

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 226.763 du 13 mars 2014

A. 201.875/XIII-6009

En cause :

1. **MANDELAIRE** Gilbert,
 2. **RAUCENT** Bernard,
 3. **RAUCENT** Philippe,
 4. **LAMBRET** Philippe,
- ayant tous élu domicile chez
Me Denis BRUSSELMANS, avocat,
rue Ottiamont 9
5140 Sombreffe,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement.

Partie intervenante :

la Commune de Perwez,
ayant élu domicile chez
Me Francis HAUMONT, avocat,
chemin du Stocquoy 1
1300 Wavre.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 26 septembre 2011 par Gilbert MANDELAIRE, Bernard RAUCENT, Philippe RAUCENT et Philippe LAMBRET qui demandent l'annulation de "l'arrêté du Gouvernement wallon du 7 juillet 2011 délivrant au service public de Wallonie - département du réseau du Hainaut et du Brabant wallon - direction des routes du Brabant wallon (DGO1) un permis d'urbanisme relatif à un bien sis à [...] Perwez, cadastré 1^{ère} division, section A et 3^{ème} division, section B - RN 29/Parc d'activités économiques, ayant pour objet l'exécution de travaux techniques relatifs à la construction d'une voirie";

Vu la requête introduite le 15 novembre 2011 par laquelle la commune de Perwez demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 23 novembre 2011 accueillant cette intervention;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le mémoire en intervention;

Vu le rapport de M. RENDERS, auditeur adjoint au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires des parties requérantes et intervenante;

Vu l'ordonnance du 20 décembre 2013, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 6 février 2014 à 09.30 heures;

Entendu, en son rapport, M^{me} BOLLY, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me D. BRUSSELMANS, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Me B. HENDRICKX, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me F. HAUMONT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. NEURAY, premier auditeur chef de section au Conseil d'Etat;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les éléments de la cause se présentent comme suit :

1. Par arrêté ministériel du 11 mars 2005, le plan intercommunal de mobilité (PiCM) de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain est approuvé.

Ce plan résulte d'une étude dirigée par le bureau AGORA et il met en exergue un certain nombre de problèmes de mobilité dans la commune de Perwez.

2. Le 8 juin 2009, la direction des routes du Brabant wallon introduit un permis d'urbanisme en vue de réaliser, [sur le domaine privé], un aménagement d'une voirie de liaison entre la RN29 et le parc d'activités économiques de Perwez, plus précisément :

- " • la réalisation d'une nouvelle voirie de statut régional d'une double bande de circulation (une dans chaque sens) avec piste cyclable;
- la modification sur des voiries communales (jonction avec la zone d'activité économique, traversée des chemins n^{os} 14 et 16);
- le placement d'impétrants";

La demande de permis d'urbanisme est assortie d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement.

Le projet se trouve en zone agricole et en zone forestière suivant les dispositions du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez.

3. Par un courrier du 14 juillet 2009, le fonctionnaire délégué accuse réception de la demande de permis d'urbanisme.

4. Par un courrier du 24 juillet 2009, le service de la voirie et des cours d'eau non navigables de la direction d'administration de l'infrastructure et du cadre de vie émet un avis défavorable, l'ouvrage d'art à réaliser au-dessus du cours d'eau dénommé "Le Thorembais" ne respectant pas le gabarit mentionné au carnet descriptif de l'atlas des cours d'eau.

5. Par un courrier du 5 août 2009, le service extérieur de Wavre de la direction du développement rural du département de la ruralité et des cours d'eau émet un avis défavorable, motivé comme suit :

- " Notons tout d'abord que l'officialisation de l'accès à l'aire de service de Aische-en-Refail permettrait l'utilisation de voiries existantes et donc de limiter au maximum les incidences sur l'activité agricole et sur les villages riverains. Confirmant notre avis du 12-07-2007, un tracé passant au Nord de la zone boisée serait plus favorable en termes d'incidence sur l'activité agricole car il emprunterait au maximum des chemins existants, déstructurerait beaucoup moins le parcellaire (mis à part les 625 premiers mètres à partir de la N29). Ce projet de voirie génère de nombreuses petites parcelles difficilement exploitables et impose la création de trois bassins d'orage. Il néglige totalement l'aménagement d'accès aux terres de cultures voisines de manière à en permettre l'exploitation et à pouvoir charger des camions (betteraves) sans encombrer la chaussée. L'emprise de la voirie représente environ 6,5 ha, auxquels il faut ajouter la perte de morceaux de parcelles devenus inexploitables car trop petits ou enclavés. Une construction de cette ampleur n'est pas anodine et aurait sans doute mérité une étude sérieuse en termes de mobilité et d'incidences. Rappelons que ce projet met clairement en péril plusieurs exploitations agricoles bien actives. Aucune démarche n'a cependant été effectuée auprès des agriculteurs concernés afin de les informer et d'envisager avec eux de justes compensations. Notons enfin qu'à ce jour et à notre connaissance, aucune modification du plan de secteur

permettant d'étendre le parc d'activité économique n'est officielle, n'ayant pas d'idées précises à propos de sa nécessité, de son étendue et de son implantation, la construction de cette voirie peut sembler prématurée. AVIS D'FAVORABLE".

6. Par un courrier du 11 août 2009, l'A.S.B.L. INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE transmet son avis, aux termes duquel elle propose certains aménagements, principalement afin de renforcer la sécurité des usagers faibles.

7. Du 17 août au 2 septembre 2009, une enquête publique est organisée par la commune de Perwez. A la suite de celle-ci, des lettres de remarques - défavorables et favorables - sont déposées, dont 390 pétitions de contenu identique.

8. Par un courrier du 19 août 2009, la direction de Mons du département de la nature et des forêts (D.N.F.) émet un avis favorable, précisant que le projet n'est pas situé à proximité d'un site soumis à statut de protection au regard de la loi sur la conservation de la nature et que la partie du projet situé dans la zone forestière a perdu tout caractère forestier.

9. Par un courrier du 2 septembre 2009, la direction des espaces verts du département de la ruralité et des cours d'eau émet un avis défavorable "sur le dossier tel que présenté", critiquant essentiellement le manque de plantations et l'intégration paysagère du projet.

10. Par une délibération du 29 octobre 2009, le collège communal de Perwez émet un avis favorable sur la demande de permis d'urbanisme.

11. Par une délibération du même jour, le conseil communal de Perwez émet également un avis favorable sur le projet, pour des motifs similaires à ceux exposés par le collège communal.

12. Par une délibération du 12 novembre 2009, le collège communal de Perwez décide de compléter son avis favorable du 29 octobre 2009 par des "motivations supplémentaires rédigées par le cabinet d'avocats HAUMONT-SCHOLASSE et PARTNERS", "complétées par Monsieur Jérôme SNAPPE, conseiller en aménagement du territoire de la commune".

13. En septembre 2010, le bureau d'études TRANSITEC remet un rapport de synthèse d'"analyse comparative des deux tracés projetés pour une voirie de liaison entre l'autoroute E411 et le parc d'activités économiques de Perwez".

14. Du 28 octobre 2010 au 12 novembre 2010, une seconde enquête publique est organisée par l'administration communale de Perwez.

15. A la suite de cette enquête publique, 2.175 lettres de remarques sont déposées, dont 1.095 défavorables et 1.080 favorables au projet urbanistique.

16. Le 1^{er} décembre 2010, le collège communal de Perwez émet un avis favorable sur la demande de permis d'urbanisme.

17. Le 19 novembre 2010, une réunion de concertation se tient, à laquelle participent les trois premières parties requérantes.

18. Le 7 juillet 2011, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité octroie le permis d'urbanisme.

Cette décision est rédigée comme suit :

" [...]

Considérant que le service public de Wallonie - département du réseau du Hainaut et du Brabant wallon - direction des routes du Brabant wallon (DGO1) représentée par M.C. MONETTE, avenue de Veszprem, 3 à 1340 Ottignies-Louvain-la-Neuve, a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis à Perwez, 1^{ère} div. section A et 3^{ème} div. section B - RN29/Parc d'activités économiques, ayant pour objet l'exécution de travaux techniques relatifs à la construction d'une voirie;

Considérant que la demande complète de permis a été réceptionnée par le fonctionnaire délégué de la direction du Brabant wallon, de la direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie en date du 6 juin 2009;

Que suivant l'article 109 des dispositions transitoires et finales du décret du 30 avril 2009 modifiant le code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE), le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et le décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques, la demande poursuit son instruction sur la base des dispositions en vigueur au moment de son introduction;

Considérant que conformément à l'article 272, § 2, du CWATUPE, le permis est octroyé par le Gouvernement, aucune dérogation n'étant accordée au fonctionnaire délégué dès lors que la demande porte sur la création d'une voirie publique de la Région, classée en RESI au sens de l'article 330, 13°, du CWATUPE (C.E., n° 185.638, 8 août 2008);

Considérant que la demande comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement laquelle expose que «le projet consiste dans la construction d'une nouvelle voirie de liaison, connectant directement d'une part la RN29 (chaussée de Charleroi) dès l'échangeur autoroutier et d'autre part Perwez, via son parc d'activités économiques. Ce nouvel aménagement a pour objectif principal de délester du trafic local tant la RN29, axe de transit majeur entre l'Est du Brabant wallon et l'autoroute E411; que la RN243 traversant le Nord de Thorembeis-Saint-Trond. Le giratoire de Thorembeis, situé à l'intersection de ces deux voiries

régionales et point de passage quasi obligé actuellement vers Perwez, s'en trouverait ainsi soulagé alors qu'il présente aux heures de pointe, principalement du soir, de graves problèmes de saturation»; que l'objet étant précisé et les enjeux ciblés, la notice relève, en ce qui concerne le tracé, que ce dernier «se justifie essentiellement de manière à limiter les nuisances environnementales tant sur la population riveraine que sur la faune et la flore»;

Considérant que la demande ne figure pas sur la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, reprise dans l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, laquelle impose la réalisation d'une étude pour les seules voiries à quatre voies ou plus de circulation, pour autant que leurs longueurs soient ininterrompues sur au moins 10 km;

Qu'en effet, la voirie projetée ne présente qu'une longueur de quelques 2 kms, sur deux bandes de circulation automobile et se connecte à l'infrastructure routière existante;

Considérant qu'il a été procédé à l'examen des incidences probables du projet, sur la base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement et que, à l'issue de cet examen, il y a lieu de conclure que le projet n'est pas de nature à avoir des incidences notables sur l'environnement telles qu'il requerrait la nécessité de prescrire une étude d'incidences;

Qu'il résulte des caractéristiques (dimensions cumulées avec d'autres projets, utilisation des ressources naturelles, production de déchets, risques de pollution et de nuisances, risques d'accidents), de la localisation (zones géographiques susceptibles d'être affectées, richesse relative, qualité, capacité de régénération des ressources naturelles de la zone, capacité de charge de l'environnement naturel) et de la portée environnementale du projet (étendue de l'incidence, nature, probabilité, ampleur, complexité, durée, fréquence des réversibilités de l'incidence) qu'il n'y a pas lieu de requérir la réalisation d'une étude des incidences du projet Sur l'environnement;

Qu'ainsi :

- l'infrastructure projetée d'une longueur de quelques 2 kms et d'une largeur, accotements compris, de quelques 14 mètres sera construite sur un relief faiblement ondulé. Deux petits affluents du ruisseau Thorembais ont cependant creusé des vallées secondaires, l'un correspondant à l'axe de la rue de l'Intérieur et l'autre à l'axe du Chemin n° 14. Ainsi, dans son tracé Nord-Sud, le projet devra donc franchir deux interfluvies en déblais et deux vallons en remblais tandis que dans son tracé Ouest-Est, il suit le relief naturel du sol. Les modifications du relief du sol resteront cependant limitées et les terres excavées seront réutilisées pour les remblais et en équilibre avec les terres nécessaires pour les remblais;
- le projet n'est pas, en tant que tel, lié à un autre projet situé à proximité même s'il se connecte au giratoire situé sur la RN29 et qu'il se connectera sur un éventuel second giratoire envisagé dans la future extension du parc d'activité économique de Perwez. Comme il le sera exposé, le projet d'infrastructure n'est pas exclusivement justifié par l'éventuelle extension du zoning de Perwez. Cependant, l'étude réalisée par le bureau TRANSITEC, intègre les prévisions, en termes de charge de trafic, liées à cette extension;
- le projet prévoit la pose d'un double réseau de canalisations en béton, destinées à collecter les eaux de ruissellement de la voirie pour les diriger vers cinq bassins d'orage réalisés le long du tracé. Les eaux seront ensuite déversées dans le ruisseau de Thorembais. Le réseau hydrographique pourrait ainsi rencontrer des difficultés lors de fortes pluies. Ce problème est cependant

rencontré par la création des bassins d'orage d'une capacité totale de plus ou moins 860 m³ afin de réduire les débits rejetés dans le réseau hydrographique. De même, si le remblaiement partiel de vallon peut modifier le régime des cours d'eau, une mesure palliative a été adoptée sous la forme d'un aqueduc posé sous l'infrastructure au droit du ruisseau Thorembois;

- les risques de pollution accidentelle du sol, du sous-sol et de la nappe d'eau souterraine durant la phase de chantier dans des zones non encore imperméabilisées sont faibles. Ces mêmes risques durant l'utilisation de l'infrastructure sont peu significatifs en suite de l'imperméabilisation du sol et la pose d'un aqueduc;
- plusieurs mesures sont envisagées par le projet pour limiter les rejets de polluants dans l'atmosphère et les nuisances sonores : la configuration de la voirie qui incite au respect d'une vitesse limitée, les limitations de vitesse à 70 km/h, le type de revêtement choisi, la minimisation des pentes (certains tronçons seront en contrebas de quelques 4 m par rapport au niveau du sol) et le choix du tracé éloigné du village de Thorembois;
- le projet ne peut être rendu responsable d'incidences significatives tant sur le climat que sur la qualité de l'air. En effet, les émissions seront d'une part, comparables voire moindre dans leurs effets aux émissions produites par les axes de transport environnants dont, notamment l'autoroute E411 et d'autre part, négligeables dans l'ensemble des émissions de la région urbaine de Bruxelles. Le projet doit d'ailleurs être regardé comme globalement bénéfique en termes de rejets atmosphériques puisqu'il vise à fluidifier le trafic sur les deux routes régionales RN29 et RN243 par la séparation des flux de circulation dès la sortie de l'autoroute alors que la congestion actuelle qui caractérise ces deux routes régionales est source de davantage d'émissions polluantes. En outre, ce désengorgement, par le détournement du trafic de véhicules lourds directement vers le zoning contribue à améliorer la sécurité des déplacements le long de ces axes et la cadence commerciale des transports laisse un report vers les modes alternatifs à la voiture. Le projet réserve par ailleurs une bande de circulation en site propre, laquelle permettra de raccourcir les distances, notamment avec le projet de car-pooling situé à proximité de l'échangeur autoroutier;
- les terrains à proximité du projet sont très pauvres du point de vue écologique, il s'agit en effet de vastes étendues champêtres. Le bassin versant compte cependant deux zones humides situées de part et d'autre du ruisseau de Thorembois, en amont du Bois des Ducs : il s'agit de la Saulaie et le Pré d'Odvrenge. En raison de cette pauvreté biologique, le projet ne peut être à l'origine de conséquences néfastes sur la faune et la flore. Le risque de dérangement «supplémentaire» de la faune est, en toute hypothèse, minime étant donné la présence de nombreuses sources de perturbation aux alentours du site. De même, le projet ne s'inscrit pas en travers de couloirs écologiques importants dans la mesure où ceux-ci ont déjà partiellement été entravés en suite de la construction d'autres axes de communication à proximité du site (autoroute et ancienne ligne de chemin de fer, lesquelles ont fragmenté le couloir écologique du ruisseau de Thorembois). Cependant, la colonisation progressive des talus de la voirie projetée par de la végétation pourrait favoriser le développement de la biodiversité sur un site voué actuellement aux cultures et ne présentant que peu d'intérêt sur le plan biologique. La pose d'un aqueduc à la place de berges naturelles, au droit du passage du ruisseau de Thorembois permettra le maintien d'un couloir écologique et aquatique;
- la voirie en projet ne traverse aucun site de grand intérêt biologique, zone humide ou habitat reconnu. Le site Natura 2000, dit de la Vallée d'Orneau, le plus proche du projet, se trouve à quelque 1,5 kilomètre du tracé. Le site de grand intérêt biologique de la Source de Thorembois se trouve, quant à lui, à

quelques 400 mètres du projet et enfin, le site de grand intérêt écologique du Bois de Buis se trouve à plus d'un kilomètre. Le département de la nature et des forêts du service public de Wallonie consulté a exposé dans son avis favorable que «Considérant qu'il [le projet] n'est pas situé à proximité d'un site soumis à statut de protection au regard de la loi sur la conservation de la nature;

Considérant que la partie du projet située dans la zone forestière a perdu tout caractère forestier;

Considérant qu'il n'y aura pas d'impact significatif sur le milieu naturel environnant»;

Considérant que le projet s'inscrit pour l'essentiel en zone agricole et pour une infime partie en zone forestière au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, adopté par arrêté royal du 28 mars 1979, qui n'a pas cessé de produire ses effets;

Considérant que la voirie projetée n'est pas une principale voie de communication;

Qu'en effet, le fait que la voirie projetée soit une voirie dépendante de la Région wallonne, n'en fait pas une principale infrastructure de communication, au sens de l'article 23 du CWATUPE;

Qu'en conséquence, son tracé ne devait pas être préalablement inscrit au plan de secteur;

Considérant que conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat (C.E., n° 86.047, 16 mars 2000, LEBICHOT et consorts), une voie qui n'est pas une principale infrastructure de communication doit nécessairement être établie à travers des zones dont l'affectation est autre, comme par exemple la zone agricole ou la zone forestière;

Considérant qu'il s'ensuit que le projet est conforme au plan de secteur;

Considérant par ailleurs que la voirie en projet aboutit dans le zoning d'activités économiques existant, à l'endroit prévu dans le plan communal d'aménagement n° 10, approuvé le 12 janvier 2005;

Que le bien est, par ailleurs, situé en partie dans le périmètre du plan communal d'aménagement n°1 dit «Extension du zoning» dont l'élaboration a été autorisée par arrêté ministériel du 30 juillet 2008 et modifiée par arrêté ministériel du 15 juillet 2009;

Considérant que la voirie en projet croise les chemins vicinaux n°14 et n°16, tout en préservant leur emprise;

Considérant que la voirie projetée est une voirie dépendant de la Région et, à ce titre, fera partie de la grande voirie;

Que conformément à la jurisprudence tant de la Cour de Cassation (10 octobre 1979; 2 octobre 2009) que du Conseil d'Etat (C.E., n° 27.299, 7 janvier 1987), les endroits où les chemins vicinaux précités seront traversés par la voirie régionale en projet, feront partie de la voirie régionale dans laquelle ils seront incorporés par le fait même de leur affectation nouvelle;

Que ce changement de statut se fait automatiquement sans formalité procédurale autre que celle liée à la création de la voirie régionale;

Considérant qu'en ce qui concerne le croisement du chemin vicinal n°14, le raccordement au niveau du chemin vicinal côté Nord se fera dans l'emprise régionale et aura également le statut de voirie régionale;

Que le projet n'implique donc aucune modification, au sens de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, aux chemins vicinaux concernés;

Considérant que le projet tend à répondre à un besoin de mobilité conformément à l'article 1^{er} du CWATUPE;

Qu'ainsi, le plan inter-communal de mobilité, approuvé par arrêté ministériel du 11 mars 2005, soulignait déjà les problèmes de mobilité et de sécurité et notamment le problème de congestion de la RN29 et concomitamment le trafic de transit important dans le village de Thorembais-Saint-Trond;

Que l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 avril 2007 visant des zones à risque et des itinéraires à haut risque situés le long des infrastructures routières et autoroutières wallonnes, reprend également la chaussée de Charleroi, à hauteur de la traversée de Thorembais-Saint-Trond;

Que, comme il le sera exposé, une étude complémentaire a été réalisée par le bureau TRANSITEC, celle-ci ayant pour objet l'analyse comparative de tracés pour une voirie de liaison entre l'autoroute E411 et le parc d'activités économiques de Perwez; que cette étude recommande la mise en œuvre du tracé, objet de la demande;

Considérant que la demande a été soumise à des mesures particulières de publicité du 17 août au 2 septembre 2010, en application de l'article 128 du CWATUP;

Que cette enquête publique a donné lieu à 414 lettres de remarques ou réclamations;

Considérant qu'une seconde enquête publique s'est tenue du 28 octobre au 12 novembre 2010, dès lors qu'il s'agit d'une voirie publique classée en RESI;

Que 1.076 lettres de remarques ou réclamations ont été introduites, dont 4 courriers types;

Considérant que les réclamations et observations portent sur les points suivants :

- l'incomplétude du dossier de demande de permis;
- l'interrelation entre le projet de liaison routière et celui de l'extension de la zone d'activités économiques de Perwez;
- la justification du choix du tracé;
- des considérations urbanistiques (enclavement de Thorembais-Saint-Trond entre plusieurs voies à grande circulation et transformation de Perwez en cité-dortoir);
- l'impact environnemental et plus particulièrement, la biodiversité, la pollution de la nappe aquifère, les nuisances sonores et la qualité de l'air;
- l'impact paysager;
- les risques d'inondations;
- la perte de terres agricoles et les difficultés d'exploitation;
- l'impact budgétaire;
- l'existence de projets alternatifs non suffisamment étudiés;

Considérant qu'une réunion de concertation a été organisée le 19 novembre 2010;

Que les remarques et observations suivantes ont été formulées :

- Les représentants des réclamants affirment que la nouvelle voirie n'a pas d'utilité car :

1. les problèmes de mobilité que le projet est censé résoudre sont obsolètes;
 2. 80% du trafic est rencontré sur l'axe Jodoigne-Gembloux sur lequel la nouvelle voirie n'a pas d'influence;
 3. une voiture parcourt le trajet du rond-point de la sortie de l'autoroute au rond-point de Thorembais-Saint-Trond en 3,50 minutes en heure de pointe, contre 1 minute hors heure de pointe; ces chiffres ne sont pas exceptionnels;
 4. la démolition d'une maison à hauteur du rond-point de Thorembais-Saint-Trond a amélioré la visibilité et la fluidité du trafic (problème reporté au rond-point de l'autoroute);
 5. des travaux en cours au niveau de la sortie n° 10 de l'autoroute rendront celle-ci plus accessible et [auront] pour impact de diminuer le trafic à la sortie n° 11;
- Les représentants des réclamants proposent des pistes de solution pour améliorer le trafic :
 1. la création à la sortie d'autoroute n° 11 de deux by-pass (un dans chaque sens) vers Jodoigne;
 2. la création de deux by-pass entre la chaussée de Charleroi et la chaussée de Wavre au niveau de la boulangerie, placement d'un dispositif empêchant la traversée de la berme centrale à proximité du rond-point et aménagement du parking existant pour le disposer en épis;
 - Les représentants des réclamants attirent l'attention sur les points suivants :
 1. proximité de la source du Thorembais qui a fondé un refus de permis de construire des éoliennes;
 2. la voirie est prévue à une distance trop faible de deux éoliennes (règles de sécurité conseillées);
 3. le risque de trafic de transit à travers le zoning et le nouveau quartier «Thomas et Piron», avenue des Marronniers, le centre de Perwez;
 4. la qualité des eaux souterraines, démontrée par une étude récente de l'université de Gembloux est menacée;
 5. les vents dominants amèneront le bruit et la pollution vers Thorembais-Saint-Trond;
 6. le bruit va s'additionner à celui de l'autoroute;
 7. la construction de la voirie va mener à l'urbanisation des terrains la bordant;
 8. d'autres voiries en Région wallonne nécessitent un entretien urgent avant d'en construire de nouvelles;
 9. les bassins d'orage risquent de ne pas être entretenus et de se boucher;

Considérant que les services et commissions visés ci-après ont été consultés :

- DGO3 - direction des espaces verts, laquelle a rendu, le 2 septembre 2009, un avis DEFAVORABLE;
- DGO3 - direction nature et forêts, laquelle a rendu, le 19 août 2009, un avis FAVORABLE;
- DGO3 - direction du développement rural, laquelle a rendu, le 5 août 2009, un avis DEFAVORABLE;
- Le service provincial des voies non navigables - SPVNN a rendu, le 24 juillet 2009, un avis DEFAVORABLE;
- L'institut belge de la sécurité routière a rendu, le 13 août 2009, un avis FAVORABLE CONDITIONNEL;

- La commission communale d'aménagement du territoire et mobilité, laquelle a rendu, le 30 septembre 2009, un avis favorable;

Considérant que l'avis du collège communal de Perwez, sollicité le 14 juillet 2009 a été transmis le 10 novembre 2009 au fonctionnaire délégué; que cet avis ayant été transmis hors délai, il est, selon l'article 4, § 1, 3°, du CWATUP, réputé favorable;

Considérant que le collège communal a adopté, le 12 novembre 2009, une délibération complémentaire laquelle a été communiquée le même jour au fonctionnaire délégué;

Considérant que le 29 octobre 2009, le conseil communal de Perwez a adopté une délibération favorable quant aux aménagements à réaliser sur la voirie communale innommée et demande de «prévoir des dispositifs de traversées piétonnes (passages piétons marqués au sol) au niveau des deux chemins communaux existants (n^{os} 14 et 16)»; que, quant à la mobilité, celui-ci précise notamment que le projet est de nature à apporter une solution à la congestion automobile qui affecte la chaussée de Charleroi et qui engendre un trafic de transit important dans le village de Thorembais-Saint-Trond; que par ailleurs, le conseil communal relève que «la configuration des voiries du zoning est actuellement en forme de cul-de-sac, ce qui ne facilite pas la fluidité du trafic; que le fait d'inscrire cette voirie du zoning dans un maillage et de la raccorder, par un deuxième point, au réseau régional ne peut que fluidifier le trafic»; que, quant à la zone agricole, le conseil communal précise que «le principe adopté par le SPW de longer l'E411 et le RAVeL [lire : réseau autonome de voies lentes] permet [...] de préserver autant que possible la plage agricole et de ce fait la biodiversité dans la mesure où l'E 411 est déjà un élément de rupture [...] que la faible emprise au sol du présent projet n'aura pas de conséquence importante sur la viabilité des exploitants agricoles cultivant ces terres»; qu'en outre, quant à l'aspect paysager, le conseil communal souligne notamment que «l'E 411, le RAVeL et le bois des Ducs, constituent les lignes de force qui structurent le paysage; que le tracé projeté longe au mieux ces éléments marquants et préserve la vue sur le bois à partir de Thorembais-Saint-Trond en implantant la future voirie à l'arrière de celui-ci, ce qui favorise l'intégration paysagère du projet»;

Considérant que le 1^{er} décembre 2010, le collège communal a émis un avis favorable sur le projet sous réserve de «prévoir des dispositifs de traversées piétonnes (passages piétons marqués au sol) à niveau des deux chemins communaux existants (n^{os} 14 et 16)»;

Considérant par ailleurs que la voirie en projet aboutit dans le zoning d'activités économiques existant, à l'endroit prévu dans le plan communal d'aménagement n° 10, approuvé le 12 janvier 2005;

Que le bien est, par ailleurs, situé en partie dans le périmètre du plan communal d'aménagement n°1 dit «Extension du zoning» dont l'élaboration a été autorisée par arrêté ministériel du 30 juillet 2008 et modifiée par arrêté ministériel du 15 juillet 2009;

Considérant que les réclamations, observations et avis des instances consultées appellent les réponses suivantes :

1. Quant à l'intégration paysagère

On relève d'abord que le Collège communal, en sa séance du 1^{er} décembre 2010, souligne notamment que «La E411, le RAVeL et le Bois des Ducs, constituent des lignes de force qui structurent le paysage; que le tracé projeté augure ces éléments marquants et préserve la vue sur le bois à partir de Thorembais-Saint-

Trond, en implantant la future voirie à l'arrière de celui-ci, ce qui favorise l'intégration paysagère du projet».

Ensuite, le paysage aux alentours du projet est celui des bas plateaux limoneux, caractérisé par de vastes étendues champêtres sur un relief faiblement ondulé, avec quelques alignements d'arbres et berges, et notamment de bois proches l'un de l'autre. Le village est caché dans son vallon et s'allonge le long du cours d'eau. La structure du bâti du village a cependant subi d'importantes transformations causées par l'aménagement des chaussées autour desquelles se structurent le village.

De manière générale, le cadre paysager est perturbé par l'infrastructure autoroutière construite en remblais et ce, même si elle est largement masquée par des plantations arborées. Plusieurs éoliennes situées au sud des terrains modifient davantage ce paysage.

Le projet ne s'implantera pas dans un site protégé ou classé mais bien pour partie, le long de l'autoroute E411. La voirie en projet reste quasi parallèle, d'une part, à l'autoroute (quelques centaines de mètres) et, d'autre part, à l'ancienne ligne de chemin de fer (plus ou moins 40 m de ce futur RAVeL).

Par ailleurs, si le projet se situe dans un paysage largement ouvert et afin notamment d'insérer l'ouvrage dans son contexte rural et paysager, le permis prévoit des plantations structurantes d'alignement d'arbres.

Les cinq bassins d'orage à construire, présentant des berges en béton, peuvent apparaître comme contrastants dans le voisinage et ne pas s'intégrer à l'environnement rural traversé. C'est la raison pour laquelle le permis impose que les berges des bassins d'orage soient construites en pente douce et végétalisées.

Par ailleurs, ces bassins d'orage ne doivent pas disposer d'une grande capacité de retenue dès lors que seule la nouvelle voirie y sera raccordée, ainsi que les eaux ruisselant sur les talus. Les dimensions intérieures de ces bassins sont faibles en superficie (entre 170 m² et 270 m²) et en hauteur de lame d'eau (entre 60 cm et 1 m). Au bout de trois heures de temps, les bassins seront donc vides. C'est la raison pour laquelle le compartimentage ou le lagunage en vue d'une épuration des eaux en provenance de la voirie et des talus, n'est pas nécessaire. Une décantation demande en effet un temps de séjour assez long, surtout pour des particules fines à intercepter. Une épuration n'est pas non plus nécessaire dès lors que seules les eaux de pluie ruisselant sur la voirie seront interceptées.

Dans ces bassins, le permis impose la plantation de végétations adaptées qui, d'une part, permettront une épuration et, d'autre part, amélioreront substantiellement la qualité des eaux s'il échet et enfin, permettront une meilleure intégration dans l'environnement, notamment au départ du futur RAVeL.

2. Quant aux ouvrages d'art à réaliser

Le service de la voirie et des cours d'eau non navigables a émis un avis défavorable dès lors que l'ouvrage d'art à réaliser au dessus du cours d'eau le Thorembois, ne respecterait pas le gabarit mentionné au carnet descriptif de l'atlas des cours d'eau. Afin de rencontrer cette critique, il est imposé de remplacer la canalisation en béton par un pertuis de section rectangulaire (1600 x 1100) permettant, d'une part, de garantir l'écoulement de l'eau et d'autre part, de mieux s'intégrer au gabarit du cours d'eau existant.

La réalisation de cet ouvrage est subordonnée à l'autorisation du collège provincial, organe compétent en vertu de la loi du 28 décembre 1967 relative aux cours d'eau non navigables.

3. Quant aux pertes de terres agricoles

Il résulte de l'étude TRANSITEC du mois de septembre 2010 que le tracé retenu par le projet impacte les parcelles cultivées de six agriculteurs dont deux de manière significative et engendre des difficultés ponctuelles d'exploitation et d'accès aux terres cultivées. A titre comparatif, la même étude relève que le tracé au départ de l'aire d'autoroute de Aishe-en-Refail, impacterait sept à huit agriculteurs mais de manière moins importante dès lors que le tracé repose majoritairement sur des chemins existants. Si emprunter des chemins existants déstructurerait moins le parcellaire, il n'en reste pas moins que, d'un point de vue technique, cela paraît, selon l'étude TRANSITEC, peu réaliste mais surtout cela ne résout pas le problème de mobilité puisqu'il faudrait emprunter des chemins existants et inadaptés pour ce.

4. Quant à l'interrelation entre le projet de liaison routière et celui d'extension de la zone d'activité économique de Perwez

De nombreuses réclamations affirment que le projet serait en réalité justifié par le projet d'extension du zoning de Perwez et que les deux dossiers ne pourraient dès lors être dissociés.

Comme le souligne la notice d'évaluation des incidences, en connectant directement la RN29 dès l'échangeur autoroutier et la commune de Perwez via son parc d'activités économiques, l'aménagement en projet a pour objectif de délester du trafic local, originaire ou à destination de Perwez, tant la RN29, axe de transit majeur entre l'Est du Brabant wallon et l'autoroute E411, que la RN243 traversant le nord de Thorembois-Saint-Trond. Le giratoire de Thorembois, situé à l'intersection de ces deux voiries régionales et actuellement point de passage quasiment obligé vers Perwez, connaît actuellement de graves problèmes de saturation, principalement aux heures de pointe du soir. Cette situation de saturation conduit certains usagers à emprunter des voies et des itinéraires interdits (aire de service d'Aishe-en-Refail) ou peu adaptés traversant des quartiers résidentiels denses via les voiries étroites et sinueuses du Sud de Perwez (rue du Mont, chaussée Romains, rue Saint-Roch), avec les conséquences que cela entraîne sur le plan de la sécurité et sur le plan de la qualité de vie des riverains de ces voiries. A cet égard, il convient d'observer que dans le cadre de la deuxième enquête publique, 1058 riverains ont fait part de leur soutien au projet des lors qu'il permettra de délester le village de Thorembois-Saint-Trond de l'important trafic de transit qui y est enregistré actuellement. Ces riverains confirment l'existence des nuisances importantes (bruit, vibrations) générées par ce trafic.

Le projet n'est donc nullement exclusivement justifié par l'éventuelle extension du zoning de Perwez, même si l'étude réalisée par le bureau TRANSITEC, intègre les prévisions, en termes de charge de trafic, liées à cette extension.

Enfin, selon le schéma de développement de l'espace régional (SDER), le projet vise à «maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie» et à gérer la mobilité dans une zone rurale. Si le SDER préconise d'être attentif aux entrées de villes et de villages, le fait de se raccorder à la voirie située dans le zoning ne signifie pas que cet objectif ne pourra être atteint au vu des impositions du P.C.A. [lire : plan communal d'aménagement] n° 10 relatif aux constructions et aménagements des abords.

Le projet entend donc bien répondre à un problème de mobilité locale.

5. Quant au caractère complet du dossier de demande de permis

Selon certaines critiques, le dossier ne comporterait aucun plan général de situation reprenant les zones périphériques et en particulier, le territoire compris entre le zoning de Perwez et l'aire autoroutière d'Aishe-en-Refail. Par ailleurs, les calculs de

dimensionnement des bassins d'orage dont l'aménagement est projeté ne seraient pas produits.

La composition du dossier de demande de permis est conforme aux dispositions des articles 307 et suivants du CWATUPE.

En outre, le calcul de dimensionnement des bassins d'orage est expressément exposé dans la notice d'évaluation des incidences, sous le point 6.3.

6. Quant à la justification du choix du tracé

Le projet vise à rencontrer les problèmes de mobilité liés à la saturation du giratoire de Thorembais-Saint-Trond, mis en évidence par le plan inter-communal de mobilité (PiCM) de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain approuvé par l'arrêté ministériel du 11 mars 2005 auquel fait par ailleurs référence la notice préalable des incidences sur l'environnement. Cette situation de saturation entraîne, corrélativement, l'existence d'un trafic de transit important dans les quartiers résidentiels de Thorembais-Saint-Trond vers Perwez, avec les problèmes de sécurité que cela comporte, les automobilistes empruntant des voiries étroites et sinueuses peu adaptées à un tel trafic.

Le bureau d'études AGORA chargé de l'élaboration du plan inter-communal de mobilité a donc envisagé trois options pour remédier à cette situation : l'augmentation de la capacité du giratoire, la création d'une voirie entre l'échangeur n° 11 de l'A4-E411 et le zoning de Perwez, et l'officialisation de l'accès de l'aire de services d'Aische-en-Refail.

Il résulte de cette étude que l'option portant sur l'augmentation de la capacité du giratoire de Thorembais-Saint-Trond, consistant à doubler la voie d'accès de la N29 en venant du Sud et à inscrire une seconde voie dans l'anneau du rond-point, n'offrirait qu'une solution à court terme en heure de pointe du soir. Toutefois, au vu des projections de trafic, cette situation se dégraderait rapidement et de nouvelles saturations apparaîtraient le soir sur la branche Est de la N243 en provenance de Perwez, de même que le matin sur la branche Nord de la N29 en provenance de Jodoigne. En outre, l'emprise que nécessiterait la réalisation de cette option serait difficilement envisageable compte tenu du bâti actuel. Le bureau d'études a dès lors étudié la variante d'un by-pass entre l'entrée Sud du giratoire (N29) et la sortie Est de celui-ci (N243). Cette variante, davantage envisageable en terme d'urbanisme, ne présenterait toutefois qu'une solution à court terme;

En ce qui concerne la création d'une nouvelle voirie entre l'échangeur n°11 de l'A4-E411 et le zoning de Perwez, laquelle s'appuierait sur un nouveau giratoire au niveau de l'accès Nord de l'échangeur n°11, ce qui serait de nature à résoudre par ailleurs les problèmes de sécurité rencontrés à cet endroit, le bureau d'études constate que cette option est plus avantageuse dans la mesure où elle permettrait la séparation du trafic dès l'échangeur, ce qui induirait une diminution de la charge de la N29 et de la section de la N243 traversant Thorembais-Saint-Trond. Dès lors, le village ne serait plus soumis au «trafic de fuite» et le développement de l'axe de la Chaussée de Wavre serait favorisé. Un point négatif est cependant à souligner. En effet, comme toute nouvelle infrastructure routière, cette voirie risque d'encourager le transit à travers le centre de Perwez. Le bureau d'études considère néanmoins que l'appel serait faible. En conséquence, le bureau AGORA estime que la création d'une nouvelle voirie entre l'échangeur n° 11 et le zoning de Perwez présenterait une solution durable qui permettrait, outre le retour à la fluidité du giratoire de Thorembais-Saint-Trond, de diminuer les charges sur la N29 et la N243. Si cette option est retenue, le bureau d'études recommande d'intégrer dans le réaménagement de l'échangeur n°11 un parking de covoiturage et d'autres interventions d'intermodalité au bénéfice des transports en commun et des modes de circulation doux. Une traversée cyclable de l'axe prioritaire Perwez-Thorembais-Orbais serait également à prévoir.

En ce qui concerne la troisième option étudiée dans le cadre de la mise sur pied du plan intercommunal de mobilité, à savoir celle portant sur l'officialisation de l'accès routier sur l'aire de services d'Aische-en-Refail, le bureau d'études souligne que bien qu'un accès de service existe déjà, une mise à gabarit des voies et des carrefours de raccordement s'avèrerait indispensable. En outre, l'identification d'une voirie de liaison avec le centre de Perwez serait indispensable afin d'éviter la création de nuisances générées par le trafic automobile dans les quartiers résidentiels avoisinants. Dans ce cadre, le bureau d'études a étudié deux sous-options : la première portant sur l'absence de création d'une nouvelle voirie et la deuxième portant, au contraire, sur la création d'une nouvelle voirie. Si cette option était envisagée sans la création d'une nouvelle voirie, les automobilistes sortant de l'autoroute et désireux de se rendre à Perwez, auraient la possibilité d'emprunter la rue du Mont, la rue de Cayenne et la rue Saint-Roch via la chaussée Romaine. Cette situation serait susceptible de poser problème compte tenu du gabarit de ces voiries et plus particulièrement de la rue du Mont et de la rue de Cayenne. Si la rue Saint-Roch présente, quant à elle, une largeur suffisante sur tout son parcours, l'entrée dans le centre de Perwez resterait difficile à intégrer, dans le réseau existant. Selon le bureau d'études, la mise en œuvre de cette sous-option présenterait plus de conséquences dommageables que de bénéfices. En effet, cette solution est peu orientée vers le Nord (axe Wavre-Bruxelles) et ne dessert pas le zoning, de sorte qu'elle ne permettrait pas de résoudre les problèmes de saturation rencontrés à Thoremblais-Saint-Trond. Ensuite, cette solution n'est pas adaptée aux poids lourds. Enfin, elle ne concerne qu'une centaine de véhicules à l'heure de pointe du soir venant actuellement du Sud, mais risque de développer un transit non désiré à travers Perwez, Aische-en-Refail et Grand-Leez. La deuxième sous-option, c'est-à-dire celle concernant l'utilisation de l'aire de services d'Aische-en-Refail couplée à la création d'une nouvelle voirie via le réaménagement des voiries de remembrement au départ de la rue du Mont, le bureau d'études observe que bien que cette option s'appuie sur des emprises existantes, la mise à gabarit des voiries agricoles concernées requiert des travaux relativement lourds et que d'autres aménagements s'imposeraient au niveau des carrefours formés par la chaussée Romaine et la rue du Mont, ainsi que par la rue du Mont et le chemin de remembrement, afin de maintenir le flux de circulation principal sur ce nouvel axe et protéger les quartiers résidentiels voisins. Par ailleurs, en termes de fonctionnement, cette option présente un certain nombre de désavantages. Ainsi, elle ne concernerait que les flux émanant de l'autoroute et ne permettrait pas aux automobilistes provenant de Gembloux d'éviter le giratoire de Thoremblais-Saint-Trond et la N243. Ce cheminement présenterait de plus un allongement du trajet pour les automobilistes en provenance du Nord (Bruxelles et Brabant wallon) qui représentent la majorité des véhicules sortant actuellement au niveau de l'échangeur n° 11. Dans la mesure où le centre de Perwez n'est pas accessible directement, cette option présenterait un risque important d'« injection » du trafic dans la rue du Mont. Enfin, les considérations émises par le bureau d'études dans le cadre de la deuxième sous-option au sujet du trafic de transit à travers Grand-Leez resteraient de mise. Par conséquent, l'unique avantage qu'offrirait l'option portant sur l'officialisation de l'accès via l'aire de services d'Aische-en-Refail, consisterait dans le raccourcissement du trajet pour les usagers en provenance du Sud (Namur), mais elle ne permettrait donc pas de solutionner le problème de saturation auquel il y a lieu de remédier.

En conclusion, le bureau d'études recommande, dans le cadre de l'adoption du plan intercommunal de mobilité, la création à moyen ou long terme, d'une nouvelle voirie entre l'échangeur n°11 de l'A4-E411 et le zoning de Perwez. Il s'agit du présent projet.

De nombreux réclamants ont souligné le caractère obsolète de cette étude. Une étude complémentaire a été confiée au bureau TRANSITEC. Il ressort tout d'abord du rapport final rédigé par ce dernier dans le courant du mois de septembre 2010, que les constatations formulées aux termes du plan intercommunal de mobilité sont toujours d'actualité. Ce rapport s'appuie notamment, à cet égard, sur les données de

comptage disponibles auprès du SPW - direction des routes du Brabant wallon et de la direction de la sécurité des infrastructures routières, ainsi que sur les résultats des comptages réalisés in situ durant les heures de pointe. Le bureau TRANSITEC considère, en outre, [que] la situation de saturation du rond-point situé au croisement entre la N29 et la N243, se trouvera encore aggravée à l'avenir par l'éventuel développement de la zone d'activité économique de Perwez, ainsi que par le projet de développement à court terme de la zone d'aménagement communal concerté (ZACC) de l'avenue des Chasseurs Ardennais portant sur 160 logements et sur les possibilités de développement à plus long terme d'autres ZACC et zones d'habitat. Sur la base des données de trafic actuelles, le bureau TRANSITEC estime, en effet, que la distribution des flux de trafic engendré par ces derniers projets, sera essentiellement orientée vers le rond-point de Thorembois-Saint-Trond, à concurrence de 75% pour la zone d'activité économique et de 65% pour les ZACC.

Le bureau TRANSITEC était par ailleurs chargé de réaliser une étude ayant pour objectif d'analyser et de comparer deux des trois variantes de tracé retenues par le plan intercommunal de mobilité sur le plan environnemental, paysager, patrimonial, agricole, ainsi que sous l'angle des avantages et des enjeux potentiels de chacun de ces tracés en termes de redistribution des flux de trafic (soulagement des axes structurants, protection des quartiers résidentiels situés à proximité, ...). Le tracé en projet a ainsi été comparé au tracé alternatif permettant l'accès à l'A4 par l'aire de la station service d'Aische-en-Refail en empruntant des voiries existantes (chaussée Romaine, rue du Mont et chemins de remembrement). Cette alternative est évoquée à de nombreuses reprises dans les réclamations déposées dans le cadre de l'enquête publique. Ce tracé alternatif a du reste lui-même fait l'objet d'une proposition modificative par le bureau TRANSITEC («variante 2bis») afin de pallier aux inconvénients découlant de l'utilisation éventuelle des chemins de remembrement existants au nord de la rue du Mont dont le gabarit est inadapté au trafic induit par le projet de contournement (largeurs insuffisantes, rayons de courbure trop serrés, portance insuffisante).

Il ressort du tableau de synthèse dressé par le bureau TRANSITEC, que sur le plan de la mobilité, le tracé en projet doit être recommandé. Notamment, sur le plan de la lisibilité du réseau routier, le tracé en projet respecte la hiérarchie du réseau, conformément au plan provincial de mobilité et au plan intercommunal de mobilité, tandis que le tracé au départ de l'aire d'autoroute d'Aische-en-Refail pose un problème de hiérarchie induisant des effets indésirables sur le réseau routier environnant, comme il l'est mis en exergue dans l'étude du bureau AGORA.

En ce qui concerne la protection des quartiers résidentiels de Perwez et de Thorembois-Saint-Trond, la voirie en projet permet de maîtriser les flux de transit actuels. Au contraire, le tracé alternatif est susceptible de créer un risque important d'appel de transit dans les quartiers Sud de Perwez et dans les villages alentour. De plus, le tracé alternatif soulage moins bien le transit dans Thorembois-Saint-Trond, en offrant une alternative moins attractive à la N29 saturée à l'heure de pointe du soir en direction du rond-point de Thorembois-Saint-Trond et elle impliquerait dès lors l'adoption de mesures les plus volontaristes du plan intercommunal de mobilité, telle que la mise à sens unique de voiries, ce qui impliquerait de plus fortes contraintes aux accès locaux et aux bus.

Le critère des nuisances sonores est plus favorable à la voirie en projet. En effet, bien qu'une habitation soit plus proche de son tracé, l'influence à cet endroit du bruit généré par le trafic de l'A4 est prédominante, ce qui n'est pas le cas pour le tracé alternatif de sorte que, sur le plan sonore, ce dernier aura donc un impact plus significatif pour les habitations proches.

Les critères relatifs à l'occupation du sol et à l'impact des deux tracés étudiés sur l'activité agricole, sont en revanche favorables au tracé alternatif. Il ressort de l'étude de TRANSITEC que la «consommation» maximale de terrain est de 9,6 ha pour la voirie en projet, alors qu'elle est de maximum 6,6 ha pour le tracé alternatif. Au

regard du nombre d'agriculteurs concernés, l'analyse montre également une différence entre les deux tracés. Ainsi, la voirie en projet impacte 6 exploitations, dont 2 de manière significative et présente une difficulté ponctuelle d'exploitation (4 hectares) et d'accès aux terres. Le tracé alternatif impacte quant à lui potentiellement un plus grand nombre d'exploitations, mais de manière moins importante, ce qui s'explique par la circonstance que celui-ci repose majoritairement sur l'utilisation des chemins existants. Il présente en outre peu d'impact sur l'accès aux cultures. Ces nets avantages du tracé alternatif doivent cependant être nuancés. En effet, selon le bureau TRANSITEC cette solution n'apparaît pas réaliste, compte tenu des contraintes patrimoniales, topographiques et techniques que présente le tracé alternatif. L'impact de la «variante 2bis» étudiée par le bureau TRANSITEC afin de pallier à ces contraintes, est également plus important dans la mesure où son tracé s'écarte des chemins existants. 8 blocs de culture seraient ainsi concernés par cette dernière variante. De ce fait, la différence d'emprise entre le tracé en projet et le tracé faisant l'objet de la «variante 2bis» se réduit.

Les conclusions du bureau TRANSITEC rejoignent donc celles formulées précédemment par le bureau d'études AGORA dans le cadre de l'adoption du plan intercommunal de mobilité. En effet, sur le plan de la mobilité, compte tenu des risques d'appel de transit induits par le tracé alternatif au départ de l'aire d'autoroute d'Aische-en-Refail et de l'incohérence qu'il induirait en termes de hiérarchie du réseau routier, TRANSITEC recommande le tracé en projet.

Plusieurs réclamants soulignent que d'autres tracés alternatifs que ceux déjà étudiés par les bureaux d'études AGORA et TRANSITEC, auraient du être pris en considération. Ainsi, certains réclamants proposent la création d'un nouvel accès autoroutier à hauteur de la ferme de la Sartre en utilisant le tracé existant de l'ancienne voie de chemin de fer. Ce tracé, nécessairement moins coûteux, permettrait, en outre, de décharger l'accès autoroutier n° 11 et d'éviter les nuisances qu'induirait le projet pour les habitants de Thorembais-Saint-Trond. Tout d'abord, le projet n'induirait en aucun cas des nuisances pour ces derniers, qu'au contraire, comme le souligne le bureau TRANSITEC, le projet de contournement sera suffisamment attractif pour soulager les quartiers résidentiels de Thorembais-Saint-Trond du trafic de transit actuel. Ensuite, la création d'un nouvel accès autoroutier à proximité de la ferme de la Sartre n'est pas envisageable. En effet, d'un point de vue technique, l'emprise que nécessiterait un tel ouvrage est telle qu'elle empièterait sur le site de la ferme et impliquerait sa démolition. Sur le plan financier, le coût relatif à l'aménagement d'une bretelle d'accès autoroutière est non négligeable puisqu'il implique la création d'un pont au-dessus de l'E411 ou d'un puits en-dessous dès lors que celui qui se situe sur l'ancienne ligne de chemin de fer ne pourrait être utilisé car il sera occupé par le RAVeL, et l'assiette n'appartient, pas au demandeur de permis.

D'autres réclamants préconisent l'utilisation de la sortie autoroutière n° 10 au lieu-dit «La Picaute» dont l'aménagement serait déjà projeté. D'une part, si l'inscription d'une zone de réservation au plan de secteur en vue de la création d'un échangeur autoroutier est effectivement envisagée, au titre de compensation alternative dans l'étude d'incidences rédigée dans le cadre de la révision partielle du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, cet aménagement serait destiné à desservir la zone d'extraction située au lieu-dit «Les Turlottes» et à créer un nouvel itinéraire pour le charroi de la sablière permettant d'accéder de manière directe à l'autoroute E411 via ce nouvel échangeur. D'une part, la révision du plan de secteur n'a pas encore été définitivement adoptée à ce jour. Enfin, cet échangeur ne serait pas de nature à remédier au problème de saturation du rond-point de Thorembais-Saint-Trond dans la mesure où le trafic empruntant cet échangeur pour quitter l'autoroute E411 en direction de Thorembais et de Perwez aboutira sur la N243 et plus loin, sur le rond-point de Thorembais-Saint-Trond.

D'autres réclamations portent enfin sur la création de deux by-pass à la sortie de l'autoroute et entre la chaussée de Charleroi et celle de Wavre. Comme il l'a été

exposé, ces solutions n'auront pas d'impact sur la saturation du giratoire de Thorembais-Saint-Trond, mis en évidence par le plan intercommunal de mobilité (PiCM), le trafic empruntant l'autoroute et la chaussée de Charleroi aboutissant au giratoire.

Toutes les alternatives ont donc bien été envisagées.

7. Quant à l'impact du projet sur la biodiversité et l'environnement

Certains réclamants estiment que la notice d'évaluation des incidences ne prendrait pas suffisamment en compte la biodiversité du site et plus particulièrement, l'importance du maillage écologique formé par le bois du Buis et de l'Aulnée de la Campagnette, le bois des Ducs, le site Natura 2000 de la Vallée de l'Orneau, les talus boisés[s] de l'autoroute E411 et l'ancienne voie ferrée 147.

Comme il l'a été précédemment souligné, la voirie en projet ne traverse aucun site de grand intérêt biologique, zone humide ou habitat reconnu. Le site Natura 2000, dit de la Vallée d'Orneau, le plus proche du projet, se trouve à quelque 1,5 kilomètre du tracé. Le site de grand intérêt biologique de la Source de Thorembais se trouve, quant à lui, à quelques 400 mètres du projet et enfin, le site de grand intérêt écologique du bois de Buis se trouve à plus d'un kilomètre.

La notice d'évaluation des incidences souligne que compte tenu des vastes étendues champêtres qui occupent majoritairement les terrains à proximité du projet, le bassin versant du ruisseau de Thorembais est pauvre d'un point de vue écologique et présente peu d'intérêt en termes de biodiversité. La présence de deux éléments remarquables d'un point de vue biologique est relevée : la saulaie et le pré d'Odvrenge, s'agissant de deux zones humides situées de part et d'autre du ruisseau de Thorembais en amont du bois des Ducs. En revanche, le bois des Ducs offre quant à lui un intérêt biologique moindre, notamment parce qu'il est exploité sur le plan économique. La notice d'évaluation des incidences relève néanmoins son potentiel et son rôle de «zone tampon» vis-à-vis des milieux fragiles.

Selon la notice, en raison de cette pauvreté biologique du site, le projet ne peut être à l'origine de conséquences néfastes sur la faune et la flore. Le risque de dérangement «supplémentaire» de la faune est, en toute hypothèse, minime étant donné la présence de nombreuses sources de perturbation aux alentours du site. De même, le projet ne s'inscrit pas en travers de couloirs écologiques importants dans la mesure où ceux-ci ont déjà partiellement été entravés en suite de la construction d'autres axes de communication à proximité du site, à savoir l'autoroute E411 et l'ancienne ligne de chemin de fer, lesquelles ont fragmenté le couloir écologique du ruisseau de Thorembais. Cependant, la colonisation progressive des talus de la voirie projetée par de la végétation pourrait favoriser le développement de la biodiversité sur un site voué actuellement aux cultures et ne présentant que peu d'intérêt sur le plan biologique. Si la notice d'évaluation des incidences souligne qu'au droit du passage du ruisseau de Thorembais par l'infrastructure routière, la ripisylve sera détruite sur cette partie du cours d'eau, elle précise toutefois que la pose d'un aqueduc à la place de berges naturelles du ruisseau, au droit du passage de celui-ci, permettra le maintien d'un couloir écologique et aquatique. Enfin, la mise en place de bassins d'orage devrait également permettre de réduire les effets liés à l'entraînement de matières en suspension néfastes pour la faune et la flore.

L'avis rendu par le département de la nature et des forêts le 19 août 2009, confirme cette analyse. Cet avis souligne, en effet, que le projet est majoritairement situé en zone agricole et traverse une petite zone forestière au plan de secteur, laquelle a cependant perdu tout caractère forestier. En conséquence, le département de la nature et des forêts affirme qu'il n'y aura pas d'impact significatif du projet sur le milieu naturel environnant].

8. Quant à l'incidence du projet sur la nappe aquifère

Certains réclamants font état de l'existence d'un risque de réduction de réalimentation de la nappe aquifère en raison de l'imperméabilisation du site.

La notice d'évaluation des incidences précise, en effet, que le projet est susceptible d'entraîner une diminution du réapprovisionnement des nappes aquifères en raison de l'urbanisation du site, de l'imperméabilisation des sols et de la pose d'un aqueduc. Elle ajoute toutefois que cette incidence est peu significative compte tenu de la seule emprise au sol de l'infrastructure projetée. Par conséquent qu'aucun problème de réalimentation de la nappe aquifère ne risque de se poser.

Certaines réclamations font par ailleurs état de l'existence d'un risque de pollution des eaux de ruissellement et déplorent l'absence de tout dispositif de traitement de celles-ci.

La notice d'évaluation des incidences précise, à cet égard, que les eaux pluviales transitant sur les chaussées empruntées notamment par des camions, ne sont effectivement jamais exemptes d'une certaine pollution et que dans la mesure où les eaux pluviales sont rejetées non pas dans un égout en raison du fait que le collecteur du Thorembais n'est actuellement pas posé, mais en eaux de surface, des incidences sur la faune et la flore aquatiques ne peuvent, a priori, pas être écartées. Toutefois, poursuit-elle, le ruisseau Le Thorembais présente un débit suffisant susceptible d'assurer une certaine auto-épuration des éventuelles pollutions contenues dans les eaux de ruissellement. Il y a également lieu de tenir compte des faibles concentrations d'hydrocarbures ou d'autres substances qui pourraient être mesurées dans les eaux de ruissellement en cas d'épanchement accidentel en phase d'utilisation de la voirie. Ainsi, aucune mesure particulière n'est prévue par le projet afin de gérer d'éventuels épanchements. La notice d'évaluation des incidences précise cependant, à ce sujet, qu'au niveau des bassins d'orage, la stagnation et la dilution des eaux conduiront à limiter considérablement la charge éventuellement contenues dans les eaux pluviales suite à leur ruissellement sur des surfaces imperméabilisées «polluées». Il n'existe donc aucun risque significatif de pollution des eaux de ruissellement et corrélativement, des eaux souterraines.

D'autres réclamants font état d'un risque accru d'inondations en raison de l'augmentation des surfaces bétonnées avec pour conséquence que les eaux de ruissellement viendront gonfler le ruisseau de Thorembais.

Une attention particulière a été apportée à cet égard dans le cadre de l'élaboration du projet. En effet, la construction du projet engendrera un renforcement du ruissellement des eaux pluviales, lesquelles seront reprises par les filets d'eau latéraux prévues au projet et conduites via les avaloirs dans le réseau de canalisations dont l'aménagement est projeté en accotements. Par conséquent, les eaux pluviales seront amenées plus rapidement vers le Thorembais et ses petits affluents, lesquels ne présentent qu'une faible ampleur, de sorte que le réseau hydrographique pourrait rencontrer des difficultés à gérer l'écoulement des eaux lors de fortes pluies. Le risque de débordement doit donc être considéré comme significatif. Afin de rencontrer ce risque, le projet prévoit la construction de 5 bassins d'orage d'une capacité totale d'environ 860 m³ aménagés aux points bas du tracé afin de réduire les débits rejetés dans le Thorembais. Contrairement à ce que souligne un réclamant, le calcul de dimensionnement de ces bassins d'orage figure bien dans la notice d'évaluation des incidences. Il apparaît que la capacité de ceux-ci a été calculée en fonction des surfaces imperméabilisées individuellement par chaque tronçon de voirie, sur la base d'une hypothèse de pluie décennale d'une durée de 20 minutes, soit un débit de 160 litres/seconde/ha et que chaque exutoire des bassins est régulé par une vanne de sortie dont le débit d'évacuation moyen est fixé à 20 litres/seconde, laquelle correspond aisément à la capacité d'évacuation du réseau. Pour le surplus, le demandeur de permis s'est également penché à ce sujet sur la question du remblaiement partiel des vallons par la construction de l'infrastructure

routière en projet, lequel pourrait entraver le libre écoulement du Thorembais. Afin d'éviter une telle situation, le projet prévoit l'aménagement d'un aqueduc de 1600 mm de diamètre reprenant le lit du ruisseau à l'aval de l'étang. La notice d'évaluation des incidences précise que cette canalisation a été surdimensionnée afin d'éviter l'accumulation d'embâcles naturels ou anthropiques constituant l'une des causes importantes d'inondation. Le débit de l'aqueduc (approximativement 6.500 litres/seconde) est, en outre, largement supérieur à celui du ruisseau, même en cas de crues.

Les ouvrages dont la construction est prévue au projet sont dès lors de nature à supprimer tout risque d'inondation.

9. Quant aux nuisances sonores engendrées par le projet

Certains réclaments craignent que la mise en service de la nouvelle voirie et l'importance du trafic, notamment poids-lourds, qui en découlera, accentueront encore les nuisances sonores liées à la circulation sur l'autoroute E411, la RN29 et la RN 243. Le village de Thorembais-Saint-Trond, situé sous les vents dominants, sera très touché par les nuisances sonores. Celles-ci seront, en outre, étendues au centre de Perwez et aux quartiers du Mont et Saint-Roch. En tout état de cause, le bruit généré par la voirie en projet ne masquera pas celui généré par l'autoroute E411.

La notice d'évaluation des incidences souligne, en réalité, que la nouvelle voirie s'inscrit dans un contexte sonore déjà fort perturbé par d'autres axes routiers lourdement chargés et qu'elle sera elle-même, a priori, source de nouvelles nuisances sonores. Plus particulièrement, le village de Thorembais, le hameau du Mont à Perwez, ainsi que la ferme de la Sarte, s'agissant des lieux habités les plus proches de la voirie à créer, sont les plus susceptibles de ressentir ces nuisances. Cependant, le tracé de l'infrastructure veille à s'éloigner au maximum du village de Thorembais-Saint-Trond en suivant, dans son axe Nord-Sud, une direction parallèle à celle de l'autoroute et ce, en vue de limiter les incidences sonores du projet vis-à-vis des habitations les plus proches. Il est également précisé que compte tenu de la limitation de vitesse de 70 km/h qui sera imposée, le bruit lié à la circulation sur la nouvelle voirie, sera sensiblement inférieur à celui généré par l'autoroute, sera probablement plus faible que celui produit par le trafic actuellement embouteillé des RN29 et 243 et sera a priori noyé dans le contexte sonore ambiant existant, ce que confirme, du reste, l'étude réalisée par le bureau TRANSITEC. Le type de revêtement choisi et les pentes des chaussées sont également de nature à minimiser les incidences sonores du projet. En contribuant à fluidifier le trafic, la voirie en projet devrait, par ailleurs, contribuer à améliorer l'environnement sonore, singulièrement aux abords du village de Thorembais, actuellement traversé par un important trafic de transit. Comme le souligne le rapport du bureau TRANSITEC, le contournement en projet sera, en effet, suffisamment attractif pour soulager les quartiers résidentiels de Thorembais-Saint-Trond de ce trafic de transit. Enfin, la notice d'évaluation des incidences ajoute que le bois des Ducs, ainsi que la végétation qui poussera spontanément sur les talus longeant la voirie en projet, pourront constituer d'éventuels obstacles à la propagation du bruit, même s'ils se révéleront moins efficaces à cet égard qu'une levée de terre. Le hameau du Mont à Perwez ne bénéficiera quant à lui d'aucun obstacle à la dispersion du bruit. Toutefois le projet retenu est moins défavorable à ses habitants que l'alternative consistant à créer un accès autoroutier sur l'aire de services d'Aische-en-Refail via l'utilisation de voiries existantes situées à proximité directe de ce hameau.

Par conséquent, le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement sonore du site. Il pourrait, au contraire, contribuer à diminuer les nuisances générées par la saturation actuelle des RN29 et 243.

10. Quant aux incidences du projet sur la qualité de l'air

Selon certains réclamants, l'impact du transport routier et des activités industrielles sur la qualité de l'air serait confirmé par la notice d'évaluation des incidences. Le désengorgement du trafic, lequel ne serait par ailleurs pas démontré en l'absence d'étude prenant en considération l'éventuelle extension du zoning de Perwez et son impact en termes de transport routier, ne permettra cependant pas de contrebalancer cette situation.

Tout d'abord, l'étude réalisée par le bureau TRANSITEC a tenu compte des conséquences, en termes de charge de trafic, de l'éventuelle extension du zoning de Perwez, de même que du projet de développement à court terme de la ZACC de l'Avenue des Chasseurs Ardennais. Cette étude confirme, par ailleurs, les conclusions formulées par le bureau d'études AGORA dans le cadre de l'élaboration du plan intercommunal de mobilité selon lesquelles la voirie en projet apportera une réponse adéquate au problème de mobilité lié à la saturation de la N29 entre l'échangeur n° 11 sur l'E411 et le rond-point de la N243 à Thorembais-Saint-Trond.

Ensuite, comme il l'a déjà été souligné, le projet ne peut être rendu responsable d'incidences significatives tant sur le climat que sur la qualité de l'air. En effet, les émissions seront, d'une part, comparables voire moindres dans leurs effets aux émissions produites par les axes de transport environnants dont, notamment l'autoroute E411 et, d'autre part, négligeables dans l'ensemble des émissions de la région urbaine de Bruxelles.

Le projet doit d'ailleurs être regardé comme globalement bénéfique en termes de rejets atmosphériques puisqu'il vise à fluidifier le trafic sur les deux routes régionales RN29 et RN243 par la séparation des flux de circulation dès la sortie de l'autoroute, alors que la congestion actuelle qui caractérise les deux routes régionales est source de davantage d'émissions polluantes. En outre, ce désengorgement, par le détournement du trafic de véhicules lourds directement vers le zoning contribue à améliorer la sécurité des déplacements le long de ces axes et la cadence commerciale des transports laisse un report vers les modes alternatifs à la voiture. Le projet réserve par ailleurs une bande de circulation en site propre, laquelle permettra de raccourcir les distances, notamment avec le projet de car-pooling situé à proximité de l'échangeur autoroutier.

11. Quant aux incidences du projet sur le réseau de mobilité lente

Certains réclamants font état du fait que la voirie en projet aura des incidences négatives sur la mobilité lente dès lors que deux cheminements agricoles à savoir les chemins de la Chapelle et du Vivier seront rendus infranchissables. La notice d'évaluation d'incidences le confirme. Toutefois, le franchissement de l'infrastructure restera possible par la rue de l'Intérieur dont la continuité sera assurée au moyen d'un pertuis aménagé sous la chaussée.

Par ailleurs, le site propre destiné exclusivement aux usagers faibles aménagé le long de la voirie en projet, comporte plusieurs accès vers le réseau des voies lentes dont le RAVeL et les chemins de remembrement. Parallèlement au projet, l'ancienne voie de chemin de fer n° 147 désaffectée située au sud de la nouvelle voirie sera aménagée en réseau de type RAVeL. Ponctuellement, certains aménagements de plus grande ampleur seront également réalisés à certains points de traversée des routes traditionnelles afin d'offrir aux piétons et aux cyclistes un itinéraire sécurisé.

Le projet n'est donc pas de nature à mettre en péril le réseau de mobilité lente existant.

Enfin, le projet entend promouvoir le recours au covoiturage des navetteurs qui empruntent quotidiennement l'autoroute E411 pour se rendre sur leur lieu de travail, par l'aménagement d'un car-pooling. Le plan inter-communal de mobilité prévoit d'y

inclure un stationnement pour vélos, ainsi qu'un arrêt du Rapidobus. Ce site de car-pooling pourra être atteint à vélo par le réseau de voiries existantes et la piste cyclable aménagée le long de la voirie en projet, depuis le futur RAVeL de la ligne de chemin de fer n° 147.

12. Quant à la sécurité des usagers de la voirie en projet

Un réclamant souligne le danger que constituerait pour les usagers de la voirie en projet, la présence rapprochée du parc d'éoliennes, compte tenu du risque de chute d'une pale. Il précise que le projet s'implantera à 124 mètres et 80 mètres de deux de ces éoliennes, alors que la législation en vigueur impose de respecter une distance minimale de 350 mètres entre les éoliennes et les habitations.

Ce point a cependant été examiné par le bureau d'études TRANSITEC. Aux termes de son rapport, celui-ci indique, en effet, qu'en ce qui concerne les contraintes liées à la présence des éoliennes, la distance de garde correspond à 1,5 fois la longueur des pales. Compte tenu du modèle des éoliennes implantées à proximité du site présentant une longueur de pale de 40 mètres, la distance de garde est en l'espèce de 60 mètres. Toutefois, l'éolienne la plus proche se situe, selon TRANSITEC, à 120 mètres du tracé. Cette distance de garde est donc respectée. Tel n'est en revanche pas le cas dans le cadre du tracé alternatif au départ de l'aire d'autoroute d'Aishe-en-Refail.

L'institut belge pour la sécurité routière suggère un certain nombre de recommandations, notamment sur le rond-point existant et plus particulièrement de tracer des triangles blancs de céder le passage sur la piste cyclable ou encore de réduire l'anneau du futur rond-point à 6 mètres afin d'éviter les vitesses excessives et le déplacement de cyclistes.

D'une part, le projet ne prévoit pas la création d'un nouveau rond-point. En effet, la voirie à créer va partir au départ du rond-point existant sur la Chaussée de Charleroi carrefour pour aboutir à un rond-point à créer mais qui ne fait pas l'objet du permis. De même, l'I.B.S.R, recommande de rapprocher la fin de la piste cyclable du rond-point et de signaler la réinsertion des cyclistes par des chevrons et logos vélos. Ces recommandations sont prescrites par les conditions.

13. Quant aux aspects budgétaires

Les critiques émises par des réclamants quant aux impacts budgétaires ne relèvent pas de la police de l'urbanisme.

Considérant, en conclusion, que le projet répond aux besoins de la collectivité qu'il y a lieu de rencontrer et que rien ne s'oppose à l'octroi du permis, tant pour des motifs environnementaux qu'urbanistiques ou paysagers; que la délibération du collège communal du 1^{er} décembre 2010 souligne, à juste titre, que «l'E411, le RAVeL et le bois des Ducs constituent des lignes de force qui structurent le paysage; que le tracé projeté longe au mieux ces éléments marquants et préserve la vue sur le bois à partir de Thorembais-Saint-Trond en implantant la future voirie à l'arrière de celui-ci, ce qui favorise l'intégration paysagère du projet»; qu'ainsi, le relief naturel du sol est respecté au vu des impératifs techniques liés à un tel projet et la voirie s'inscrit sous la ligne de crête; que l'emprise des bassins d'orage est réduite et que ces aménagements ne sont pas de nature à perturber significativement le paysage dans lequel ils s'insèrent.

DECIDE :

Article 1^{er} . - Le permis d'urbanisme sollicité par le service public de Wallonie - département du réseau du Hainaut et du Brabant wallon - direction des routes du Brabant wallon (DGO1) est octroyé aux conditions suivantes :

1. La canalisation en béton (diam 1600) sera remplacée par un puits de section rectangulaire (1600 x 1100) afin de l'écoulement du Thorembais en cas de crue et d'intégrer l'ouvrage au gabarit du cours d'eau existant;
2. Le long de la voirie, seront plantés en alignement des arbres de force 18/20 d'essence suivante (*Quercus robur* (chêne)). Ces arbres seront espacés les uns des autres à raison de 20 mètres et implantés à une distance minimum de 4 mètres de la bordure de la voirie. Cependant, aucune plantation ne pourra être réalisée dans un rayon de 100 mètres autour des croisements entre la voirie et les chemins vicinaux n^{os} 14 et 16. Ces plantations doivent être réalisées dans l'année qui suit la réception provisoire des travaux;
3. Les berges des bassins d'orage seront réalisées en pente douce de 8/4 et végétalisées par des plantations d'espèces indigènes semi aquatiques (*Iris pseudocarus*, *Typha*, *Latifolia*), adaptées aux conditions locales. Une lame d'eau de faible profondeur (maximum 0,8 m) doit pouvoir être maintenue dans chaque bassin. A cet effet, le niveau du trop-plein sera situé 0,50 m au-dessus du niveau du fond du bassin. Des plantations d'espèces indigènes semi aquatiques adaptées aux conditions locales doivent être plantées dans les bassins (*Iris pseudocarus*, *Typha*, *Latifolia*);
4. Les bassins d'orage feront l'objet une fois par an d'une vérification et, le cas échéant, d'un entretien;
5. Le trottoir en hydrocarboné doit être prolongé jusqu'à l'amorce du rond-point à l'entrée du zoning, sur l'emprise des travaux de la présente demande. Un passage pour piétons identique à celui prévu devant le rond-point de l'autoroute doit être réalisé de façon à ce que les piétons puissent traverser la voirie;
6. Les conditions imposées par l'I.B.S.R. dans son avis ci-annexé du 13 août 2009 devront être respectées, hormis en ce qui concerne le point «aménagements pour les piétons et les cyclistes» et celui relatif au diamètre du futur rond-point à créer;
7. Les conditions suivantes relatives aux croisements avec les chemins vicinaux devront être respectées :

A. Aménagements relatifs aux chemins vicinaux devenus voirie régionale :

- Le profil de chaque chemin vicinal sera adapté de manière à se raccorder à la voirie régionale projetée, de part et d'autre de celle-ci, par deux tronçons à plat de 5 mètres de long chacun, au même niveau altimétrique que la voirie régionale. Chaque tronçon plat sur le chemin vicinal rejoint le profil naturel du chemin vicinal suivant une pente de maximum 5%. Le raccord de chaque tronçon à la voirie régionale projetée est revêtu, en bordure de celle-ci, d'une bande de 2 mètres de large de revêtement identique à celui de la voirie régionale. A hauteur de ces connexions, la ligne de bordure de voirie ainsi que le filet d'eau sont interrompus sur toute la largeur du chemin vicinal devenu voirie régionale, de façon à ce que le revêtement de la voirie régionale soit ininterrompu sur une profondeur de 2 mètres dans le chemin. Un marquage transversal «cédez le passage» sera installé.
- Placement d'un panneau «cédez le passage» (B1) dans les deux sens de circulation, au niveau de chaque croisement avec la voirie projetée.

B. Tous les aménagements ainsi décrits doivent être conçus, dimensionnés et réalisés dans le plus strict respect des normes de sécurité routière, et le cas échéant, adaptés de manière à assurer un niveau de sécurité optimal pour tous les usagers, sans toutefois être remis en cause sur le principe de la continuité et de la préservation de l'emprise du chemin vicinal.

[...]"

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que les parties requérantes prennent un premier moyen de la violation "des articles D.63, D.66, § 1^{er}, et D.68 du code wallon de l'environnement tels qu'en vigueur à la date de l'introduction de la demande, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur dans les motifs, ainsi que de l'excès de pouvoir et de l'erreur manifeste d'appréciation"; qu'elles soutiennent que la notice d'évaluation des incidences du projet sur l'environnement viole l'article D.66, § 1^{er}, du Code wallon de l'environnement en ce qu'à leur estime, il n'y est pas décrit, ni évalué de manière appropriée, "en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, à court, à moyen et à long terme, de l'implantation et de la mise en œuvre du projet sur :

- 1° l'homme, la faune et la flore;
- 2° le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage;
- 3° les biens matériels et le patrimoine culturel;
- 4° l'interaction entre les facteurs visés aux 1°, 2°, 3°, du présent alinéa";

qu'elles indiquent que la justification du projet concernant les effets sur l'homme et les biens matériels consiste en des déclarations de bonnes intentions, qui ne s'appuient sur aucune donnée ou élément établi; qu'elles affirment que la congestion et la densité excessive du trafic ne sont pas établies et précisent que la référence aux estimations et augmentations probables à l'horizon 2015 du plan intercommunal de mobilité (PiCM), sans autre développement, ne suffisent pas à combler cette lacune; qu'elles soutiennent que les projections démographiques, dont question dans la notice d'évaluation des incidences, ne sont pas établies, ni quantifiées; qu'elles considèrent que le projet d'extension du zoning, invoqué dans la notice d'évaluation des incidences, n'en est qu'à ses prémisses et que ses modalités exactes sont inconnues du grand public en manière telle qu'il est impossible, à ce stade, d'en juger la pertinence et la légalité; qu'elles disent ne pas trouver pas trace d'un point noir sur le réseau routier pour la zone concernée, malgré la position qu'aurait prise le Gouvernement wallon lors de sa séance du 19 avril 2007; qu'elles disent également ne pas parvenir à identifier le texte de cette délibération et sa portée; qu'elles font valoir que la notice d'évaluation des incidences ne dit rien des effets de la voirie projetée sur les habitations et constructions, ni sur le commerce, les petites et moyennes entreprises (P.M.E.), les conséquences de l'augmentation du trafic dans le zoning industriel et les exploitations agricoles à proximité du projet;

Considérant que, quant aux effets du projet sur la faune et la flore, elles constatent que la notice mentionne l'existence d'un périmètre de protection visé par la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature distant d'environ un kilomètre du projet, de deux sites de grand intérêt biologique (le site des sources du ruisseau de Thorembais et le site des étangs dits de la ferme du Long Pont) à

proximité des terrains concernés; qu'elles critiquent le fait qu'aucune mesure spécifique de protection ne soit proposée dans la notice; qu'elles relèvent encore la proximité du site des sources du ruisseau de Thorembois et s'inquiètent des effets éventuels du projet sur celui-ci;

Considérant qu'en ce qui concerne la protection de la biodiversité, elles soutiennent que les considérations générales de la notice d'évaluation des incidences ne se fondent sur aucune donnée établie et ne prennent pas en considération les mesures agro-environnementales mises en œuvre sur les parcelles cultivées concernées; qu'elles prétendent que les développements de la notice d'évaluation des incidences se contredisent; qu'elles citent des extraits de la notice dont il ressort, à leur estime, que "beaucoup de parcelles [recèlent] un intérêt écologique évident, tant pour leur composition que pour leur situation"; qu'elles considèrent que, dans la notice d'évaluation des incidences, il n'a pas été sérieusement étudié les effets du projet en ce qu'il va séparer matériellement le point de départ du réseau écologique de l'ancienne voie de chemin de fer, considéré comme "l'élément linéaire probablement le plus intéressant"; qu'elles avancent encore que les effets de la pose d'un aqueduc sur le ruisseau le Thorembois, de la mise en suspension de sédiments, des risques de pollution et des travaux de réalisation du projet sur l'environnement ne sont pas adéquatement analysés; qu'enfin, elles critiquent les incertitudes relevées dans l'acte attaqué relatives aux effets du projet en matière écologique et trouvent légères les mesures palliatives reprises dans la notice d'évaluation des incidences;

Considérant, quant aux effets du projet sur le sol et l'eau, qu'elles soutiennent que les développements de la notice d'évaluation des incidences sont imprécis et contradictoires, que les risques qui y sont pointés ne sont pas évalués, et qu'aucune mesure de prévention n'est préconisée pour y pallier; qu'elles estiment encore que la notice d'évaluation des incidences minimise certains risques;

Considérant qu'elles prétendent que l'absence d'appréciation appropriée des effets du projet dans la notice d'évaluation des incidences a été soulignée par le département de la ruralité et des cours d'eau du service public de Wallonie dans son avis du 7 août 2009;

Considérant qu'enfin, elles considèrent que la motivation de l'acte attaqué ne compense pas les lacunes de la notice d'évaluation des incidences et qu'il ne ressort pas adéquatement de l'acte attaqué les raisons pour lesquelles une étude d'incidences n'a pas été requise; qu'à leur estime, l'article D.68, § 2, 2°, du Code wallon de l'environnement imposait à la partie adverse, au regard des incidences notables sur l'environnement du projet, de faire réaliser une étude d'incidences;

Considérant qu'en réplique, les parties requérantes affirment ne pas vouloir remettre en cause la jurisprudence du Conseil d'Etat, citée par les parties adverse et intervenante, selon laquelle "la violation des dispositions [relatives] à la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement [ne pourrait entraîner l'annulation de l'acte attaqué qu'en cas] d'erreur manifeste d'appréciation commise par l'auteur de l'acte attaqué"; qu'elles citent divers arrêts du Conseil d'Etat dans lesquels il a été jugé qu'une telle erreur existait; qu'en l'espèce, elles soutiennent qu'alors que la motivation de l'acte attaqué précise qu'"il a été procédé à l'examen des incidences probables du projet", la nature exacte de cet examen n'est pas renseignée, pas plus que l'autorité qui y a procédé et les conclusions de celle-ci; que s'agissant de la notice elle-même, elles estiment qu'elle est frappée des insuffisances relevées dans la requête introductive; qu'elles prétendent que la partie intervenante leur oppose un raisonnement "auto-justificatif" quant à la complétude de cette notice; qu'en ce qui concerne la présence de sites d'intérêt biologique, elles font valoir que la notion de "proximité immédiate" est susceptible d'appréciations différenciées et estiment qu'en l'espèce, de tels sites sont bien présents à proximité immédiate du projet; qu'elles critiquent, par ailleurs, l'avis du D.N.F. du 19 août 2009 en ce qu'il présente une zone forestière de 15 hectares comme une "petite zone forestière au plan de secteur, laquelle a cependant perdu tout caractère forestier";

Considérant que les parties requérantes prennent un second moyen de la violation "des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, d'un défaut de motivation, d'une erreur de droit et d'une erreur ou d'une ambiguïté dans les motifs ainsi que d'une erreur manifeste d'appréciation"; qu'elles développent leur moyen en quatre branches; que, dans la première branche, elles estiment que l'acte attaqué n'est pas adéquatement motivé en ce qui concerne la décision de ne pas réaliser une étude d'incidences malgré les incidences majeures du projet mentionnées dans la notice d'évaluation des incidences; qu'elles soutiennent que les effets du projet sont minimisés dans l'acte attaqué, ce qui résulte des affirmations non établies ressortant de la notice d'évaluation des incidences; que, selon elles, la pauvreté écologique des terrains à proximité du projet n'est pas établie, voire est inexacte; qu'elles affirment que la proximité de trois sites de grand intérêt biologique devait inciter l'autorité compétente à vérifier que le projet n'aurait pas d'incidences sur ces sites; qu'elles critiquent en outre la motivation de l'acte attaqué en ce qui concerne l'inexistence d'une telle étude pour évaluer les incidences du projet sur les périmètres protégés résultant des directives 79/409/CEE et 92/43/CEE "Oiseaux" et "Habitats"; qu'elles critiquent encore l'acte attaqué en ce qu'il se réfère à l'avis du département de la nature et des forêts du 19 août 2009 et, en ce qu'il s'écarte de l'avis défavorable du département de la ruralité et des cours d'eau du 7 août 2009 aux termes duquel il est

dit qu'"une construction de cette ampleur n'est pas anodine et aurait sans doute mérité une étude sérieuse en termes de mobilité et d'incidences";

que, dans une deuxième branche, elles soutiennent que l'acte attaqué n'est pas adéquatement motivé au regard des incidences du projet sur l'environnement et renvoient à leurs développements exposés à l'occasion de leur premier moyen relatif à la notice d'évaluation des incidences; qu'elles prétendent, par ailleurs, que l'acte attaqué n'est pas adéquatement motivé en ce qui concerne l'absence de prise en compte des prescriptions du SDER, qu'elles citent comme suit :

" La protection et le développement du patrimoine naturel doivent s'appuyer sur la mise en place d'un réseau écologique. Sa concrétisation nécessite d'une part de reconnaître à certaines parties du territoire une vocation exclusive de conservation de sites de grand intérêt biologique, et d'autre part de tenir compte, sur l'ensemble du territoire, des conditions nécessaires au maintien et au développement des espèces animales et végétales";

qu'elles considèrent que la proximité des périmètres protégés et de la situation des parcelles concernées devait être prise en compte conformément au SDER;

que, dans une troisième branche, elles affirment que les effets du projet ne correspondent pas à l'objectif invoqué à titre principal relatif au délestage du trafic local tant depuis la RN29, que de la RN243; qu'elles estiment, par ailleurs, que la motivation tirée de l'augmentation du trafic liée à l'extension du zoning est à tout le moins prématurée et imprécise quant au raccordement à l'éventuelle future voirie du zoning et aux modalités pratiques d'entretien du futur tronçon entre le projet litigieux et le zoning; qu'elles critiquent le fait que l'acte attaqué n'ait pas prévu d'accès au parc à containers qui se fait par la rue de la Douairière, ni d'aménagement pour le raccord de la rue de la Douairière à la RN243, en manière telle qu'il n'est pas démontré que la voirie de contournement sera empruntée par les véhicules contournant la E411 pour rouler en direction de Perwez; qu'elles soutiennent qu'une des conséquences du projet sera l'engorgement de tout le quartier situé à proximité de l'église de Perwez; qu'elles comparent le présent projet avec la première zone d'activités économiques érigée dans les années 70 dans laquelle elles voient une erreur urbanistique similaire au projet litigieux; qu'elles indiquent qu'à leur estime, le projet va inévitablement déplacer le problème d'encombrement du carrefour entre la chaussée de Wavre et la chaussée de Charleroi vers le nouveau rond-point de la chaussée de Wavre au niveau du Delhaize; qu'elles y voient une erreur manifeste d'appréciation et un défaut de motivation; que selon elles, "l'éventuelle extension du zoning de Perwez" constitue l'objectif poursuivi à titre principal, sinon exclusif par le projet; qu'elles constatent que la réalisation de cette extension est purement hypothétique et en concluent que la réalisation de la voirie en projet est prématurée;

que, dans leur quatrième branche, elles soutiennent que l'acte attaqué ne motive pas adéquatement l'absence de prise en compte des tracés alternatifs proposés; que, à propos de l'augmentation de la capacité du giratoire de Thorembais-Saint-Trond, elles critiquent le fait que l'étude du bureau AGORA ne soit pas reproduite en tout ou partie dans l'acte attaqué, ce qui ne constitue pas une motivation adéquate; qu'elles estiment, par ailleurs, que cette étude est obsolète; que, sur le tracé de contournement du village de Thorembais-Saint-Trond pour l'accès à Perwez via l'officialisation d'une sortie et d'un accès à la E411 à la hauteur de l'aire de repos d'Aische-en-Refail, elles critiquent la motivation de l'acte attaqué qu'elles estiment manifestement contradictoire; qu'elles soutiennent que c'est à tort qu'il est fait mention du "manque d'attractivité de cet itinéraire sur le plan de la mobilité" dès lors qu'il y est aussi reconnu que certains usagers empruntent cet itinéraire dès à présent alors qu'il est interdit; qu'elles estiment que, moyennant les aménagements requis, un tel itinéraire serait bien attractif en termes de mobilité; qu'elles critiquent l'affirmation dans l'acte attaqué selon laquelle "cette option ne concernerait que les flux émanant de l'autoroute et ne permettrait pas aux automobilistes provenant de Gembloux d'éviter le giratoire de Thorembais-Saint-Trond et la RN243"; qu'elles soutiennent qu'au contraire, les automobilistes en provenance de Gembloux via la E411 en direction de Perwez seraient amenés à emprunter un tel itinéraire durant les heures de pointe; qu'elles signalent que l'autoroute n'est jamais saturée sur ce tronçon; qu'elles indiquent que l'acte attaqué ne décrit pas comment la voirie de contournement projetée pourrait atteindre l'objectif avancé de fluidifier le trafic sur la RN29; que, selon elles, les problèmes de congestion sur la RN29 et plus spécifiquement sur le rond-point de Thorembais-Saint-Trond seraient amplifiés au niveau du giratoire situé à hauteur de la sortie 11 de la RN29; qu'elles critiquent la multiplication des connections de voiries importantes à ce giratoire construit au travers d'une voirie qui serait actuellement déjà saturée; qu'elles estiment inadéquat le rejet du tracé en question par le fait qu'il impliquerait une mise à gabarit des voies et de carrefours de raccordement alors que le tracé choisi par l'acte attaqué implique la création d'une nouvelle voirie; qu'elles jugent tout autant inadéquate la motivation de l'acte attaqué relative à l'écartement du tracé empruntant l'ancienne voie de chemin de fer pour se connecter à un nouvel accès autoroutier à la hauteur de la ferme de la Sarte; qu'elles soutiennent que les éléments techniques avancés sont particulièrement ténus, peu développés et imprécis; que, selon elles, une alternative à la construction d'un nouveau pertuis ou pont de la partie adverse peut être envisagée par l'utilisation du RAVeL; qu'elles estiment non établies les considérations financières avancées dans l'acte attaqué et considèrent qu'il est contradictoire de mettre en exergue le coût d'un tel projet pour ensuite exposer que "les critiques émises par des réclamants quant aux impacts budgétaires ne relèvent pas de la police de l'urbanisme"; que, selon elles enfin, il n'est pas adéquat, ni opportun de rejeter le tracé alternatif en arguant du fait que l'assiette de celui-ci

n'appartient pas au demandeur de permis dès lors que les parcelles sur lesquelles se trouve le tracé du projet retenu n'appartiennent pas non plus au demandeur de permis; qu'elles critiquent le recours à la notion de "cohérence de la hiérarchie du réseau routier", qu'elles jugent imprécise et insuffisamment motivée, et affirment que les deux tracés étudiés se connectent tout deux en leurs extrémités à une voirie régionale connectée à un accès autoroutier; qu'elles y voient une erreur manifeste d'appréciation découlant des erreurs de faits, consécutifs à des carences d'étude;

Considérant qu'en réplique, les parties requérantes se concentrent sur le plan intercommunal de mobilité (PiCM) de 2003 et l'étude du bureau d'études TRANSITEC de 2010; qu'elles produisent des données émanant des services régionaux dont il ressortirait une diminution du nombre de véhicules transitant sur la RN29 entre 6h et 22h; qu'elles en déduisent que ce trafic a fait l'objet d'une erreur d'évaluation tant de la part de l'auteur du PiCM de 2003 que du bureau d'études TRANSITEC; qu'elles soutiennent que cette diminution du trafic et l'absence de saturation du giratoire de Thorembois-Saint-Trond s'explique par la mise en service de la RN243A et de son nouveau rond-point; que, par ailleurs, elles produisent un enregistrement vidéo de février 2012 du carrefour entre la chaussée de Wavre et la chaussée de Charleroi dont il ressort tout au plus un trafic dense durant les heures de pointe; qu'elles déduisent de ces éléments que l'auteur de l'acte attaqué a commis une erreur manifeste d'appréciation en se fondant sur les problèmes de saturation du giratoire de Thorembois-Saint-Trond tels que mis en exergue dans le plan intercommunal de mobilité de 2003 et non actualisés dans l'étude TRANSITEC et s'étonnent que la partie adverse n'ait pas tenu compte des propres chiffres de son administration; que, pour le surplus, elles réitèrent les arguments développés dans leur requête introductive; qu'elles reviennent, enfin, sur les erreurs qui ressortent, à leur estime, du rapport TRANSITEC - ce qui implique aussi que la motivation de l'acte attaqué est erronée -, à savoir que :

- le tracé 2 soulagerait la RN243 et la RN29 dès lors qu'il dessert toutes les habitations du sud de Perwez, au contraire du projet retenu et de ce qui est soutenu dans l'étude TRANSITEC, en manière telle qu'une partie des habitants de cette zone devront continuer à les emprunter;
- les constatations de l'étude TRANSITEC relatives à la saturation projetée de l'échangeur n° 11 et du tracé 1 établies dans l'étude TRANSITEC sont incompatibles avec une vision à long terme;
- contrairement aux conclusions de l'étude TRANSITEC, la hiérarchie des voiries n'est nullement respectée dans le cadre du tracé 1;
- c'est à tort que l'étude TRANSITEC conclut à des problèmes actuels de saturation de la RN29;

- à l'inverse des conclusions de l'étude TRANSITEC, le tracé 2 permet une dispersion des flux via les cinq entrées du sud et de l'est de Perwez, au contraire du tracé 1 qui amène tout le trafic sur la RN243;
- le dénivelé maximum de 5 mètres au passage du RAVeL ne concerne que le tracé 2bis, contrairement à ce que soutient l'étude TRANSITEC;
- le tracé 2 n'implique aucun déplacement de volumes importants de terre, au contraire du tracé 2bis, ce que n'indique pas l'étude TRANSITEC;
- contrairement à ce qui ressort de l'étude TRANSITEC, il existe une haie remarquable sur le tracé 1, au contraire du tracé 2;
- c'est à tort que l'étude TRANSITEC considère que deux arbres remarquables seraient préservés grâce au tracé 2bis, ceux-ci ayant été plantés il y a de cela une quinzaine d'années;
- l'étude TRANSITEC se trompe sur l'emprise de la voirie du tracé 2;
- l'espace résiduel non cultivable induit par le tracé 1 est très largement supérieur à 4 hectares, contrairement à ce qui ressort de l'étude TRANSITEC;
- l'étude TRANSITEC ne signale pas, en ce qui concerne l'intégration paysagère, que le tracé 1 entraînera une traversée du paysage actuel, à l'inverse du tracé 2;
- à l'inverse du tracé 2bis, le tracé 2 n'implique aucune traversée de parcelles cultivées, contrairement à ce qu'indique l'étude TRANSITEC;
- l'étude TRANSITEC ne précise pas pourquoi la solution du tracé 2 "n'apparaît toutefois pas réaliste d'un point de vue technique";

Considérant que, dans leur dernier mémoire, sur les deux moyens réunis, les parties requérantes joignent à celui-ci un courrier émanant du D.N.F. du 7 mars 2013 qui indique qu'à présent le Bois du Pré du Duc est repris comme site de grand intérêt biologique; qu'elles notent que ce bois jouxte directement, à quelques mètres, le tracé de la voirie en projet; qu'elles soutiennent que la réalisation de celle-ci entraînera un encerclement complet de ce bois supprimant tous les couloirs écologiques qui permettraient à la faune de subsister; que, partant de la constatation que les espèces et biotopes de ce bois y étaient présents avant l'identification de celui-ci comme site de grand intérêt biologique, elles déduisent que ces "aspects naturels exceptionnels" ne pouvaient être passés purement et simplement sous silence par la notice d'évaluation et ensuite par l'acte attaqué lui-même; qu'en ce qui concerne l'objectif visé par la partie adverse d'améliorer la mobilité locale, elles réitèrent leurs critiques et estiment qu'il est inadmissible dès lors qu'il reposerait sur une appréciation manifestement erronée de la saturation du trafic; qu'elles prétendent que cette erreur trouve notamment sa source dans le fait que la partie adverse n'a pas tenu compte des conséquences de l'ouverture de la RN243A alors que l'ouverture de cet itinéraire de délestage avait des conséquences en termes de diminution du trafic sur la RN29; qu'elles soutiennent, par ailleurs, que la saturation du giratoire de Thorembois-Saint-Trond a été solutionnée grâce à deux

aménagements apportés à celui-ci; qu'enfin, selon elles, les chiffres disponibles au moment de la décision auraient pu permettre à la partie adverse de se rendre compte que l'évaluation du volume de circulation retenue par l'étude AGORA en 2003 était largement surestimée, et que le rapport TRANSITEC s'étant fondé dessus pour effectuer son extrapolation, l'était tout autant; qu'elles en déduisent qu'en n'ayant pas effectué ces vérifications, la partie adverse a commis une erreur manifeste d'appréciation; qu'en ce qui concerne l'autre objectif poursuivi par le projet, à savoir réaliser une liaison avec la future zone d'activités économiques de Perwez, elles considèrent qu'une autorité ne peut justifier et motiver la pertinence d'un permis par d'autres projets purement hypothétiques au moment de sa décision; qu'elles citent l'arrêt n° 112.501 du 12 novembre 2002, BECKERS et consorts;

Considérant, sur les deux moyens réunis, que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est un document qui doit permettre à l'autorité chargée d'accorder ou de refuser un permis de le faire en toute connaissance de cause quant aux incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation; que la notice doit, dès lors, contenir des renseignements complets, précis et exacts; que l'article D.67 du Code de l'environnement dispose notamment comme suit :

" § 1^{er}. Le Gouvernement arrête les formes et le contenu minimal de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement. Il peut prévoir que le dossier de demande de permis constitue la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement.

§ 2. Le Gouvernement peut arrêter les formes et le contenu minimal de l'étude d'incidences sur l'environnement.

§ 3 La notice d'évaluation des incidences ou l'étude d'incidences comportent au minimum les informations suivantes :

- 1° une description du projet comportant des informations relatives à son site, à sa conception et à ses dimensions;
- 2° les données nécessaires pour identifier et évaluer les effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement;
- 3° une description des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et, si possible, pour y remédier;
- 4° une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par l'auteur d'étude d'incidences ou par le demandeur et une indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement;
- 5° un résumé non technique des points mentionnés ci-dessus";

que les lacunes éventuelles d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ne peuvent aboutir à l'illégalité de la décision qui se fonde sur celle-ci, que si ces lacunes ont empêché l'autorité administrative de statuer en connaissance de cause ou l'ont induite en erreur; qu'à cet égard, si l'autorité compétente doit tenir compte de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement pour apprécier les incidences du projet, elle peut également se fonder sur d'autres pièces du dossier administratif pour obtenir d'éventuelles

informations manquantes, comme les pièces du dossier de la demande, les informations recueillies dans le cours de l'enquête publique ou les avis recueillis dans le cadre de l'instruction de la demande;

qu'il appartient à la partie requérante de prouver qu'en raison de la lacune de la notice qu'elle invoque, l'autorité administrative n'a pas statué en connaissance de cause au vu de l'ensemble du dossier administratif;

Considérant, par ailleurs, qu'il n'appartient pas au Conseil d'Etat de substituer son appréciation à celle de l'autorité, ni d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes d'un requérant et d'une autorité, sauf à censurer une erreur manifeste d'appréciation, c'est-à-dire celle que ne commettrait pas une autorité normalement diligente et prudente;

Considérant qu'en l'espèce, la motivation de l'acte attaqué, d'une vingtaine de pages, s'appuie non seulement sur la notice d'évaluation mais également sur les différents avis donnés par les diverses administrations spécialisées consultées, ainsi que sur une étude complémentaire réalisée par le bureau d'études TRANSITEC;

Considérant, de surcroît, qu'aucun élément avancé par les parties requérantes ne permet de conclure qu'en application de l'article D.68, § 2, 2°, du Code wallon de l'environnement, le fonctionnaire délégué a commis une erreur manifeste d'appréciation en considérant que le projet en question ne nécessitait pas une étude d'incidences; qu'il n'est pas démontré qu'il a été induit en erreur par la notice d'évaluation des incidences; que le fait qu'il soit mentionné, dans l'avis du 5 août 2009, donné par la direction du développement durable du département de la ruralité et des cours d'eau qu'" [...] une construction de cette ampleur n'est pas anodine et aurait sans doute mérité une étude sérieuse en terme de mobilité et d'incidences [...]" ne suffit pas à établir qu'une telle étude était requise en droit; qu'enfin, afin de répondre aux réclamations qui estimaient que les données relatives aux problèmes de mobilité étaient obsolètes, il a été sollicité et obtenu une étude complémentaire en septembre 2010 du bureau d'études TRANSITEC;

Considérant qu'en ce qui concerne le grief formulé par les parties requérantes relatif aux lacunes de la notice quant aux effets du projet sur les habitations et commerces voisins, il convient de constater que d'une part, la critique est formulée de manière vague et générale, et que, d'autre part, elle n'est pas fondée; qu'en effet, l'auteur de la notice y a eu égard sous plusieurs aspects, notamment en examinant les nuisances sonores et l'amélioration escomptée de la mobilité, et en pointant que le tracé choisi se situerait suffisamment loin de ces habitations pour ne

pas augmenter le bruit ressenti par celles-ci, et qu'il permettrait de fluidifier le trafic sur le réseau communal, ce qui sera bénéfique aux usagers concernés;

Considérant qu'en ce qui concerne l'impact du projet sur les exploitations agricoles, et plus particulièrement la perte des terres agricoles, celui-ci est la conséquence du choix opéré par l'autorité au terme d'un examen comparatif des différents tracés; que, sur ce point, la motivation de l'acte montre que son auteur a eu égard non seulement à la notice mais également à l'étude TRANSITEC pour exercer son pouvoir d'appréciation; que si les parties requérantes critiquent cette dernière étude, estimant qu'elle recèle "un certain nombre d'erreurs fondamentales sur l'examen comparatif des différentes options", elles n'ont pas égard au motif principal qui a déterminé ce choix et qui a déjà été mis en exergue par l'étude effectuée en 2004 dans le cadre du plan intercommunal de mobilité, à savoir que les itinéraires alternatifs empruntent des chemins existants et ne permettent pas d'éviter le giratoire de Thorembois;

Considérant que quant aux critiques relatives aux prétendues lacunes de la notice et de la motivation de l'acte sur les effets du projet sur la faune, la flore, la biodiversité et l'environnement, les parties requérantes n'établissent pas que les conclusions de la notice sur ces points sont erronées ou lacunaires, ni partant que l'acte attaqué est entaché d'erreur à ce sujet; qu'une telle erreur est d'autant moins démontrée que le D.N.F. a rendu un avis favorable sur le projet; que le fait que, postérieurement à l'acte attaqué, le Bois du Pré des Ducs a été reconnu comme site de grand intérêt biologique, ne contredit pas cette conclusion; qu'à ce propos, il ressort de la notice que l'existence de ce bois a bien été prise en considération et que le tracé a été étudié en manière telle que cet élément de la biodiversité soit largement contourné par le sud afin de le conserver dans son intégralité; qu'enfin, la motivation de l'acte ne peut être considérée comme contradictoire en raison du fait qu'il y est conclu que les effets sur la biodiversité et l'environnement du projet sont minimes tout en indiquant les mesures prises pour les limiter; qu'il est au contraire de bonne administration de prendre des mesures susceptibles de limiter les effets du projet sur l'environnement, quand bien même ceux-ci sont infimes; qu'en conséquence, au vu de ces différents éléments, dès lors que le projet ne rompait pas avec les objectifs fixés par le SDER, il ne devait faire l'objet d'aucune motivation spécifique à cet égard;

Considérant que, relativement aux griefs portant sur l'incidence du projet sur l'eau, les parties requérantes se contentent à nouveau de citer la notice en concluant à son caractère imprécis; que, cependant, il résulte tant de la motivation de l'acte sur ce point, que des conditions qui ont été fixées à l'octroi du permis, que cette problématique a fait l'objet d'un examen approfondi de la part de l'autorité, qui

a notamment tenu compte de l'avis émis le 24 juillet 2009 par le service provincial des voies non navigables, et des critiques émises par des réclamants;

Considérant qu'en ce qui concerne l'objectif poursuivi par le projet, d'améliorer la mobilité locale, il ne ressort pas, contrairement à ce que les parties requérantes soutiennent, du tableau récapitulatif du nombre de véhicules de 6h à 22h au km 34,4 de la RN29 (source : S.P.F. Mobilité) une diminution de la circulation, mais au contraire une augmentation moyenne de celle-ci; que, par ailleurs, il ne peut être fait grief à la partie adverse de ne pas avoir tenu compte des chiffres de l'année 2011 (en léger repli, contrairement aux années antérieures de calcul) dès lors qu'elle n'aurait pu en avoir connaissance au moment d'adopter l'acte attaqué; que si les chiffres de fréquentation actuelles ne se révèlent pas correspondre aux extrapolations réalisées par le bureau d'études TRANSITEC, ces différences n'ont pas les conséquences dénoncées par les parties requérantes; qu'il résulte en effet des comptages "récurrents" réalisés ces dernières années par l'administration régionale, produits par les parties requérantes, que si l'augmentation du trafic réel n'est pas celle qui ressort des calculs d'extrapolation précités, elle est cependant avérée; que, dès lors qu'au moment de la rédaction du plan intercommunal de mobilité, les problèmes de mobilité à hauteur du giratoire de Thorembais ont déjà été pointés, et que le trafic n'a fait qu'augmenter depuis, la nécessité de solutionner ces problèmes était toujours bien justifiée au moment où l'acte attaqué a été adopté; qu'en conséquence, les parties requérantes ne démontrent pas que l'objectif visé par la partie adverse d'amélioration de la mobilité locale serait inadmissible ou reposerait sur une appréciation manifestement erronée de la saturation du trafic;

Considérant quant aux griefs formulés par les parties requérantes à l'égard du choix du tracé, que celui-ci a été adéquatement motivé, sans que cette motivation de l'acte attaqué ne recèle d'erreur manifeste d'appréciation; qu'en effet, les critiques formulées à l'égard de l'étude TRANSITEC, en ce qui concerne l'examen comparatif des tracés alternatifs ne sont pas fondées; qu'ainsi, le fait que les tracés 1 et 2 ne desservent pas exactement les mêmes populations au sud de Perwez, ne permet pas de dire qu'il serait manifestement erroné de considérer que "le trafic journalier reporté sur la liaison est comparable quelque soit le tracé (7.000 à 9.000 uv/jo) soulageant de la même ampleur les N29 et N243" dans la mesure où il n'est pas démontré que le transit sur ces axes ne résulte que d'usagers provenant des quartiers sud de Perwez; que les considérations des parties requérantes sur la saturation future de l'échangeur n° 11 et du tracé 1 relèvent de la conjecture et ne peuvent remettre en cause l'appréciation finalement émise par l'auteur de l'acte; que de même, leurs développements sur la hiérarchie des réseaux ne peuvent remettre en cause la raison pour laquelle, sur le critère d'évaluation "Hiérarchie, continuité d'itinéraire", il a été considéré que le tracé 1 "requiert moins de mesures

d'accompagnement"; que les considérations concernant l'amélioration suite à l'ouverture de la RN243A et de son rond-point de liaison avec la RN29 ne sont pas avérées, dès lors que cette dernière voirie débouche sur le giratoire de Thorembais, nœud du problème; que les parties requérantes n'apportent aucun élément corroboré susceptible d'infirmer les conclusions de l'étude TRANSITEC relatives au "flux de transit à modérer - dissuader", le simple fait que des entrées du sud et de l'est de Perwez seraient utilisables par le tracé 2 ne permettant pas de tirer de conclusion générale opposée; que les parties requérantes ne démontrent pas qu'il existerait une haie remarquable sur le tracé 1 et qu'à l'inverse les deux arbres épargnés par le tracé 2bis ne seraient pas remarquables conformément au classement officiel; que les chiffres avancés sur l'"occupation du sol" du tracé 2 et sur l'"espace résiduel non cultivable" du tracé 1 ne sont pas susceptibles de remettre en cause la conclusion de l'étude TRANSITEC qui conclut que le critère de l'occupation du sol est favorable au tracé 2; que, de plus, le fait que l'étude TRANSITEC n'ait pas mentionné, quant au critère "intégration paysagère", qu'avec le tracé 1, le paysage actuel serait coupé par une traversée nouvelle n'est pas déterminant dès lors que l'acte attaqué indique, d'une part, que la voirie en projet sera quasi parallèle à l'autoroute et à l'ancienne ligne de chemin de fer, ce qui atténuera la rupture paysagère, et d'autre part que le permis prévoit des plantations structurantes d'alignement d'arbres pour atténuer encore cette rupture; qu'en outre, les parties requérantes ne font qu'alléguer, sans le démontrer, que les conclusions de l'étude TRANSITEC relatives aux exploitants concernés par le tracé 2 sont erronées; qu'enfin, il ressort de l'annexe 3.1. de cette étude, non critiquée par les parties requérantes, qu'au regard de la majorité des critères pris en considération, le tracé du projet est le plus adéquat, seul le critère relatif à l'impact sur l'activité agricole étant favorable au tracé à partir de l'aire d'Aische-en-Refail;

Considérant enfin que c'est à tort que les parties requérantes soutiennent que l'acte attaqué aurait pour objectif exclusif, sinon principal, l'extension de la zone d'activités économiques de Perwez, dès lors qu'il ressort clairement de celui-ci qu'un objectif d'amélioration de la mobilité locale est à la base du projet; qu'en tout état de cause, il ne peut être fait grief, dans ce cadre, à la partie adverse d'avoir tenu compte de projets urbanistiques et économiques futurs aux alentours de la voirie à créer, à savoir l'éventuelle extension du zoning;

Considérant, en conclusion, qu'il résulte des considérations qui précèdent que les deux moyens ne sont pas fondés,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 825 euros, sont mis à la charge des parties requérantes.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le treize mars deux mille quatorze par :

M ^{me} GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M. PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me} BOLLY,	conseiller d'Etat,
M ^{me} BERTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

C. BERTIN.

S. GUFFENS.