

D5000/31S/Rev.4

REGION WALLONNE.

ARRETE DE L'EXECUTIF REGIONAL WALLON ARRETANT DEFINITIVEMENT  
LA MODIFICATION PARTIELLE DES PLANCHES 38/3, 38/4, 38/5, 38/6,  
38/7 et 39/1 DU PLAN DE SECTEUR DE ATH-LESSINES-ENGHIEN EN VUE  
DE L'INSCRIPTION DU TRACE DU T.G.V..

L'Exécutif régional wallon,

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, notamment l'article 40 modifié par les décrets des 6 mars 1985 et 27 avril 1989 et l'article 40bis y inséré par le décret du 6 mars 1985;

Vu la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, notamment l'article 4 § 2 ;

Vu l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes, notamment l'article 2 ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 17 juillet 1986 établissant le plan de secteur de ATH-LESSINES-ENGHIEN, modifié partiellement par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 20 décembre 1990 ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 16 février 1989 décidant qu'il y a lieu de mettre en révision le plan de secteur de ATH-LESSINES-ENGHIEN en vue de l'inscription du tracé du T.G.V. selon les variantes à 300 km/h dites FO au sud de l'autoroute A8 et F3 en parallèle avec l'autoroute A8 ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 20 juillet 1989 arrêtant provisoirement la modification partielle des planches 38/1, 38/2, 38/3, 38/4, 38/5, 38/6, 38/7 et 39/1 du plan de secteur de ATH-LESSINES-ENGHIEN en vue de l'inscription du tracé du T.G.V. ;

Vu l'accord intervenu le 26 janvier 1990 au sein du Gouvernement sur les propositions de tracés du T.G.V. ;

Vu l'avis de l'Exécutif régional wallon du 17 mai 1990 concernant la réalisation du projet de T.G.V. ;

Vu l'enquête publique qui a eu lieu du 20 novembre 1989 au 3 janvier 1990 inclus ;

Vu les réclamations et observations qui ont été déposées dans le cadre de ladite enquête ;

Vu l'avis des Conseils communaux de :

- ATH, le 2 février 1990 ;
- BELOEIL, le 1er février 1990 ;
- BRUGELETTE, le 29 janvier 1990 ;
- CHIEVRES, le 29 janvier 1990 ;
- ENGHIEU, le 1er février 1990 ;
- SILLY, le 1er février 1990 ;

Vu l'avis de la Députation permanente du Conseil provincial du Hainaut du 1er février 1990 ;

Vu l'avis de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire du 1er mars 1991 ;

Considérant que le T.G.V. constitue essentiellement une infrastructure à caractères international et national et que les remèdes aux nuisances qu'il implique devront être pris en charge financièrement par la Société nationale des Chemins de Fer belges, le Fonds de Compensation T.G.V. des Communes ou toute autre source de financement nationale ou internationale ;

Considérant les éléments d'ordres social, économique et géologique qui ont amené la Commission régionale d'Aménagement du Territoire à se prononcer en faveur de la réalisation de la ligne T.G.V. selon le tracé sud, FO , à savoir, notamment :

- la moindre destruction des tissus urbains et ruraux ;
- le nombre moins important d'exploitations agricoles mises en péril ;

Considérant les améliorations significatives suggérées par la Commission pour ce tracé afin de répondre aux préoccupations des habitants des communes de CHIEVRES et d'ATH ;

Considérant que toutes les mesures doivent être prises en vue d'éviter ou à tout le moins limiter les nuisances pour les populations riveraines de la ligne T.G.V. Dans cette optique, il conviendra pour la S.N.C.B. de prendre en considération les recommandations formulées par la Commission régionale d'Aménagement du Territoire afin de protéger les populations des localités de Tongre-Notre-Dame, Ormeignies, Arbre, Brugelette, Gibecq, Silly, Bassily et Enghien ;

Considérant que l'ensemble des liaisons routières et chemins d'exploitation, des réseaux hydrographiques, hydrauliques, de transport de fluides et d'énergie, de télécommunication, en ce compris les infrastructures qui y sont associées, entravés ou sérieusement perturbés par la ligne de chemin de fer T.G.V. devra être rétabli sans charge financière pour la Région wallonne ;

Considérant que le réaménagement du tissu urbanisé déstructuré par le passage du T.G.V. sera étudié sur la base de plans particuliers d'aménagement ainsi que d'opérations de rénovation urbaine, de revitalisation des centres urbains et de développement rural ; que les affectations prévues aux plans d'aménagement existants pour les terrains situés en bordure du tracé du T.G.V. seront adaptées conformément aux dispositions de l'article 14 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme de manière à assurer leur compatibilité avec cette infrastructure ;

Considérant que la réalisation de la ligne de chemin de fer T.G.V. sera accompagnée d'opérations de remembrement rural destinées à la fois à en réduire les nuisances et à en diminuer le coût de réalisation en optimisant le nombre d'ouvrages d'art ;

Considérant que dans les cas où la ligne de chemin de fer est jumelée à l'autoroute A8, il y a lieu dans un souci de concentration des nuisances et de gestion parcimonieuse du sol, de rapprocher au maximum les deux infrastructures pour autant que les conditions de sécurité et de commodité de l'autoroute soient préservées. Les équipements et infrastructures annexes de l'autoroute tels que parkings, aires de repos, échangeurs, bretelles d'accès touchés par la réalisation de la ligne T.G.V. seront rétablis sans intervention financière de la Région wallonne ;

Considérant que cette option nécessitera pour la réalisation de la ligne T.G.V. d'emprunter le domaine de l'autoroute ou d'empiéter sur les zones de dégagement de celle-ci ; que cela implique pour l'Exécutif d'accorder une dérogation à la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes en application de son article 4 et de ne pas appliquer pour le T.G.V. l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes ;

Considérant que les biens immeubles situés entre la ligne de chemin de fer T.G.V. et l'autoroute A8 ou une ligne de chemin de fer existante devront être expropriés dans le cadre de la construction de la ligne et que l'affectation de ces terrains au plan de secteur est adaptée en conséquence ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat ;

Sur proposition de son Ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Recherche, des Technologies et des Relations extérieures et de son Ministre des Travaux publics et de l'Équipement ;

ARRETE :

Article 1er: La modification partielle des planches 38/3, 38/4, 38/5, 38/6, 38/7 et 39/1 du plan de secteur de ATH-LESSINES-ENGHIEN portant sur l'inscription du tracé du T.G.V. sur les communes de BELOEIL, ATH, CHIEVRES, BRUGELETTE, SILLY et ENGHIEN est arrêtée définitivement conformément aux plans ci-annexés.

Article 2 : Le permis de bâtir sera soumis au respect des conditions répondant au moins aux principes d'aménagement suivants :

- 1° les opérations de restructuration des tissus urbanisés et ruraux feront l'objet de conventions passées entre l'Etat, la S.N.C.B., la Région wallonne, les provinces et les communes concernées par le passage du T.G.V. Celles-ci fixeront les missions imparties à chacun des intervenants ainsi que les interventions financières. Ces conventions seront conclues préalablement à la délivrance des permis de bâtir ;
- 2° dans le cadre des compétences de la Région wallonne, l'ensemble des ouvrages d'art et infrastructures autoroutiers, des liaisons routières et chemins d'exploitation, des réseaux hydrographiques, hydrauliques, de transport de fluides et d'énergie, de télécommunication, en ce compris les équipements qui y sont associés, entravés ou sérieusement perturbés par la ligne de chemin de fer T.G.V. devra être rétabli sans charge financière pour la Région wallonne ;

- 3° les terrains résiduaire compris entre la ligne de chemin de fer T.G.V. et l'autoroute A8 ou la ligne de chemin de fer 94 lorsque les tracés de ces infrastructures sont jumelés seront intégrés dans le domaine public ou d'organismes d'intérêt public et inscrits en zone d'espaces verts au plan de secteur ;
- 4° des dispositifs anti-bruit seront aménagés aux endroits où la ligne traverse ou se rapproche de zones habitées . Les modalités de réalisation de ces dispositifs de même que les mesures particulières destinées à assurer la protection des populations riveraines contre les nuisances inhérentes à la ligne T.G.V. ainsi que la sauvegarde de l'environnement seront précisées sur base des résultats de l'étude d'incidences du T.G.V. sur l'environnement accompagnant la demande de permis de bâtir ;
- 5° les projets de la S.N.C.B. seront soumis préalablement à l'introduction du dossier de permis de bâtir à une commission de concertation instituée par l'Exécutif. Celle-ci comportera des représentants de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire et du Logement , de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement et du Ministère de l'Equipement et des Transports .

Article 3 : Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires ainsi que des principes ci-avant énoncés, la construction des diverses installations directement nécessaires à l'exploitation ferroviaire, notamment les bâtiments abritant les équipements électriques, les quais de secours et les voies de garage de secours et d'entretien peut être autorisée dans les zones de réservation inscrites le long du tracé de la ligne de chemin de fer T.G.V.

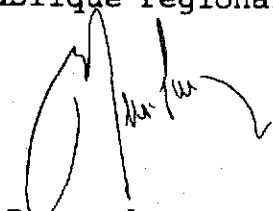
Article 4 : Par application de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, l'Exécutif autorise la construction de la ligne de chemin de fer TGV sur le domaine de l'autoroute A8 afin de permettre la réalisation du tracé prévu pour cette ligne au plan de secteur de ATH-LESSINES-ENGHIEN modificatif.

Article 5 : L'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes n'est pas applicable au tracé du TGV dans le secteur d'ATH-LESSINES-ENGHIEN. Au droit des équipements et infrastructures annexes de l'autoroute tels que parkings, aires de repos, échangeurs, bretelles d'accès, le tracé pourra être localement infléchi afin de réduire les coûts d'aménagement. Les ouvrages devront toutefois être réalisés dans une zone de 100 mètres maximum à partir du bord extérieur de l'autoroute. Les équipements qui malgré cette inflexion seront touchés par la ligne TGV, seront rétablis sans intervention financière de la Région wallonne.

Article 6 : Les Ministres de l'Exécutif régional wallon ayant l'Aménagement du Territoire et les Travaux publics dans leurs attributions sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

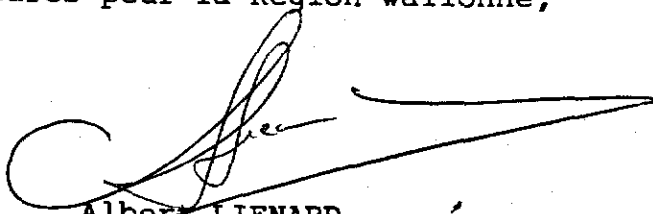
Fait à NAMUR, le 06 SEP. 1991

Le Ministre-Président de l'Exécutif régional wallon,  
chargé de l'Economie, des PME et de la Fonction  
publique régionale,



Bernard ANSELME

Le Ministre de l'Aménagement du territoire,  
de la Recherche, des Technologies et des Relations  
extérieures pour la Région wallonne,



Albert LIENARD

Le Ministre des Travaux publics et de  
l'Équipement pour la Région wallonne,



André BAUDSON