landschaftlichem Interesse als Überdruck zu den gesamten Gebieten im Abschnitt III eingetragen ist, die nicht zur Verstädterung bestimmt sind;

In der Erwägung, dass ein Areal von landschaftlichem Interesse als Überdruck zu dem beiderseits der N5 eingetragenen Forstgebiet sowie dem nordöstlich des sogenannten "Ma campagne"-Gebiets für konzertierte kommunale Raumplanung in Gerpennes eingetragenen Grüngelände, alle beide im Abschnitt IV gelegen, eingetragen ist;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) die Strecke einer bestehenden Hochspannungsleitung kreuzt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche die Strecke dreier Verbindungsstraßen kreuzt: die N5 (Abschnitte I, II und IV), die N577 (Abschnitt III) und die N978 (Abschnitt I);

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) die Strecke einer bestehenden Rohrleitung kreuzt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche als Überdruck zu Gebieten eingetragen ist (Abschnitt IV), die auf dem Gebiet der Gemeinde Chatelet gelegen sind, für welche ein kommunales Strukturschema und eine kommunale Städtebauordnung gilt, in der alle in Artikel 78 § 1 des Gesetzbuches genannten Punkte enthalten sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi als Überdruck zu einem Forstgebiet eingetragen ist (Abschnitt III), das im räumlichen Geltungsbereich des durch Königlichen Erlass vom 8. Januar 1958 verabschiedeten kommunalen Raumordnungsplans Nr. 5 "bois du prince" liegt, in dem die betroffenen Flächen als "Forstgebiet" ausgewiesen sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Chatelet als Überdruck zu einem Agrargebiet eingetragen ist (Abschnitt IV), das im räumlichen Geltungsbereich des durch Ministeriellen Erlass vom 1. April 1988 verabschiedeten kommunalen Raumordnungsplans Nr. 1 "Blanche Borne" liegt, in dem die betroffenen Flächen als "Straßenbereich" und "zukünftig als Grünanlage zu dienendes Industriegebiet" ausgewiesen sind; dass gemäß den städtebaulichen Vorschriften des kommunalen Raumordnungsplans das Industriegebiet für die Einrichtung von Absetzbecken bestimmt ist;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes als Überdruck zu einem landschaftlich wertvollen Forstgebiet und einem Wohngebiet eingetragen ist (Abschnitt IV), die im räumlichen Geltungsbereich der durch Königliche Erlasse vom 11. Dezember 1957, 8. Mai 1958 und 27. Juni 1967 verabschiedeten "bois de Bertransart" genannten kommunalen Raumordnungspläne liegen, in denen die betroffenen Flächen für Wohnzwecke bestimmt sind; dass diese Vorschriften, für den zurzeit als Forstgebiet eingetragenen Gebietsteil, dem Sektorenplan nicht entsprechen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes als Überdruck zu einem Forst- und einem Wohngebiet eingetragen ist (Abschnitt IV), die im räumlichen Geltungsbereich des durch Ministeriellen Erlass vom 15. Januar 1999 verabschiedeten kommunalen Raumordnungsplans Nr. 6B im Westen, und des durch Königlichen Erlass vom 16. Juni 1972 verabschiedeten kommunalen Raumordnungsplans Nr. 6A im Osten liegen, in denen die betroffenen Flächen für Wohnzwecke, verschiedene gemeinschaftliche Anlagen und den Bau von Sozialwohnungen bestimmt sind; dass der kommunale Raumordnungsplan Nr. 6B, für den zurzeit im Sektorenplan als Forstgebiet eingetragenen Gebietsteil, vom Sektorenplan abweicht; dass die Vorschriften des kommunalen Raumordnungsplans Nr. 6A, für den zurzeit im Sektorenplan als Forstgebiet eingetragenen Gebietsteil, dem Sektorenplan nicht entsprechen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche ein Gebiet durchquert, das in den Gemeinden Charleroi und Châtelet einem kommunalen Mobilitätsplan und in den Gemeinden Gerpennes und Walcourt einem interkommunalen Mobilitätsplan unterliegt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche ein Gebiet durchquert, das in den Gemeinden Charleroi, Gerpennes, Ham-sur-Heure – Nalinnes und Walcourt einem kommunalen Naturförderungsplan unterliegt;

In der Erwägung, dass die Bezuschussung des gemeindlichen Programms für ländliche Entwicklung der Gemeinde Gerpennes am 30. September 2010 zu Ende ging und dass diejenige der Gemeinde Walcourt am 31. Mai 2016 enden wird;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Ham-sur-Heure-Nalinnes (Abschnitt III) den Standort "drève de la Ferrée" durchquert, der durch Königlichen Erlass vom 29. März 1976 unter Schutz gestellt wurde;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Ham-sur-Heure-Nalinnes (Abschnitt III) als Überdruck zu einem Forstgebiet eingetragen ist, das im Areal des durch Ministeriellen Erlass vom 8. April 1987 aufgrund seines ästhetischen und wissenschaftlichen Wertes unter Schutz gestellten Standorts "bois de la Ferrée" liegt;

In der Erwägung, dass aus vorherigen Umweltverträglichkeitsstudien hervorgeht, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche empfindliche archäologische Stätten durchquert; dass jedoch nichts mit Sicherheit darauf hindeutet, dass dort archäologische Kulturgüter vorzufinden sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu einem landschaftlich wertvollen Forstgebiet eingetragen ist, das im Areal des durch Ministeriellen Erlass vom 19. Februar 1991 aufgrund seines ästhetischen und wissenschaftlichen Wertes unter Schutz gestellten Standorts "bois du prince" liegt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi (Abschnitt III) als Überdruck zu einem landschaftlich wertvollen Grüngebiet eingetragen ist, das im Areal des durch Ministeriellen Erlass vom 14. Dezember 1992 aufgrund seines ästhetischen Wertes unter Schutz gestellten Standorts "vallon du ruisseau de la fontaine qui bout" liegt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu einem landschaftlich wertvollen Forstgebiet eingetragen ist, das im Areal des durch Ministeriellen Erlass vom 4. August 1989 aufgrund seines ästhetischen und wissenschaftlichen Wertes unter Schutz gestellten Standorts "bois de la Bièrlère" liegt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu einem Forstgebiet eingetragen ist, das im Areal des durch Ministeriellen Erlass vom 27. November 1979 aufgrund seines historischen und ästhetischen Wertes unter Schutz gestellten Standorts "bois de Roumont" liegt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu einem Forstgebiet eingetragen ist, das im Areal des durch Ministeriellen Erlass vom 4. August 1989 aufgrund seines ästhetischen und wissenschaftlichen Wertes unter Schutz gestellten Standorts "bois de Joncret" liegt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes (Abschnitt IV) als Überdruck zu einem Forstgebiet eingetragen ist, das im Areal des durch Ministeriellen Erlass vom 4. August 1989 aufgrund seines ästhetischen und wissenschaftlichen Wertes unter Schutz gestellten Standorts "bois de Houdrois" liegt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche als Überdruck zu Gebieten eingetragen ist, die mit als bemerkenswert im Sinne von Artikel 266 und 267 des CWATUP geltenden Bäumen (rue de Gerpennes - Abschnitt Ibis und Drève de la Ferrée - Abschnitt III) und Hecken (rue Alfred Nassaux und am Rande der R3 – Abschnitt IV) bestanden sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche (Abschnitt I) den östlichen Teil eines weitläufigen Areals von landschaftlichem Interesse durchquert, das von der ADESA südwestlich von Somzée verzeichnet worden ist;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche (Abschnitt III) die südwestliche Spitze des Karstkomplexes "Trou des Sarrazins" kreuzt;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche (Abschnitt III) den südlichen Teil eines Areals von landschaftlichem Interesse und eines Standorts mit bemerkenswertem Ausblick durchquert, die von der ADESA rund um das Tal des Bachs "ruisseau de la fontaine qui bout" verzeichnet worden sind;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi als Überdruck zu Gebieten eingetragen ist, die in der Präventivzone IIb der von der Wasserregie Charleroi betriebenen Wasserentnahmestelle des öffentlichen Wasserversorgungsnetzes in der rue Claire Fontaine liegen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes als Überdruck zu Gebieten eingetragen ist, die in der Präventivzone IIb der von der Wasserregie Charleroi betriebenen Wasserentnahmestelle des öffentlichen Wasserversorgungsnetzes "Bois Haie Monsieur" liegen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinde Gerpennes als Überdruck zu Gebieten eingetragen ist, die in der Nähe des domanialen Naturschutzgebiets "Verger de Namèche" in Loverval liegen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche (Abschnitte II, III und IV) Gemeindewälder durchquert, die der Forstregelung unterliegen;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche (Abschnitt IV) sich in unmittelbarer Nähe des domanialen Naturschutzgebiets "Verger de Namèche" in Loverval (Gerpennes) befindet;

In der Erwägung, dass die an die geplante Trasse gebundene Reservefläche auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Gerpennes und Walcourt als Überdruck zu Immobilien eingetragen ist, die im räumlichen Geltungsbereich einer Verstärkungsplanung liegen;

In der Erwägung, dass die N5 nun zu den Handlungen und Arbeiten gehört, für die zwingende Gründe des Allgemeininteresses nachweislich vorliegen, um die von der Wallonischen Regierung ausgestellten Städtebau-, Umwelt- und Globalgenehmigungen durch das Wallonische Parlament ratifizieren zu lassen;

In der Erwägung, dass es dem Verfasser der Umweltverträglichkeitsstudie obliegen wird, diese Rechtslage zu bestätigen, ggf. zu ergänzen, und auf die besonderen Einschränkungen, die daraus für das Projekt entstehen könnten, hinzuweisen;

#### Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltverträglichkeitsstudie

In der Erwägung, dass die Revision der Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin angesichts der Merkmale der Verkehrsinfrastruktur, für die sie die Rahmenbedingungen schafft, der Gebietseinteilung und der Tätigkeiten, die betroffen sein könnten, nicht zu unterschätzende Umweltauswirkungen haben wird;

In der Erwägung, dass gemäß den Bestimmungen von Artikel 42 Absatz 2 und 4 des Gesetzbuches die Wallonische Regierung verpflichtet ist, eine Umweltverträglichkeitsstudie, deren Umfang und Detaillierungsgrad sie festlegt, durchführen zu lassen und dem Regionalausschuss für Raumordnung und dem Wallonischen Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung den Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie sowie den Vorentwurf zur Revision der Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin zur Stellungnahme vorzulegen;

In der Erwägung, was den Umfang der durchzuführenden Studie betrifft, dass der Verfasser der Studie seine Analyse auf die Komponenten des Planvorentwurfs begrenzen wird, die einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Umwelt haben könnten; dass er die Relevanz seiner Entscheidungen aufzeigen wird;

In der Erwägung, dass die Umweltverträglichkeitsstudie in Anwendung des Artikels 42 Absatz 3 des CWATUP u.a. auf den nützlichen Informationen beruhen kann, die anlässlich der in Ausführung der Beschlüsse der Wallonischen Regierung vom 20. September 2001 und vom 19. April 2007 bereits durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudien gesammelt wurden; dass diese Informationen jedoch geprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden müssen;

In der Erwägung, dass die Umweltverträglichkeitsstudie ebenfalls auf den zweckdienlichen Informationen der Studie "N5 – Bau einer Unterführung unter dem Kreisverkehr Bultia" – Ergänzende Studie "Kapazität der Verbindung N5 zwischen Somzée und dem R3" beruhen kann; dass diese Informationen jedoch geprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden müssen;

In der Erwägung, dass in der Bedarfsanalyse, die die Eintragung des Entwurfs einer Trasse in die Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin sowie der dazugehörigen Reserveflächen als Überdruck zu den durchquerten Gebieten rechtfertigt, den nationalen, grenzüberschreitenden und internationalen Verbindungen zu Frankreich, in die sich das Projekt einer neuen Verkehrsinfrastruktur einbettet, Rechnung zu tragen ist;

In Erwägung, dass die Wallonische Regierung angesichts der vorerwähnten Erwägungen beschließt, den Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie sowie den Vorentwurf zur Revision der Sektorenpläne von Charleroi und Philippeville-Couvin dem Präfekten der Region Champagne-Ardenne zur Stellungnahme zu unterbreiten;

In der Erwägung, dass die Analyse der Relevanz der Standortwahl sowie die Suche nach Standortvarianten auf jene Gebiete begrenzt werden muss, durch die die Trasse einer Verkehrsinfrastruktur, die eine Anbindung an die A34 über Couvin ermöglicht, verläuft;

In der Erwägung, dass die Analyse der Begrenzung und der Bedingungen zur Durchführung sowie die Suche nach den Begrenzungsvarianten auf den Prüfungsumkreis, der unter Berücksichtigung der Art des Milieus und der berücksichtigten Belastungen für die Ansiedlung als der am besten passende betrachtet wird, begrenzt werden muss;

In der Erwägung, was den Genauigkeitsgrad der Informationen der durchzuführenden Studie betrifft, dass der dem vorliegenden Erlass beigefügte Inhaltsentwurf unter Berücksichtigung der Spezifitäten der Eintragung des Entwurfs einer Trasse in die Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin sowie der dazugehörigen Reserveflächen erarbeitet wurde und den in Artikel 42, Absatz 2 des Gesetzbuches bestimmten Musterinhalt beachtet;

In der Erwägung, dass es Aufgabe des Projektautors sein wird, die Mindestabmessungen der Fahrbahnquerschnitte der Verkehrsinfrastruktur und die Art der Anschlussstellen streckenabschnittsweise zu rechtfertigen, wobei das geplante Verkehrsaufkommen den von der operativen Generaldirektion der Straßen und Gebäude des Öffentlichen Dienstes der Wallonie festgelegten Kriterien gegenüberzustellen ist;

In der Erwägung, dass aus den Schlussfolgerungen der früheren Umweltverträglichkeitsstudien hervorgeht, dass der Bewertung der Auswirkungen des Vorentwurfs zum Plan auf die Landschaft (Umkreise von landschaftlichem Interesse), das Naturerbe (unter Schutz gestellte Gebiete), den natürlichen Lebensraum (Wälder des Robinet, des Louvroi, der Ferrée, des Prince, des Magneroule, des Joncret, Forst der Bièrlère, Obstgarten von Namèche, Drève de la Ferrée, Absetzbecken von Solvay, Halde des champ de course, Tal des ri de Sinri), die Wasserläufe (Bäche der Moulin, der Ferrée, des Fond des haies, von Saint-Hubert und der Bièrlère), den Untergrund (Karstsystem des trou des Sarrazins), die Fauna und das ökologische Netzwerk eine besondere Beachtung zu schenken ist;

In der Erwägung, dass den Auswirkungen des Planvorentwurfs auf die landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Tätigkeiten eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist; dass die Wallonische Regierung diesbezüglich die bereits am 17. Juli 2008 bei der Einreichung der Nachträge zur Umweltverträglichkeitsstudie zum Ausdruck gebrachte Besorgnis für die Agrarproblematik bestätigt;

In der Erwägung, dass der Bewertung der Auswirkungen des Vorentwurfs zum Plan auf die lokale Mobilität eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, insbesondere durch die Durchführung von Zählungen oder die Aktualisierung bestehender Zählungen, die Durchführung einer Studie über den Verkehrsfluss und eine Vorausberechnung dieser Angaben nach der Verwirklichung der Verkehrsinfrastruktur;

In der Erwägung, dass besonderer Augenmerk auf die Beurteilung der Auswirkungen des Vorentwurfs zum Plan auf die Aufrechterhaltung der Kontinuität der Städteverbindungsnetze, der Gemeindefnetze und der Netze der Weitwanderwege (sentier des terrils) zu richten ist;

In der Erwägung, dass besonderer Augenmerk auf die Beurteilung der Auswirkungen des Vorentwurfs zum Plan, insbesondere der Streichung der N5, auf die Verstädterung entlang dieser Strecke, zu richten ist;

In der Erwägung, dass besonderer Augenmerk auf die Beurteilung der Auswirkungen des Vorentwurfs zum Plan auf den Untergrund (Erhaltung der Ressourcen) und dessen Bewirtschaftung (geotechnische Einschränkungen) zu richten ist;

In der Erwägung, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie die eventuellen Varianten und die zu treffenden Maßnahmen, die im Rahmen der endgültigen Verabschiedung der Revision des Sektorenpläne von Charleroi und von Philippeville-Couvin in diese aufzunehmen sind, um die erwähnten negativen Auswirkungen zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen, zu erläutern sind;

Befragung der Instanzen

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung es in Anwendung von Artikel 43 § 2 des CWATUP für zweckmäßig erachtet, den Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie sowie den Vorentwurf zur Revision den zuständigen Behörden der Französischen Republik zu unterbreiten, da die geplante Straßenverkehrsinfrastruktur aufgrund ihrer internationalen Dimension erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt dieses Staates haben könnte;

Auf Vorschlag des Ministers für Raumordnung,

Beschließt:

**Artikel 1** - Die Wallonische Regierung beschließt, den Sektorenplan Charleroi (Karten 46/4, 46/8, 52/3 und 52/4) und Philippeville-Couvin (Karten 52/4 und 52/8) einer Revision zu unterziehen zwecks Eintragung des Entwurfs der Trasse einer Hauptverkehrsinfrastruktur (E420 zwischen Lanefte und Charleroi) und der dazugehörigen Reserveflächen.

**Art. 2** - Die Wallonische Regierung genehmigt den Vorentwurf einer Revision der Sektorenpläne Charleroi (Karten 46/4, 46/8, 52/3 und 52/4) und Philippeville-Couvin (Karten 52/4 und 52/8) gemäß der beiliegenden Karte, im Hinblick auf:

- die Eintragung:

\* des Entwurfs der Trasse einer Hauptverkehrsinfrastruktur und der dazugehörigen Reserveflächen auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Châtelet, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes und Walcourt;

\* des Entwurfs der Trasse einer Hauptverkehrsinfrastruktur und der dazugehörigen Reserveflächen zwischen der neuen Verkehrsinfrastruktur und der N978 nördlich von Somzée;

\* der Trasse der R3 zwischen ihrer Kreuzung mit der rue du Cimetièrre in Mont-sur-Marchienne und dem Champ de Péchenne in Châtelet auf dem Gebiet der Gemeinden von Charleroi und Châtelet;

\* der Trassen der Anschlussstellen von Marcinelle-Est, Marcinelle und Couillet auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi und der Anschlussstelle von Châtelet auf dem Gebiet der Gemeinden von Charleroi und Châtelet;

- und die Streichung:

\* der Trasse der N5 zwischen Lanefte (Kilometerstein 65,3) und Balmoral (Kilometerstein 56,5) auf dem Gebiet der Gemeinden Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes und Walcourt;

\* des Entwurfs der Trasse und der dazugehörigen Reserveflächen der N978 zwischen der zu schaffenden Anschlussstelle westlich von Somzée zwischen der N978 und der neuen Infrastruktur (Kilometerstein 6,3) und der rue de la Barrière (Kilometerstein 3,9) auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt;

\* der Trasse der Anschlussstelle von Somzée zwischen der N5 und der N978 auf dem Gebiet der Gemeinde Walcourt;

\* des Entwurfs der Trasse der R3 und der dazugehörigen Reserveflächen zwischen ihrer Kreuzung mit der rue du Cimetièrre in Mont-sur-Marchienne und dem Champ de Péchenne in Châtelet auf dem Gebiet der Gemeinden von Charleroi und Châtelet;

\* der Entwürfe der Trassen der Anschlussstellen von Marcinelle-Est, Marcinelle, Couillet und Châtelet und der dazugehörigen Reserveflächen auf dem Gebiet der Gemeinden von Charleroi und Châtelet;

**Art. 3** - Der Erlass der Wallonischen Regierung vom 4. Oktober 2001 (*Belgisches Staatsblatt* vom 6. November 2001) über den Beschluss, die Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin einer Revision zu unterziehen, um den Entwurf der Trasse einer Schnell- und Hauptverkehrsstraße südlich von Charleroi zwischen Charleroi und Somzée einzutragen, wird durch den vorliegenden Erlass ersetzt.

Das aufgrund des vorerwähnten Erlasses vom 4. Oktober 2001 eingeleitete Verfahren, das insbesondere zur Verabschiedung des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 19. Dezember 2002 zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision der Sektorenpläne Charleroi und Philippeville-Couvin zwecks Eintragung des Projekts der Trasse einer Schnell- und Hauptverkehrsstraße zwischen Charleroi und Somzée (E420) und des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 19. April 2007, durch den beschlossen wird, eine Umweltverträglichkeitsstudie über den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi und Philippeville-Couvin zwecks Eintragung der Trasse der E420-N5 südlich von Charleroi durchzuführen, geführt hat, wird eingestellt.

**Art. 4** - Die Wallonische Regierung nimmt den zum vorliegenden Erlass beigefügten Inhaltsentwurf der Umweltverträglichkeitsstudie an.

**Art. 5** - Die Wallonische Regierung beauftragt den Minister für Raumordnung gemäß Artikel 42 Absatz 4 des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe, den Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie sowie den Vorentwurf bezüglich der Revision der Sektorenpläne von Charleroi und Philippeville-Couvin dem Regionalausschuss für Raumordnung, dem Wallonischen Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung und den zuständigen französischen Behörden zur Begutachtung zu unterbreiten, und ihn ihr danach erneut zur Genehmigung vorzulegen.

Namur, den 29. Oktober 2015

Der Ministerpräsident  
P. MAGNETTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung, Mobilität und Transportwesen, Flughäfen und Tierschutz  
C. DI ANTONIO



### Inhaltsentwurf der Umweltverträglichkeitsstudie

Der Umfang und der Genauigkeitsgrad der Informationen, die die Umweltverträglichkeitsstudie enthalten muss, werden im vorliegenden Dokument im Einzelnen aufgeführt.

Der bezeichnete Projektautor vervollständigt die Daten und die Ergebnisse, die im Rahmen der vorher durchgeführten Studien, insbesondere der in Ausführung der Beschlüsse der Wallonischen Regierung vom 20. September 2001 und vom 19. April 2007 durchgeführten Studien sowie der Studie "N5 – Bau einer Unterführung unter dem Kreisverkehr Bultia" – Ergänzende Studie "Kapazität der Verbindung N5 zwischen Somzée und dem R3", erzielt wurden.

Die Umweltverträglichkeitsstudie wird ein Höchstmaß an Informationen enthalten müssen, die für die Bewertung der Auswirkungen gefordert werden, so dass die Umweltverträglichkeitsstudie über den Antrag auf eine Genehmigung für den Bau einer neuen Straßenverkehrsinfrastruktur davon Vorteil ziehen könnte.

Um den Punkt 11 des vorliegenden Inhalts beantworten zu können, muss der Projektautor die Methode angeben, die er für die gesamten Analysen angewandt hat.

#### TEIL 1 — Allgemeine territoriale Grundsatz- und Standortanalyse des Planvorentwurfs

##### 1. Beschreibung der Ziele des Planvorentwurfs

Zweck der Beschreibung der Ziele des Vorentwurfs des Plans ist es, dessen Ursprung, Motive und Zielsetzungen in Aussicht auf die Neuuntersuchung seiner Zweckmäßigkeit einerseits und seines Standorts andererseits im Hinblick auf Artikel 42 Absatz 2 Ziffer 2 des CWATUP zu erläutern.

##### 1.1. Gegenstand der Revision der Sektorenpläne

1.1.1. Initiator des Antrags auf eine Revision der Sektorenpläne und Verwalter der zukünftigen Straßenverkehrsinfrastruktur

##### 1.1.2. Gegenstand der Revision der Sektorenpläne

\* Eintragung des Entwurfs der Trasse einer Hauptverkehrsinfrastruktur und der dazugehörigen Reserveflächen und Streichung der Trassen und Trassenentwürfe von Hauptverkehrsinfrastrukturen und der dazugehörigen Reserveflächen.

\* Art der betreffenden Verkehrsinfrastruktur.

\* Größe.

\* Ursprung und Bestimmung (verknüpfte Raumstrukturpole des Entwicklungsplans des regionalen Raums).

\* Länge des Trassenentwurfs.

\* Beschreibung des Trassenentwurfs.

\* Allgemeine Lokalisierung des Trassenentwurfs auf IGN-Kartengrund im Maßstab 1/50.000 und 1/250.000, sowie im europäischen Maßstab, falls relevant.

\* Genaue Lokalisierung des Trassenentwurfs auf neuestem IGN-Kartengrund im Maßstab 1/10.000 und auf dem geltenden Sektorenplan im Maßstab 1/10.000.

1.2. Rechtfertigung der Durchführung einer neuen Verkehrsinfrastruktur und Zusammenhänge mit anderen Plänen und Programmen.

1.2.1. Begründetheit der Revision im Verhältnis zum Entwicklungsplan des regionalen Raums ("SDER"), zum Umweltplan für die nachhaltige Entwicklung ("PEDD"), zur Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1315/2013/EU, zu den kommunalen Strukturplänen, zu den kommunalen und interkommunalen Mobilitätsplänen, usw.

In diesem Punkt werden die Verknüpfungen zwischen dem Vorentwurf des Planes und den sonstigen relevanten Plänen und Programmen (Art. 42 Abs. 2 1<sup>o</sup> partim des Gesetzbuches) festgestellt und die relevanten Ziele des Umweltschutzes hinsichtlich des Vorentwurfs identifiziert Art. 42 Abs. 2 7<sup>o</sup> partim des Gesetzbuches).

##### 1.2.2. Durch den Antrag verwirklichte Wirtschafts-, Sozial- und Mobilitätsziele.

\* Funktion der neuen Verkehrsinfrastruktur im europäischen, nationalen, regionalen, lokalen Verkehrsnetz;

\* Rechtfertigung des Vorentwurfs des Plans im Verhältnis zur Dynamik des betroffenen Gebiets, insbesondere der Gewerbegebiete und der Wohnkerne des betroffenen Gebiets auf den verschiedenen Stufen.

1.2.3. Gegenwärtige Situation des Netzes, Umfang des gegenwärtigen Verkehrs, mit Aktualisierung der Zählungen, und angetroffene Probleme hinsichtlich der Verbindungen und des Verkehrs.

##### 1.2.4. Allgemeine Entwicklungstendenzen des Verkehrs bis 2030.

##### 1.2.5. Von der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur betroffene Arten von Verkehr.

Rechtfertigung der Mindestabmessungen der Fahrbahnquerschnitte der Verkehrsinfrastruktur und die Art der Anschlussstellen pro Streckenabschnitt.

1.2.6. Beweisführung der Notwendigkeit der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur für die Verbesserung der Mobilität.

Beweisführung der Unmöglichkeit, die ausgemachten Bedürfnisse zu erfüllen, ohne auf die Revision der Sektorenpläne zurückzugreifen (= Alternative "0"): entweder durch die Verbesserung des bereits vorhandenen Straßennetzes, oder durch modale Verlagerungen (zu vernünftigen Preisen für die Allgemeinheit).

1.2.7. Auswirkungen der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur auf die vorhandenen Verkehrsnetze (Einschätzung der neuen Aufteilung des Verkehrs).

##### 2. Beschreibung des betroffenen Gebiets je nach seinen menschlichen und umweltbezogenen Merkmalen, sowie seiner Potenziale

##### 2.1 Untersuchung des territorialen Kontextes des Planvorentwurfs

Vorherige Analyse des territorialen Kontextes, in den sich der Planvorentwurf einfügt.

Diese Untersuchung des territorialen Kontextes muss ebenfalls zur Abgrenzung des von dem Planvorentwurf "betroffenen Gebiets" führen.

Die Karten und Pläne werden im relevantesten Maßstab erstellt, damit eine bessere Verständlichkeit der räumlichen Organisation der von dem Planvorentwurf betroffenen Polarisationsfläche ermöglicht wird.

##### 2.1.1 Abgrenzung des Einflussbereichs der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur

2.1.2 Analyse des territorialen Kontextes der von dem Planvorentwurf betroffenen Fläche.

- \* Aufteilung der wichtigsten vorhandenen Wohnkerne.
- \* Lokalisierung der wichtigsten Tätigkeitszentren und Anziehungspunkte (Gewerbe, Kultur, Freizeit, Industrie, ...)
- \* Lokalisierung der wichtigsten Gemeinschaftsanlagen und der öffentlichen Dienststellen.
- \* Lokalisierung der Verkehrsnetze und Schematisierung der wichtigsten Verkehrsströme.

2.2 Überlegungen zur Gestaltung der möglichen Trassenalternativen angesichts der zu erfüllenden sozialen, wirtschaftlichen und mobilitätsbezogenen Bedürfnisse

2.2.1 Ermittlung der möglichen Trassenalternativen.

2.2.2 Vorzüge und Schwächen der im Planvorentwurf angeführten Trasse und deren Alternativen.

2.2.3 Rangmäßige Einstufung der Vor- und Nachteile der verschiedenen möglichen Trassenprojekte.

In der Prüfung werden die Vor- und Nachteile der alternativen Standorte je nach deren sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Eigenschaften analysiert.

Ziel dieser Vergleichsuntersuchung ist die Hervorhebung einer ersten Einstufung unter den sich aus der Analyse des territorialen Kontextes ergebenden Standorten, je nach deren Vorzügen und Nachteilen im Verhältnis zu den Bedürfnissen und der Art und Weise, wie sie unter Beachtung der folgenden Auflagen erfüllt werden:

- die qualitative Verwaltung des Lebensumfelds;
- die schonende Benutzung des Bodens und der Bodenschätze;
- die Energieeffizienz der Urbanisierung und der Gebäude;
- die Erhaltung und Entwicklung des Kultur-, Natur- und Landschaftserbes.

Die Standorte, die den Bedürfnissen nicht auf nachhaltige Weise genügen, werden aufgrund dieses Vergleichs beseitigt, damit nur die optimalen Alternativen festgehalten werden.

2.3 Beschreibung des betroffenen Gebiets

2.3.1 Abgrenzung des betroffenen Gebiets

Das betroffene Gebiet wird auf der Grundlage der Untersuchung des territorialen Kontextes des Planvorentwurfs und der Gestaltungsüberlegung zu den Standortalternativen abgegrenzt. Es umfasst den Planvorentwurf und dessen alternative Standortgebiete.

2.3.2 Analyse der Sach- und Rechtslage des betroffenen Gebiets

a) In der Sachlage müssen die Merkmale der Bevölkerung und deren Tätigkeiten, der verfügbaren Ausrüstungen und der Umwelt des betroffenen Gebiets gekennzeichnet und in wenigen Worten beschrieben werden.

In der bestehenden Rechtslage werden die Rechtsakte ermittelt, die bei der Revision berücksichtigt werden müssen, sowie diejenigen, die sie abändert.

b) Beweisführung der Vereinbarkeit des Planvorentwurfs mit der bestehenden Sachlage.

- Menschlicher Lebensraum:

- \* betroffene Wohngebiete;
- \* gegenwärtige Bodennutzung und Auswirkungen auf die menschlichen Tätigkeiten;
- \* Gebiete von landschaftlichem Interesse;
- \* Erbgüter, einschließlich derjenigen ohne besonderen Rechtsschutz.

- Natürlicher Lebensraum:

- \* Natura 2000-Gebiete;
- \* Gebiete von biologischem Interesse, einschließlich derjenigen ohne besonderen Rechtsschutz;
- \* vorhersehbare natürliche Risiken oder bedeutende geotechnische Belastungen, u.a. in Zusammenhang mit Bergwerken und dgl.;

\* hydrologische und hydrogeologische (Karst) Belastungen und Niederschlagswasser;

c) Beweisführung der Vereinbarkeit des Planvorentwurfs mit der bestehenden Rechtslage der betroffenen Immobiliengüter und deren Umgebung.

2.3.3 Hauptsächliche Möglichkeiten und Einschränkungen in Bezug auf die Eintragung der neuen Straßenverkehrsinfrastruktur.

Die Diagnose bezüglich der bestehenden Lage muss die hauptsächlichen Möglichkeiten, die bedeutenden Belastungen und die eindeutigen Umweltempfindlichkeiten des für die Einrichtung einer neuen Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Gebiets hervorheben.

### 3. Begründung des Planvorentwurfs hinsichtlich des Artikels 1 § 1 des Gesetzbuches

Ziel dieser Etappe ist es, eine erste kritische Schlussfolgerung über den Planvorentwurf hinsichtlich seines Prinzips und seines Standorts zu ziehen.

Das Prinzip der Revision der Pläne wird auf der Grundlage der Begründungselemente bewertet, die in dem Erlass der Wallonischen Regierung zur Verabschiedung des Planvorentwurfs angegeben und durch die im Laufe der Umweltverträglichkeitsprüfung gesammelten Analyseelemente untermauert und kritisiert werden.

Der Planvorentwurf und die hauptsächlichen Alternativtrassen werden begründet, indem alle von Artikel 1 § 1 herrührenden Analyseerkmale systematisch unter die Lupe genommen werden, d. h. die sozialen, wirtschaftlichen, energetischen, mobilitäts-, erbe- und umweltbezogenen Bedürfnisse, die sie erfüllen.

Die Prüfung wird unter anderem den Nachweis der Unmöglichkeit erbringen müssen, der nach dem Planvorentwurf verfolgten Erfüllung der sozialen, wirtschaftlichen und mobilitätsbezogenen Bedürfnisse durch die Verbesserung des bereits vorhandenen Verkehrsnetzes und der modalen Verlagerungen nachzukommen.

Es gilt hervorzuheben, wie die Bedürfnisse in folgenden Bereichen erfüllt werden:

- die qualitative Verwaltung des Lebensumfelds;
- die schonende Benutzung des Bodens und der Bodenschätze;
- die Energieeffizienz der Urbanisierung und der Gebäude;
- die Erhaltung und Entwicklung des Kultur-, Natur- und Landschaftserbes.

Nach Abschluss des Vergleichs der Vor- und Nachteile einer jeden alternativen Trasse:

- \* ist der Planvorentwurf entweder nicht gerechtfertigt und es besteht kein Anlass, das Verfahren weiterzuverfolgen,
- \* oder ist der Planvorentwurf nicht völlig gerechtfertigt und es ergibt sich ein geeigneter Standort, der den Anforderungen des Artikels 1 § 1 besser gerecht wird,
- \* oder ist eine der Trasse des Planvorentwurfs als beste Lösung - oder wenigstens als eine der geeignetsten Lösungen - gerechtfertigt.

## TEIL 2 — Umweltbezogene und raumordnerische Bewertung des Planvorentwurfs und dessen Alternativen

### 4. Umfassende Analyse des von dem Planvorentwurf und dessen Alternativen betroffenen „Untersuchungsgebietes“

Die Karten, mittels deren das von dem Planvorentwurf und dessen Alternativen betroffene Untersuchungsgebiet beschrieben und analysiert werden kann, werden im Maßstab 1/10.000 erstellt.

4.1 Abgrenzung des von dem Planvorentwurf betroffenen Untersuchungsgebiets.

4.2 Genaue Analyse der bestehenden Sach- und Rechtslage im untersuchten Gebiet.

4.3 Analyse des ursprünglichen Umweltzustands.

Diese Situation wird für denjenigen Teil des Gebiets analysiert, den die Durchführung des Planvorentwurfs beeinflussen könnte.

Diese Analyse muss scharf genug sein, um sich der wirklichen Situation an Ort und Stelle anzunähern.

In der Analyse werden alle graphischen Darstellungstechniken (Karte, Schema, Diagramm, usw.) verwendet, die die Qualität und Objektivität der Prüfung verbessern können.

#### 4.3.1 Abiotischer oder natürlicher Lebensraum

- Topographie, Geomorphologie, Geologie (einschließlich früherer Untertageanlagen), Hydrologie (Untersuchung der bestehenden Infrastrukturen und Anlagen, sowie der ihnen entsprechenden Daten), Hydrogeologie (einschließlich der Karstsysteme, der Wasserentnahmestellen und deren Präventiv- und Überwachungszonen), Pedologie (Karten);

- Klima, Mikroklima (einschließlich der Windrose und der Nebelbildung) (graphische Darstellungen);

- Lärm: Normen, vorhandene Studien und Berichte über die Lärmessungen und die Bestimmung des Einwirkungsgebiets (Karten);

- Luft (Qualität);

- Schwingungen;

- Gerüche;

- Landschaft: Beschreibung des untersuchten Gebiets in der gesamten lokalen Landschaft;

\* Kartographie der wichtigsten bebauten und unbebauten Landschaftselemente,

\* Analyse der Landschaftselemente in Verbindung mit den Arealen von landschaftlichem Interesse, die in den betreffenden Sektorenplänen und Landschaftsatlassen eingetragen sind.

#### 4.3.2 Biotischer Lebensraum

- natürliches Milieu (Wälder Robinet, Louvroi, Ferrée, Prince, Magneroles, Joncret, Bièrlère, Obstgarten Namèche, "drève de la Ferrée", Klärbecken von Solvay, Halde der Rennbahn, Tal des Baches "ri de Sinri" und Bäche Moulin, Ferrée, fond des haies, Saint-Hubert und Bièrlère);

- Fauna (hauptsächlich bei den Vögeln angetroffene Arten) und ökologisches Netz;

- Oberflächen- und Grundgewässer (Tabellen);

- agropedologisches Potenzial.

#### 4.3.3 Menschlicher Lebensraum.

- Bevölkerung (Struktur, Entwicklung);

- bebautes Umfeld (Beschreibung, Schätzung des Grundstückswerts);

- Denkmäler, Naturerbe (unter Schutz gestellte Standorte) und archäologisches Erbe (einschließlich des Potenzials);

- wirtschaftliche Tätigkeiten (Dienststellen, Industrie, Landwirtschaft, Forstwirtschaft ...): Arbeitsplätze, Art und Eigenschaften, Kartographie, Beschreibung und Bewertung; Interaktion mit den land- und forstwirtschaftlichen Grundstücksstrukturen;

- Tätigkeiten des öffentlichen Dienstes: Pflegeeinrichtungen, Erholungsheime, Lehranstalten, kulturelle Ausrüstungen, öffentliche Parks, ...

- Transport- und Verkehrsinfrastrukturen (Autobahnen, Straßen, Eisenbahn, schiffbare Wasserstraßen, Luftstraßen, langsame Wege, Weitwanderwege), Untersuchung der Verkehrsströme, Analyse der Interaktionen;

- Die Fluiden- und Energietransportinfrastrukturen (Wasser, Kanalisationen, Gas, Strom, usw.).

4.4 Schlussfolgerungen in Bezug auf die Fähigkeit des Gebiets, die neue Straßenverkehrsinfrastruktur aufzunehmen

### 5. Vorstellung der möglichen Alternativen

Die Alternativen werden ausgewählt, um die neue Verkehrsinfrastruktur optimal in ihre Umgebung einzugliedern und um eine merkliche Verbesserung betreffend die Erfüllung der lokalen Mobilitätsbedürfnisse sowie die für die verschiedenen, von der E420-N5 hinsichtlich des internationalen Transitverkehrs, des grenzüberschreitenden, interregionalen, regionalen und lokalen Verkehrs sicherzustellenden Funktionen erwarteten Verbesserungen zu bringen.

6. Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen der Durchführung des Planvorentwurfs auf den Menschen und seine Tätigkeiten, die Fauna und Flora, den Boden und Unterboden, die Oberflächen- und Grundgewässer, die Luft, die Klimafaktoren, das Kulturerbe und die Landschaften, das Erbe, sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen verschiedenen Faktoren.

Für jeden der untersuchten Bereiche werden in der Prüfung die Elemente des Planvorentwurfs angegeben, die erhebliche Folgen haben könnten.

Auswirkungen, die auf

- die Baustellenphase,
  - das Vorhandensein der neuen Kommunikationsinfrastruktur,
  - deren Inbetriebsetzung,
- zurückzuführen sind, müssen untersucht werden.

Aus der Prüfung müssen die kurz-, mittel- und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, sowohl positiven als auch negativen Nebenwirkungen und kumulativen Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich der biologischen Vielfalt, die Bevölkerung, die menschliche Gesundheit, die Fauna, die Flora, die Böden, die Gewässer, die Luft, die klimatischen Faktoren, die materiellen Güter, das Kulturerbe, einschließlich des architektonischen und archäologischen Erbes, die Landschaften, die landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Tätigkeiten und die Wechselwirkungen zwischen diesen Faktoren, hervorgehen. (Artikel 42 Absatz 2 Ziffer 8 des Gesetzbuches).

Die Prüfung wird ebenfalls die Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft hervorheben (Artikel 42 Absatz 2 Ziffer 9 des Gesetzbuches).

In der Prüfung wird ein besonderer Schwerpunkt die Bewertung der Auswirkungen des Planvorentwurfs auf folgende Bereiche betreffen:

- die Landschaft (Areale von landschaftlichem Interesse), das Naturerbe (unter Schutz gestellte Standorte), das natürliche Milieu (Wälder Robinet, Louvroi, Ferrée, Prince, Magneroule, Joncret, Bièrlère, Obstgarten Namêche, "drève de la Ferrée", Klärbecken von Solvay, Halde der Rennbahn, Tal des Baches "ri de Sinri"), die Wasserläufe (Bäche Moulin, Ferrée, fond des haies, Saint-Hubert und Bièrlère), den Untergrund (Karstsystem des "trou des Sarrazins"), die Fauna, das ökologische Netze und die land- und forstwirtschaftlichen Aktivitäten;

- die Mobilität in Sachen internationaler, grenzüberschreitender, interregionaler, regionaler und lokaler Verkehr, u.a. mittels der Durchführung von Zählungen oder der Aktualisierung bereits durchgeführter Zählungen, einer Studie der Verkehrsströme, und einer Projektierung dieser Daten nach der Durchführung der Verkehrsinfrastruktur;

- die Aufrechterhaltung der Kontinuität der Fernstraßen- und kommunalen Netze und der Großwanderwege;

- die Lärmauswirkungen unter Berücksichtigung der Normen, vorhandenen Studien und Berichte über die Lärmessungen und die Bestimmung des Einwirkungsgebiets (Karten);

- die Urbanisierung entlang der N5;

- den Untergrund (Erhaltung der Ressourcen) und dessen Bewirtschaftung (geotechnische Einschränkungen).

#### **7. Maßnahmen, die zu treffen sind, um die negativen Auswirkungen des Planvorentwurfs und seiner Varianten zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen**

Es ist daran zu erinnern, dass die Untersuchung der durchzuführenden Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung oder zum Ausgleich der in Artikel 42 Absatz 2 Ziffer 10 erwähnten negativen Auswirkungen darauf abzielt:

- die Maßnahmen zur Bekräftigung, Verbesserung oder Verfeinerung des Planvorentwurfs und dessen Alternativen zu bestimmen,

- die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu analysieren,

- und abschließend das Ausmaß der verbleibenden Auswirkungen einzuschätzen.

7.1 Untersuchung der Maßnahmen, die für jede Alternative durchzuführen sind, um den relevanten Umweltschutzziele nachzukommen

7.2 Wirksamkeit einer jeden Maßnahme und Einschätzung der verbleibenden (nicht reduzierbaren) Auswirkungen

7.3 Veranschlagung der finanziellen Mittel, die für die verschiedenen Maßnahmen erforderlich sind

#### **8. Voraussichtliche Entwicklung der Umweltlage, wenn die revidierten Pläne nicht durchgeführt werden**

#### **9. Schlussfolgerungen.**

#### **10. Grenzen der Prüfung und angetroffene Schwierigkeiten**

Es geht darum, die angetroffenen Schwierigkeiten zu präzisieren, insbesondere im Rahmen der Informationssammlung, die getroffenen Entscheidungen oder Bewertungen subjektiver oder arbiträrer Art, sowie die Punkte der Prüfung anzugeben, die in den Umweltverträglichkeitsprüfungen, die hinsichtlich der Anträge auf Verstärkungs-genehmigungen vorgenommen werden, gründlicher untersucht werden müssen.

#### **11. In Betracht gezogene Maßnahmen zur Weiterverfolgung der Durchführung der revidierten Sektorenpläne**

Ziel ist es, frühzeitig die unvorhergesehenen negativen Auswirkungen zu identifizieren, so dass die geeigneten Berichtigungsmaßnahmen getroffen werden können.

Es geht hauptsächlich darum, die nicht unbedeutenden verbleibenden Auswirkungen aufzulisten, Überwachungsindikatoren bezüglich dieser Auswirkungen, deren Berechnungsverfahren, die verwendeten Daten und deren Quellen, sowie deren Schwellenwerte vorzuschlagen.

### **TEIL 3. — Nicht-technische Zusammenfassung der oben erwähnten Informationen**

Die nicht technische Zusammenfassung ist für die Information und Befragung der Öffentlichkeit in Aussicht auf die öffentliche Untersuchung bestimmt, die auf die vorläufige Verabschiedung des Planentwurfs durch die Wallonische Regierung (Artikel 43) folgen muss. Sie muss in einer Sprache verfasst werden, die für alle Laien zugänglich ist, ohne verfälscht oder um die relevanten Informationen gekürzt zu werden. Ihr Umfang darf 30 Seiten nicht überschreiten.

## VERTALING

## WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2017/13916]

**29 OKTOBER 2015. — Besluit van de Waalse Regering tot herziening van de gewestplannen Charleroi en Philippeville-Couvin en tot aanneming van het voorontwerp van plan met betrekking tot de opneming van het ontwerp-tracé van de E420-N5 bezuiden Charleroi en van de daarbij betrokken reserveringsomtrek, evenals van de ontwerp-inhoud van het effectenonderzoek**

De Waalse Regering,

Gelet op het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium (« CWATUP »), artikelen 1, 22, 40, 42 tot 44 en 452/25;

Gelet op het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, aangenomen door de Waalse Regering op 27 mei 1999;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 september 1979 tot oprichting van het gewestplan Charleroi, inzonderheid gewijzigd bij de besluiten van de Waalse Gewestexecutieve van 3 en 6 mei 1993 en bij de besluiten van de Waalse Regering van 1 april 1999 en 22 april 2004;

Gelet op het koninklijk besluit van 24 april 1980 tot oprichting van het gewestplan Philippeville-Couvin, inzonderheid gewijzigd bij het besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 12 januari 1989 en bij het besluit van de Waalse Regering van 29 oktober 1998;

Overwegende dat het besluit van de Waalse Regering van 29 oktober 1998 de gedeeltelijke herziening van het gewestplan Philippeville-Couvin definitief aanneemt met het oog op de opneming van de oostelijke singelweg om Couvin en de verlenging ervan via de verbinding Couvin-Brûly;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 22 juli 2014 tot vaststelling van de verdeling van de ministeriële bevoegdheden en tot regeling van de ondertekening van haar akten, gewijzigd op 23 juli 2015;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 24 juli 2014 tot regeling van de werking van de Waalse Regering;

Overwegende dat de Waalse Regering op 4 oktober 2001 besliste om de gewestplannen Charleroi en Philippeville-Couvin aan een herziening te onderwerpen met het oog op de opneming van een ontwerp-tracé voor een brede snelverkeersweg bezuiden Charleroi op het wegvak tussen Charleroi en Somzée (E420);

Overwegende dat die beslissing gemotiveerd was door :

- de verbetering van de functies die de E420-N5 moet invullen in termen van internationaal, grensoverschrijdend, interregionaal en regionaal verkeer;

- de wil om een beter beheer van het doorgaand verkeer te garanderen, evenals een verhoogde mobiliteit voor de bevolking die in het zuiden van Charleroi woont;

- de optimalisering van de infrastructuur in haar omgeving;

Overwegende dat de beslissing van de Waalse Regering betrekking had op de opneming, in de betrokken gewestplannen, van drie ontwerp-tracés: een westelijk, een centraal en een oostelijk tracé en hun reserveringsomtrekken;

Overwegende dat de Waalse Regering het voorontwerp van herziening van de gewestplannen Charleroi (bladen 46/7, 46/8, 52/3 en 52/4) en Philippeville-Couvin (bladen 52/4 en 52/8) op 19 december 2002 (*Belgisch Staatsblad* van 31 januari 2003) aangenomen heeft na een fase van vrijwillige raadpleging van het publiek, waarvan zij de nadere regels had vastgelegd en die afgesloten werd met de veertig, door de bevolking voorgestelde alternatieven;

Overwegende dat de auteur van het onderzoek, aangewezen door de Waalse Regering om het effectenonderzoek uit te voeren, wat de gepastheid en de verantwoording van het voorontwerp van plan betreft, tot het besluit gekomen is dat het voorstel van de Waalse Regering om een nieuwe verkeersinfrastructuur aan te leggen, waardoor drie hoofddoelen waarvan sprake in haar besluit bereikt kunnen worden, volledig verantwoord wordt door de vooruitzichten inzake de toekomstige evolutie van het verkeer in Europa en dit, zelfs nu grote inspanningen werden gedaan om aan te zetten tot overschakelingen op andere verkeersmodi;

Overwegende dat de auteur van het onderzoek de milieubeoordeling voor negen wegvakken heeft verricht en na een streng selectieproces na afloop van het tweede deel van het effectenonderzoek drie tracés overhield, met een uitgesproken voorkeur voor één ervan; dat ze het gemeenschappelijk kenmerk hebben om twee "knelpunten" te vermijden, namelijk de "trou des Sarrazins" en de valleien "Ri de Sinri" en "Bièrlère";

Overwegende dat het effectenonderzoek aangevuld werd met document waarvan de inhoud door de Waalse Regering werd vastgesteld op 19 april 2007 (*Belgisch Staatsblad* van 23 mei 2007) om te voldoen aan het programmadecreet van 3 februari 2005 betreffende de economische heropleving en de administratieve vereenvoudiging;

Overwegende dat de auteur van het onderzoek, aangewezen door de Waalse Regering om het aanvullend effectenonderzoek uit te voeren, de beoordelingen van de auteur van het effectenonderzoek aangevuld en af en toe genuanceerd heeft op basis van recentere informatie, maar onder aanwending van dezelfde methodes; dat hij eveneens, op verzoek van de Waalse Regering, bijzondere aandacht heeft geschonken aan de landbouwproblematiek;

Overwegende dat de conclusies van beide auteurs wat de gepastheid en de verantwoording van de uitvoering van de E420 – N5 bezuiden Charleroi in dezelfde richting wijzen;

Overwegende dat de auteur van het aanvullend onderzoek dan weer acht dat de keuze voor een "westelijk" of "oostelijk" tracé de facto het niet-bediende deel van de agglomeratie onopgelost laat en geen oplossing biedt voor de lokale verkeersproblemen, zoals verkeersopstoppingen en vluchtwegen in de slecht bediende geografische zone, het gebruik van de A503 en van de kleine ring R9 als oost-west-verbinding, het behoud van de N5 als invalsweg naar Charleroi voor de bestuurders komende uit oostelijke dan wel westelijke richting, al naar gelang de gekozen optie, en dus de blijvende verkeershinder, in het bijzonder tussen "le Bultia" en "Ma Campagne", nadeel dat juist verholpen diende te worden zoals gevraagd in het besluit van de Waalse Regering van 19 april 2007;

Overwegende dat de auteur van het aanvullend onderzoek bijgevolg een nieuwe variatie voorgelegd heeft, die een combinatie zou vormen van een aftakking naar de westelijke agglomeratie van Charleroi en van een aftakking naar het oosten met de omvorming van de N5 tot stadsboulevard en een verbeterd openbaar vervoersnet op de N5;

Overwegende dat die variante erin bestaat, het bestaande N5-tracé vanaf Somzée tot aan de noordelijke grens van het woongebied « Tri des Marais » in Walcourt te gebruiken en dan naar het westen af te buigen om te eindigen in een centrale verkeerswisselaar die aan te leggen zou zijn ter hoogte van de rue du Châtelet in Ham-sur-Heure en vervolgens over te gaan in een aan te leggen weg naar Blanche Borne, oostwaarts, en naar Mont-sur-Marchienne, westwaarts;

Overwegende dat de Waalse Regering akte genomen heeft van de conclusies van het aanvullend onderzoek op 17 juli 2008;

Overwegende dat de Waalse Regering besloten heeft de nadruk te leggen op nieuwe prioriteiten voor dit dossier, bij aanvang van de legislatuur 2009-2014;

Overwegende dat de gewestelijke beleidsverklaring 2009-2014 er immers in voorzagt, « in functie van de beschikbare begrotingskredieten, het ontwerp van de zuidelijke uitvalsweg van Charleroi af te werken door middel van een verbindingsweg tussen de rotonde 'Ma Campagne' en de afrit 'Blanche Borne' op de R3 (twee maal één vak) en een aanvullend effectenonderzoek voor een ondergrondse doorsteek (twee maal één vak) onder 'Bultia'. Het plaatselijk verkeer en het verkeer naar het centrum van de agglomeratie zal verbeterd worden door de aanleg van een nieuwe tramlijn in eigen bedding tussen Nalinnes Bultia en Charleroi";

Overwegende dat de Waalse Regering, door voor die opties te kiezen, het doel nastreefde om de verbindingsweg Somzée-R3 versneld af te werken; dat dit immers erop wees dat het niet meer nodig zou zijn, de betrokken gewestplannen te herzien als bleek dat de geplande ondergrondse Bultia-doorsteek uitgevoerd kon worden door niet meer af te wijken van de in het gewestplan opgenomen hoofdverkeersweg en in ieder geval om de verbinding tussen de rotonde 'Ma Campagne' en de R3 uit te voeren gelet op de breedte van bedoelde verkeersinfrastructuur;

Gelet op het onderzoek uit 2013 over de capaciteit van de N5 tussen Somzée en de R3 met het oog op de aanleg van een ondergrondse doorsteek onder de Bultia-rotonde, eventueel gekoppeld aan de opwaardering van de verbinding tussen de rotonde 'Ma Campagne' en de R3;

Overwegende dat bedoeld onderzoek tot de conclusie leidt dat de aanleg van een doorsteek onder de rotonde en de instandhouding van een continue breedte van 2x2 wegvakken aanzienlijke capaciteitswinsten zou opleveren aan de zuidkant van de rotonde 'Bultia', maar dat de noordelijke sector (Bultia - R3) in de huidige stand van zaken de verkeersstromen die overeenstemmen met de in het zuiden vrijgekomen capaciteiten niet weg kan laten vloeien en dat er dus vanaf de rotonde 'Ma Campagne' gezocht dient te worden naar een verbinding N5-R3 om in het westen de A503 en in het oosten de R3 te bereiken indien men eenzelfde dienstverlening wil aanbieden op de rest van de N5;

Overwegende dat de Waalse Regering akte genomen heeft van die conclusies; dat het project herzien moet worden om de resultaten van dat onderzoek op te nemen en dat dit de herziening inhoudt van de gewestplannen Charleroi en Philippeville-Couvin voordat overgegaan kan worden tot de ontsluiting van een verbinding N5-R3 vanaf de rotonde "Ma Campagne";

Overwegende dat het steeds groeiende internationaal, regionaal en lokaal verkeer op de N5 bezuiden Charleroi en de voortgang van de aan de gang zijnde werkzaamheden aan weerszijden van de Franse grens oorzaak van nog meer druk zullen zijn op deze verkeersweg zodra ze afgehandeld zullen zijn; dat dit nog de overtuiging van de Waalse Regering sterkt, dat de uitvoering van een oplossing voor een vlotter verkeer op deze verschillende schalen prioritair blijft;

Overwegende dat de milieubeoordelingen die de Waalse Regering reeds liet uitvoeren, evenals de bemerkingen en vaststellingen die de verschillende instanties hebben medegedeeld bij vorige procedures haar een vrij goed inzicht hebben verschaft in alle op dit gebied inwerkende drukfactoren (van mensenhand of vanwege het leefmilieu) die;

Overwegende dat de Waalse Regering bijgevolg een nieuw ontwerp-tracé heeft vastgelegd, op grond van de variatie uit het aanvullend effectenonderzoek dat rekening houdt met de evoluties die het grondgebied sinds de indiening van het onderzoek onderging en met de drukfactoren die verband houden met de technische uitwerking van een verkeersinfrastructuur van dat type; dat benadrukt dient te worden dat bedoeld ontwerp meer naar het zuiden, ter hoogte van Somzée, de N5 verdubbelt en dat het aangevuld wordt met het ontwerp-tracé van een singelweg rond Somzée-dorp via het westen en van een nieuwe verbinding tot aan de N978 in het noordoosten vanaf een verkeerswisselaar die aangelegd zou worden ter hoogte van de weg naar Philippeville, met het oog op een verbeterde leefomgeving voor de inwoners van deze plaats;

Overwegende dat de Waalse Regering het, ten overstaan van deze conclusies, van de voorstellen tot verbetering, door het nieuwe ontwerp-tracé, van het tracé uit het aanvullend effectenonderzoek en van de recentere evoluties inzake de aanleg van wegverkeersinfrastructuren op zowel Europees als regionaal niveau, wenselijker achtte, de procedure voor de herziening van de gewestplannen ab initio op te starten en dus de procedures die gevoerd werden in het vervolg van het besluit van 4 oktober 2001 tot herziening van de gewestplannen Charleroi en Philippeville-Couvin niet voort te zetten;

Sociaal-economische verantwoording en verantwoording van de aanleg  
Verantwoording van de behoeften

Overwegende het infrastructuurbeleid van de Europese Unie ertoe strekt, de huidige mozaïek van wegen, spoorwegen, luchthavens en kanalen in Europa om te bouwen tot een basisvervoersnetwerk (TEN-T);

Overwegende dat het Europees Parlement en de Europese Raad in 2013 een kernvervoersnetwerk hebben vastgesteld; dat het gebouwd is op negen hoofdcorridors die tegen 2030 afgewerkt moeten zijn (Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU);

Overwegende dat Wallonië doorkruist wordt door de corridor "Noordzee - Middellandse Zee"; dat die corridor, wat de wegen betreft, Brussel met Parijs verbindt, via Bergen, en Brussel met Lyon via Luxemburg en Dijon;

Overwegende dat dit nieuwe kernvervoersnetwerk aangevuld moet worden door een globaal net op gewestelijk en nationaal niveau; dat dit globale net de gehele Europese Unie zal bedekken en vanaf elke regio toegankelijk zal zijn;

Overwegende dat het doel erin bestaat, de meeste Europese ondernemingen en burgers een toegang tot dat net te garanderen op minder dan dertig minuten tijd;

Overwegende dat de lidstaten zich ertoe verbonden hebben, elke mogelijke inspanning te doen om dat nieuwe net in uiterlijk 2050 te verwezenlijken;

Overwegende dat de verbinding E420 (Nijvel-Reims) deel uitmaakt van het globale net;

Overwegende dat de verbinding E420 een noord-zuidelijke as met een hoog dienstverleningsniveau mogelijk maakt als alternatief voor de snelwegen E19-A2-A1-A6-A26 Brussel/Parijs/Beaune en E411-A31 Brussel/Luxemburg/Beaune, evenals een nieuwe verbinding tussen de regio Ile-de-France en België;

Overwegende dat Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU in artikel 10 bepaalt: "Bij de ontwikkeling van het uitgebreide netwerk wordt in het algemeen prioriteit verleend aan maatregelen die nodig zijn om: c) ontbrekende schakels te realiseren en knelpunten weg te werken, in het bijzonder op grensoverschrijdende trajecten";

Overwegende dat het Europees Parlement en de Europese Raad reeds in 1996 op de ontbrekende schakel Charleroi - Charleville-Mézières heeft gewezen in beschikking nr. 1692/96/EG van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet; dat dit bevestigd werd bij beschikking nr. 884/n° 884/2004/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004 tot wijziging van beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet;

Overwegende dat de verbinding Charleroi – Charleville-Mézières vandaag nog steeds verloopt via de N5 in België en vervolgens via de D986, de N51 en de N43 in Frankrijk;

Overwegende dat de werkzaamheden voor de aanleg van de snelweg A34 tussen Charleville-Mézières en de Frans-Belgische grens ter hoogte van Gué-d'Hossus via Rocroi aan de gang zijn en dat de openstelling van die snelweg verwacht wordt tegen 2017; dat de wegverbinding aan Waalse kant tussen Brûly en Frasnes-lez-Couvin, de zgn. "singelweg rond Couvin" in aanbouw is;

Overwegende dat ze als projecten in het kader van het TEN-T in aanmerking komen voor financiering door de Europese Investeringsbank ten titel van artikel 309c van het Europees verdrag;

Overwegende dat de Europese Investeringsbank inderdaad deelneemt aan de financiering van deze infrastructuur, ten bedrage van tachtig miljoen euro, ondertekend op 6 maart 2014 voor het wegvak Brûly-Frasnes-lez-Couvin en ten bedrage van honderd miljoen euro, ondertekend op 15 mei 2014, voor het wegvak Charleville-Mézières – Rocroi;

Overwegende dat de « Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures » (SOFICO) bij haar oprichting bij het decreet van 10 maart 1994 infrastructuur van gewestelijk belang waarvan zij de financiering, de uitvoering, het onderhoud en de exploitatie op zich neemt, ter beschikking te stelt van de gebruikers; dat de N5 onder de infrastructuur van gewestelijk belang valt;

Overwegende dat het besluit van de Waalse Regering van 26 maart 1998 het besluit van de Waalse Regering van 8 februari 1996 tot bepaling van de infrastructuur die door de SOFICO ontsloten moeten worden aanvult via de ontubbing van de N5 bezuiden Charleroi en te Couvin;

Overwegende dat verordening nr. 1315/2013/EU bepaalt dat de infrastructuur voor het wegvervoer uit wegen van hoge kwaliteit bestaan die speciaal ontworpen en aangelegd worden voor als autowegen, autosnelwegen of traditionele strategische wegen, voor verkeer met motorvoertuigen;

Overwegende dat wegen van hoge kwaliteit die wegen zijn, die een belangrijke rol vervullen voor het goederen- en reizigersvervoer over lange afstand, de belangrijkste stedelijke en economische centra ontsluiten, op andere vervoerswijzen aansluiten of de bergachtige, afgelegen, niet aan zee grenzende en perifere NUTS 2-regio's met de centrale regio's van de Unie verbinden;

Overwegende dat het wegvak van de N5 tussen Frasnes-lez-Couvin en de « bareel » van Tarcienne in twee keer twee stroken met middenberm is ontworpen, over bijna het geheel van zijn traject;

Overwegende dat de kruisingen met de « rue de Tarcienne/rue de l'Espenne », vervolgens met de « Grand'Rue/Rue Saint-Antoine » te Somzée, evenals met de "Route de Philippeville/Rue Lumsonry (bareel de Tarcienne)" met verkeerslichten zijn uitgerust; dat de verkeers- en wegvakcapaciteit hierdoor wordt geregeld;

Overwegende dat de N5 vervolgens uit een weg met slechts twee stroken bestaat, tot in Bultia;

Overwegende dat de tellingen door de Waalse Overheidsdienst, in 2007, van een verkeersraming van 20.500 voertuigen/dag tussen Lanefte en Somzée uitgaan; dat recentere tellingen (2011) van een verkeersstroom van 29.000 voertuigen/dag bezuiden Bultia uitgaan (op een weg van twee stroken), vervolgens van 34.000 voertuigen/dag tussen Bultia en Ma Campagne;

Overwegende dat er minder verkeer het traject Ma Campagne – R3 (2+1 stroken) gebruikt (iets meer dan 28.000 voertuigen/dag), maar dat een aanzienlijk deel van het verkeer naar de R3 afbuigt via Blanche Borne (om en bij de 20.000 voertuigen/dag);

Overwegende dat de rotonde van Bultia tijdens de ochtendspits tegen zijn maximumcapaciteit gebruikt wordt, met files als gevolg op elke aftakking; dat de verkeerscapaciteit op de kruispunten met verkeerslichten (Somzée en Lumsonry) op meer dan 85% draait, waardoor er verkeersgolven ontstaan; dat de rotonde rue de Villers/Longue Haie richting Blanche Borne eveneens voor grotere filelengtes zorgt;

Overwegende dat de avondspits door het verkeer op de rotondes van Couillet, Ma Campagne en Bultia op hun maximumcapaciteit voor aangroeiende files zorgt door voertuigen die hoofdzakelijk uit noordelijke (Charleroi) en oostelijke richting (rue de la Blanche Borne en rue du Bultia) komen; dat de verzadigde rotonde van Bultia nog eens verkeer uit het winkelcentrum van Bultia te slikken krijgt; dat dit voor aanzwellende files zorgt tot op de R3, afrit Blanche Borne;

Overwegende dat deze verkeersverzadiging voor aanzienlijk sluipverkeer zorgt dwars door de dorpen gelegen op de gemeentewegen, namelijk Nalinnes, om de A503 en de R3 West, en Loverval, om de R3 Oost, te bereiken;

Overwegende dat de openstelling van de A34 in Frankrijk en de "singelweg om Couvin" nog voor gevoelig hogere voertuigenaantallen op de N5 zal zorgen;

Overwegende dat het gemeentelijk mobiliteitsplan van de stad Charleroi, bijgewerkt in 2014, aanbeveelt om de verplaatsingen te organiseren rond onder andere "de aanleg van complementaire radiale buslijnen in de verkeersgebieden waar het openbaar vervoer heden deficitair is", "een deklassering van bepaalde hoofdinvallswegen naar het stadscentrum" en "de deviatie van grote stromen doorgaand autoverkeer naar de R3";

Overwegende dat het verkeersgebied rond de N5 als deficitair aangemerkt wordt voor het aanbod inzake structurend openbaar vervoer en dat de hoge dienstverleningsbuslijnen op dat tracé bezuiden Charleroi tussen de R9 en Ma Campagne aanbevolen wordt;

Overwegende dat de uitvoering van deze aanbeveling zou betekenen dat de huidige verkeerslast op de N5 met 200 tot 400 voertuigen per uur en per rijrichting gedrukt zou moeten worden;

Overwegende dat het capaciteitsonderzoek op de N5 tussen Somzée en de R3 met het oog op de aanleg van een ondergrondse doorsteek onder de rotonde van Bultia, eventueel gekoppeld aan de heropwaardering van de verkeersverbinding tussen de rotonde Ma Campagne en de R3 tot het besluit kwam dat gestreefd moet worden naar een verbinding N5-R3 in die optiek, met het mogelijke aanbod van een dienstverleningsniveau gelijk aan de rest van de N5, westwaarts richting A503 en oostwaarts richting R3;

## Betrokken tracé

Overwegende dat het overwogen traject uit vijf wegvakken bestaat, waarvan de omschrijving als volgt samengevat kan worden :

- wegvak I : Singelweg om Somzée genoemd, voert om Somzée heen via het westen vanaf km 65 van de N5 te Laneffe tot km 62 na de hoeve « Chant des Alouettes » en leidt dan naar het noorden tot aan de aan te leggen wisselaar oostelijk van de « bareel de Tarcienne » op de weg naar Philippeville;

- wegvak Ibis : verbinding « bareel de Tarcienne – N978 » genoemd, verbindt de aan te leggen wisselaar ten oosten van de « bareel de Tarcienne » en de N978 op de kruising met de rue de la Bareel te Tarcienne;

- wegvak II : « bareel de Tarcienne – Le Bultia » genoemd, leidt naar het noorden en voert om via het oosten "om de bareel de Tarcienne" heen vooraleer weer af te buigen naar de westkant van de N5 en tussen de gehuchten Housseroule, la Ferrée en le Bultia te voeren. Er dient een wisselaar aangelegd te worden bij de toegang tot Warchissaux :

- wegvak III : het naar het westen afbuigend wegvak Le Bultia – A503 dwarst het bos "La Ferrée", "Le bois du Prince" en het "Bois de la Magneroule" bezuiden de wijk "Champ de courses". Dit wegvak laat de terril Cerisier links liggen voor de aansluiting op de N577 ter hoogte van de rotonde met de A503;

- wegvak IV : het wegvak Le Bultia – La Blanche Borne verbindt de wisselaar ter hoogte van de wijk "Le Bultia" met de R3 ter hoogte van La Blanche Borne. Vanaf de wisselaar waarborgt dit wegvak de aansluiting op de N5 bij km 65 ter hoogte van de wijk Balmoral en buigt dan oostwaarts af om in de as te komen te liggen van de "rue de la Blanche Borne". Dit wegvak dwarst het "bois de Roumont", de "Taille" te l'Auniau en het "bois de Fromont" om via het zuiden om de bezinkingsbekkens van Solvay heen te voeren voor aansluiting te vinden op de R3 in de as van de "chemin du Bourbier";

Noodzaak om de gewestplannen Charleroi en Philippeville-Couvin te herzien

Overwegende dat de vorige onderzoeken tot het besluit waren gekomen dat de aanleg van een wegverkeersinfrastructuur tussen Somzée en Charleroi nodig is om in te spelen op de vastgestelde mobiliteitsbehoeften en dat genoemde infrastructuur niet mag worden aangelegd in de huidige staat van het gewestplan, noch door verbetering van het bestaande wegennet noch door overschakeling op andere verkeersmodi tegen verantwoorde kosten voor de gemeenschap;

Overwegende dat het betrokken gebied geen enkele evolutie doormaakte waardoor er vandaag een alternatief aangeboden zou kunnen worden voor de steeds groeiende, heden vastgestelde mobiliteitsbehoeften;

Overwegende dat die gezamenlijke gegevens de Waalse Regering bevestigen in de overtuiging dat het noodzakelijk is het laatste deel van deze verkeersinfrastructuur tussen Somzée en de ring rond Charleroi uit te voeren;

Overwegende dat de uitvoering van het overwogen project inhoudt dat de voorafgaandelijke herziening van de gewestplannen Charleroi en Philippeville – Couvin noodzakelijk is;

Overwegende dat de Waalse Regering beslist het voorontwerp van herziening van de betrokken gewestplannen op basis van volgende principes vast te stellen:

1. Opneming van een ontwerp-tracé en van de daarmee verbonden reserveringsomtrek.

Overwegende dat de Waalse Regering de optie kiest om het ontwerp-tracé van de nieuwe verkeersinfrastructuur, met inbegrip van de verkeerswisselaars, op de gewestplannen op te nemen, evenals de daarmee verbonden reserveringsomtrek;

Overwegende dat de Waalse Regering de breedte van de reserveringsomtrek op 150 m vastlegt om de ontwerpers ervan in staat te stellen de grondinneming ervan in functie van de plaatselijke kenmerken nauwkeuriger te omschrijven;

2. de opneming van het tracé van bepaalde wegen zoals ze heden zijn uitgetekend en de schrapping van de nutteloos geworden reserveringsomtrekken;

Overwegende dat de R3, als ontwerp opgenomen op het gewestplan, ondertussen is aangelegd; dat het bijgevolg aangewezen is om het exacte tracé van de verkeersinfrastructuur tussen zijn kruising met de rue du Cimetière te Mont-sur-Marchienne en de Champ de Péchenne te Châtelet op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Châtelet op te nemen, en het ontwerp-tracé en de daarmee verbonden reserveringsomtrek te schrappen;

Overwegende dat de verkeerswisselaars Marcinelle-Est, Marcinelle en Couillet op het grondgebied van de gemeente Charleroi en de verkeerswisselaar Châtelet op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Châtelet, opgenomen op het gewestplan, sindsdien zijn aangelegd; dat het bijgevolg aangewezen is de nauwkeurige tracés ervan op het gewestplan op te nemen en de ontwerp-tracés en de daarmee verbonden reserveringsomtrekken te schrappen;

3. Schrapping van de opneming van een deel van het tracé van de N5

Overwegende dat artikel 23, eerste lid, § 1, 2°, van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium het volgende bepaalt: "het gewestplan bevat het bestaande en het geplande tracé of de vervangende reserveringsomtrek van het net van de voornaamste verbidings- en verkeerswegen voor het vervoer van vloeï- en brandstoffen";

Overwegende dat de nieuwe infrastructuur een hoofdverbindingsweg op schaal van Wallonië vormt; dat het bijgevolg gepast is het tracé van de N5 tussen Laneffe (KP 65.3) en Balmoral (KP 56.5) op het gewestplan te laten staan daar de enige functie die hem op dat wegvak nog zal resten, een plaatselijke bediening betreft;

Overwegende dat er een wisselaar aangelegd dient te worden op de nieuwe verkeersinfrastructuur om aan te sluiten op de N5 bezuiden Balmoral;

Overwegende dat die verkeerswisselaar in drie delen kan worden opgedeeld :

- Een oprit vanaf de N5 uit het noorden ter hoogte van KP 65, waardoor de toegang tot de nieuwe infrastructuur richting zuiden gegarandeerd wordt;

- Een afrit vanaf de nieuwe verkeersinfrastructuur uit het noorden waardoor de N5 opgereden kan worden ter hoogte van KP 56.2 richting zuiden;

- Een op- en een afrit op de E420 in zuid-noordelijke richting om aansluiting te vinden op de N5 ter hoogte van KP 56.5 via een rotonde;

Overwegende dat het deel van de N5 gelegen benoorden die rotonde als toegangspoort tot Charleroi zal blijven dienen en als stadsboulevard heraangelegd zou moeten worden met een belangrijke plaats voor het openbaar vervoer en in het bijzonder voor een buslijn met hoogrenderende dienst; dat die functie als toegangspoort tot de eerste stad van Wallonië op vlak van inwonerstal met behoud van de opneming van het tracé ervan op het gewestplan rechtvaardigt;

4. Opneming van het ontwerp-tracé en van de desbetreffende reserveringsomtrek tussen de nieuwe verbidingsinfrastructuur en de N978, ten noorden van Somzée;

Overwegende dat het ontwerp-tracé van de nieuwe verkeersinfrastructuur de singelweg om Somzée via het westen verantwoordt, evenals de schrapping van de opneming van het tracé van de N5 in het dwarsen ervan;



Overwegende dat een ontwerp-tracé en de daarmee verbonden reserveringsomtrek op het gewestplan opgenomen zijn met het oog op de wijziging van de N978 in het dwarsen van Somzée; dat het ontwerp-tracé via het zuidoosten om het dorp heen voert;

Overwegende dat de aanleg van beide verkeersinfrastructuren de volledige omsingeling van het dorp Somzée als gevolg zal hebben; dat het aangewezen is, van de aanleg van de ontworpen verkeersinfrastructuur in het zuid-oosten af te zien en het ontwerp van een verbinding E420-N978 ter hoogte van de bareel de Tarcienne;

Overwegende dat die verbinding overigens korter is dan de ontbrekende schakel in de N978 opgenomen in het gewestplan; dat ze eveneens het voordeel vertoont, de afstand tussen de infrastructuur en de dorpskern van Somzée groter te maken;

Overwegende dat het bijgevolg gepast is het tracé en het ontwerp-tracé van de N978 te schrappen, evenals de reserveringsomtrek die daarmee verband houdt, tussen de aan te leggen verkeerswisselaar in het westen van Somzée, tussen de N978 en de nieuwe verkeersinfrastructuur (KP 6.3) en de rue de la Barrière (KP 3.9); dat het statuut van hoofdverkeersinfrastructuur overgenomen zal worden door de nieuwe infrastructuur tussen beide punten;

Overwegende dat het gepast is, het tracé van de verkeerswisselaar van Somzée tussen de N5 en de N978 te schrappen, evenals de wegen die deze tracés belichamen daar ze hun statuut van hoofdverkeersinfrastructuur verloren hebben;

Verantwoording ten opzichte van artikel 1 van het Wetboek

Overwegende dat de aanvraag inspeelt op economische en mobiliteitsnoden van de gemeenschappen voor zover de verbinding Charleroi – Charleville-Mézières erdoor verbeterd wordt, en vandaar ook de Europese corridor tussen Noordzee en Middellandse Zee; dat de opnemings van Charleroi in die Europese corridor voor een sterkere economische ontwikkeling ervan zorgt, met name in de zuidelijke rand;

Overwegende dat het voorontwerp van plan een gevolg is van een gedetailleerd milieuonderzoek uit meerdere tientallen mogelijke alternatieve tracés; dat de verkozen optie ertoe strekt, de plaatselijke bediening en het doorgangsverkeer te verbeteren en tegelijk ook de impacten ervan op de bevolking zo laag mogelijk te houden door de dorpskernen te ontzien;

Overwegende dat de N5, dankzij de verkeersontlasting, op termijn tot een stadsboulevard zou kunnen evolueren, met het ontwikkelen van een openbaar vervoersaanbod, het heropwaarderen van dorpskernen maar ook het verminderen van de geluidshinder langs deze weg en het verhelpen van de verkeersonveiligheid door de zich opstapelende lagen druk verkeer;

Overwegende dat de N5, wegvak R3 Couillet – Philippeville N40, immers opgenomen is op de lijst hoofdverkeerswegen met meer dan zes miljoen doorrijdende voertuigen per jaar zoals vermeld in artikel 2 van het besluit van de Waalse Regering van 13 september 2007 in verband met het in kaart brengen van de geluidshinder;

Overwegende dat uit de vorige milieuonderzoeken blijkt dat de uitvoering van de alternatieven voor de aanleg van de nieuwe wegverkeersinfrastructuur (verbeterd bestaand net en overschakeling verkeersmodi), naast de onzekere haalbaarheid ervan, een zeer kwistig bodemgebruik in de hand zou werken; dat dit laatste dus de beste optie is vanuit dat gezichtspunt om op de noden, bekend bij de Waalse Regering, in te spelen;

Overwegende dat de nieuwe verkeersinfrastructuur daarnaast een bestaand werk gebruikt om in het westen op de R3 aan te sluiten;

Overwegende dat de nieuwe verkeersinfrastructuur de bestaande afzettingen in zand- en steengroeven niet aantast;

Overwegende dat de uitvoering van de weginfrastructuur eveneens een vermindering in het gebruik van sluiptwegen, een daling van de geluidshinder bij het dwarsen van dorpen (luchtverontreiniging, geluid, onveiligheid...) mogelijk zal maken;

Overwegende dat de uitvoering van de weginfrastructuur een hiërarchisering van het wegennet en een verbeterde mobiliteit mogelijk zal maken waardoor de versnelde slijtage van de wegen die niet bestemd zijn voor zulk doorgangsverkeer voorkomen zal worden;

Overwegende dat de herkwalificatie van de N5 voor het wegvak Bultia – R9 en de vermindering van het verkeer dat er het gevolg van is, zal bijdragen tot de ontwikkeling van het openbaar vervoer en zachte verkeersmodi; dat de uitvoering van de weginfrastructuur een positieve energie-impact zal hebben ten opzichte van het huidige wegennet;

Overwegende dat de nieuwe weginfrastructuur hoofdzakelijk onder het maaiveld zal komen te liggen om de landschappelijke integratie te vergemakkelijken; dat er eveneens overwogen wordt bruggen aan te leggen om de beekvalleien van de Ferrée en de Prince te doorkruisen en het ecologisch netwerk te vrijwaren;

Overwegende dat het effectenonderzoek dat uitgevoerd zal moeten worden met betrekking tot het voorontwerp van plan, als een aantasting van het cultuur-, natuur- en landschapspatrimonium onvermijdelijk is bij de aanleg van een nieuwe, brede wegverkeersinfrastructuur, maatregelen zal moeten voorstellen om de negatieve effecten op dat patrimonium te voorkomen, te verminderen of te compenseren;

Overwegende dat de uitgevoerde milieueffectenonderzoeken overigens reeds een bepaald aantal verzachtende maatregelen voorgesteld hebben om de impact van het project op een leefmilieu te beperken, maatregelen die beoordeeld en in voorkomend geval in het kader van dit project ondersteund zullen worden;

Overwegende dat de opties inzake aanleg die via het voorontwerp van plan, zoals omschreven, aangenomen werden, ten slotte op duurzame wijze de vastgestelde behoefte inzake mobiliteit kunnen lenigen voor zover ze in een perspectief van kwalitatief beheer van de leefomgeving, van een spaarzaam bodemgebruik, de energieprestatie van de bebouwing en de gebouwen en de vrijwaring van het natuur-, cultuur- en landschapspatrimonium geplaagd worden; Analyse van de feitelijke en rechtstoestand

Analyse van de feitelijke toestand

Mobiliteit

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé gevolgen heeft op verschillende verkeersinfrastructuren van de interstedelijke en gemeentelijke netwerken; dat hij, bijvoorbeeld, door twee voormalige spoorlijnen loopt (L111 Thy-le-Château – Lanefte et L133 Couillet – Jamioulx) opgenomen in de projectfase in het autonoom net voor traag verkeer;

Landschap

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen als overdruk van de onroerende goederen gelegen in de landschappelijke oppervlaktes van het platteland gelegen buiten het land van Acoz van het landschappelijk geheel van het "plateau van de Condroz" en van de beboste hellingen van de Samber en zijn bijrivieren van het landschappelijk geheel van de "Haine en de Samber" waarvan de atlanten zijn bekendgemaakt;

Natuurgevaren en zware geotechnische drukfactoren

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé meermaals is opgenomen als overdruk van de onroerende goederen blootgelegd aan het overstromingsrisico;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen als overdruk van gebieden waarvan de ondergrond risico's inhoudt wegens de aard van deze ondergrond; dat de omtrek loopt door het uiteinde van het matige karstische drukgebied verbonden met het gehucht "Le trou des Sarrazins" (wegvak III);

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen als overdruk van de gronden die het voorwerp hebben uitgemaakt van een exploitatie van de ondergrond; dat er mijnconcessies bestaan betreffende deze exploitaties (wegvak II, III en IV);

Oppervlakte- en grondwater

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé een aantal waterlopen oversteekt;

Overwegende dat talrijke afvloeiende assen zullen worden opgevangen door de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé;

Landbouwactiviteit

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé voor het grootste deel is opgenomen als overdruk van de landbouwgronden van de Condroz;

Bebouwing

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Walcourt (wegvak I), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied en in een openbaar dienstverlenings- en gemeenschappelijk uitrustingsgebied in Laneffe; dat ze zijn bebouwd en dat ze de sporthal van Laneffe, rue Les Battis, omvatten;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Walcourt (wegvak I), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is gelegen tussen de rue Sainte-Antoine en de N5 in Somzée; dat deze niet is uitgevoerd ten opzichte van de artikelen 18<sup>ter</sup> en 33 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Erfgoed en Energie (CWATUP) en dat er geen enkele bebouwing wordt vastgesteld;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Walcourt (wegvak I), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied op het niveau van de N5 te Somzée; dat ze het voorwerp uitmaken van een ambachtelijke en handelsactiviteit;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Walcourt (wegvak Ibis), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied met een landelijk karakter op het niveau van de "rue de la Barrière te Tarcienne"; dat deze gedeeltelijk zijn gelegen in de omtrek van een bebouwingsvergunning en bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Walcourt (wegvak II), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied op het niveau van de "rue des Pommiers te Tarciennes"; dat deze gelegen zijn in de omtrek van een bebouwingsvergunning en bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Walcourt (wegvak II), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied op het niveau van de N5 te Tarciennes; dat ze gedeeltelijk het voorwerp uitmaken van een ambachtelijke en handelsactiviteit;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Ham-sur-Heure-Nalinnes (wegvak II), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is van "de rue de la Ferrée"; dat deze niet is uitgevoerd ten opzichte van de artikelen 18<sup>ter</sup> en 33 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Erfgoed en Energie (CWATUP) en dat er geen enkele bebouwing wordt vastgesteld;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Ham-sur-Heure-Nalinnes (wegvak II), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied op het niveau van de "rue de Châtelet"; dat ze gedeeltelijk worden bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is van de "rue de Nalinnes"; dat deze niet is uitgevoerd ten opzichte van de artikelen 18<sup>ter</sup> en 33 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Erfgoed en Energie (CWATUP) en dat er geen enkele bebouwing wordt vastgesteld;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in het openbaar dienstverlenings- gemeenschappelijk uitrustingsgebied van "la Chapelle Notre Dame de la Bruyère, rue de Nalinnes"; dat deze gelegen zijn in de omtrek van een bebouwingsvergunning en bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied, "rue de Nalinnes"; dat deze worden bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied, "quartier du Champ de Courses"; dat deze gelegen zijn in de omtrek van een bebouwingsvergunning en bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is van de "rue du Bois planté"; dat deze niet is uitgevoerd ten opzichte van de artikelen 18<sup>ter</sup> en 33 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Erfgoed en Energie (CWATUP) en dat er geen enkele bebouwing wordt vastgesteld;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied, op de N577; dat deze worden bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Gerpinnes (wegvak IV), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied, op de "Grande Drève"; dat deze gelegen zijn in de omtrek van een bebouwingsvergunning en bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Gerpinnes (wegvak IV), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied, op de N5 en de "rue de la Blanche Borne"; dat deze worden bebouwd en gedeeltelijk het voorwerp uitmaken van een ambachtelijke en handelsactiviteit;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Gerpennes (wegvak IV), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is zogenoemd "Ma Campagne"; dat deze niet is uitgevoerd ten opzichte van de artikelen 18<sup>ter</sup> en 33 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Erfgoed en Energie (CWATUP) en dat er geen enkele bebouwing wordt vastgesteld;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Gerpennes (wegvak III), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een woongebied, op de "rue Ry" van Saint-Ry; dat deze niet worden bebouwd;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Châtelet (wegvak IV), als overdruk van onroerende goederen opgenomen in een groengebied en een woongebied, op "les rues Dufayx en Materne"; dat ze zijn bebouwd voor huisvesting;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen als overdruk van de onroerende goederen opgenomen in een landbouwgebied en een bosgebied waar enkele gebouwen werden gebouwd;

Overwegende dat de auteur van het effectenonderzoek deze feitelijke toestand zal moeten valideren, hem, in voorkomend geval, aanvullen en de nadruk leggen op de bijzondere verplichtingen dat hij op het project kan doen wegen;

Analyse van de rechtstoestand

Overwegende dat de N5 in het project van ruimtelijke structuur voor Wallonië voorkomt als voornaamste vervoeras;

Overwegende dat het Waals structuurplan de optie weerhoudt om de toegankelijkheid van het gebied van Charleroi te verbeteren door de uitvoering van de nieuwe grensoverschrijdende verbindingen Charleroi Maubeuge (N54) en Charleroi-Charleville-Mézières (N5) om het Gewest op te nemen in de Transeuropese netwerken en in het bijzonder de opportuniteiten te valoriseren die zich in Wallonië voordoen op het vlak van de logistiek;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen als overdruk van verschillende gebieden van het gewestplan: 51,3 % in landbouwgebied, 35 % in bosgebied, 6 % in een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, 1,9 % in woongebied en 0,5 % in woongebied met een landelijk karakter, 2,6 % in groengebied, 1,6 % in parkgebied, 0,8 % in een openbaar dienstverlenings- en gemeenschappelijk uitrustingsgebied;

Overwegende dat een landschappelijk waardevolle omtrek is opgenomen als overdruk van alle gebieden die niet bestemd zijn voor bebouwing gelegen op het wegvak III;

Overwegende dat een landschappelijk waardevolle omtrek is opgenomen als overdruk van het bosgebied opgenomen aan weerskanten van de N5 alsook van het groengebied opgenomen ten noordoosten van het gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is "Ma campagne" te Gerpennes gelegen op het wegvak IV;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé door het tracé loopt van een bestaande elektrische hoogspanningslijn op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III);

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé door het tracé loopt van drie verbindingswegen: de N5 (wegvak I, II en IV), de N577 (wegvak III) en de N978 (wegvak I);

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé door het tracé loopt van een bestaande leiding op het grondgebied van de gemeente Gerpennes (wegvak IV);

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen (wegvak IV) als overdruk van gebieden gelegen op het grondgebied van de gemeente Châtelet waarvoor er een gemeentelijk structuurplan en een gemeentelijk stedenbouwkundig reglement bestaat dat alle punten bedoeld in artikel 78, § 1, van het Wetboek bevat;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen (wegvak III), op het grondgebied van de gemeente Charleroi, als overdruk van een bosgebied gelegen in de omtrek van het gemeentelijk plan van aanleg nr. 5 "du bois du prince" goedgekeurd bij het koninklijk besluit van 8 januari 1958 waar ze worden bestemd als "bosgebied";

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen (wegvak IV), op het grondgebied van de gemeente Châtelet, als overdruk van een landbouwgebied gelegen in de omtrek van het gemeentelijk plan van aanleg nr. 1 "de la Blanche Borne" goedgekeurd bij het ministerieel besluit van 1 april 1988 waar ze worden bestemd als "gebied van straatwegen" en als "industriegebied met toekomstig bestemming van groene ruimte"; dat de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk plan van aanleg het industriegebied bestemmen voor de vestiging van bezinkingsbekkens;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen (wegvak IV), op het grondgebied van de gemeente Gerpennes, als overdruk van een bosgebied met landschappelijke waarde en een woongebied gelegen in de omtrek van de gemeentelijke plannen van aanleg "du bois de Bertransart" goedgekeurd bij de koninklijke besluiten van 11 december 1957, 8 mei 1958 en 27 juni 1967 waar ze worden bestemd voor verblijven; dat deze bepalingen niet in overeenstemming zijn met het gewestplan voor het gedeelte van het grondgebied dat vandaag als bosgebied is opgenomen;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen (wegvak IV), op het grondgebied van de gemeente Gerpennes, als overdruk van een bosgebied en een woongebied gelegen in de omtrek van het gemeentelijke plan van aanleg nr. 6B goedgekeurd bij het ministerieel besluit van 15 januari 1999, ten westen, en van het gemeentelijk plan van aanleg nr. 6A goedgekeurd bij het koninklijk besluit van 16 juni 1972, ten oosten waar ze worden bestemd voor verblijven, verschillende gemeenschappelijk uitrustingen en voor de bouw van sociale woningen; dat het gemeentelijke plan van aanleg nr. 6B afwijkt van het gewestplan voor het gedeelte van het grondgebied dat vandaag als bosgebied in het gewestplan is opgenomen; dat de bepalingen van het gemeentelijk plan van aanleg niet in overeenstemming zijn met het gewestplan voor het gedeelte van het grondgebied dat vandaag als bosgebied is opgenomen;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé door een grondgebied loopt dat gedekt is door een gemeentelijk mobiliteitsplan op de gemeenten van Charleroi en Châtelet en een intergemeentelijk mobiliteitsplan op de gemeenten van Gerpennes en Walcourt;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé door een grondgebied loopt dat gedekt is door een gemeentelijke plan voor natuurontwikkeling op de gemeenten van Charleroi, Gerpennes, Ham-sur-Heure – Nalinnes en Walcourt;

Overwegende dat de subsidiering van het gemeentelijk programma voor plattelandsontwikkeling van de gemeente Gerpennes geëindigd is op 30 september 2010 en dat het programma van de gemeente Walcourt zal eindigen op 31 mei 2016;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé de site van "la drève de la Ferrée" doorkruist op het grondgebied van de gemeente Ham-sur-Heure-Nalinnes (wegvak III) die beschermd is bij koninklijk besluit van 29 maart 1976;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is op het grondgebied van de gemeente Ham-sur-Heure-Nalinnes (wegvak III) als overdruk van een bosgebied gelegen in de omtrek van de site van het bos "de la Ferrée" dat beschermd is bij ministerieel besluit van 8 april 1987 wegens zijn esthetische en wetenschappelijke waarde;

Overwegende dat uit de vorige effectenonderzoeken blijkt dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé gevoelige archeologische gebieden doorkruist; dat er echter niet met zekerheid kan worden beweerd dat ze archeologische goederen bevat;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III) als overdruk van een bosgebied met landschappelijke waarde gelegen in de omtrek van de site van "bois du prince" die beschermd is bij ministerieel besluit van 19 februari 1991 wegens zijn esthetische en wetenschappelijke waarde;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is op het grondgebied van de gemeente Charleroi (wegvak III) als overdruk van een groengebied met landschappelijke waarde gelegen in de omtrek van de site van "du vallon du ruisseau de la fontaine qui bout" die beschermd is bij ministerieel besluit van 14 december 1992 wegens zijn esthetische waarde;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is op het grondgebied van de gemeente Gerpennes (wegvak III) als overdruk van een bosgebied met landschappelijke waarde gelegen in de omtrek van de site van "bois du Bièrlère" die beschermd is bij ministerieel besluit van 4 augustus 1989 wegens zijn esthetische en wetenschappelijke waarde;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is op het grondgebied van de gemeente Gerpennes (wegvak IV) als overdruk van een bosgebied gelegen in de omtrek van de site van "bois de Roumont" die beschermd is bij koninklijk besluit van 27 november 1979 wegens zijn historische en esthetische waarde;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is op het grondgebied van de gemeente Gerpennes (wegvak IV) als overdruk van een bosgebied gelegen in de omtrek van de site van "bois de Joncret" die beschermd is bij ministerieel besluit van 4 augustus 1989 wegens zijn esthetische en wetenschappelijke waarde;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is op het grondgebied van de gemeente Gerpennes (wegvak IV) als overdruk van een bosgebied gelegen in de omtrek van de site van "bois de Houdrois" die beschermd is bij ministerieel besluit van 4 augustus 1989 wegens zijn esthetische en wetenschappelijke waarde;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé opgenomen is als overdruk van gebieden waar bomen ("rue de Gerpennes" - wegvak Ibis en "drève de la Ferrée" - wegvak III) en hagen zijn geplant ("rue Alfred Nassaux" en aan de rand van de R3 - wegvak IV) die als waardevol worden beschouwd in de zin van de artikelen 266 en 267 van het Waals wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Erfgoed en Energie (CWATUP);

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé (wegvak I) het oosten van een grote omtrek met landschappelijke waarde doorkruist, opgemerkt door ADESA ten zuidwesten van Somzée;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé (wegvak III) door het zuidwestelijke uiteinde van het karstische complex van de "Trou des Sarrazins" loopt;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé (wegvak III) het zuiden doorkruist van een omtrek met landschappelijke waarde en een waardevol vergezicht opgemerkt door ADESA rond de beekvallei van "la fontaine qui bout";

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Charleroi, als overdruk van gebieden gelegen in het voorkomingsgebied IIb van de winning van openbare distributie van de "rue Claire Fontaine" uitgebaat door de waterregie van Charleroi;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen, op het grondgebied van de gemeente Gerpennes, als overdruk van gebieden gelegen in het voorkomingsgebied IIb van de winning van openbare distributie van de "Bois Haie Monsieur" uitgebaat door de waterregie van Charleroi;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen op het grondgebied van de gemeente Gerpennes als overdruk van gebieden gelegen in de nabijheid van het domaniaal natuurreservaat van "Verger de Namèche" te Loverval;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé (wegvakn II, III, IV) gemeentelijk bossen onder bosregeling doorkruist;

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé (wegvak IV) zich in de onmiddellijke nabijheid bevindt van het domaniaal natuurreservaat van "Verger de Namèche" te Loverval (Gerpennes);

Overwegende dat de reserveringsomtrek betrokken bij het geplande tracé is opgenomen op het grondgebied van de gemeente Charleroi, Gerpennes en Walcourt als overdruk van onroerende goederen gelegen in de omtrek van een bebouwingsvergunning;

Overwegende dat de N5 eindelijk beoogd is onder de handelingen en werken waarvoor er gebleken is dat er dringende motieven van algemeen belang bestaan zodat de stedenbouwkundige vergunningen, de milieuvergunningen en de bedrijfsvergunningen verleend door de Waalse Regering worden bekrachtigd door het Waals Parlement;

Overwegende dat de auteur van het effectenonderzoek deze rechtstoestand zal moeten valideren, hem, in voorkomend geval, aanvullen en de nadruk leggen op de bijzondere verplichtingen dat hij op het project kan doen wegen;

### Omvang en nauwkeurighedsgraad van het effectenonderzoek

Overwegende dat de herziening van de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin niet te verwaarlozen effecten op het leefmilieu zal hebben rekening houdend met de kenmerken van de communicatie-infrastructuur waarvan zij het kader vormt, de gebieden en de activiteiten die zouden kunnen geraakt worden;

Overwegende dat overeenkomstig de bepalingen van artikel 42, tweede en vierde lid van het Wetboek, de Waalse Regering gehouden is een milieueffectenonderzoek waarvan ze de omvang en de precisiegraad bepaalt, te laten verrichten, en het ontwerp van inhoud van het effectenonderzoek alsmede het voorontwerp van herziening van de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin ter advies voor te leggen aan de "Commission régionale d'Aménagement du Territoire" (Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) en aan de "Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable" (Waalse Raad voor het Leefmilieu voor Duurzame Ontwikkeling);

Overwegende, wat betreft de omvang van het uit te voeren onderzoek, dat de auteur van het onderzoek zijn analyse beperkt tot de bestanddelen van het voorontwerp van plan die een niet te verwaarlozen effect op het leefmilieu kunnen hebben; dat hij de relevantie van zijn keuzes verantwoordt;

Overwegende dat het effectenonderzoek overeenkomstig artikel 42, derde lid, van het Wetboek meer bepaald kan berusten op de nuttige inlichtingen uit het effectenonderzoek uitgevoerd ter uitvoering van de beslissingen van de Waalse Regering van 20 september 2001 en 19 april 2007; dat deze inlichtingen niettemin geanalyseerd zullen moeten worden, en, desgevallend, bijgewerkt zullen moeten worden;

Overwegende dat het effectenonderzoek ook meer bepaald kan berusten op de nuttige inlichtingen van het onderzoek "N5 – Inrichting van een ondergrondse doorsteek onder de rotonde Bultia – Bijkomend onderzoek "capaciteit van de as N5 tussen Samzée en de R3""; dat deze inlichtingen niettemin geanalyseerd zullen moeten worden, en, desgevallend, bijgewerkt zullen moeten worden;

Overwegende dat de analyse van de behoeften die de opnemingsrechtvaardigt van een tracé-ontwerp in de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin en van de daarbij betrokken reserveringsomtrek als overdruk van de doorkruiste gebieden rekening zal moeten houden met de nationale, grensoverschrijdende en internationale context, i.v.m. Frankrijk, waarin het project van nieuwe communicatie-infrastructuur past;

Overwegende dat, gelet op wat voorafgaat, de Waalse Regering beslist om de ontwerp-inhoud van het effectenonderzoek alsmede het voorontwerp van herziening van de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin ter advies voor te leggen aan de Prefect van de "Région Champagne-Ardenne";

Overwegende dat de analyse van de relevantie van zijn ligging evenals het zoeken naar varianten van ligging zullen moeten beperkt worden tot de grondgebieden doorkruist door het tracé van een communicatie-infrastructuur die toelaat om zich aan te sluiten op de A34, via Couvin;

Overwegende dat de analyse van zijn afbakening en van de voorwaarden voor zijn ontsluiting, evenals het zoeken naar afbakeningsvarianten dan weer beperkt zouden moeten worden tot de meest relevante onderzoeksomtrek rekening houdende met de overwogen aard van het milieu en met de druk voortvloeiende uit de vestiging;

Overwegende dat wat de nauwkeurighedsgraad van de informatie van het uit te voeren onderzoek betreft, de bij dit besluit gevoegde ontwerp-inhoud opgemaakt is met inachtneming van de specificiteiten van de opnemingsomtrek van een ontwerp-tracé in de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin en van de daarbij betrokken reserveringsomtrek en de type-inhoud omschreven in artikel 42, tweede lid, van het Wetboek naleeft;

Overwegende dat de auteur van het onderzoek de minimum dwarsprofielen van de communicatie-infrastructuur moet rechtvaardigen en het type van de uit te voeren verkeerswisselaars, gedeelten per gedeelten, door zijn verkeersramingen te vergelijken met de criteria bepaald door het operationele Directoraat-generaal Wegen en Gebouwen van de Waalse Overheidsdienst;

Overwegende dat uit de vorige conclusies van de effectenonderzoeken blijkt dat een bijzondere aandacht besteed zal moeten worden aan de evaluatie van de effecten van het voorontwerp van plan op het landschap (landschappelijk waardevolle omtrekken), het natuurlijk erfgoed (beschermde sites), het natuurlijk milieu (bos Robinet, de Louvroi, de la Ferrée, du Prince, de Magneroule, de Joncret, het woud van la Bièrlère, de boomgaard Namèche, de dreef de la Ferrée, de bezinksbassins van Solvay, de terril van de champ de course, het dal van ri de Sinri), de waterlopen (beken van Moulin, van Ferrée, van fond des haies, van Saint-Hubert en van la Bièrlère), de ondergrond (karstische complex van de "Trou des Sarrazins"), de fauna en het ecologische netwerk

Overwegende dat een bijzondere aandacht zal moeten besteed worden aan de effecten van het voorontwerp van plan op de landbouw- en bosactiviteiten; dat de Waalse Regering hier de bezorgdheid bevestigt die zij op 17 juli 2008 reeds had uitgedrukt voor de landbouwproblematiek op het ogenblik dat zij akte genomen heeft van de indiening van de aanvullende effectenonderzoeken;

Overwegende dat een bijzondere aandacht zal moeten besteed worden aan de evaluatie van de effecten van het voorontwerp van plan op de plaatselijke mobiliteit, door namelijk tellingen uit te voeren of bijwerkingen van bestaande tellingen, een onderzoek van de verkeersstromen en een projectie van deze gegevens na de uitvoering van de infrastructuur-communicatie;

Overwegende dat een bijzondere aandacht zal moeten besteed worden aan de evaluatie van de effecten van het voorontwerp van plan op het behoud van de continuïteit van de interstedelijke en gemeentelijke netwerken en van de grote trektochten (wandelpad van de slakkenbergen);

Overwegende dat een bijzondere aandacht zal moeten besteed worden aan de evaluatie van de effecten van het voorontwerp van plan, in het bijzonder van de schrapping van de N5, op de bebouwing langs deze weg;

Overwegende dat een bijzondere aandacht zal moeten besteed worden aan de evaluatie van de effecten van het voorontwerp van plan op de ondergrond (bescherming van de voorraden) en zijn uitbating (geotechnische drukfactoren);

Overwegende dat het effectenonderzoek de eventuele varianten en de uit te voeren maatregelen nauwkeurig zal moeten aangeven waarvan het opportuun zou zijn om de definitieve aanneming van de herziening van de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin te voorzien, om de aan het licht gebrachte negatieve effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren;

## Raadpleging van de instanties

Overwegende dat de Waalse Regering het nodig acht, overeenkomstig artikel 43, § 2 van het Wetboek, om de ontwerp-inhoud van het effectenonderzoek alsmede het voorontwerp van herziening van plan aan de bevoegde overheden van de Franse Republiek ter advies voor te leggen aangezien het internationaal karakter van de geplande wegverkeersinfrastructuur opmerkelijke effecten zou kunnen hebben op het leefmilieu van deze Staat;

Op de voordracht van de Minister van Ruimtelijke Ontwikkeling,

Besluit :

**Artikel 1.** De Waalse Regering beslist om de gewestplannen van Charleroi (bladen 46/7, 46/8, 52/3 en 52/4) en van Philippeville-Couvin (bladen 52/4 et 52/8) te herzien met het oog op de opneming van het ontwerp voor het tracé van een hoofdverbindinginfrastructuur (E420 tussen Laneffe en Charleroi) en van de daarbij betrokken reserveringsomtrek.

**Art. 2.** Het voorontwerp van herziening van de gewestplannen Charleroi (bladen 46/7, 46/8, 52/3 en 52/4) en Philippeville-Couvin (bladen 52/4 en 52/8) wordt aangenomen door de Waalse Regering, overeenkomstig de hierbijgevoegde kaart, met het oog op :

- de opneming van :

\* het tracé-ontwerp van een hoofdverbindinginfrastructuur en van de desbetreffende reserveringsomtrek op het grondgebied van de gemeenten Charleroi, Châtelet, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes en Walcourt;

\* het tracé-ontwerp van een hoofdverbindinginfrastructuur en van de desbetreffende reserveringsomtrek tussen de nieuwe verbindinginfrastructuur en de N978, ten noorden van Somzée;

\* het tracé van de R3 tussen de kruising ervan met « rue du Cimetière » in Mont-sur-Marchienne en « Champ de Péchenne » in Châtelet op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Châtelet;

\* de tracés van de verkeerswisselaars Marcinelle-Oost, Marcinelle en Couillet op het grondgebied van de gemeente Charleroi en de verkeerswisselaar Châtelet op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Châtelet;

- en de schrapping van :

\* het tracé van de N5 tussen Laneffe (K-paal 65,3) en Balmoral (K-paal 56,5) op het grondgebied van de gemeenten Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes en Walcourt;

\* het tracé, het tracé-ontwerp en de desbetreffende reserveringsomtrek van de N978 tussen de aan te leggen verkeerswisselaar, ten westen van Somzée, tussen de N978 en de nieuwe infrastructuur (K-paal 6,3) en « rue de la Barrière » (K-paal 3,9) op het grondgebied van de gemeente Walcourt;

\* het tracé van de verkeerswisselaar van Somzée tussen de N5 en de N978 op het grondgebied van de gemeente Walcourt;

\* het tracé-ontwerp van de R3 en de desbetreffende reserveringsomtrek tussen de kruising ervan met « rue du Cimetière » in Mont-sur-Marchienne en « Champ de Péchenne » in Châtelet op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Châtelet;

\* de tracé-ontwerpen van de verkeerswisselaars Marcinelle-Oost, Marcinelle, Couillet en Châtelet en de desbetreffende reserveringsomtrekken op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Châtelet.

**Art. 3.** Het besluit van de Waalse Regering van 4 oktober 2001 (*Belgisch Staatsblad* van 6 november 2001) waarbij beslist wordt om de gewestplannen Charleroi en Philippeville-Couvin aan een herziening te onderwerpen met het oog op de opneming van een ontwerp-tracé voor een brede snelweg bezuiden Charleroi op het wegvak tussen Charleroi en Somzée wordt vervangen door dit besluit.

De procedure die ingezet werd na voornoemd besluit van 4 oktober 2001 waaruit met name het besluit van de Waalse Regering van 19 december 2002 waarbij het voorontwerp van herziening van de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin worden aangenomen met het oog op de opneming van een ontwerp-tracé voor een brede snelweg tussen Charleroi en Somzée (E420) en het besluit van de Waalse Regering van 19 april 2007 waarbij beslist wordt een aanvullend effectenonderzoek te laten uitvoeren over het voorontwerp van herziening van de gewestplannen Charleroi en Philippeville-Couvin met betrekking tot de opneming van het tracé van de E420-N5 bezuiden Charleroi voortvloeiend, wordt niet verdergezet.

**Art. 4.** De Waalse Regering neemt de ontwerp-inhoud van het bij dit besluit gevoegde milieueffectonderzoek aan.

**Art. 5.** De Waalse Regering belast er de Minister van Ruimtelijke Ordening mee de ontwerp-inhoud van het milieueffectenonderzoek alsmede het voorontwerp van herziening van de gewestplannen van Charleroi en van Philippeville-Couvin, overeenkomstig artikel 42, vierde lid, van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, voor advies voor te leggen aan de “Commission régionale d’Aménagement du territoire” (Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening), aan de “Conseil wallon de l’Environnement pour le Développement durable” (Waalse Raad voor het Leefmilieu voor Duurzame Ontwikkeling) en aan de bevoegde overheden van de Franse Republiek, en haar daarna ter goedkeuring voor te leggen.

Namen, 29 oktober 2015.

De Minister-President,  
P. MAGNETTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Vervoer, Luchthavens en Dierenwelzijn,  
C. DI ANTONIO

### Ontwerp-inhoud van het effectonderzoek

De omvang en de nauwkeurigheidsgraad van de gegevens die het effectenonderzoek dient te bevatten zijn in dit document nader omschreven.

De aangewezen projectontwerper zal de gegevens en de resultaten verkregen in het kader van de voorheen uitgevoerde onderzoeken aanvullen, meer bepaald de onderzoeken verricht ter uitvoering van de beslissingen van de Waalse Regering van 20 september 2001 en van 19 april 2007 alsook het onderzoek "N5 – Inrichting van een ondergrondse doorsteek onder de rotonde Bultia – Bijkomend onderzoek "capaciteit van de as N5 tussen Somzée en de R3".

Het effectenonderzoek moet een zo groot mogelijk aantal gegevens vermelden die vereist worden voor de effectenbeoordeling zodat het effectenonderzoek betreffende de aanvraag van de vergunning voor de aanleg van de nieuwe wegverkeersinfrastructuur er zijn voordeel in vindt.

Om tegemoet te kunnen komen aan punt 11 van deze inhoud, geeft de auteur aan welke methode hij gekozen heeft voor alle analyses.

### DEEL I. — Algemene principesanalyse van het grondgebied en analyse van de ligging van het voorontwerp van plan

#### 1. Omschrijving van de doelstellingen van het voorontwerp van plan

De omschrijving van de doelstellingen van het voorontwerp van plan strekt ertoe, de oorsprong, de motiveringen en de doelstellingen ervan ruimer te omschrijven met het oog op het heronderzoek van de geschiktheid ervan enerzijds en van de ligging ervan anderzijds ten opzichte van artikel 42, lid 2, van het "CWATUP".

##### 1.1. Inhoud van de herziening van de gewestplannen

1.1.1. Initiatiefnemer van de aanvraag voor de herziening van de gewestplannen en beheerder van de toekomstige wegverkeersinfrastructuur.

##### 1.1.2. Inhoud van de herziening van de gewestplannen

\* Opneming van het ontwerp-tracé van een hoofdverbindinginfrastructuur en van de desbetreffende reserveringsomtrek en schrapping van tracés en ontwerp-tracés van hoofdverbindinginfrastructuren alsook van de desbetreffende reserveringsomtrekken.

\* Beoogd type communicatie-infrastructuur.

\* Profiel.

\* Oorsprong en bestemming (polen van de ontwikkelingsstructuur van het Waals structuurplan die verbonden worden).

\* Lengte van het ontwerp-tracé.

\* Omschrijving van het ontwerp-tracé.

\* Algemene ligging van het ontwerp-tracé op een NGI-basiskaart op schaal 1/50.000e en 1/250.000e, en op een Europese schaal indien relevant.

\* Nauwkeurige weergave van het ontwerp-tracé en van de desbetreffende reserveringsomtrek op de recentste NGI-basiskaart op schaal 1/10.000e en op het vigerende gewestplan op schaal 1/10.000e.

1.2. Verantwoording van de uitvoering van een nieuwe weginfrastructuur en banden met andere plannen en programma's.

1.2.1. Grondslag van de herziening t.o.v. het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, het leefmilieubeleidsplan voor de duurzame ontwikkeling, de verordening van het Europees Parlement en de Raad nr. 1315/2013/EU, de gemeentelijke structuurplannen, de gemeentelijke en intergemeentelijke mobiliteitsplannen, enz.

Dit punt legt een verband tussen het voorontwerp van plan en de andere relevante plannen en programma's (art. 42, tweede lid, 1°, partim van het Wetboek) en identificeert de relevante doelstellingen van de milieubescherming ten opzichte van het voorontwerp van plan (art. 42, tweede lid, 7°, partim van het Wetboek).

##### 1.2.2. Sociale, economische en mobiliteitsbehoeften waaraan tegemoetgekomen kan worden door de aanvraag.

\* functie van de nieuwe communicatie-infrastructuur in het Europese, nationale, regionale, lokale wegennet;

\* verantwoording van het voorontwerp van plan ten opzichte van de dynamiek van het betrokken grondgebied, meer bepaald de bedrijfsruimten en de woonkernen van het betrokken gebied op de verschillende schalen.

1.2.3. Huidige toestand van het net, huidige verkeersdrukke, met actualisering van de tellingen en de gerezen problemen in termen van verbinding en verkeer.

##### 1.2.4. Algemene ontwikkelingstrends van het verkeer tegen 2030.

##### 1.2.5. Soorten verkeer met betrekking tot de nieuwe wegverkeersinfrastructuur.

Verantwoording van de minimale dwarsprofielen van de communicatie-infrastructuur en van het type uit te voeren verkeerswisselaars, weggedeelte per weggedeelte.

1.2.6. Bewijs van de behoefte aan de nieuwe wegverkeersinfrastructuur om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoeften.

Bewijsvoering inzake de onmogelijkheid om tegemoet te komen aan de geïdentificeerde behoeften zonder herziening van de gewestplannen (= alternatief "0"): ofwel door de verbetering van het bestaande wegennet, ofwel door overschakeling op andere vervoersmodi (tegen een redelijke prijs voor de gemeenschap)

1.2.7. Weerslag van de nieuwe wegverkeersinfrastructuur op de bestaande netten (raming van de herverspreiding van het verkeer).

## 2. Omschrijving van het beoogde grondgebied volgens de menselijke en leefmilieukenmerken ervan en volgens de potentialiteiten ervan

2.1 Onderzoek van het territoriaal verband van het voorontwerp van plan.

Voorafgaande analyse van het territoriaal verband waarin het voorontwerp van het plan kadert

Dat onderzoek naar het territoriaal verband moet er eveneens toe leiden het bij het voorontwerp van plan "beoogd grondgebied" af te bakenen.

De kaarten en de schema's worden uitgetekend op de meest relevante schaal om een beter inzicht te krijgen in de ruimtelijke organisatie van het polariseringsgebied waarvan sprake in het voorontwerp van plan.

2.1.1 Afbakening van het invloedsgebied van de nieuwe wegverkeersinfrastructuur.

2.1.2 Analyse van het territoriaal verband bedoeld bij het voorontwerp van plan.

\* Verspreiding van de voornaamste woonkernen.

\* Ligging van de voornaamste activiteits- en attractiepolen (handel, cultuur, recreatie, nijverheid, ...).

\* Ligging van de voornaamste gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.

\* Ligging van de communicatienetten en schemaweergave van de voornaamste stromen.

2.2 Inrichtinggerelateerde reflectie over de mogelijke alternatieven voor de tracés ten opzichte van de na te streven economische, sociale en mobiliteitsdoelstellingen.

2.2.1 Onderzoek naar de mogelijke tracé-alternatieven.

2.2.2 Troeven en zwakheden van het ontwerp-tracé opgenomen in het voorontwerp van plan en van zijn alternatieven.

2.2.3 Lijst in toe- of afnemend belang van de voor- en nadelen van de verschillende mogelijke ontwerp-tracés.

In het onderzoek worden de voor- en nadelen van de alternatieve liggingen geanalyseerd volgens de maatschappelijke, economische en mobiliteitskenmerken ervan.

Dat vergelijkend onderzoek strekt ertoe de verschillende liggingen in functie van hun toe- of afnemend belang te vergelijken die voortvloeiden uit de analyse van het territoriale verband in functie van hun troeven en drukfactoren ten opzichte van de behoeften en de wijze om erop in te spelen ten opzichte van:

- het kwalitatief beheer van de leefomgeving;
- het spaarzame gebruik van de bodem en diens rijkdommen;
- de energieprestatie van de bebouwing en van de gebouwen;
- de vrijwaring en de ontwikkeling van het cultureel, het natuurlijk en het landschappelijk erfgoed.

De liggingen die niet op duurzame wijze op de behoeften inspelen, zullen via die vergelijking uitgeschakeld worden ten voordele van de optimale alternatieven.

2.3 Omschrijving van het beoogde grondgebied.

2.3.1 Afbakening van het beoogde grondgebied.

Het beoogde grondgebied wordt afgebakend vanaf het onderzoek naar het territoriale verband van het voorontwerp van plan en de inrichtinggerelateerde reflectie over de liggingsalternatieven. Daarin zijn ook het voorontwerp van plan en de liggingsvarianten vervat.

2.3.2 Analyse van de feitelijke en rechtstoestand van het beoogde grondgebied.

a) In de feitelijke toestand worden de kenmerken van de bevolking en van haar activiteiten, van de beschikbare uitrustingen en van het leefmilieu van het beoogde grondgebied onderscheiden en omschreven.

In de bestaande rechtstoestand wordt de lijst opgemaakt van de rechtshandelingen waarmee bij de herziening rekening moet worden gehouden en van te wijzigen rechtshandelingen.

b) Bewijs van de verenigbaarheid van het voorontwerp van plan met de bestaande feitelijke toestand.

- Menselijk milieu:

\* betrokken woongebieden;

\* huidige bodembezettingen en de gevolgen daarvan op de menselijke activiteiten;

\* landschappelijk waardevolle sites;

\* erfgoed, zelfs zonder bijzondere rechtsbescherming.

- Natuurlijk milieu:

\* Natura 2000-locaties;

\* biologisch waardevolle gebieden, zelfs zonder bijzondere rechtsbescherming;

\* voorspelbare natuurgevaren of zware geotechnische drukfactoren (mijnen en mijnconcessies);

\* *hydrologische, hydrogeologische drukfactoren (karst) en afvloeiend hemelwater;*

c) Bewijs van de verenigbaarheid van het voorontwerp van plan met de bestaande rechtstoestand van de betrokken onroerende goederen en omgeving ervan.

2.3.3 Voornaamste potentialiteiten en drukfactoren tegenover de opnemings van de nieuwe verkeersinfrastructuur.

In de diagnose van de bestaande toestand wordt gewezen op de voornaamste potentialiteiten, de overduidelijke zware drukfactoren en gevoelige leefmilieupunten van het grondgebied dat voor de aanleg van een nieuwe verkeersinfrastructuur in aanmerking komt.

## 3. Verantwoording van het voorontwerp van plan t.o.v. artikel 1, § 1, van het Wetboek.

Doel van die stap is, een eerste kritische conclusie te formuleren over het voorontwerp van plan ter zake van het beginsel ervan en van de ligging ervan.

Het beginsel van de herziening van de plannen wordt beoordeeld op grond van de motiveringselementen verwoord in het besluit van de Waalse Regering tot aanneming van het voorontwerp van plan, onderbouwd en van kritiek voorzien dankzij de elementen van de analyse die in dit effectenonderzoek bijeengezocht zijn.

Het voorontwerp van plan en de voornaamste alternatieve tracés worden verantwoord door een systematische toetsing van alle analysecriteria afgeleid van artikel 1, § 1, namelijk de sociale, economische, energetische, mobiliteits-, erfgoed-, en leefmilieubehoefte van de gemeenschap waaraan ze tegemoetkomen.

In het onderzoek moet onder andere de onmogelijkheid aangetoond worden om tegemoet te komen aan de sociale, economische en mobiliteitsbehoefte nagestreefd door het voorontwerp van plan via de verbetering van het bestaande net en de overgang op andere vervoersmodi.



De wijze waarop wordt overwogen om de op geïdentificeerde behoeften in te spelen ten opzichte van:

- het kwalitatief beheer van de leefomgeving;
- het spaarzame gebruik van de bodem en diens rijkdommen;
- de energieprestatie van de bebouwing en van de gebouwen;
- de vrijwaring en de ontwikkeling van het cultureel, het natuurlijk en het landschappelijk erfgoed.

Na beëindiging van de afweging van de voor- en nadelen van elkeen van de alternatieve tracés:

- \* ofwel het voorontwerp van plan is niet verantwoord en de procedure wordt niet voortgezet;
- \* ofwel het voorontwerp van plan is niet geheel verantwoord en een betere ligging die beter tegemoetkomt aan de eisen van artikel 1, 1, komt tot uiting;
- \* ofwel één van de tracés van het voorontwerp is verantwoord als beste oplossing – of minstens als één van de meest geschikte oplossingen.

## DEEL II. — Beoordeling van het leefmilieu en van de inrichting van het voorontwerp van plan en alternatieven ervan

### 4. Diepere analyse van de “onderzoeksomtrek” waarvan sprake in het voorontwerp van plan en de alternatieven ervan

De kaarten die de omschrijving en de analyse van de onderzoeksomtrek waarvan sprake in het voorontwerp van plan en de potentiële alternatieven ervan mogelijk maken, worden uitgewerkt op schaal 1/10.

4.1. Afbakening van de onderzoeksomtrek waarvan sprake in het voorontwerp van plan.

4.2. Gedetailleerde analyse van de bestaande feitelijke en rechtstoestand van de onderzoeksomtrek.

4.3. Analyse van de oorspronkelijke staat van het leefmilieu.

Die toestand wordt geanalyseerd voor het deel van het grondgebied dat door de uitvoering van het voorontwerp van plan beïnvloed zou kunnen worden.

Die analyse moet fijn genoeg zijn om de werkelijke toestand ter plaatse te benaderen.

Er wordt gebruik gemaakt van alle technische grafische uitdrukkingsmogelijkheden (kaart, schema, grafieken, enz.) die de kwaliteit en de objectiviteit van het onderzoek zouden kunnen verbeteren.

4.3.1. Het abiotisch of fysisch milieu.

- De topografie, de geomorfologie, de geologie (met inbegrip van voormalige ondergrondse exploitaties), de hydrologie (onderzoek van de bestaande infrastructures en uitrustingen en van de daarmee overeenstemmende gegevens), de hydrogeologie (met inbegrip van de karstische complexen, de waterwinningen en de voorkomings- en de bewakingsgebieden), de pedologie (kaarten);

- Het klimaat, het microklimaat (met inbegrip van de windroos en de mistvorming) (grafieken);

- Het geluid: bestaande normen, onderzoeken en verslagen betreffende de geluidsmetingen en de omschrijving van de impactgebieden (kaarten);

- De lucht (kwaliteit);

- De trillingen;

- De geuren;

- Het landschap: omschrijving van de onderzochte omtrek in het kader van het plaatselijk landschap;

\* Cartografie van de belangrijkste bebouwde en onbebouwde landschappelijke bestanddelen,

\* Analyse van de landschappelijke bestanddelen in verband met de landschappelijk waardevolle omtrekken opgenomen op de gewestplannen en de betrokken landschappelijk gehelen.

4.3.2. Biotisch milieu.

- Het natuurlijk milieu (“bois Robinet”, “de Louvroi”, “de la Ferrée”, “du Prince”, “de Magneroule”, “de Joncret”, “forêt de la Bièrlère”, “verger Namèche”, “drève de la Ferrée”, bezinkingsbekkens Solvay, “terril du champ de course”, “vallon du ri de Sinri” en beken “du Moulin”, “de la Ferrée”, “du fond des haies”, “de Saint-Hubert” en “de la Bièrlère”);

- De fauna (vogelsoorten die men hoofdzakelijk tegenkomt) en het ecologisch netwerk;

- Oppervlakte- en grondwater (tabellen);

- Het agro-pedologisch potentieel.

4.3.3. Menselijk milieu.

- De bevolking (structuur, evolutie);

- De bebouwing (omschrijving, evaluatie van de grondwaarde);

- Het monumentale, natuurlijke (beschermde sites) en archeologische erfgoed (met inbegrip van het potentieel);

- De economische activiteiten (diensten, nijverheid, landbouw, bosbouw, enz.): werkgelegenheid, natuur en kenmerken, cartografie, omschrijving en beoordeling, interactie met de landbouwgrond- en bosbouwkundige structuren;

- De openbare dienstverleningsactiviteiten: de zorginstellingen, de rusthuizen, de schoolinrichtingen, de culturele uitrustingen, de openbare parken, ...

- De communicatie-infrastructures (autowegen, wegen, spoorwegen, bevaarbare wegen, luchtwegen, wegen voor traag verkeer, langeafstandswandelpaden), onderzoek naar de stromen, analyse van de interacties;

- De infrastructuurnetten voor het vervoer van vloeistoffen en energie (water, riolering, gas, elektriciteit, enz.).

4.4 Conclusies betreffende de geschiktheid van de site om de nieuwe verkeersinfrastructuur te ontvangen.

## 5. Voorstelling van mogelijke alternatieven.

De alternatieven worden gekozen met het oog op de optimalisering van de nieuwe communicatie- infrastructuur in zijn omgeving en op het bijdragen tot een merkelijke verbetering om tegemoet te komen aan de behoeften inzake plaatselijke mobiliteit en de verbeteringen die verwacht worden voor de verschillende functies die de E420-N5 moet waarnemen voor het internationale, grensoverschrijdende, interregionale, regionale en lokale doorvoerkeer.

**6. Beoordeling van de vermoedelijke effecten van de uitvoering van het plan** op de mens en zijn activiteiten, de fauna, de flora, de bodem, de ondergrond, het oppervlakte- en grondwater, de lucht, de klimatische factoren, het culturele erfgoed en de landschappen en de interactie tussen die verscheidene factoren

Voor elk onderzocht gebied wordt in het onderzoek aangegeven welke bestanddelen van het voorontwerp van plan effecten zouden kunnen hebben.

De gevolgen voortvloeiend uit:

- de werffase;
- de aanwezigheid van de nieuwe communicatie-infrastructuur;
- de ingebruikname ervan;

moeten bestudeerd worden.

Het onderzoek maakt de secundaire, cumulatieve, synergetische, vaste en tijdelijke, zowel positieve als negatieve, effecten op korte, op middellange en op lange termijn duidelijk op het leefmilieu, waarbij inbegrepen zijn: de biodiversiteit, de bevolking, de menselijke gezondheid, de fauna, de flora, de bodems, het water, de lucht, de klimaatfactoren, de materiële goederen, het culturele erfgoed met inbegrip van het architectonisch en het archeologisch erfgoed, de landschappen, de land- en bosbouwactiviteit en de interacties tussen die factoren (artikel 42, tweede lid, 8°, van het Wetboek).

Het onderzoek maakt ook de effecten duidelijk op de landbouw- en bosactiviteit (artikel 42, tweede lid, 9°, van het Wetboek).

Het onderzoek zal een bijzondere aandacht besteden aan de beoordeling van de effecten van het voorontwerp van plan op:

- het landschap (landschappelijk waardevolle omtrekken), het natuurlijk erfgoed (beschermde sites), het natuurlijk milieu ("bois Robinet", "de Louvroi", "de la Ferrée", "du Prince", "de Magneroule", "de Joncret", "forêt de la Bièrlère", "verger Namèche", "drève de la Ferrée", bezinkingsbekkens Solvay, "terril du champ de course", "vallon du ri de Sinri"), de waterlopen (beken "du Moulin", "de la Ferrée", "du fond des haies", "de Saint-Hubert" en "de la Bièrlère"), de ondergrond (karstisch complex van "trou des Sarrazins"), de fauna, het ecologische netwerk en de landbouw- en bosactiviteiten);

- de mobiliteit in termen van internationaal, grensoverschrijdend, interregionaal en regionaal verkeer, door namelijk tellingen uit te voeren of bijwerkingen van bestaande tellingen, een onderzoek van de verkeersstromen en een projectie van deze gegevens na de uitvoering van de communicatie-infrastructuur;

- het behoud van de continuïteit van de interstedelijke en gemeentelijke netwerken en van de grote trektochten;

- de impact inzake geluid met inachtneming van de normen, onderzoeken en verslagen betreffende de geluidsmetingen en de omschrijving van de impactgebieden (kaarten);

- de bebouwing langs de N5;

- de ondergrond (bescherming van de watervoorraden) en van de uitbating ervan (geotechnische drukfactoren).

**7. Maatregelen die ten uitvoer gebracht dienen te worden om de negatieve effecten van het voorontwerp van plan en van zijn alternatieven te voorkomen, te verminderen of op te heffen.**

Er weze aan herinnerd dat het onderzoek naar de maatregelen die uitgevoerd dienen te worden ter voorkoming, vermindering of opheffing van de negatieve effecten bedoeld in punt 42, tweede lid, 10°, van het Wetboek 2 ertoe strekken:

- de maatregelen te bepalen die de versterking, de verbetering of de verfijning van het voorontwerp van plan en de alternatieven ervan beogen;

- de doeltreffendheid van die maatregelen te analyseren;

- en ten slotte het niveau van de resteffecten in te schatten.

7.1 Onderzoek naar de maatregelen die uitgevoerd dienen te worden voor elk alternatief om tegemoet te komen aan de relevante doelstellingen inzake de bescherming van het leefmilieu.

7.2 Doeltreffendheid van elke maatregel en inschatting van de (niet-reduceerbare) residuele effecten.

7.3 Raming van de financiële middelen voor de verschillende maatregelen.

**8. Waarschijnlijke evolutie van de leefmilieutoestand als de niet-herziene plan niet worden uitgevoerd.**

**9. Conclusies**

**10. Grenzen van het onderzoek en gerezen moeilijkheden.**

Zaak is, de gerezen moeilijkheden nader te bepalen, met name in de inzameling van de gegevens, de gemaakte keuzes of evaluaties met een subjectief of willekeurig karakter aan te geven en de punten van het onderzoek aan te duiden waarop dieper zou moeten worden ingegaan in de milieueffectenonderzoeken die bij de aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning uitgewerkt zullen worden.

**11. In het vooruitzicht gestelde maatregelen voor de opvolging van de uitvoering van de herziene gewestplannen.**

Doel is om in een vroegtijdig stadium de onvoorziene negatieve effecten aan te duiden en zodoende de gepaste correctie maatregelen te kunnen invoeren.

Zaak is, de lijst op te maken van de niet-verwaarloosbare effecten, opvolgingsindicatoren voor die effecten voor te stellen, berekeningswijze ervan, de gebruikte gegevens en hun bron, evenals hun grenswaarden.

### DEEL III. — Niet-technische samenvatting van bovenbedoelde maatregelen

De niet-technische samenvatting dient voor informatie aan en raadpleging van het publiek met het oog op het openbaar onderzoek dat moet volgen op de voorlopige aanneming van het ontwerp-plan door de Regering (artikel 43 van het CWATUP). Het moet geschreven worden in een taal dat niet-deskundigen kunnen begrijpen zonder het evenwel te vervormen of er relevante gegevens uit weg te laten. Het mag niet dikker zijn dan dertig bladzijden.

## AUTRES ARRETES — ANDERE BESLUITEN

### SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2017/13835]

#### Promotion. — Personnel

Par arrêté royal du 9 octobre 2017, Madame DE FRE Marie-France, attaché dans la classe A1, est promue dans la classe A2 au titre d'attaché aux Services Fédéraux du Gouverneur d'Anvers du Service public fédéral Intérieur, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2017.

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2017/13835]

#### Bevordering. — Personeel

Bij koninklijk besluit van 9 oktober 2017, wordt met ingang van 1 november 2017, mevrouw DE FRE Marie-France, attaché in de klasse A1, bevorderd in de klasse A2, in de titel van attaché aan de Federale diensten van de Gouverneur van Antwerpen van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

### SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2017/13836]

#### Promotion. — Personnel

Par arrêté royal du 9 octobre 2017, Monsieur VAN CAUWENBERGHE Gerd, attaché dans la classe A1, est promu dans la classe A2 au titre d'attaché aux Services Fédéraux du Gouverneur d'Anvers du Service public fédéral Intérieur, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2017.

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2017/13836]

#### Bevordering. — Personeel

Bij koninklijk besluit van 9 oktober 2017, wordt met ingang van 1 november 2017, Mijneer VAN CAUWENBERGHE Gerd, attaché in de klasse A1, bevorderd in de klasse A2, in de titel van attaché aan de Federale diensten van de Gouverneur van Antwerpen van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

### SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

[C – 2017/31496]

#### Donation Royale. — Démission. — Nomination

Par arrêté royal du 26 octobre 2017 la démission de M. Claude DELBEUCK, secrétaire général honoraire du SPW, de ses fonctions d'administrateur de la Donation Royale est acceptée. Il est autorisé à porter le titre honorifique de ses fonctions.

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIEN

[C – 2017/31496]

#### Koninklijke Schenking. — Ontslag. — Benoeming

Bij koninklijk besluit van 26 oktober 2017 wordt het ontslag aanvaard van de h. Claude DELBEUCK, ere-secretaris generaal van de SPW, uit zijn ambt van beheerder van de Koninklijke Schenking. Hij is ertoe gemachtigd de eretitel van zijn ambt te voeren.

Par le même arrêté M. Briec QUEVY, directeur général de la Direction générale de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement, est nommé administrateur de la Donation Royale. Il assumera les fonctions de conseiller technique au sein du conseil d'administration.

Bij hetzelfde koninklijk besluit, wordt de h. Briec QUEVY, directeur generaal van het Directoraat-generaal Landbouw, Natuurlijke hulpbronnen en Leefmilieu, tot beheerder van de Koninklijke Schenking benoemd. Hij zal de functies van technisch adviseur bij de beheerraad vervullen.