

Bij besluit van de Vlaamse regering van 21 februari 2003 wordt de heer Alfons, Maes, leidend ambtenaar van de administratie Economie, met ingang van 1 maart 2003 belast met de uitoefening van het hoger ambt van secretaris-generaal van het departement Economie, Werkgelegenheid, Binnenlandse Aangelegenheden en Landbouw.

36447

## REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

### MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C - 2003/27416]

27 MARS 2003. — Arrêté du Gouvernement wallon adoptant l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription d'un nouveau tronçon de la ligne de chemin de fer 124 Bruxelles-Charleroi destiné à permettre la rectification de la courbe de Baulers sur le territoire de Nivelles

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 39bis et 42 à 46;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1981 établissant le plan de secteur de Nivelles, modifié notamment par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 6 août 1992, 2 mars 1995 et 23 juillet 1998;

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

Vu la loi du 22 mars 2002 portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB;

Considérant la situation existante de droit et de fait;

Considérant le projet de la SNCB de rectifier la courbe de Baulers, dans le cadre de la pose d'une 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> voies, afin de porter la vitesse nominale à 160 km/h sur le tronçon Uccle-Nivelles de la ligne 124;

Considérant la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement du 14 juin 1992, ainsi que l'Accord de Kyoto, ratifié par la Belgique en 1997, dont l'objectif est de limiter la production de gaz à effet de serre;

Considérant le Livre blanc de la Communauté européenne « Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » du 12 septembre 2001 préconisant le transfert modal;

Considérant le plan fédéral de développement durable approuvé par le Conseil des Ministres le 20 juillet 2000 allant dans le même sens;

Considérant que, dans son option VI.3 « Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie », le SDER préconise de recourir au mode de transport le plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie, en particulier en promouvant les transferts de modes vers les transports en commun et en améliorant l'équilibre général du réseau au profit du chemin de fer;

Considérant l'engorgement progressif du réseau routier ainsi que l'émergence de zones de congestion structurelle généralement sur les axes de pénétration et voiries périphériques des grandes villes;

Considérant que cette situation est particulièrement préoccupante en Brabant wallon, dans la mesure où cette Province connaît, par sa proximité avec la Région bruxelloise, d'importants mouvements pendulaires quotidiens vers celle-ci;

Considérant que, dans son option VI.2 « Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie » le SDER, estime que la mise en place d'une desserte de qualité par chemin de fer de type RER, à bonne fréquence, permettra de limiter le trafic de transit réalisé en voiture particulière et améliorera parallèlement les relations de la Wallonie avec le pôle de développement économique important que constitue la Région bruxelloise;

Considérant que cette mesure s'inscrit pleinement dans la volonté exprimée par le SDER de structurer l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles;

Considérant, comme le reconnaît le SDER, que la création du RER requiert notamment de porter à quatre voies la capacité ferroviaire de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles conformément à la décision de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure du 30 mars 1999;

Considérant que le Contrat d'avenir pour la Wallonie, adopté le 20 janvier 2000, privilégie, dans sa sous-fiche 42.6, la mise en œuvre d'un RER répondant aux besoins wallons de déplacement vers Bruxelles, dont notamment la mise à quatre voies de la ligne 124 de Bruxelles à Nivelles;

Considérant que le Plan pluriannuel d'investissements 2001-2012 de la SNCB constate que l'intégration de l'offre RER à l'offre actuelle se traduirait non seulement par un accroissement quantitatif du nombre de trains mais également par un accroissement de la mixité des trafics, très pénalisante en terme de capacité; que la configuration actuelle de la ligne 124 ne permet pas d'y accroître l'offre ferroviaire; qu'un accroissement de capacité de cette ligne est dès lors nécessaire;

Considérant que le plan d'investissements propose dès lors la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Linkebeek et Nivelles;

Considérant par ailleurs la nécessité d'augmenter la vitesse nominale des trains pour le trafic de voyageurs afin d'accroître l'attractivité du transport par chemin de fer;

Considérant que, dans l'avis qu'il a rendu le 21 juin 2001 sur le Plan « décennal » de la SNCB, le Gouvernement wallon a rappelé qu'un accroissement des vitesses de référence notamment sur la relation Bruxelles-Charleroi constituait une de ses priorités;

Considérant que les caractéristiques techniques du tracé actuel traversant Baulers et Nivelles ne permettent pas d'atteindre l'objectif de relèvement de la vitesse nominale, actuellement limitée à 60 km/h;

Considérant qu'une rectification du tracé s'impose dès lors pour les voies rapides (liaison Bruxelles-Charleroi) afin d'éviter la courbe de Baulers;

Considérant que le Plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB prévoit l'étude de la rectification du tracé actuel de la ligne 124 entre Lillois et Nivelles;

Considérant que le présent projet de la SNCB s'inscrit dans ce cadre;

Considérant que la réalisation de ce nouveau tracé de la ligne 124 nécessite son inscription préalable au plan de secteur;

Considérant que ce tracé pour les voies rapides (liaison Bruxelles-Charleroi) est compatible avec le maintien du tracé actuel pour les voies lentes (branche R2 du RER), ce qui a pour conséquence de n'exiger pour la nouvelle ligne qu'une plate-forme limitée à deux voies;

Considérant que le Gouvernement wallon a, en date du 11 juillet 2002, décidé que des mesures environnementales seraient prises dans le cadre de la mise à quatre voies de la ligne 124 notamment;

Considérant qu'aux termes des articles 8 et 10 de la loi du 22 mars 2002 précitée, le Gouvernement de la Région wallonne s'engage, notamment pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles, à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations relevant de ses compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur et, s'il échet, à modifier les plans d'aménagement à cet effet;

Considérant que, par l'article 13 de ladite loi, le Gouvernement fédéral donne instruction à la SNCB d'introduire avant la fin de l'année 2002 les dossiers relatifs aux demandes de permis requis notamment pour le projet de mise à quatre voies de la ligne entre Bruxelles et Nivelles;

Considérant que la révision du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription du tracé rectifié de la courbe de Baulers revêt dès lors un caractère d'urgence indéniable;

Considérant que Nivelles est un pôle reconnu par le SDER, lequel préconise de créer des infrastructures de transfert (parking-relais) en favorisant l'usage des gares existantes dans les agglomérations afin de contribuer à l'attractivité des centres et au bon usage des transports en commun;

Considérant que la réalisation du tracé en projet suppose l'aménagement du croisement entre les RN27 et 252, actuellement géré par un passage dénivelé; que la réalisation d'un giratoire pourrait être envisagée;

Considérant que le viaduc prévu dans la partie sud du tracé permet de préserver la zone d'activité économique industrielle, laquelle bénéficiera en outre d'une meilleure accessibilité, favorable à son développement futur;

Considérant que l'impact visuel de la nouvelle plate-forme est particulièrement important dans le franchissement de cette zone d'activité économique industrielle;

Considérant que, dans la partie Nord du tracé, la nouvelle assiette ferroviaire est totalement invisible compte tenu de ce qu'elle est fortement en déblai;

Considérant que le tracé en projet empiète très légèrement sur le domaine de Fonteneau, classé comme site le 12 avril 1977 pour son intérêt esthétique; que ce tracé se superpose à la ferme dite de l'Hostellerie, reprise à l'Inventaire du Patrimoine monumental de Wallonie, et implique sa démolition;

Considérant que le tracé en projet ne porte atteinte :

- ni à un élément protégé par la législation sur la conservation de la nature;
- ni à un périmètre d'intérêt paysager;

Considérant que le tracé en projet est situé à proximité relative d'une prise d'eau de la SWDE;

Considérant que l'étude d'incidences de plan aura à évaluer l'impact du tracé en projet notamment sur la zone de prévention de captage;

Considérant que le tracé en projet, étant situé à proximité de 3 sièges d'exploitations agricoles, en affecte directement la rentabilité;

Considérant que l'étude d'incidences de plan analysera l'impact du tracé en projet notamment sur le cadre paysager et la fonction agricole ainsi que les mesures palliatives qu'il y aurait lieu d'y apporter;

Considérant que le tracé en projet ne surplombe aucun gisement connu exploitable;

Considérant que les archives minières de l'administration régionale ne relèvent la présence ni d'anciens puits de mine, ni de carrières souterraines, ni d'exploitations de minerai de fer sous ou à proximité du projet;

Considérant qu'il y aura cependant lieu de vérifier la stabilité du sol lors des travaux futurs;

Considérant qu'il s'indique de prévoir un périmètre de réservation de 75 m de part et d'autre du tracé de manière à pouvoir l'affiner ultérieurement sur les plans technique et environnemental;

Considérant que l'ensemble de ces développements constitue l'analyse de la situation existante de fait et de droit visée à l'article 42 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

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

Après délibération,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement wallon adopte l'avant-projet de révision de la planche n° 39/7 du plan de secteur de Nivelles en vue de l'inscription d'un nouveau tronçon de la ligne de chemin de fer 124 Bruxelles-Charleroi destiné à permettre la rectification de la courbe de Baulers sur le territoire de Nivelles conformément au plan ci-annexé.

**Art. 2.** Le Ministre de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 27 mars 2003.

Le Ministre-Président,  
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

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

Le plan peut être consulté auprès de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, rue des Brigades d'Irlande 1, à 5100 Jambes, et auprès de l'administration communale de et à Nivelles.