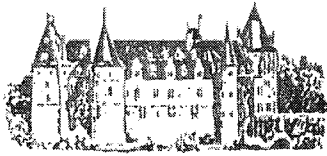


PROVINCE DE HAINAUT
ARRONDISSEMENT DE THUIN



COMMUNE DE
HAM-SUR-HEURE-NALINNES
51244

EXTRAIT DU REGISTRE AUX
DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAL
DU 18 JANVIER 2018

Présents : M BINON Yves, Bourgmestre - Président,
DOLIMONT Adrien, ATTOUT-BERNY Marie-Astrid,
ROULIN-DURIEUX Laurence, TOUSSAINT-MALLET
Yvonne, MINET Pierre, Echevin(s),
DRUITTE Isabelle, DUMONT Achille, MAJEWSKI
Nicolas, COULON Gregory, PHILIPPRON Thierry,
LECLERCQ Olivier, RIGNANESE Gian-Marco,
ESCOYEZ Yves, SIMONART Geoffreoy, DE
LONGUEVILLE Catherine, LEGAY Thomas, MARIN
Bénédicte, OGIERS BOI Luigina, BAUDUIN Jean-
Claude, BEUGNIER Lydie, Conseillers,
PIRAUX Frédéric, Directeur Général.

Objet: AVR/Révision partielle des plans de secteur de Charleroi et Philippeville-Couvin portant sur l'inscription du projet du tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé. Avis du Conseil.

Le Conseil communal,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, notamment l'article L1122-30 ;

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ;

Vu le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne tel que modifié notamment par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et le décret du 15 mai 2003 ainsi que par les arrêtés du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 respectivement relatifs à l'organisation de l'évaluation des incidences sur l'environnement et à la liste des projets soumis à étude d'incidences ;

Considérant que, par un arrêté du 29 octobre 2015, le Gouvernement wallon a décidé de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 au Sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé ; qu'il a adopté l'avant-projet de révision desdits plans de secteur ainsi que le projet de contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement ; que ces derniers ont été soumis à l'avis de la Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire, du Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable ainsi que des autorités compétentes de la République française ;

Considérant que, par un arrêté du 4 février 2016, après avoir recueilli l'avis de la Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire, du Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable ainsi que des autorités compétentes de la République française, le Gouvernement wallon a adopté le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin ; qu'il a ainsi déterminé l'ampleur et le degré de précisions des informations que doit contenir l'étude, celle-ci devant être réalisée ;

Considérant que l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin ainsi que l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau d'études STRATEC ont été soumis à enquête publique sur le territoire des communes concernées par l'inscription auxdits plans du projet du tracé de l'E420-N5 ainsi que du

périmètre de réservation qui lui est associé ; que cette enquête publique se déroulait du 25 octobre au 8 décembre 2017 ; que le territoire de la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes est concerné par les tronçons II et III du projet de tracé de l'infrastructure principale de communication et du périmètre de réservation qui lui est associé ;

Considérant que la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin a, selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 2015, pour objectifs l'amélioration des fonctions que doit assurer l'axe de communication européen E420-N5 en termes de trafic de transit international, transfrontalier, interrégional et régional, la volonté d'assurer une meilleure gestion du trafic de transit et une mobilité locale accrue pour l'ensemble de la population située au sud de Charleroi ainsi que l'optimalisation de la nouvelle infrastructure de communication routière dans son environnement ;

Considérant que l'objet de la révision desdits plans de secteur s'inscrit principalement dans la continuité des aménagements en cours autour de Couvin, puis, entre la frontière française et Charleville-Mézières ; que la révision aurait ainsi pour objet d'ouvrir la possibilité d'améliorer l'axe de communication européen nord-sud E420 en supprimant un dernier goulet d'étranglement qui se situerait sur le tronçon de la N5 situé entre le ring R3 de Charleroi et Laneffe et de renforcer son attractivité par rapport aux itinéraires alternatifs passant par Mons (E19) ou le Luxembourg (E411) ;

Considérant que, selon l'étude d'incidences sur l'environnement soumise à enquête publique, l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui est associé permettrait également de répondre à des besoins du territoire, tels que des besoins de mobilité ainsi que des besoins socio-économiques ;

Considérant que la Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes a décidé en date du 19 octobre 2017 de se faire représenter par Maître Bernard PAQUES en vue de défendre ses intérêts dans le cadre du dossier précité ;

Considérant que Maître PAQUE a transmis ses observations et que des réunions d'échange entre ce dernier et la Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes ont été organisées en date du 4 décembre 2017 et du 9 janvier 2018 ;

Considérant que, nonobstant les objectifs et les justifications décrits par le Gouvernement wallon et l'étude d'incidences sur l'environnement, il apparaît que la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin est principalement axée sur l'amélioration de la situation au niveau de la N5 alors que celle-ci ne concerne que de manière marginale le territoire de la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes ; que l'incidence de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui y est associé est susceptible, quant à elle, d'entraîner des incidences négatives non négligeables sur ce territoire s'agissant du transport, du cadre bâti et non bâti, du paysage et du relief, de l'environnement sonore, de la qualité de l'air et de la pollution ;

Considérant qu'en ce qui concerne le transport, la réalisation de l'infrastructure de communication routière, dont l'inscription du projet de tracé constitue la première étape, aboutira à une augmentation du transport lourd de marchandises par route, ladite infrastructure étant en effet principalement justifiée pour permettre un trafic de transit international, transfrontalier, interrégional et régional ; que l'objet de la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin semble dès lors contraire aux directives européennes qui visent pourtant à réduire la pollution de l'air par les particules fines ainsi que les émissions de gaz à effet de serre ; qu'en outre, la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes était jusqu'à présent épargnée par ce trafic et ses nuisances telles que la pollution de l'air par les particules fines et les nuisances sonores ;

Considérant que, s'agissant du cadre bâti et non bâti, l'infrastructure impactera principalement les villages de « Le Bultia » et de « La Ferrée » en les longeant et en les coupant l'un de l'autre ; que le village de « Le Bultia » sera, en outre, totalement isolé du reste du territoire communal ; que les habitations situées près du « Bois de Louvrois » seront aussi directement impactées ; que le caractère bâti traditionnel subsistant dans ces villages et hameaux sera dévalorisé par la présence de cette infrastructure moderne qui contrastera avec ce caractère bâti traditionnel ; que la réalisation de l'infrastructure est susceptible d'impliquer l'expropriation de biens immobiliers bâtis mais également de biens immobiliers non bâtis actuellement affectés à l'agriculture, ces derniers étant ainsi situés en zone agricole au plan de secteur de Charleroi ; qu'aucun examen n'a cependant été effectué quant à l'impact de l'infrastructure de communication routière projetée sur ces terres agricoles et quant à leur expropriation ; que cette infrastructure, qui traverse, notamment sur le territoire de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, en majorité des terres agricoles, est susceptible de porter gravement atteinte à la viabilité d'exploitations agricoles dès lors que ces terres seront morcelées par ladite infrastructure et que l'accès entre celles-ci sera rendu difficile, voire impossible ;

Considérant qu'en ce qui concerne le paysage et le relief, sur le territoire de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, le projet de tracé de l'E420-N5 traverse essentiellement un paysage agricole ouvert (openfield) ; qu'il en résultera un effet de rupture dans le paysage ; que, selon l'étude d'incidences sur l'environnement, l'impact paysager sur l'ensemble du territoire communal traversé par l'infrastructure est de moyen à élevé ; que, s'agissant de la portion qui traverse les terres agricoles, cet impact paysager est moyen et qu'en ce qui concerne la portion qui passe entre les villages de « Le Bultia » et de « La Ferrée », l'impact paysager est, quant à lui, élevé ; qu'au nord desdits villages, l'infrastructure traverse une zone forestière d'intérêt paysager au plan de secteur de Charleroi ainsi que le site classé du « Bois de la Ferrée », ce classement étant justifié en ce qu'il s'agit d'un site remarquable qui présente un réel intérêt esthétique,

géomorphologique et botanique ; que cette infrastructure aura dès lors pour effet de mettre à néant l'intérêt paysager de la zone forestière précitée ainsi l'intérêt esthétique, géomorphologique et botanique du site classé précité ; que l'impact paysager sera d'autant plus important à cet endroit en raison du relief accidenté de la zone forestière ; qu'en effet, la traversée de ce relief nécessitera des déblais et des remblais importants ainsi qu'à certains endroits, la construction de ponts, ce qui augmentera cet impact ; que, de plus, cet impact paysager sera aussi perceptible de nuit en raison de la pollution lumineuse générée par l'éclairage de l'infrastructure ainsi que par les phares du charroi qui l'empruntera et ce, dans un environnement qui était jusqu'alors épargné ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'environnement sonore, celui-ci présente actuellement une certaine quiétude et un cadre bucolique ; que le projet de tracé de l'E420-N5 modifiera substantiellement cet environnement sonore ; que, selon l'étude d'incidences sur l'environnement, la zone la plus impactée concernant le territoire communal d'Ham-sur-Heure-Nalinnes sera le village de « Le Bultia » et localement la rue de Châtelet ; que, cependant, s'agissant du reste du territoire communal, ce dernier sera également impacté de part et d'autre de l'infrastructure projeté tel que le village de « La Ferrée » ; que les nuisances sonores de la N5 seront ainsi reportées sur des lieux de vie préservés ;

Considérant qu'en ce qui concerne les alternatives de tracé étudiées, il y a lieu de rappeler que, par un arrêté du 4 octobre 2001, le Gouvernement wallon avait décidé de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit au sud de Charleroi sur le tronçon entre Charleroi et Somzée (E420) ; que la révision portait sur l'inscription auxdits plans de secteur de trois projets de tracés : un tracé « ouest », un tracé « central » et un tracé « est » ainsi que de leurs périmètres de réservation ;

Considérant que, par un arrêté du 19 décembre 2002, le Gouvernement wallon avait adopté l'avant-projet de révision des plans de secteur précités et que ce dernier avait été soumis à la consultation du public ; qu'à la suite de cette consultation, quarante alternatives de tracé avaient été proposées par le public ; que neuf alternatives de tracé avaient été examinées par l'évaluation environnementale de l'avant-projet de révision et que seuls trois avaient finalement été retenues ; que le Gouvernement wallon a finalement cependant décidé de recommencer la procédure ab initio ;

Considérant que, par son arrêté du 29 octobre 2015, le Gouvernement wallon a adopté l'avant-projet de révision sur la base des trois alternatives retenues précédemment ; que, par son arrêté du 4 février 2016, le Gouvernement a adopté le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et a ainsi déterminé l'ampleur et le degré de précisions des informations que doit contenir ladite étude ; que l'étude des incidences sur l'environnement réalisée quant à l'avant-projet de révision et soumise à enquête publique porte uniquement sur ces trois alternatives, à savoir l'alternative dite « zéro plus », l'alternative « ouest » et l'alternative « est », avec quelques variantes à certains endroits spécifiques du projet de tracé ;

Considérant que, toutefois, l'étude ne pouvait se limiter valablement à ces trois alternatives qui avaient été identifiées lors de l'évaluation environnementale du premier avant-projet de révision des plans de secteur précités ; que, compte tenu de l'ancienneté de cette évaluation et compte tenu de l'évolution incontestable de la situation urbanistique de la région depuis son élaboration, il était nécessaire de procéder à une réévaluation, à tout le moins, des neuf alternatives qui avaient été dégagées lors de la précédente évaluation environnementale et sur laquelle s'appuie l'actuelle étude ;

que cette étude ne fait aucunement état de l'étude comparative que le Conseil communal d'Ham-sur-Heure-Nalinnes avait fait réaliser et déposé le 25 juin 2002 lors de la consultation du public relative au premier avant-projet de révision des plans de secteur ; qu'il y a encore lieu de relever que les cartes utilisées ne semblent pas actualisées ;

Considérant, par ailleurs, que les trois principaux comités de quartier de la commune se sont déjà concertés et ont déjà proposé des aménagements à apporter au tracé et à l'infrastructure actuellement projetée de manière à en réduire les nuisances sur les noyaux habités traversés ; que ces propositions n'ont pas été valablement prises en considération par l'étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que, s'agissant de l'infrastructure de communication, il est ainsi demandé d'effectuer un complément d'étude et d'étudier, à ce stade, la possibilité de prévoir notamment des tranchées couvertes, le cas échéant, par tronçons, à hauteur des noyaux habités et ce, de manière à réduire au maximum les nuisances sonores et paysagères qui découleront de l'infrastructure de communication routière ; que cet examen ne peut être rejeté au motif que l'étude aurait uniquement pour objectif d'analyser les risques liés à l'inscription du périmètre de réservation qui est associé au tracé de l'infrastructure de communication routière ; qu'en effet, les résultats de cet examen quant à cette possibilité d'aménagement sont susceptibles d'affecter le tracé de l'infrastructure et ainsi le périmètre de réservation qui lui est associé ; que, par ailleurs, selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 février 2016 déterminant l'ampleur et le degré de précisions des informations que doit contenir l'étude d'incidences, celle-ci « devra comporter le maximum des informations exigées pour l'évaluation des incidences en manière telle que l'étude d'incidences relatives à la demande de permis pour la réalisation de la nouvelle infrastructure de communication routière puisse en bénéficier » ;

qu'à cet égard, l'article D.II.53 du Code du Développement territorial prévoit une procédure de révision du plan de secteur conjointe à une procédure de demande de permis ; qu'une telle procédure aurait ainsi l'avantage d'évaluer concrètement les incidences et les alternatives du projet de tracé et du périmètre de réservation y associé ainsi que de l'infrastructure ; que cette procédure conjointe plan-permis permettrait également de prévoir, le plus en amont

possible, des aménagements précis en vue d'en réduire les incidences;

Considérant qu'il est également demandé d'effectuer un complément d'étude s'agissant de la possibilité d'éloigner, plus au nord par rapport aux noyaux habités, l'échangeur de Warchissaux et le périmètre de réservation qui lui y est associé; que cet échangeur est un aménagement qui entraînera des nuisances importantes alors qu'il est projeté à hauteur de noyaux habités dont les villages de « La Ferrée » et de « La Bultia »; qu'il est encore demandé d'effectuer un complément d'étude afin d'examiner l'alternative consistant à aménager la N5 en voie rapide jusqu'à hauteur du « Bois Planté » et d'ensuite poursuivre par l'infrastructure de communication routière dont le tracé est actuellement projeté, moyennant les aménagements ci-avant dont l'étude est sollicitée;

Considérant que, plus fondamentalement, il est demandé d'examiner l'alternative de la « Rode de Charleroi »; qu'il s'agit d'envisager le réaménagement de la N98 et de la N932, infrastructures existantes, combinées à l'alternative « zéro plus » visant à réaménager la N5 de manière à optimiser, par ailleurs, ses fonctions de mobilité locale; qu'il n'est pas démontré qu'une telle alternative ne puisse permettre au Gouvernement wallon d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixés, à savoir assurer un transit international, transfrontalier, interrégional et régional dans un axe de communication européen nord-sud, assurer une meilleure gestion du trafic et une mobilité locale accrue pour l'ensemble de la population au sud de Charleroi ainsi que l'optimisation des infrastructures;

Considérant qu'au regard des principales incidences négatives qui ont été relevées ci-avant de manière globale, s'agissant du bon aménagement du territoire communal de Ham-sur-Heure-Nalinnes, l'étude des incidences de ces autres alternatives éventuelles paraît d'autant plus nécessaire pour permettre au Gouvernement wallon de statuer en toute connaissance de cause mais surtout afin de préserver un cadre de vie de qualité;

Considérant que le Collège communal a fait part de remarques dans le cadre de l'enquête publique;

Considérant que 338 courriers de réclamations ont été enregistrés à la Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes;

Considérant le projet d'avis ci-annexé;

A l'unanimité, décide:

Article 1er: d'émettre un avis défavorable quant à l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 au Sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé.

Art. 2: d'approuver l'avis ci-annexé.

Art. 3: de transmettre le présent avis au Gouvernement wallon pour le 22 janvier 2018 au plus tard.

Par le Conseil communal :

PAR ORD. Le Directeur général;
PIRAUX Frédéric

Le Député-Bourgmestre;
BINON Yves

Pour extrait certifié conforme : Ham-sur-Heure-Nalinnes, le vendredi 19 janvier 2018

Le Directeur général;

Le Député-Bourgmestre;

PIRAUX Frédéric

BINON Yves

CONSEIL COMMUNAL D'HAM-SUR-HEURE-NALINNES
SÉANCE DU JEUDI 18 JANVIER 2018

OBJET : RÉVISION DES PLANS DE SECTEUR DE CHARLEROI ET DE PHILIPPEVILLE-COUVIN EN VUE DE L'INSCRIPTION D'UN PROJET DE TRACÉ DE L'E420-N5 AU SUD DE CHARLEROI ET DU PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION QUI LUI Y EST ASSOCIÉ – AVIS DU CONSEIL COMMUNAL (ART. D.II.49, § 5, DU CoDT)

I. PROCÉDURE DE RÉVISION DES PLANS DE SECTEUR

Considérant que, par un arrêté du 29 octobre 2015, le Gouvernement wallon a décidé de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 au Sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé ; qu'il a adopté l'avant-projet de révision desdits plans de secteur ainsi que le projet de contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement ; que ces derniers ont été soumis à l'avis de la Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire, du Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable ainsi que des autorités compétentes de la République française ;

Considérant que, par un arrêté du 4 février 2016, après avoir recueilli l'avis de la Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire, du Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable ainsi que des autorités compétentes de la République française, le Gouvernement wallon a adopté le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin ; qu'il a ainsi déterminé l'ampleur et le degré de précision des informations que doit contenir l'étude ;

Considérant que l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin ainsi que l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau d'études STRATEC ont été soumis à enquête publique sur le territoire des communes concernées par l'inscription auxdits plans du projet du tracé de l'E420-N5 ainsi que du périmètre de réservation qui lui est associé ; que, selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 2015 et l'étude d'incidences sur l'environnement qui a été finalisée en juillet 2017, le territoire de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes est concerné par les tronçons II et III du projet de tracé de l'infrastructure de communication et du périmètre de réservation qui lui est associé ;

Considérant qu'une enquête publique a donc été organisée sur le territoire communal d'Ham-sur-Heure-Nalinnes du 25 octobre au 8 décembre 2017 ; que 350 réclamations et observations ont été déposées durant cette enquête publique ; que ces réclamations et observations portent principalement sur les thèmes suivants :

- Mobilité et transport :
 - o l'avant-projet de révision des plans de secteur est susceptible de déplacer et d'amplifier les problèmes de mobilité actuels en reportant le goulet d'étranglement que constituerait la N5 vers d'autres voiries ; ledit projet de révision ne règlera pas le problème du trafic local et ne profitera qu'au charroi international, national et régional ; le projet engendrera également des travaux sur les routes secondaires lesquelles sont déjà saturées ;
 - o l'avant-projet de révision n'est pas susceptible d'améliorer la sécurité routière en raison notamment du caractère sinueux du projet de tracé de l'E420-N5 qui sera une infrastructure de communication rapide ;

- l'avant-projet de révision se focalise sur la thématique de la mobilité et du transport sans prendre en considération les autres besoins des collectivités traversées par le projet de tracé et son périmètre de réservation ;
 - l'avant-projet de révision des plans de secteur en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui est associé ne s'inscrit plus dans le réseau transeuropéen de transport désormais visé par le règlement n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen du transport ;
- Cadre bâti et non bâti :
- l'avant-projet de révision des plans de secteur en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui est associé sont susceptibles de nécessiter de nombreuses expropriations augmentant le coût de la réalisation de l'infrastructure de communication projetée ; le projet est également susceptible d'entraîner une dévaluation immobilière pour les biens qui sont situés à proximité ou le long du projet de tracé de l'E420-N5 et de son périmètre de réservation ;
 - le projet de tracé de l'E420-N5 et le périmètre de réservation qui lui est associé traverse des zones habitées qui sont densément peuplées ; le tracé projeté est susceptible d'isoler certaines desdites zones habitées qui seront ainsi coupées du reste du tissu urbain avec, en outre, une incidence sur l'activité économique qui s'y développe actuellement ;
- Paysage et relief :
- l'avant-projet de révision des plans de secteur ne comporte pas de véritable analyse sur l'impact du projet de tracé de l'E420-N5 et de son périmètre de réservation sur le paysage et le relief traversé alors que cet impact sera important en ce qu'ils traversent des zones rurales et boisées ;
 - le projet de tracé de l'E420-N5 et le périmètre de réservation qui lui est associé sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur le « *tourisme vert* » ; ledit projet emportera la destruction de sentiers de promenade (sentiers dits de « *Grande Randonnée* ») ainsi que de zones boisées pourtant protégées en raison notamment de leurs intérêts esthétique, géomorphologique ou encore botanique, telles que le site classé du « *Bois de la Ferrée* » ; le projet aura donc aussi un impact sur la biodiversité ;
- Environnement sonore, qualité de l'air et pollution :
- l'avant-projet de révision des plans de secteur ne comporte pas d'analyse précise quant à l'impact sonore et vibratoire du projet de tracé de l'E420-N5 et de son périmètre de réservation alors que le trafic sera quadruplé par la mise œuvre de l'infrastructure de communication en projet ;
 - l'infrastructure de communication qui sera amenée à être implantée suite à la révision des plans de secteur et le trafic qui l'empruntera est susceptible d'entraîner un dépassement des valeurs limites de bruit à l'immission au niveau des zones habitées qui sont longées par l'infrastructure projetée ; le dépassement de ces valeurs limites de bruit est susceptible d'avoir un impact sur la santé des riverains, de même que la pollution de l'air par le trafic empruntant ladite infrastructure ;

- le projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui est associé est contraire à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui vise à préserver des zones de quiétude ;
- Alternatives :
 - l'avant-projet de révision des plans de secteur en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui est associé ne tient pas compte d'alternatives existantes ou envisageables, telles que l'alternative de la « *Rocade de Charleroi* », permettant de réduire les coûts de l'infrastructure de communication ou encore permettant de traverser des zones moins densément habitées ;
 - l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau d'études STRATEC renvoie à d'autres études d'incidences antérieures, relatives au projet de tracé de l'E420-N5 et identifiant d'autres alternatives, sans pour autant réexaminer ces alternatives et les inclure dans l'étude ; la référence à ces autres études sans les réexaminer et les inclure dans l'étude ne permet pas une participation du public effective en raison de leur volume et du délai trop court de l'enquête publique sur l'avant-projet de révision des plans de secteur pour permettre d'en prendre utilement connaissance ;
 - la révision des plans de secteur en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et de son périmètre de réservation ne permet pas d'identifier précisément l'infrastructure de communication projetée et de proposer en conséquence des alternatives quant à cette infrastructure, telles que la possibilité d'enterrer celle-ci au niveau des zones habitées ; la procédure de révision des plans de secteur conjointe à une procédure de demande de permis relative à l'infrastructure de communication permettrait d'identifier avec précision ces alternatives et une plus grande participation du public ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.II.49, § 5, du Code du Développement Territorial, « *dans les quarante-cinq jours de la clôture de l'enquête publique, le collège communal de chacune des communes dans lesquelles une enquête publique a été réalisée transmet les réclamations, observations et procès-verbaux au Gouvernement et, hormis le cas où la révision est d'initiative communale, le conseil communal de chacune des communes auxquelles s'étend le projet de plan transmet son avis* » ; que l'enquête publique a été clôturée le 8 décembre 2017 ; que, conformément à la disposition précitée, le Conseil communal d'Ham-sur-Heure-Nalinnes doit dès lors transmettre au Gouvernement wallon son avis sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin pour le 22 janvier 2018 au plus tard ;

Considérant qu'au stade de l'enquête publique, la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes a souhaité, par une délibération du Collège communal du 7 décembre 2017, faire part de ses observations en tant que garante du bon aménagement de son territoire ; qu'au vu des réclamations et observations déposées lors de cette enquête publique, le Conseil communal se rallie à la position du Collège communal et remet le présent avis ;

II. OBJECTIFS DE LA RÉVISION DES PLANS DE SECTEUR

Considérant que la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin a, selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 2015, pour objectifs l'amélioration des fonctions que devrait assurer l'axe de communication européen E420-N5 en termes de trafic de transit international, transfrontalier, interrégional et régional, la volonté d'assurer une meilleure gestion du trafic de transit et une mobilité locale accrue pour

l'ensemble de la population située au sud de Charleroi ainsi que l'optimisation de la nouvelle infrastructure de communication routière dans son environnement ;

Considérant que l'objet de la révision desdits plans de secteur s'inscrit principalement dans la continuité des aménagements en cours autour de Couvin, puis, entre la frontière française et Charleville-Mézières ; que la révision aurait ainsi pour objet d'ouvrir la possibilité d'améliorer l'axe de communication européen nord-sud E420 en supprimant un dernier goulet d'étranglement qui se situerait sur le tronçon de la N5 situé entre le ring R3 de Charleroi et Laneffe et de renforcer son attractivité par rapport aux itinéraires alternatifs passant par Mons (E19) ou le Luxembourg (E411) ;

Considérant qu'il y a toutefois lieu de relever que le projet de tracé de l'E420-N5 ainsi que le périmètre de réservation qui lui est associé ne s'inscrivent plus dans le réseau transeuropéen de transport désormais visé par le règlement n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen du transport ; qu'en effet, le tracé Charleroi-Charleville-Mézières n'est plus identifié comme étant un chaînon manquant du « *réseau central* » ou du « *réseau global* » transeuropéen déterminé par le règlement précité ; que, selon ledit règlement, l'euro-corridor « *Mer du Nord-Méditerranée* » se situe sur l'axe Luxembourg-Metz déjà existant, à savoir l'axe constitué par l'E411 ; que le tracé Charleroi-Charleville-Mézières est identifié comme étant un axe existant et achevé ; qu'il en résulte que l'avant-projet de révision des plans de secteur ne peut être adéquatement justifié par le souhait d'améliorer l'axe de communication européen nord-sud E420 ;

Considérant, par ailleurs, que, selon l'étude d'incidences sur l'environnement soumise à enquête publique, l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui est associé permettrait également de répondre à des besoins du territoire, tels que des besoins de mobilité ainsi que des besoins socio-économiques ; qu'il y a cependant lieu de rappeler que l'article D.I.1, § 1^{er}, alinéas 1 et 2, du Code du Développement Territorial dispose qu'il convient « *d'assurer un développement durable et attractif du territoire* » et que « *ce développement rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte, sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, ainsi que de la cohésion sociale* » ; que l'avant-projet de révision des plans de secteur ne peut donc être uniquement justifié par la volonté de rencontrer des besoins de mobilité ou socio-économiques, mais qu'il y a aussi lieu de tenir compte d'autres besoins de la collectivité ; qu'au demeurant, la volonté de rencontrer des besoins essentiellement locaux ne pourrait justifier qu'il soit procédé à la mise en révision des plans de secteur ;

III. INCIDENCES NON NÉGLIGEABLES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Considérant que, nonobstant les objectifs et les justifications identifiés par le Gouvernement wallon et l'étude d'incidences sur l'environnement, il apparaît que la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin est principalement axée sur l'amélioration de la situation au niveau de la N5 alors que celle-ci ne concerne que de manière marginale le territoire de la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes ; que l'incidence de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui y est associé est susceptible, quant à elle, d'entraîner des incidences négatives non négligeables sur ce territoire s'agissant du transport, du cadre bâti et non bâti, du paysage et du relief, de l'environnement sonore, de la qualité de l'air et de la pollution ;

Considérant qu'en ce qui concerne le transport, la réalisation de l'infrastructure de communication routière, dont l'inscription du projet de tracé constitue la première étape, aboutira à une augmentation du transport lourd de marchandises par route, ladite infrastructure étant en effet principalement justifiée pour permettre un trafic de transit international, transfrontalier, interrégional et régional ; que l'objet de la révision des

plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin semble dès lors contraire aux directives européennes qui visent pourtant à réduire la pollution de l'air par les particules fines ainsi que les émissions de gaz à effet de serre ; qu'en outre, la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes était jusqu'à présent épargnée par ce trafic et ses nuisances telles que la pollution de l'air par les particules fines et les nuisances sonores ;

Considérant que, s'agissant du cadre bâti et non bâti, l'infrastructure impactera principalement les villages « *Le Bultia* » et « *La Ferrée* » en les longeant et en les coupant l'un de l'autre ; que le village « *Le Bultia* » sera, en outre, totalement isolé du reste du territoire communal ; que les habitations situées près du « *Bois de Louvroi* » seront aussi directement impactées ; que le caractère bâti traditionnel subsistant dans ces villages et hameaux sera dévalorisé par la présence de cette infrastructure moderne qui contrastera avec ce caractère bâti traditionnel ; que la réalisation de l'infrastructure est susceptible d'impliquer l'expropriation de biens immobiliers bâtis mais également de biens immobiliers non bâtis actuellement affectés à l'agriculture ou à l'exploitation et à la gestion forestière, ces biens immobiliers étant ainsi situés en zone agricole et en zone forestière au plan de secteur de Charleroi ; qu'aucun examen suffisant n'a cependant été effectué quant à l'impact de l'infrastructure de communication routière projetée sur ces terres agricoles et boisées ainsi qu'en ce qui concerne leur expropriation ; que cette infrastructure, qui traverse, notamment sur le territoire de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, en majorité des terres agricoles, est susceptible de porter gravement atteinte à la viabilité d'exploitations agricoles dès lors que ces terres seront morcelées par ladite infrastructure et que l'accès entre celles-ci sera difficile, voire impossible ;

Considérant qu'en ce qui concerne le paysage et le relief, sur le territoire de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, le projet de tracé de l'E420-N5 traverse essentiellement un paysage agricole ouvert (openfield) ; qu'il en résultera un effet de rupture dans le paysage ; que, selon l'étude d'incidences sur l'environnement, l'impact paysager sur l'ensemble du territoire communal traversé par l'infrastructure est de moyen à élevé ; que, s'agissant de la portion qui traverse les terres agricoles, cet impact paysager est moyen et qu'en ce qui concerne la portion qui passe entre les villages de « *Le Bultia* » et de « *La Ferrée* », l'impact paysager est, quant à lui, élevé ; qu'au nord desdits villages, l'infrastructure traverse une zone forestière d'intérêt paysager au plan de secteur de Charleroi ainsi que le site classé du « *Bois de la Ferrée* », ce classement étant justifié en ce qu'il s'agit d'un site remarquable qui présente un réel intérêt esthétique, géomorphologique et botanique ; que cette infrastructure aura dès lors pour effet de mettre à néant l'intérêt paysager de la zone forestière précitée ainsi l'intérêt esthétique, géomorphologique et botanique du site classé précité ; que l'impact paysager sera d'autant plus important à cet endroit en raison du relief accidenté de la zone forestière ; qu'en effet, la traversée de ce relief nécessitera des déblais et des remblais importants ainsi qu'à certains endroits, la construction de ponts, ce qui augmentera cet impact ; que, de plus, cet impact paysager sera aussi perceptible de nuit en raison de la pollution lumineuse générée par l'éclairage de l'infrastructure ainsi que par les phares du charroi qui l'empruntera et ce, dans un environnement qui était jusqu'alors épargné ;

Considérant que, s'agissant de l'environnement sonore, celui-ci présente actuellement une certaine quiétude et un cadre bucolique ; que le projet de tracé de l'E420-N5 modifiera substantiellement cet environnement sonore ; que ledit projet est dès lors contraire à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement dans la mesure où cette dernière vise justement à « *éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement* » et, en particulier, dans « *les zones calmes en rase campagne* » ; que, selon l'étude d'incidences sur l'environnement, la zone habitée la plus impactée concernant le territoire communal d'Ham-sur-Heure-Nalinnes sera le village « *Le Bultia* » et localement la rue de Châtelet ; que s'agissant du reste du territoire communal, ce dernier sera également impacté de

part et d'autre de l'infrastructure projeté tel que le village de « *La Ferrée* » ; que les nuisances sonores de la N5 seront ainsi reportées sur des lieux de vie préservés ;

IV. ALTERNATIVES, COMPLÉMENTS D'ÉTUDE ET PROCÉDURE CONJOINTE PLAN-PERMIS

Considérant qu'en ce qui concerne les alternatives de tracé étudiées, il y a lieu de rappeler que, par un arrêté du 4 octobre 2001, le Gouvernement wallon avait décidé de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit au sud de Charleroi sur le tronçon entre Charleroi et Somzée (E420) ; que la révision portait sur l'inscription auxdits plans de secteur de trois projets de tracés : un tracé « *ouest* », un tracé « *central* » et un tracé « *est* » ainsi que de leurs périmètres de réservation ;

Considérant que, par un arrêté du 19 décembre 2002, le Gouvernement wallon avait adopté l'avant-projet de révision des plans de secteur précités et que ce dernier avait été soumis à la consultation du public ; qu'à la suite de cette consultation, quarante alternatives de tracé avaient été proposées par le public ; que neuf alternatives de tracé avaient été examinées par l'évaluation environnementale de l'avant-projet de révision et que seuls trois avaient finalement été retenues ; que le Gouvernement wallon a finalement cependant décidé de recommencer la procédure *ab initio* ;

Considérant que, par son arrêté du 29 octobre 2015, le Gouvernement wallon a adopté l'avant-projet de révision sur la base des alternatives retenues lors de la précédente procédure de révision ; que, par son arrêté du 4 février 2016, le Gouvernement a adopté le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et a ainsi déterminé l'ampleur et le degré de précisions des informations que doit contenir ladite étude ; que l'étude des incidences sur l'environnement réalisée quant à l'avant-projet de révision des plans de secteur et soumise à enquête publique porte uniquement sur ces alternatives, à savoir l'alternative dite « *zéro plus* », l'alternative « *ouest* » et l'alternative « *est* », avec quelques variantes mineures à certains endroits spécifiques du projet de tracé ;

Considérant qu'il y a toutefois lieu de s'interroger sur la nature et la portée exactes de ces « *alternatives* » ; que celles-ci ne peuvent en effet être considérées, au sens strict du terme, comme étant de réelles alternatives quant au projet de tracé de l'infrastructure de communication dès lors que ces dernières ne portent finalement que sur l'éventuel choix de ne pas réaliser l'infrastructure de communication ou de ne réaliser cette dernière que partiellement, sans pour autant que d'autres projets de tracé ne soient néanmoins identifiés ; qu'en outre, concernant l'alternative « *zéro plus* », selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 février 2016 précité, l'étude d'incidences sur l'environnement ne devrait comporter que la « *démonstration de l'impossibilité de rencontrer les besoins identifiés sans recours à la révision des plans de secteur (= alternative "0") : soit par l'amélioration du réseau routier existant, soit par des reports modaux (à des coûts raisonnables pour la collectivité)* » alors que les besoins identifiés par le Gouvernement wallon sont principalement des besoins de mobilité ; que, partant, l'étude d'incidences sur l'environnement semble *de facto* amenée à devoir exclure l'alternative « *zéro plus* » ;

Considérant qu'en toute hypothèse, l'étude ne pouvait se limiter valablement à ces trois alternatives qui avaient été identifiées lors de l'évaluation environnementale du premier avant-projet de révision des plans de secteur précités ; que, compte tenu de l'ancienneté de cette évaluation et compte tenu de l'évolution incontestable de la situation urbanistique de la région depuis son élaboration, il était nécessaire de procéder à une réévaluation, à tout le moins, des neuf alternatives qui avaient été dégagées lors de la précédente évaluation environnementale et à laquelle se contente de renvoyer l'actuelle étude ; qu'à ce propos, afin d'assurer une participation effective du public à l'élaboration de l'aménagement du territoire et ainsi à l'élaboration des outils d'aménagement que sont les plans de secteur, la présente étude ne pouvait se limiter à renvoyer à de tels

éléments déterminants contenus dans d'autres études d'incidences antérieures sans que ces éléments ne soient cependant intégrés, réexpliqués et réexaminés dans ladite étude ;

Considérant, par ailleurs, que cette étude ne fait aucunement état de l'étude comparative que le Conseil communal d'Ham-sur-Heure-Nalinnes avait fait réaliser et déposé le 25 juin 2002 lors de la consultation du public relative au premier avant-projet de révision des plans de secteur ; qu'il y a encore lieu de relever que les cartes utilisées ne semblent pas actualisées ; qu'en outre, les trois principaux comités de quartier de la commune se sont déjà concertés et ont déjà proposé des aménagements à apporter au tracé et à l'infrastructure actuellement projetée de manière à en réduire les nuisances sur les noyaux habités traversés ; que ces propositions n'ont pas été valablement prises en considération par l'étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que, s'agissant de l'infrastructure de communication, il est ainsi demandé d'effectuer un complément d'étude et d'étudier, à ce stade, la possibilité de prévoir notamment des tranchées couvertes, le cas échéant, par tronçons, à hauteur des noyaux habités et ce, de manière à réduire au maximum les nuisances sonores et paysagères qui découleront de l'infrastructure de communication routière ; que cet examen ne peut être rejeté au motif que l'étude aurait uniquement pour objectif d'analyser les risques liés à l'inscription du périmètre de réservation qui est associé au tracé de l'infrastructure de communication routière ; qu'en effet, les résultats de cet examen quant à cette possibilité d'aménagement sont susceptibles d'affecter le choix du projet tracé de l'infrastructure et ainsi le périmètre de réservation qui lui est associé ;

Considérant qu'en outre, selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 février 2016 déterminant l'ampleur et le degré de précisions des informations que doit contenir l'étude d'incidences, celle-ci « *devra comporter le maximum des informations exigées pour l'évaluation des incidences en manière telle que l'étude d'incidences relatives à la demande de permis pour la réalisation de la nouvelle infrastructure de communication routière puisse en bénéficier* » ; qu'à cet égard, l'article D.II.54 du Code du Développement territorial prévoit désormais une procédure de révision du plan de secteur conjointe à une procédure de demande de permis ; qu'une telle procédure aurait ainsi l'avantage d'évaluer concrètement les incidences et les alternatives du projet de tracé et du périmètre de réservation y associé ainsi que de l'infrastructure ; que cette procédure conjointe plan-permis permettrait également de prévoir, le plus en amont possible, des aménagements précis en vue d'en réduire les incidences ; qu'une telle procédure apparaît dès lors souhaitable, voire indispensable, étant donné qu'elle a justement été mise en place lorsque la révision d'un plan est due à un projet spécifique et que, de plus, cette procédure permettrait une participation plus effective du public ;

Considérant qu'à tout le moins, il y a lieu d'effectuer un complément d'étude concernant la possibilité d'éloigner, plus au nord par rapport aux noyaux habités, l'échangeur de Warchissaux et le périmètre de réservation qui lui y est associé ; que cet échangeur est un aménagement qui entraînera des nuisances importantes alors qu'il est projeté à hauteur de noyaux habités dont les villages de « *La Ferrée* » et de « *La Bultia* » ; qu'il est encore demandé d'effectuer un complément d'étude afin d'examiner l'alternative consistant à aménager la N5 en voie rapide jusqu'à hauteur du « *Bois Planté* » et d'ensuite poursuivre par l'infrastructure de communication routière dont le tracé est actuellement projeté, moyennant les aménagements ci-avant dont l'étude est sollicitée ;

Considérant que, plus fondamentalement, il est aussi nécessaire d'examiner l'alternative de la « *Rocade de Charleroi* » ; qu'il s'agit d'envisager le réaménagement de la N98 et de la N932, infrastructures existantes, combinées à l'alternative « *zéro plus* » visant à réaménager la N5 de manière à optimiser, par ailleurs, ses fonctions de mobilité locale ; qu'il n'est pas démontré qu'une telle alternative ne puisse permettre au Gouvernement wallon d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixé, à savoir assurer un transit international, transfrontalier, interrégional et régional dans un axe de communication européen nord-

sud, assurer une meilleure gestion du trafic et une mobilité locale accrue pour l'ensemble de la population au sud de Charleroi ainsi que l'optimisation des infrastructures ;

Considérant qu'au regard des principales incidences négatives qui ont été relevées ci-avant de manière globale, s'agissant du bon aménagement du territoire communal de Ham-sur-Heure-Nalinnes, l'étude des incidences de ces autres alternatives éventuelles paraît d'autant plus nécessaire pour permettre au Gouvernement wallon de statuer en toute connaissance de cause mais surtout afin de préserver un cadre de vie de qualité ;

V. SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

Considérant qu'en synthèse, l'avant-projet de révision est principalement justifié par la volonté d'améliorer un axe de communication européen alors que cet axe n'est plus identifié comme étant un chaînon manquant du réseau transeuropéen de transport désormais déterminé par le règlement n° 1315/2013 précité ; que l'avant-projet est uniquement justifié par des besoins de mobilité ainsi que des besoins socio-économiques alors qu'il est impératif de tenir compte d'autres besoins, tels que des besoins et critères d'appréciation énergétiques et environnementaux ; que les besoins de mobilité et socio-économiques qui auraient été identifiés le sont à un niveau local en sorte que ces éventuels besoins locaux ne pourraient justifier qu'il soit procédé à la révision de plans qui ont vocation à aménager le territoire à l'échelle régionale ; que, par ailleurs, les incidences du projet de tracé de l'E420-N5 et du périmètre de réservation qui lui est associé ne sont pas négligeables et ne sont pas acceptables sur le territoire communal, que ce soit en termes de transport et de mobilité, de cadre bâti et non bâti, de paysage et de relief, d'environnement sonore, de qualité de l'air et encore de pollution atmosphérique ; qu'en l'absence de la mise en œuvre d'une procédure conjointe plan-permis, actuellement prévue par le Code du Développement Territorial, l'avant-projet de révision ne permet pas d'identifier et d'analyser précisément et concrètement ces incidences dont celles, plus particulièrement, qui seront générées par l'infrastructure de communication projetée ; qu'en l'absence d'une analyse précise et concrète, les autorités compétentes ainsi que le public sont dans l'impossibilité de se prononcer en toute connaissance de cause et de participer de manière effective à l'élaboration de l'aménagement de leur territoire ; qu'enfin, l'avant-projet de révision des plans de secteur avalise des alternatives qui avaient été identifiées lors d'une précédente procédure de révision des plans de secteur, finalement abandonnée ; qu'à ce propos, l'étude d'incidences sur l'environnement se contente de renvoyer aux précédentes études qui avaient été réalisées sans qu'elles ne soient cependant réactualisées et intégrées dans cette étude ; que, dans de telles circonstances, des compléments d'étude sont nécessaires, qu'il s'agisse d'examiner d'autres alternatives réelles quant au projet de tracé de l'E420-N5 et de son périmètre de réservation ou encore qu'il s'agisse d'examiner les possibilités d'aménagement de l'infrastructure de communication projetée, celles étant effectivement susceptibles d'entraîner la nécessité d'examiner d'autres alternatives de tracé qui seraient moins préjudiciables ; que la réalisation éventuelle de tels compléments d'étude n'emporte toutefois d'aucune manière l'accord de la commune sur l'avant-projet de révision des plans de secteur ; qu'il s'agit uniquement de permettre aux autorités compétentes et au public de se prononcer en toute connaissance de cause ;

Considérant qu'en conclusion, au vu de l'ensemble des motifs qui précèdent, le Conseil communal marque, sans réserve, son opposition à l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 au Sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé ;

Par ces motifs,

Le Conseil communal

DÉCIDE :

D'émettre un avis défavorable quant à l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de l'E420-N5 au Sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé.

Le Directeur général,

Frédéric PIRAUX

Le Député-Bourgmestre,

Yves BINON

