

Du registre aux délibérations du **Conseil communal**, il a été extrait ce qui suit :

Séance du 27 mai 2019

Présents : M. DESMARLIERES, Bourgmestre-Président,
M. STREBELLE, Mmes HUBEAU, Echevins,
MM. PATERNOTTE, Mme LIEGEOIS, M. LUMEN,
MM. REDOTTE, NIEZEN, LAPAGLIA,
Mmes LELEUX et DARDENNE, Conseillers,
Mme KOWALSKA, Directrice générale.

Excusés : Mmes SCULIER et RENARD, conseillères
M. ROLIN, Président du CPAS.

**OBJET : VOIRIE - PU 03. FD-2019 - Projet d'aménagement et équipement d'une nouvelle voirie régionale – Route de liaison N56-N7, liaison Nord du Parc Pairi Daiza (N56B).
Demandeur : Service Public de Wallonie - DGO1-41 – Direction des routes de Mons – DECISION.**

LE CONSEIL COMMUNAL, réuni en séance publique,

Vu le Décret du 6 février 2014 organisant un régime juridique unique pour la voirie communale, prévoyant la création d'un nouvel Atlas des voiries communales ainsi que l'actualisation des données relatives à celles-ci, et abrogeant, en ce qui concerne la Région wallonne, l'ancienne législation vicinale qui datait de 1841 ;

Vu le Code de la démocratie et de la décentralisation et plus particulièrement ses articles L1122-30 et 1122-31 ;

Vu le courrier du 8 janvier 2019 du Service Public de Wallonie, Département de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme – DGO4, transmettant au Collège communal de Brugelette et d'Ath le dossier relatif à la construction d'une route de liaison entre la chaussée de Mons N53 (connectée par la rue "Les Wespellières" à Brugelette) et la route nationale 7 (N7 - chaussée de Bruxelles) à Ghislenghien et sollicitant l'organisation de l'enquête publique sur le territoire de Brugelette ;

Vu que la demande de permis est sollicitée par le SPW- DGO1-41 - Direction des routes de Mons, et a été déposée auprès du Fonctionnaire délégué en raison de son intérêt public – Création d'une nouvelle route régionale et de la qualité publique de son auteur ;

Attendu que la motivation de la demande est de créer un nouvel axe routier qui permettrait de fournir un itinéraire direct en créant une liaison entre la N56 et la N7, drainant un trafic de transit existant et projeté notamment entre l'E42 et l'E429 et ainsi soulager durablement les traversées d'Ath, Gages, Gibecq, Silly, Attre et Mévergnies ;

Considérant que l'itinéraire projeté démarre de la rue « Les Wespellières » pour rejoindre la rue « des Deux Bonniers » en direction de la drève « Grand Chemin » et emprunter la carrière en direction de Gages, recouper le « Chemin du Pire ». Le tracé se poursuit vers la RN 523 « rue de Silly » traversée vers la RN 525, rejointe à hauteur du chemin « les Trieux ». La RN 525 « Chemin de Ghislenghien » est suivie, puis la ligne TGV jusque la RN57 pour arriver ensuite à la RN 7 ;

Considérant que le projet est divisé en 3 phases, et le calendrier de réalisation des travaux prévoit un délai de minimum 18 mois entre chaque phase.

Phase 1 : Du parc Pairi Daiza à la N523 :

- Longueur du tronçon : 3,18 km.
- Création de deux giratoires au niveau de la rue des deux Bonniers et de « Grand Chemin ».
- Création de deux bassins de rétention.

Phase 2 : De la N 523 à la RN 525 (jonction entre Ath et Brugelette) :

- Longueur du tronçon : 3,60 km.
- Création d'un bassin de rétention.
- Raccordements (et modifications) aux voiries communales :
 - . Chemin n°12.
- Voiries communales non raccordées (et modifiées sur ce point) :
 - . Chemin du Bois d'Hérimé.
 - . Chemin de Frézégnyes.
 - . Chemin de Gibecq.
- Raccords existants et préservés ;
 - . Chemin du Ghislenghien.

Phase 3 : de la ligne TVG jusqu'à la N7 :

- Longueur du tronçon : 4,05 km.
- Création de deux giratoires au niveau de la N525/N57 et au niveau de la N57/N7.
- Création de deux bassins de rétention.
- Voiries communales non raccordées (et modifiées sur ce point) :
 - . Chemin d'Hérimé.
 - . Chemin n°11.
 - . Chemin n°15.
 - . Sentier n°16.
 - . Rue des Skippes.
 - . Chemin des Dix Bonniers.
 - . Chemin de l'Hostée.

Considérant qu'une enquête publique unique a été réalisée pour la demande de permis et pour la voirie selon les modalités prévues aux articles D.IV.41 et R.IV.40-1 § 1er du Code de Développement Territorial, renvoyant au décret relatif à la voirie communale. **Elle a été ouverte le 22 janvier 2019 et s'est clôturée le 22 février 2019 ;**

Considérant la réunion d'information publique organisée le 4 février 2019 par l'Administration communale de Brugelette dans le cadre de l'enquête publique, en présence du demandeur et des autorités communales et de +/- 120 personnes ;

Vu le compte-rendu de la réunion d'information publique du 4 février 2019, retranscription non exhaustive des remarques et questions formulées lors de la présentation du projet ;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête ainsi que le projet-verbal de synthèse du 22 février 2019 détaillant les observations et remarques ;

Considérant le récapitulatif des observations/réclamations/pétitions réceptionnées :

- CONTRE : 99 courriers de réclamation, 4 pétitions comprenant 364 signataires ;
- POUR : 193 courriers de soutien et 2 listings de mentions de soutien comprenant 1.580 signataires ;

Considérant les diverses propositions alternatives, les opposants se positionnent sur l'efficacité limitée, le budget, l'impact sur le paysage, la mobilité, l'environnement, l'artificialisation de terres agricoles, l'absence d'une étude de mobilité, le manque d'information de la task-force, l'absence de mobilité douce qui favorise l'utilisation de la voiture, la modification du relief du sol, le projet prévu en relation avec un éventuel arrêt TGV ;

Vu l'article 25 du Décret voirie et selon les modalités prévues, une réunion de concertation a été organisée par les autorités communales le 19 mars 2019 et que durant cette dernière, 5 représentants des réclamants ont pu échanger avec le demandeur et l'Administration communale ;

Vu le procès-verbal de la réunion de concertation du 19 mars 2019 ;

Attendu que **concernant le budget et l'efficacité limitée et l'absence de mobilité douce**, le projet tient en compte une configuration de voirie qui pourra, à terme et en fonction des besoins, financements disponibles et évolutions de l'équipement public (gare TGV, augmentation de la fréquentation TEC, etc.) accueillir d'autres types de mobilité (vélos et vélos électriques essentiellement). Pour l'heure, le tracé de la voirie permet, tout en tirant parti de la présence de voiries régionales existantes, de contourner plusieurs villages aujourd'hui impactés par la circulation de camions et trafic de liaison (zoning de Ghislenghien, Ath, jonction des autoroutes, etc.) et des visiteurs du parc Pairi Daiza. Concernant ces derniers, le nouveau tracé de route permettra en outre un passage beaucoup plus aisé par bus, et moins impactant pour les villages. Ceci participe à une communautarisation des transports des visiteurs du parc ;

Attendu que **concernant la mobilité et l'absence d'étude de mobilité**, cette dernière n'aurait eu un intérêt que si elle était menée de manière concertée avec les communes de Chièvres et Ath. En l'absence d'un consensus sur une telle étude, la DGO1 a été étudiée, en interne et sur base des informations documentées dont elle dispose, l'opportunité de différents tracés qui sont détaillés dans la notice explicative. Il ressort de l'évaluation de leurs avantages et inconvénients que le tracé proposé dans le cadre de la présente demande est le plus optimal en ce qu'il limite au mieux les incidences sonores, visuelles et de mobilité ;

Attendu qu'**au sujet de la mobilité**, il appartiendra aux différentes communes d'adopter, lorsque cela est nécessaire, les règlements de circulation routière nécessaires et adaptés aux situations particulières, sur base du décret du 19 décembre 2007, qu'en cas de situations exceptionnelles et temporaires, des mesures de gestion de la circulation pourront toujours être adoptées par le Collège communal ;

Attendu que **concernant qu'en ce qui concerne l'artificialisation des terres et l'impact sur les terrains agricoles**, notons que celui-ci est limité tel que considéré à l'échelle de la Wallonie Picarde (0,03%) qu'au niveau de l'exploitation de certains éleveurs individuels (5%). Les problèmes liés aux démembrements des propriétés pourront, lorsqu'ils sont avérés et sous réserve d'une appréciation tierce, être réglés au stade de l'acquisition du foncier. Des fossés de drainage sont également prévus tout au long de la voirie et associés à des bassins d'orage afin d'éviter l'impact sur le réseau de drainage des terres agricoles actuel ;

Attendu que **concernant l'impact sur le paysage et les modifications apportées au relief du sol**, liés à la pertinence du tracé, nous renvoyons à ce qui a déjà été dit concernant l'étude des avantages et inconvénients des routes alternatives présentées dans le dossier. Il faut également tenir compte de la présence d'une station de captage d'eau et de sa zone de protection des captages, lesquelles limitent les possibilités, voire proscrivent l'implantation de la route à l'Est de Gages. Le tracé présenté tend à maintenir la route au maximum encaissée, tenant compte cependant d'éléments ponctuels liés à la configuration des lieux (par exemple le pertuis permettant le passage de cavaliers) ;

Attendu que **concernant la protection de l'environnement**, celle-ci doit se concevoir de manière large et tenir compte des différents impacts du projet, tant sur l'homme que sur les écosystèmes. A nouveau, l'étude menée sur les alternatives a conduit à considérer le tracé retenu comme le plus favorable pour améliorer la fluidité du trafic et éviter les traversées des diverses communes d'une part, tout en présentant le moins d'impact sur le bâti, les cultures et le visuel d'autre part ;

Attendu que la demande formulée n'entre dans aucune des hypothèses d'actes et travaux soumis d'office à étude d'incidences sur l'environnement visées par l'arrêté du 4 juillet 2002. Il revenait alors en ce cas uniquement au Fonctionnaire délégué de décider qu'une étude d'incidences sur l'environnement était nécessaire pour la réalisation de la route. Au vu du dossier bien documenté et des incidences probables qui y sont identifiées, **le Fonctionnaire délégué n'a pas estimé utile d'imposer une telle étude pour le projet proposé ;**

Attendu que le Conseil communal apprécie la modification de voirie communale pour les motifs déjà évoqués d'amélioration générale de la mobilité sur le territoire communal et la préservation des coeurs de villages de Cambron-Casteau, de Gages, d'Attre et de Mevergnies-lez-Lens essentiellement, sur son territoire.

Attendu que la solution proposée paraît la meilleure compte tenu de l'impact du projet sur l'homme et les écosystèmes, mais également des évolutions futures possibles de la configuration de la voirie tenant compte de l'évolution du cadre public et des possibilités budgétaires régionales ;

Considérant que concernant la demande formelle de création de voirie communale, le Conseil communal apprécie la demande comme suit sur les différents critères de l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, à savoir :

- **Salubrité :** le profil type de voirie contient de nouvelles voies de circulation et des fossés ; ceci permettant de récolter les eaux de la voirie et celles de drainage des terres agricoles qu'elle traverse.

Au niveau des modifications aux voiries communales à proprement parler, le projet n'aura pas d'impact notable nouveau pour ce qui concerne ce critère.

- **Sûreté :** la nouvelle voirie contournera plusieurs villages aujourd'hui traversés par un trafic de transit, souvent lourd (camions, autocars, etc.) et peu sécurisant pour les usagers faibles des voiries de ces villages. La demande constitue donc à ce titre un élément largement favorable.

Au niveau des modifications aux voiries communales à proprement parler, le choix du raccordement ou non des chemins communaux traversés se justifie par un souci de sécurité : éviter les traversées directes répétées.

Le trafic du chemin du Bois d'Hérimetz vers Brugelette et Mévergnies se fera au choix des usagers via la nouvelle voirie et la N523 ou, par un mouvement en S, par le chemin de Frézegnies. Ceci permet d'éviter la traversée directe de ce chemin plus fréquenté, la partie non raccordée restant un cul-de-sac à usage agricole ou pouvant, sur nouvelle décision ultérieure du conseil communal, être remis en culture.

- **Tranquillité et convivialité :** La nouvelle voirie aura un effet certain favorable sur ces deux critères, remplaçant sur des voiries spécifiques un important trafic de passage et souvent composé de véhicules lourds. Ceci conduira à retrouver une certaine tranquillité et convivialité au cœur des villages qui sont aujourd'hui traversés par ce charroi. Le revêtement de la nouvelle voirie est en outre un revêtement de qualité récente qui réduit considérablement les nuisances sonores dues au passage des véhicules.

Au niveau des modifications aux voiries communales à proprement parler, **la présente demande préserve l'intégrité des voiries communales existantes**, les modifications ne portant que sur des intersections. Aucune voirie et aucun chemin n'est intégralement supprimé par la présente demande, ce qui permet de préserver (certes, moyennant certaines modifications le cas échéant) un maillage viaire favorable aux déplacements entre les villages, qu'ils soient motorisés, vélo ou piéton, de transport, agricoles ou de promenade.

- **Commodité et mobilité :** Tel que déjà détaillé ci-avant, la nouvelle voirie aura un effet favorable sur la mobilité locale, préservant les cœurs de villages et rendant ceux-ci presque exclusivement à la circulation locale. Le tracé futur de la voirie s'inscrit dans un schéma global permettant d'assurer une mobilité optimale.

Au niveau des modifications aux voiries communales à proprement parler, celles-ci s'inscrivent dans un maillage global très légèrement modifié par la présence de la nouvelle voirie. Celui-ci apparaît cependant aujourd'hui optimisé. A la rencontre des chemins communaux, l'on note à titre d'exemples :

- o Des chemins communaux traversés par la nouvelle voirie et raccordés des deux côtés sur celle-ci (chemin du Pir) : la mobilité initiale reste assurée, moyennant une traversée de la voirie qui sera sécurisée ponctuellement.
- o Des chemins communaux traversés par la nouvelle voirie et raccordés que d'un seul côté sur celle-ci (chemin de Mons, chemin de Frézegnies, rue du Bois d'Hérimé).
- o Des chemins communaux maintenus avec modification de la largeur d'assiette sur un ouvrage de franchissement (chemin de Gibecq).

Considérant que le maillage existant et tel que modifié permet des solutions de passage alternatives, résultant d'un équilibre entre la commodité du trafic et la sécurité des usagers. La partie Est du chemin de Frézeznies, notamment, est un chemin de terre à usage agricole dont le trafic peut aisément se faire via le chemin du Bois d'Hériné ;

Considérant que le projet est divisé en 3 phases et que la demande de permis d'urbanisme porte sur le tracé complet, à savoir 10,83 km de voirie ;

Attendu qu'il revient au Conseil communal de statuer sur les modifications de voiries communales ;

Vu que la décision du Conseil communal du 30 avril 2019 statue sur les modifications des voiries communales **liées aux phases 1 et 2** ;

Considérant qu'il est apparu qu'environ 50 m du tracé de la phase 3 impacte le territoire de Brugelette et doit donc être pris en considération ;

Considérant que l'appréciation du Conseil communal porte sur l'entièreté des voiries communales concernées ;

Vu la délibération du 27 mai 2019 par laquelle le Conseil communal procède au retrait de sa décision du 30 avril 2019 ;

Considérant qu'il convient que le Conseil communal adopte une nouvelle décision portant sur l'ensemble des voiries concernées, soit indépendamment des phases liées au permis d'urbanisme ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Sur proposition du Collège communal ;

Après en avoir délibéré ;

DECIDE, par 6 voix pour, 5 voix contre,

Article 1 : de marquer son accord sur les modifications de voiries communales pour les motifs repris ci-avant.

Article 2 : de solliciter le Collège communal afin qu'il intègre dans son avis d'urbanisme le souhait du Conseil communal de conditionner les phases 2 et 3 de la demande de permis à une **étude préalable de mobilité globale**, ce pour atténuer le trafic sur Attre et Mévergnies.

Article 3 : de transmettre la présente délibération :

- Au Gouvernement Wallon, Direction Juridique, des Recours et du Contentieux, M. L'HOIR, Directeur, rue des Brigades d'Irlande, n°1 à 5100 Jambes.
- Monsieur le Fonctionnaire délégué, DGO4 – ATLPE, Place du Béguinage, 16 à 7000 MONS.
- Au demandeur.

Fait à Brugelette, date que dessus.

PAR LE CONSEIL COMMUNAL,

La Directrice générale,
(s) Karolina KOWALSKA

Le Président,
(s) André DESMARLIÈRES

La Directrice générale,

Karolina KOWALSKA

POUR EXPÉDITION CONFORME,



Le Bourgmestre,

André DESMARLIÈRES