



Adressé à :

ELIA ASSET S.A.
Boulevard de L'Empereur, 20
1000 Bruxelles

BOUCLE DU HAINAUT - RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Demande de révision du Plan de
secteur

PHASE 2 – PARTIE 2A

MARS 2026

Personne de contact :

Pierre-Yves ANCION
Directeur d'études
Tél. +32 (0)2 738 78 73
py.ancion@stratec.eu



ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TERRITOIRES

Contenu du RIE

PHASE 1 : INTRODUCTION ET DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES ALTERNATIVES

Chapitre 1 : Introduction

Chapitre 2 : Description du projet de révision du Plan de secteur

Chapitre 3 : Analyse des besoins

Chapitre 4 : Analyse des options technologiques

Chapitre 5 : Compatibilité des objectifs du projet de révision du Plan de secteur au regard de l'article D.I.1 du CoDT et d'autres plans et programmes pertinents

Chapitre 6 : Identification des alternatives au projet de révision de plan de secteur

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE SECTEUR ET DE SES ALTERNATIVES

PARTIE 1 :

Chapitre 1 : Caractéristiques humaines et environnementales actuelles du territoire concerné et évolution probable

PARTIE 2A :

Chapitre 2 : Evaluation des incidences environnementales probables de la mise en œuvre du projet de révision et de ses alternatives

2.1 : Méthodologie d'analyse

2.2 : Urbanisme, biens matériels et patrimoniaux

2.3 : Paysage

PARTIE 2B :

2.4 : Population et domaines social et économique

2.5 : Mobilité, transports et autres infrastructures

2.6 : Champs électromagnétiques

2.7 : Bruits et vibrations

2.8 : Faune, flore et biodiversité

2.9 : Géologie et pédologie

2.10 : Hydrologie et hydrogéologie

2.11 : Energie et climat

2.12 : Qualité de l'air

PARTIE 3 :

Chapitre 3 : Synthèse des incidences, des recommandations et suivi de la mise en œuvre du projet de révision

Chapitre 4 : Description de la méthode d'évaluation et difficultés rencontrées

ATLAS CARTOGRAPHIQUE

RECUEIL DES ANNEXES

Table des matières

2. EVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES	14
2.1. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE	14
2.2. URBANISME, BIENS MATÉRIELS ET PATRIMONIAUX	16
2.2.1. Incidences relatives à l'inscription du projet de périmètre de réservation au plan de secteur	16
2.2.1.a. Objectifs de la protection de l'environnement pertinents et considérations environnementales prises en compte au cours de l'élaboration du plan	16
2.2.1.b. Compatibilité avec le Schéma de Développement du Territoire (SDT)	17
2.2.1.c. Compatibilité avec les éléments du plan de secteur	18
2.2.1.d. Cohérence avec les schémas et guides communaux	22
2.2.1.e. Incidences sur les terrains en zones urbanisées et urbanisables	35
2.2.1.f. Incidences sur le patrimoine	36
2.2.2. Incidences en phase de chantier en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV	37
2.2.3. Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV	38
2.2.3.a. Incidences sur les affectations reprises au plan de secteur	38
2.2.3.b. Incidences sur les sites patrimoniaux et archéologiques	39
2.2.3.c. Synthèse des incidences par tronçon	39
2.2.4. Répartition des incidences le long du projet de périmètre de réservation	49
2.2.5. Analyse des alternatives	51
2.2.5.a. Introduction	51
2.2.5.b. Analyse par tronçon	58
2.2.5.c. Synthèse des incidences des alternatives	112
2.2.6. Mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences liées au projet de périmètre de réservation et points d'attention relatifs à la conception et au chantier de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kv	114
2.2.6.a. Recommandations relatives à l'inscription du projet de périmètre de réservation au plan de secteur	114
2.2.6.b. Points d'attention relatifs à la conception et au chantier de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV	114
2.2.6.c. Points d'attention relatifs à l'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV	115
2.3. PAYSAGE	115
2.3.1. Incidences relatives à l'inscription du projet de périmètre de réservation au plan de secteur	115
2.3.1.a. Compatibilité avec le Schéma de Développement du Territoire (SDT)	115
2.3.1.b. Compatibilité avec le parc naturel du pays des Collines	116
2.3.1.c. Compatibilité avec les éléments du plan de secteur	116
2.3.1.d. Arbres et haies remarquables	117
2.3.1.e. Cohérence avec les schémas et guides communaux	118
2.3.2. Incidences en phase de chantier en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV	130
2.3.3. Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV	131
2.3.3.a. Méthodologie d'analyse	131
2.3.3.b. Principes paysagers généraux issus de la vision de l'intégration paysagère des lignes haute tension	133
2.3.3.c. Prise en compte des principes paysagers généraux dans le projet de périmètre de réservation	142
2.3.3.d. Incidences locales	153
2.3.3.e. Insertions paysagères	188
2.3.3.f. Synthèse des incidences par tronçon	198
2.3.4. Répartition des incidences le long du projet de périmètre de réservation	208
2.3.5. Analyse des alternatives	211
2.3.5.a. Introduction	211
2.3.5.b. Analyse par tronçon	213
2.3.5.c. Synthèse des incidences des alternatives	277
2.3.6. Mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences liées au projet de périmètre de réservation et points d'attention relatifs à la conception et au chantier de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kv	278
2.3.6.a. Recommandations relatives à l'inscription du projet de périmètre de réservation au plan de secteur	278

Liste des figures

Figure 1 : carte des centralités (SDT)	18
Figure 2 : Extrait de la carte des affectations du plan de secteur (source : http://geoportail.wallonie.be/)	21
Figure 3 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Leuze-en-Hainaut - carte des affectations (source : https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_thema/index.php)	24
Figure 4 : Extrait du GCU de Leuze-en-Hainaut – carte des aires différenciées (source : https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_thema/index.php).....	25
Figure 5 : Superposition du projet de périmètre de réservation et des zones B4 du GCU qui y sont incluses (sources : Google Maps, WalOnMap)	25
Figure 6 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 1 (source : WalOnMap)	27
Figure 7 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 2 (source : WalOnMap)	27
Figure 8 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Braine-le-Comte - carte des affectations (source : WalOnMap)	28
Figure 9 : Extrait du Schéma de Développement Communal d'Ecaussinnes - carte des affectations (source : WalOnMap)	29
Figure 10 : Zones d'habitat résidentiel en milieu rural reprises dans le projet de périmètre de réservation et comprenant des parcelles disponibles en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural (fonds de plan : Google Maps, WalOnMap).....	30
Figure 11 : Extrait du Guide Communal d'Urbanisme d'Ecaussinnes - carte des affectations (source : https://www.ecaussinnes.be/ma-commune/services-communaux/urbanisme/amenagement-du-territoire/plan-signé-ministre.pdf).....	31
Figure 12 : Extrait du Guide Communal d'Urbanisme de Pont-à-Celles - carte des aires différenciées (source : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/)	32
Figure 13 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Silly - carte des affectations (source : WalOnMap).....	33
Figure 14 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Manage - carte des affectations (source : WalOnMap).....	34
Figure 15 : Gewestplan à proximité du projet de périmètre de réservation (source : geopunt.be).....	36
Figure 16 : Exemple d'une grue de levage soutenant un pylône en cours de construction (source : Elia)	37
Figure 17 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon I (source : Stratec sur fond WalOnMap)	40
Figure 18 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon II (source : Stratec sur fond WalOnMap)	41
Figure 19 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon III (source : Stratec sur fond WalOnMap)	42
Figure 20 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon IV (source : Stratec sur fond WalOnMap)	43
Figure 21 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon V (source : Stratec sur fond WalOnMap)	44
Figure 22 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon VI (source : Stratec sur fond WalOnMap)	45
Figure 23 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon VII (source : Stratec sur fond WalOnMap)	46
Figure 24 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon VIII (source : Stratec sur fond WalOnMap)	47
Figure 25 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon IX (source : Stratec sur fond WalOnMap)	48
Figure 26 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon X (source : Stratec sur fond WalOnMap)	49
Figure 27 : Incidences urbanistiques pour les 10 tronçons du projet.....	50
Figure 28 : carte des centralités et des alternatives.....	52

Figure 29 : Communes concernées par les alternatives (source : Stratec).....	53
Figure 30 : Carte archéologique de Wallonie et carte Waarnemingen – archeologische elementen (CAI) en Flandre.....	55
Figure 31 : Biens mondiaux de l'UNESCO et zones tampons (source : WalOnMap).....	56
Figure 32 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 1.....	58
Figure 33 : Extrait de la carte du réseau électrique à haute tension (source : Elia).....	59
Figure 34 : Eléments du patrimoine architectural compris dans le périmètre du tronçon 1.....	59
Figure 35 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 1.....	60
Figure 36 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 2.....	60
Figure 37 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 2.....	60
Figure 38 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 3.....	61
Figure 39 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 3.....	61
Figure 40 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 4.....	62
Figure 41 : Château d'Anvaing.....	62
Figure 42 : Entrée de la drève du Caillois dans la direction du château.....	63
Figure 43 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 4.....	63
Figure 44 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 5.....	64
Figure 45 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 5.....	64
Figure 46 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 6.....	65
Figure 47 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 6.....	65
Figure 48 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 7.....	66
Figure 49 : Illustration du château de Grandmetz.....	66
Figure 50 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 7.....	67
Figure 51 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 8.....	67
Figure 52 : Ancienne ferme rue Mauvinage reprise à l'IPIC (source : Google Street View).....	68
Figure 53 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 8.....	68
Figure 54 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 9.....	68
Figure 55 : Ferme en carré et maison de maître reprise à l'IPIC.....	69
Figure 56 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 9.....	69
Figure 57 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 10.....	70
Figure 58 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 10.....	70
Figure 59 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 11.....	71
Figure 60 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 11.....	71
Figure 61 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 12.....	72
Figure 62 : Chapelle de la Ladrerie (source : Google Street View).....	73
Figure 63 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 12.....	73
Figure 64 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 13.....	73
Figure 65 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 13.....	74
Figure 66 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 14.....	74
Figure 67 : Château de Grandchamps (Source : Google Street View).....	75
Figure 68 : Ferme du Petit Skip (source : https://jerandonne.blogspot.com/).....	75
Figure 69 : Ferme d'Hurtebise (source : Google Street View).....	76
Figure 70 : Château de Thoricourt (source : https://www.domaine-de-thoricourt.eu/ et Google Street View).....	76
Figure 71 : Château de Thoricourt et vallon classé.....	77
Figure 72 : Château de Lausnoit (source : Google Street View).....	77
Figure 73 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 14.....	78
Figure 74 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 15.....	78
Figure 75 : Ferme de la Haie, ancienne ferme semi-clôturée rue d'Oeillies et potale située Chemin Saint-Donat.....	79
Figure 76 : Ferme du moulin et chapelle adjacente.....	79
Figure 77 : Maison et lieu de pèlerinage de la grotte Notre Dame des Bouloirs.....	79
Figure 78 : Potales se trouvant dans le buffer de 350 m autour du tronçon 15.....	80
Figure 79 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 15.....	80
Figure 80 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 16.....	80
Figure 81 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 16.....	81
Figure 82 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 17.....	81
Figure 83 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 17.....	82
Figure 84 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 18.....	82
Figure 85 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 18.....	83

Figure 86 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 19.....	83
Figure 87 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 19	84
Figure 88 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 20.....	84
Figure 89 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 20	85
Figure 90 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 21.....	85
Figure 91 : PIP traversé par le tronçon 21 (source : Google Street View).....	86
Figure 92 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 21	86
Figure 93 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 22.....	86
Figure 94 : PIP traversé par le tronçon 22 (source : Google Street View).....	87
Figure 95 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 22	87
Figure 96 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 23.....	88
Figure 97 : Paysage du tronçon 23 avec le bois de Courrière en arrière-plan (source : Google Street View).....	88
Figure 98 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 23	89
Figure 99 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 24.....	89
Figure 100 : Monument classé – rue Haute, n°9 (source : Google Street View)	90
Figure 101 : Eglise Notre-Dame (source : Google Street View)	90
Figure 102 : Château de Louvignies (Source : Google Street View)	91
Figure 103 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 24	91
Figure 104 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 25.....	91
Figure 105 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 25	92
Figure 106 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 26.....	93
Figure 107 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 26	93
Figure 108 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 27.....	93
Figure 109 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 27	94
Figure 110 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 28.....	95
Figure 111 : Château de Salmonsart (source : Picture by Johan Mares).....	96
Figure 112 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 28	96
Figure 113 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 29.....	97
Figure 114 : tour du plan incliné de Ronquières.....	98
Figure 115 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 29	98
Figure 116 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 30.....	98
Figure 117 : Chapelle Notre-Dame des Sept Douleurs (Source : Open Street Map)	99
Figure 118 : Château de la Follie	99
Figure 119 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 30	100
Figure 120 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 31.....	100
Figure 121 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 31	101
Figure 122 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 32.....	101
Figure 123 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 32	102
Figure 124 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 33.....	102
Figure 125 : Eglise Saint-Barthélemy (source : Google Street View)	103
Figure 126 : Monument repris à l'IPIC – rue Aveau (source : Google Street View).....	103
Figure 127 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 33	104
Figure 128 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 34.....	104
Figure 129 : Ferme du prieuré de Renissart (source : Google Street View).....	105
Figure 130 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 34	105
Figure 131 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 35.....	106
Figure 132 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 35	107
Figure 133 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 36.....	107
Figure 134 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 36	108
Figure 135 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 37.....	108
Figure 136 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 37	109
Figure 137 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 38.....	109
Figure 138 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 38	110
Figure 139 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 39.....	110
Figure 140 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 39	111
Figure 141 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 40.....	111
Figure 142 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 40	112
Figure 143 : Carte de la densité de contraintes d'un point de vue urbanistique et patrimonial	113

Figure 144 : Extrait du plan annexe au GCU de Leuze-en-Hainaut (source : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/)	118
Figure 145 : Paysage de l'aire de protection paysagère depuis la rue Deflière, à Mont-de-l'Enclus, avec la présence de la ligne 150 kV actuelle (source : Google Maps)	119
Figure 146 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 1 (source : WalOnMap)	120
Figure 147: Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 2 (source : WalOnMap)	121
Figure 148 : Extrait du Guide Communal d'Urbanisme de Soignies - carte des aires différenciées (source : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/)	122
Figure 149 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Braine-le-Comte - carte des affectations (source : WalOnMap)	123
Figure 150 : Extrait du Schéma de Développement Communal d'Ecaussinnes - carte des affectations (source : WalOnMap)	125
Figure 151 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Pont-à-Celles - carte des affectations (source : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/)	126
Figure 152 : Extrait du Guide Communal d'Urbanisme de Pont-à-Celles - carte des aires différenciées (source : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/)	127
Figure 153 : Panorama sur la zone reprise en tant que PIP dans le GCU de Pont-à-Celles (source : Google Maps)	128
Figure 154 : Extrait du Schéma de Développement Communal du Roeulx - carte des affectations (source : WalOnMap)	128
Figure 155 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Jurbise - carte des affectations (source : WalOnMap)	129
Figure 156 : Exemple d'une grue de levage soutenant un pylône en cours de construction (source : Elia)	131
Figure 157 : Trois niveaux d'échelle d'appréciation des incidences paysagères pour une ligne HT (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	132
Figure 158 : Implantation d'une ligne HT selon le niveau d'encombrement visuel produit (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	133
Figure 159 : Implantation d'une ligne HT au niveau d'une ligne de crête (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	134
Figure 160 : Implantation d'une ligne haute tension au centre d'une vallée (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	134
Figure 161 : Implantation d'une ligne haute tension en limite de vallée et autour d'une colline (source : Vision de l'intégration paysagère d'une ligne à haute tension – Cluster)	134
Figure 162 : Exemple d'une ligne haute tension passant au travers d'un massif forestier à proximité d'Epinal en France et à Beauraing (source : Google Maps)	135
Figure 163 : Effet d'un regroupement selon trois inter-distances (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	136
Figure 164 : Principes de formes de tracé préconisés (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	137
Figure 165 : Principes d'intersection avec une infrastructure routière avec cônes de vue (en rouge) depuis les voiries (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	138
Figure 166 : Principes de plantation à la bonne distance pour masquer les pylônes de la vue des observateurs (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	138
Figure 167 : Plantation ciblée d'arbres pour réduire les perturbations visuelles (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	139
Figure 168 : Illustration de pylônes pouvant potentiellement être retenus dans le cadre de la mise en œuvre d'une ligne 380 kV (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)	140
Figure 169 : illustrations de pylônes "conceptuels" imaginés par des architectes-designers (projets land of giants et austrian power giants)	140
Figure 170 : Variation de la présence visuelle d'un pylône (treillis compact) d'une ligne 380 kV suivant la distance avec celui-ci (source : Google Maps)	141
Figure 171 : Superposition du projet de périmètre de réservation et du modèle numérique de terrain, avec identification des vallées principales ; et profil d'élévation du périmètre d'élévation (source : WalOnMap)	142
Figure 172 : Vallon de la Senne, au nord de Soignes (source : Google Maps)	143

Figure 173 : Exemple d'évitement d'une zone boisée sur le projet de périmètre de réservation (fonds de plan : Google Maps, WalOnMap)	144
Figure 174 : Principaux massifs boisés intersectés par le projet de périmètre (source : WalOnMap)	146
Figure 175 : Projet de périmètre de réservation et portions proposées en regroupement avec d'autres infrastructures (fond de plan : Open Street Map)	147
Figure 176 : Projet de périmètre de réservation et portions proposées en substitution (fond de plan : Open Street Map)	148
Figure 177 : Localisation des zones d'habitats par rapport au projet de périmètre de réservation (source : WalOnMap).....	149
Figure 178 : Localisation globale des éléments de regroupement et réutilisation le long du tracé du projet de périmètre de réservation, ainsi que du principe d'évitement des habitations (fond de plan : Open Street Map).....	150
Figure 179 : Exemples de zones d'habitats traversées ou à proximité immédiate du projet de périmètre de réservation (fond de plan : Google Maps).....	152
Figure 180 : Comparaison entre le projet de périmètre de réservation et une hypothèse de tracé rectiligne (fond de plan : Open Street Map)	155
Figure 181 : Vues en direction de la ferme depuis le sud-ouest (rue Beaugard) et le nord-est (rue du Trihaut) (source : Google Maps).....	156
Figure 182 : Comparaison d'orthophotos montrant le déplacement de deux pylônes de la ligne existante (source : WalOnMap)	157
Figure 183 : Superposition de la ligne haute tension sur le plan de secteur (fond de plan : WalOnMap)	158
Figure 184 : Intersection actuelle entre la ligne haute tension et l'autoroute (source : Google Maps).....	159
Figure 185 : Pylône existant et orthophoto avec le projet de périmètre de réservation (sources : Google Maps et WalOnMap).....	160
Figure 186 : Orthophoto désignant les pylônes actuels (décembre 2023) et le projet de périmètre de réservation et paysage constaté actuellement dans ce secteur (sources : WalOnMap et Google Maps)	160
Figure 187 : Monuments classés présents autour du projet de périmètre de réservation (source : WalOnMap).....	162
Figure 188 : Rappel des principes de mise en œuvre d'une ligne HT en fonction d'éléments de relief (source : Vision de l'intégration paysagère d'une ligne à haute tension – Cluster)	162
Figure 189 : Superposition du projet de périmètre de réservation et de la ligne haute tension existante (sources : WalOnMap et Google Maps)	163
Figure 190 : Superposition du projet et de la ligne haute tension existante (sources : WalOnMap et Google Maps).....	164
Figure 191 : Croisements entre la LGV et le réseau routier, au sein du projet de périmètre de réservation (source : Google Maps).....	165
Figure 192 : Aménagements réalisés par des particuliers afin de limiter les vues sur la LGV (source : Google Maps)	165
Figure 193 : Association d'une ligne ferroviaire et d'une ligne haute tension, en France (source : Google Maps).....	166
Figure 194 : Portion du canal Blaton-Ath concernée par le projet de périmètre de réservation et aménagements le long de la LGV (source : Google Maps)	166
Figure 195 : Viaduc présent au sud du village d'Arbre, derrière lequel pourra être mis en place la ligne haute tension (source : Google Maps)	167
Figure 196 : Paysage ouvert en direction du sud, fermé par la LGV présente au nord (source : Google Maps).....	167
Figure 197 : Tracé du tronçon VI (source : Google Maps).....	168
Figure 198 : Superposition de la ligne haute tension existante et du projet de périmètre de réservation (source : Google Maps).....	169
Figure 199 : Exemple de au niveau de croisement entre deux lignes haute tension en Wallonie (Hainaut) (source : Google Maps).....	169
Figure 200 : Superposition de la ligne haute tension existante et du projet de périmètre de réservation (source : Google Maps).....	170
Figure 201 : Projet de périmètre de réservation et noyaux bâtis / fermes (source : Google Maps) ...	171
Figure 202 : Tracé du tronçon VII (source : WalOnMap)	172
Figure 203 : Portion 1 du tronçon VII (source : WalOnMap).....	173
Figure 204 : Portion 3 du tronçon VII (source : Google Maps).....	174

Figure 205 : Zone d'activité concernée par l'emprise du projet de périmètre de réservation et exemple de ligne haute tension en zone d'activités (source : Google Maps).....	174
Figure 206 : Tronçon VIII longeant la N57 (source : Google Maps).....	176
Figure 207 : Distance d'observation maximaliste vis-à-vis du projet de périmètre de réservation (source : WalOnMap).....	177
Figure 208 : Tronçon IX et infrastructures routières (source : Google Maps).....	178
Figure 209 : Illustration avant – après (sans inscription de la ligne haute tension) (source : Google Maps)	179
Figure 210 : Localisation du projet de périmètre de réservation au niveau du point de rencontre du chemin de fer, de la E19, du site DSV et de la rue de Courrière (source : Google Maps)	179
Figure 211 : Localisation du projet de périmètre de réservation le long des lignes haute tension existantes (source : Google Maps).....	180
Figure 212 : Vue sur la voie d'eau depuis la E19 (source : Google Maps).....	181
Figure 213 : Vue sur le château d'eau et le pylône et éléments plantés afin de les masquer depuis le nord (sources : Google Maps et WalOnMap).....	181
Figure 214 : Paysages marqués par les lignes haute tension dans la zone du 10 ^e tronçon (sources : Stratec, Google Maps).....	183
Figure 215 : Superposition du projet de périmètre de réservation et des deux alternatives de tracé proposées (source : WalOnMap).....	184
Figure 216 : Illustration de deux lignes respectant la même fréquence d'implantation des pylônes ..	184
Figure 217 : Vue sur l'actuelle ligne haute tension depuis la rue de Scoumont (source : Google Maps)	185
Figure 218 : Repère naturel de Launoy (source : http://www.artpixel.be/gallery)	185
Figure 219 : Superposition du projet de périmètre de réservation et des lignes existantes (source : Google Maps)	186
Figure 220 : Poste de Courcelles vu depuis des perspectives lointaines (depuis le nord) et proche (depuis le sud) (sources : Stratec, Google Maps)	186
Figure 221 : Localisation des photos à 360° réalisées (source : Elia)	188
Figure 222 : Insertion paysagère à Frasnès-lez-Anvaing (tronçon II), à environ 150 m de la potentielle ligne côté est (source : Elia)	189
Figure 223 : Insertion paysagère à Frasnès-lez-Anvaing (tronçon II), à environ 150 m de la potentielle ligne côté ouest (source : Elia)	190
Figure 224 : Insertion paysagère à Chièvres (tronçon V), à environ 600 m de la potentielle ligne côté nord (source : Elia)	191
Figure 225 : Insertion paysagère à Chièvres (tronçon V), à environ 200 m de la potentielle ligne côté sud (source : Elia).....	192
Figure 226 : Insertion paysagère à Braine-le-Comte (tronçon VIII), à environ 150 m de la potentielle ligne côté sud (source : Elia)	193
Figure 227 : Insertion paysagère à Braine-le-Comte (tronçon VIII), à environ 350 m de la potentielle ligne côté nord (source : Elia).....	194
Figure 228 : Insertion paysagère à Seneffe (tronçon IX), à environ 500 m de la potentielle ligne côté nord (source : Elia)	195
Figure 229 : Insertion paysagère à Seneffe (tronçon IX), à environ 350 m de la potentielle ligne côté sud (source : Elia).....	196
Figure 230 : Insertion paysagère à Pont-à-Celles (tronçon X), à environ 500 m de la potentielle ligne côté est (source : Elia).....	197
Figure 231 : Insertion paysagère à Seneffe (tronçon X), à environ 600 m de la potentielle ligne côté ouest (source : Elia).....	198
Figure 232 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon I (source : Stratec sur fond WalOnMap)	199
Figure 233 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon II (source : Stratec sur fond WalOnMap)	200
Figure 234 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon III (source : Stratec sur fond WalOnMap)	201
Figure 235 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon IV (source : Stratec sur fond WalOnMap)	202
Figure 236 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon V (source : Stratec sur fond WalOnMap)	203
Figure 237 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon VI (source : Stratec sur fond WalOnMap)	204

Figure 238 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon VII (source : Stratec sur fond WalOnMap)	205
Figure 239 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon VIII (source : Stratec sur fond WalOnMap)	206
Figure 240 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon IX (source : Stratec sur fond WalOnMap)	207
Figure 241 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon X (source : Stratec sur fond WalOnMap)	208
Figure 242 : Incidences paysagères pour les 10 tronçons du projet	210
Figure 243 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 1 (source : WalOnMap)	213
Figure 244 : Paysage dans le tronçon 1 – Ruggestraat (source : Google Street View)	213
Figure 245 : Scores obtenus sur le tronçon 1	214
Figure 246 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 2 (source : WalOnMap)	215
Figure 247 : Paysage dans le tronçon 2 – Kareelovenstraat (source : Google Street View)	215
Figure 248 : Scores obtenus sur le tronçon 2	216
Figure 249 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 3 (source : WalOnMap)	216
Figure 250 : Paysage dans le tronçon 3 – Marvijlestraat (source : Google Street View)	217
Figure 251 : Scores obtenus sur le tronçon 3	217
Figure 252 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 4 (source : WalOnMap)	218
Figure 253 : PIP dans le tronçon 4 – chemin de Rochart (source : Stratec, novembre 2023)	218
Figure 254 : Scores obtenus sur le tronçon 4	219
Figure 255 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 5 (source : WalOnMap)	219
Figure 256 : Paysage dans le tronçon 5 – rue Haut-Doux (source : Stratec, novembre 2023)	220
Figure 257 : Scores obtenus sur le tronçon 5	220
Figure 258 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 6 (source : WalOnMap)	221
Figure 259 : Paysage dans le tronçon 6 – chaussée de Leuze (source : Stratec, novembre 2023)	221
Figure 260 : Scores obtenus sur le tronçon 6	222
Figure 261 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 7 (source : WalOnMap)	222
Figure 262 : PIP dans le tronçon 7 – rue Emile Albot (source : Stratec, novembre 2023)	223
Figure 263 : Scores obtenus sur le tronçon 7	224
Figure 264 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 8 (source : WalOnMap)	224
Figure 265 : Paysage dans le tronçon 8 – rue de Rhosnes (source : Google Street View)	225
Figure 266 : Scores obtenus sur le tronçon 8	225
Figure 267 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 9 (source : WalOnMap)	226
Figure 268 : PIP dans le tronçon 9 – rue des Nuages (source : Stratec, novembre 2023)	226
Figure 269 : Scores obtenus sur le tronçon 9	227
Figure 270 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 10 (source : WalOnMap)	227
Figure 271 : Paysage dans le tronçon 10 – chemin du Bois de Mouchy (source : Google Street View)	228
Figure 272 : Scores obtenus sur le tronçon 10	228
Figure 273 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 11 (source : WalOnMap)	229
Figure 274 : PIP dans le tronçon 11 – rue d’Ath (source : Stratec, novembre 2023)	229
Figure 275 : Scores obtenus sur le tronçon 11	230
Figure 276 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 12 (source : WalOnMap)	230
Figure 277 : Paysage dans le tronçon 12 – chemin du Vert Buisson (source : Stratec, novembre 2023)	231
Figure 278 : Scores obtenus sur le tronçon 12	231
Figure 279 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 13 (source : WalOnMap)	232
Figure 280 : Paysage dans le tronçon 13 – rue d’Ath (source : Stratec, novembre 2023)	232
Figure 281 : Scores obtenus sur le tronçon 13	233
Figure 282 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 14 (source : WalOnMap)	233
Figure 283 : Paysage dans le tronçon 14 – chemin de Sillery (source : Stratec, novembre 2023)	234
Figure 284 : Vue-type du paysage à environ 200 et 375 m de distance d’un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)	235
Figure 285 : Scores obtenus sur le tronçon 14	235
Figure 286 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 15 (source : WalOnMap)	236
Figure 287 : PIP dans le tronçon 15 – chemin de Soignies (source : Stratec, novembre 2023)	236
Figure 288 : Scores obtenus sur le tronçon 15	237
Figure 289 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 16 (source : WalOnMap)	237

Figure 290 : Paysage dans le tronçon 16 – chemin des Mouzettes (source : Stratec, novembre 2023)	238
Figure 291 : Scores obtenus sur le tronçon 16	238
Figure 292 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 17 (source : WalOnMap)	239
Figure 293 : Paysage dans le tronçon 17 – chemin de la Brûlotte (source : Google Street View)	239
Figure 294 : Scores obtenus sur le tronçon 17	240
Figure 295 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 18 (source : WalOnMap)	240
Figure 296 : Paysage dans le tronçon 18 – rue du Masy (source : Google Street View)	241
Figure 297 : Scores obtenus sur le tronçon 18	241
Figure 298 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 19 (source : WalOnMap)	242
Figure 299 : Paysage dans le tronçon 19 – rue Reine de Hongrie (source : Stratec, novembre 2023)	242
Figure 300 : Scores obtenus sur le tronçon 19	243
Figure 301 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 20 (source : WalOnMap)	243
Figure 302 : PIP dans le tronçon 20 – rue de la Gage (source : Stratec, novembre 2023)	244
Figure 303 : Scores obtenus sur le tronçon 20	244
Figure 304 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 21 (source : WalOnMap)	245
Figure 305 : PIP dans le tronçon 21 – chemin Sauterre (source : Stratec, novembre 2023)	245
Figure 306 : Scores obtenus sur le tronçon 21	246
Figure 307 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 22 (source : WalOnMap)	246
Figure 308 : Paysage dans le tronçon 22 – rue Jules Beghin (source : Stratec, novembre 2023)	247
Figure 309 : Scores obtenus sur le tronçon 22	247
Figure 310 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 23 (source : WalOnMap)	248
Figure 311 : Paysage dans le tronçon 23 avec le bois de Courrière (PIP) en arrière-plan – N57 (source : Google Street View)	248
Figure 312 : Scores obtenus sur le tronçon 23	249
Figure 313 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 24 (source : WalOnMap)	249
Figure 314 : PIP dans le tronçon 24 – rue d'Ath (source : Stratec, novembre 2023)	250
Figure 315 : Vue-type du paysage à environ 150 et 300 m de distance d'un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)	251
Figure 316 : Scores obtenus sur le tronçon 24	251
Figure 317 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 25 (source : WalOnMap)	252
Figure 318 : PIP dans le tronçon 25 – rue Godimont (source : Stratec, novembre 2023)	252
Figure 319 : Scores obtenus sur le tronçon 25	253
Figure 320 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 26 (source : WalOnMap)	253
Figure 321 : Paysage dans le tronçon 26 – chemin de Lorette (source : Google Street View)	254
Figure 322 : Scores obtenus sur le tronçon 26	254
Figure 323 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 27 (source : WalOnMap)	255
Figure 324 : Paysage dans le tronçon 27 – rue Ramée (source : Stratec, novembre 2023)	255
Figure 325 : Scores obtenus sur le tronçon 27	256
Figure 326 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 28 (source : WalOnMap)	256
Figure 327 : Paysage dans le tronçon 28 – chemin de Nivelles (source : Stratec, novembre 2023)	257
Figure 328 : Vue-type du paysage à environ 150 et 300 m de distance d'un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)	258
Figure 329 : Scores obtenus sur le tronçon 28	258
Figure 330 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 29 (source : WalOnMap)	259
Figure 331 : PIP dans le tronçon 29 – rue de Ronquières (source : Stratec, novembre 2023)	259
Figure 332 : Scores obtenus sur le tronçon 29	260
Figure 333 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 30 (source : WalOnMap)	260
Figure 334 : Paysage dans le tronçon 30 – rue de la Follie (source : Stratec, novembre 2023)	261
Figure 335 : Scores obtenus sur le tronçon 30	261
Figure 336 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 31 (source : WalOnMap)	262
Figure 337 : PIP dans le tronçon 31 – chaussée de Marche (source : Stratec, novembre 2023)	262
Figure 338 : Scores obtenus sur le tronçon 31	263
Figure 339 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 32 (source : WalOnMap)	263
Figure 340 : PIP dans le tronçon 32 – chaussée de Marche (source : Stratec, novembre 2023)	264
Figure 341 : Scores obtenus sur le tronçon 32	264
Figure 342 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 33 (source : WalOnMap)	265
Figure 343 : PIP dans le tronçon 33 – rue de Tyberchamps (source : Stratec, novembre 2023)	265

Figure 344 : Vue-type du paysage à environ 200 m de distance d'un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)	266
Figure 345 : Scores obtenus sur le tronçon 33	266
Figure 346 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 34 (source : WalOnMap)	267
Figure 347 : Paysage dans le tronçon 34 – rue de Froidmont (source : Google Street View)	267
Figure 348 : Scores obtenus sur le tronçon 34	268
Figure 349 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 35 (source : WalOnMap)	268
Figure 350 : PIP dans le tronçon 35 – chemin des Morts (source : Stratec, novembre 2023)	269
Figure 351 : Scores obtenus sur le tronçon 35	269
Figure 352 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 36 (source : WalOnMap)	270
Figure 353 : PIP dans le tronçon 36 – rue des Roquettes (source : Stratec, novembre 2023)	270
Figure 354 : Scores obtenus sur le tronçon 36	271
Figure 355 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 37 (source : WalOnMap)	271
Figure 356 : Paysage dans le tronçon 37 – rue de Nivelles (source : Stratec, novembre 2023).....	272
Figure 357 : Scores obtenus sur le tronçon 37	272
Figure 358 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 38 (source : WalOnMap)	273
Figure 359 : Paysage dans le tronçon 38 – rue des Nauwes (source : Stratec, novembre 2023)	273
Figure 360 : Scores obtenus sur le tronçon 38	274
Figure 361 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 39 (source : WalOnMap)	274
Figure 362 : PIP dans le tronçon 39 – rue de Bernimont (source : Google Street View).....	275
Figure 363 : Scores obtenus sur le tronçon 39	275
Figure 364 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 40 (source : WalOnMap)	276
Figure 365 : Alignements d'arbres bordants l'entrée du château de Prelle et prolongation le long de la Drève de la Courte au Bois (source : Google map)	276
Figure 366 : Scores obtenus sur le tronçon 40	277
Figure 367 : Carte de la densité de contraintes paysagères.....	277

Liste des tableaux

Tableau 1 : Périmètres de réservation d'infrastructure principale intersectés par le projet de périmètre de réservation.....	21
Tableau 2 : Documents d'urbanisme dans les communes concernées par les tronçons alternatifs	54
Tableau 3 : Critères d'analyse pour l'évaluation de la contrainte totale en urbanisme, biens matériels et patrimoniaux	57
Tableau 4 : Distance du projet de périmètre de réservation avec les infrastructures faisant l'objet d'un regroupement	147
Tableau 5 : Nombre d'intersections entre le projet et les infrastructures existantes.....	151
Tableau 6 : Critères d'analyse pour l'évaluation de la contrainte totale en urbanisme, biens matériels et patrimoniaux	211

2. EVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.1. Méthodologie d'analyse

Le rapport d'incidences sur l'environnement porte essentiellement sur une opération planologique qui consiste en la révision des plans de secteurs de Tournai-Leuze- Péruwelz, Ath-Lessines-Enghien, Mons-Borinage, La Louvière-Soignies, et de Charleroi en vue de l'inscription d'un projet de périmètre de réservation pour l'implantation de la partie wallonne d'une nouvelle ligne aérienne d'une tension de 380kV entre les postes électriques d'Avelgem et de Courcelles.

Cette opération planologique n'implique pas directement la mise en place d'une nouvelle infrastructure (qui nécessitera par ailleurs une étude d'incidences environnementales) mais reste principalement motivée par ses 4 objectifs principaux :

- Fiabiliser l'approvisionnement électrique pour les consommateurs ;
- Augmenter la capacité d'accueil des énergies renouvelables ;
- Soutenir l'attractivité économique de la Wallonie, plus spécifiquement dans le Hainaut ;
- Assurer l'accès compétitif et abordable à l'électricité.

L'évaluation des incidences ne peut donc pas se limiter aux aspects planologiques et s'affranchir d'aborder les incidences liées au chantier ou à la mise en place et à l'exploitation d'une infrastructure de transport d'énergie (de type ligne aérienne 380kV).

Dans ce sens, l'analyse du territoire réalisée au premier chapitre de la Phase 2 partie 1 de l'étude a souligné les opportunités et contraintes multiples du territoire pour l'inscription d'une infrastructure de transport d'énergie, non seulement au niveau du contexte énergétique (local, régional et international) mais également au niveau de la structure du territoire, du paysage, des relations entre les différents pôles urbains, des continuités écologiques, etc.

L'analyse des besoins réalisée au chapitre 3 de la Phase 1 du RIE a montré qu'un réseau de transport électrique robuste et stable était crucial pour la sécurité d'approvisionnement de la Belgique, voire de l'Europe. Au-delà de l'élément technique et fonctionnel qu'elle représente, la ligne doit permettre de répondre aux besoins socio-économiques et énergétiques tout en assurant le développement durable du territoire, et en s'inscrivant de manière respectueuse dans son environnement.

L'approche ne peut donc être que transversale de manière à apporter une vision complète des incidences du projet de révisions des plans de secteur et de ses alternatives.

L'analyse des incidences est d'abord réalisée au regard des différentes thématiques environnementales jugées pertinentes dans le cadre du projet c'est-à-dire l'urbanisme, les biens matériels et patrimoniaux ; le paysage ; la population et le domaine social et économique ; la mobilité, les transports et autres infrastructures ; les champs électromagnétiques ; les bruits et vibrations ; la faune, la flore et la biodiversité ; la géologie et pédologie ; l'hydrologie et l'hydrogéologie ; l'énergie et le climat et la qualité

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

de l'air. Les incidences environnementales positives et négatives sont analysées à trois échelles différentes :

- pour l'inscription d'un périmètre de réservation au plan de secteur ;
- en phase de chantier en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV ;
- en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV.

A chacune de ces échelles, les incidences sont évaluées dans un contexte territorial et énergétique qui évolue au cours du temps afin de tenir compte des effets cumulés éventuels. C'est notamment le cas pour les thématiques de l'énergie et des ondes électromagnétiques qui sont considérées en tenant compte de l'évolution probable du contexte énergétique et des autres projets de développement du réseau électriques décrits notamment au point 2.2.1 du rapport de phase 1.

Les différences entre les incidences souvent temporaires liées principalement aux chantiers de mise en œuvre et les incidences permanentes davantage liées à la phase d'exploitation sont également mises en avant.

L'analyse des incidences des alternatives est ensuite réalisée pour chaque thématique environnementale également. Comme détaillé au point 6.6.3, les scores attribués pour l'ensemble de ces tronçons ont été ajustés selon l'appréciation du chargé d'études (regard des experts de chaque thématique, visite de terrain, etc.), et ce à l'échelle de l'ensemble des thématiques environnementales du RIE. L'analyse a donné lieu à la révision des scores en contrainte absolue¹ pour chaque tronçon ainsi qu'à une carte présentant, pour chaque thématique, une analyse comparative des tronçons en densité de contrainte.

L'analyse des incidences est ainsi structurée comme suit : un chapitre par catégorie d'incidences environnementales, au sein duquel nous parcourons premièrement les incidences sur les 10 tronçons (numérotés en chiffres romains, de I à X) constituant le projet de périmètre de réservation et deuxièmement les 40 tronçons constituant les itinéraires alternatifs identifiés (numérotés en chiffres « normaux », de 1 à 40).

En cas d'incidences négatives identifiées, des mesures permettant d'éviter ou réduire ces incidences sont recherchées et peuvent mener à la formulation de :

- recommandations pour l'inscription d'un périmètre de réservation au plan de secteur ;
- points d'attention pour les phases de conception, de chantier et d'exploitation de la ligne électrique aérienne 380kV qu'il conviendra de prendre en compte dans le cadre de l'EIE liée à l'implantation de la ligne haute tension.

À l'issue de l'analyse réalisée dans l'ensemble des chapitres environnementaux, une synthèse transversale des incidences, des recommandations et des points d'attention est réalisée.

¹ La différence entre la contrainte absolue et la densité de contrainte est détaillée en phase 1 (point 6.6.3.c)

2.2. Urbanisme, biens matériels et patrimoniaux

Dans ce chapitre, l'analyse des incidences se fait sur la zone incluse dans le projet de périmètre de réservation pour ce qui est des aspects de cohérence et compatibilité réglementaire ou sur une zone élargie comprenant le projet de périmètre de réservation ainsi que 350 m de part et d'autre de ce périmètre lorsque les incidences sont liées à la visibilité de l'infrastructure. Ces 350 m correspondent à une distance d'observation considérée comme « dominante » dans le paysage. En effet, en fonction de la proximité avec les pylônes, les impacts visuels et l'impression qu'ils engendrent sera variable². Ainsi, pour une distance entre pylône et observateur :

- **distance < 250 m** : impression écrasante de l'objet (pylône) dans le champ visuel. Sous cette distance, les habitations ayant vue sur au moins un pylône seront très fortement impactées en ce qui concerne le paysage avec notamment des effets potentiels d'ombre portée et l'impression d'être sous la ligne haute tension.
- **250 < distance < 350 m** : l'objet reste dominant dans le paysage, avec une image de celui-ci qui peut encore mesurer entre 10 et 15 m de haut, ce qui représente un angle vertical d'occupation variant de 8° à 14° environ ;
- **350 < distance < 700 m** : à partir de cette distance, le pylône devient sous-dominant dans le paysage, à savoir qu'il ne représente plus la composante la plus visible mais qu'il reste tout de même présent, bien identifiable et qu'il constitue un élément de repère (au même titre que d'autres). Compte tenu de la distance, les probabilités d'avoir des éléments bâtis et végétaux faisant partiellement ou totalement écran sont importantes, et l'impact visuel en est d'autant plus limité ;
- **700 < distance < 1 400 m** : à cette distance, le pylône a un impact marginal, il peut très facilement en être fait abstraction dans le paysage ;
- **distance > 1 400 m** : l'objet devient difficilement visible (dans le cas d'un pylône treillis). Les éléments qui le constituent sont en effet suffisamment fins pour disparaître progressivement du champ visuel.

2.2.1. INCIDENCES RELATIVES À L'INSCRIPTION DU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION AU PLAN DE SECTEUR

2.2.1.a. OBJECTIFS DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT PERTINENTS ET CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES PRISES EN COMPTE AU COURS DE L'ÉLABORATION DU PLAN

Comme décrit dans la partie descriptive du projet, le projet de périmètre de réservation retenu a été défini dans l'objectif de limiter au maximum le surplomb d'affectations du plan de secteur moins compatibles avec l'implantation d'une ligne à haute tension, en particulier les zones urbanisées et dans une moindre mesure urbanisables (essentiellement les zones d'habitat, d'habitat à caractère rural et les zones d'aménagement communal concerté) ainsi que les zones forestières. Il a également été défini de manière à limiter son passage dans les périmètres de protection du paysage du plan de secteur. Du point de vue de la protection des biens classés en matière d'urbanisme, le projet de périmètre de réservation a également été défini de manière à ce qu'il intersecte un minimum de périmètres de

² Source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster – juin 2019.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

protection de biens classés et/ou de biens classés eux-mêmes (peu de biens classés disposent d'une zone de protection).

2.2.1.b. COMPATIBILITÉ AVEC LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE (SDT)

Le SDT représente l'élément le plus haut dans la hiérarchie des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme en Région wallonne. De ce fait, ses orientations concernent notamment les modifications à apporter au plan de secteur, aux schémas d'échelles infrarégionales et aux guides, mais il reste un outil à valeur indicative sur le plan juridique.

Le SDT a pour objectif de relever douze défis sociétaux assez variés et concernant tant le développement du territoire comme la lutte contre les inégalités ou l'adaptation aux changements climatiques. Le SDT détaille à cet effet des options d'aménagement et de développement afin d'anticiper et de répondre aux besoins futurs de la population de la Wallonie. La cohérence globale est déjà abordée au point 5.1.3.a du rapport de phase 1.

Spécifiquement à l'urbanisme, rappelons que dans l'axe 1 « Soutenabilité et adaptabilité », sous l'objectif de « valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation », le SDT recommande d'implanter les lignes à haute tension supérieure à 150 kV autant que possible dans les couloirs existants d'axes de transport et d'énergie. Ce point est davantage traité dans la partie spécifique au paysage.

Par ailleurs, un des objectifs transversaux du SDT est de lutter contre l'artificialisation des sols et favoriser une gestion qualitative du cadre de vie. A cet effet, le SDT cartographie des "centralités" (cœurs de vie) où le développement est priorisé. Bien que ces centralités soient définies par défaut et que les communes aient la possibilité de les modifier lors de la mise à jour de leur schéma communal (SDC), il est intéressant de regarder si le projet de périmètre de réservation surplombe certaines centralités. La carte suivante représente donc les centralités autour du projet de périmètre de réservation.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

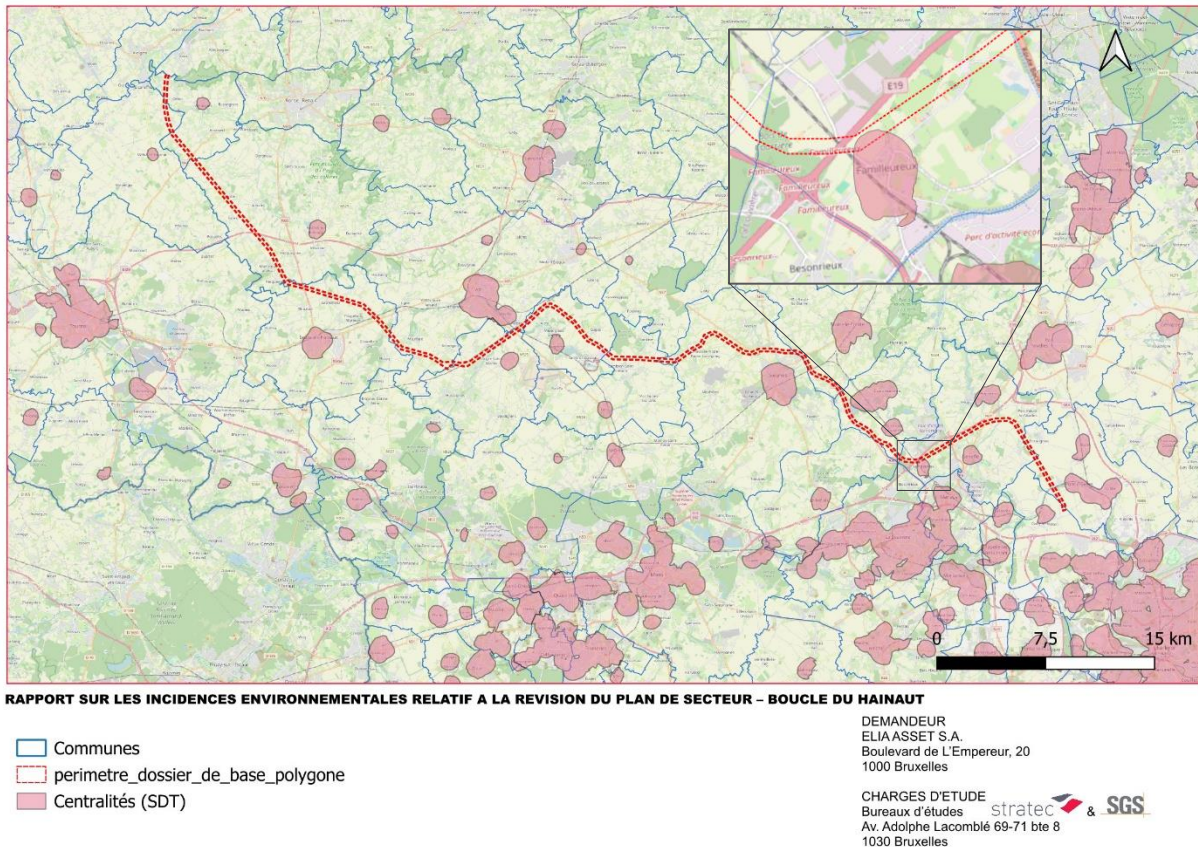


Figure 1 : carte des centralités (SDT)

Comme illustré par cette carte, une seule centralité est concernée par le projet de périmètre de réservation, il s'agit de celle de l'entité de Familleureux de la commune de Seneffe. Le projet de périmètre de réservation passe néanmoins sur l'extrémité Nord de la centralité, qui n'est majoritairement pas bâtie et qui se trouve à proximité directe de l'autoroute E19. Il est probable que la centralité soit donc revue à l'occasion de la mise à jour du SDC de la commune de Seneffe

Dans l'ensemble, le projet de périmètre de réservation est donc assez cohérent avec la volonté du SDT de favoriser le développement dans les centralités.

2.2.1.c. COMPATIBILITÉ AVEC LES ÉLÉMENTS DU PLAN DE SECTEUR

2.2.1.c.1. Compatibilité avec les zones d'affectation

C'est le CoDT qui désigne ce qui doit et peut être inscrit au plan de secteur. A ce titre, l'article **D.II.21**, précise que :

§ 1^{er} le plan de secteur comporte :

1° la détermination des différentes affectations du territoire ;

2° le tracé existant et projeté, ou le **périmètre de réservation qui en tient lieu, du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides, à l'exception de l'eau, et d'énergie**. Par périmètre de réservation, on entend la partie de territoire qui réserve les espaces nécessaires à la réalisation, la protection ou le maintien d'infrastructures de communication ou de transport de fluides et d'énergie. Les

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

actes et travaux soumis à permis peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières. Le Gouvernement peut définir le réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie visés à l'alinéa 1^{er}, 2^o.

Le périmètre de réservation viendra donc se superposer aux affectations du territoire, permettant ainsi de désigner la partie du territoire à réserver afin de permettre la réalisation d'une infrastructure de transport d'électricité. Cette infrastructure pourrait être réalisée sans considération de délai (un périmètre de réservation n'est en effet pas assorti d'une limite dans le temps, à l'instar des aménagements dans les différentes zones d'affectation du plan de secteur) et quelles que soient les affectations (zones destinées ou non à l'urbanisation) sous-jacentes au périmètre de réservation.

Le projet de périmètre de réservation est prévu sur une bande de 200 m de large au sein de laquelle pourraient se placer les installations de liaison électrique à haute tension (sous la forme de lignes aériennes ou enterrées), ce qui est une largeur plus importante que ce que représentera finalement l'aménagement de la ligne. Le fait de disposer d'une bande d'implantation potentielle plus large permet d'offrir une certaine marge de manœuvre lors de la mise en œuvre de ces installations. Cela doit permettre de faire évoluer le projet de liaison électrique à haute tension au sein du périmètre de réservation en cas de problématique particulière (par exemple : contraintes de sol tout à fait spécifiques en un point donné apparaissant lors des relevés de sol) ou de manière à éviter un élément bâti. Toutefois, une réflexion pourra être menée au cours de cette étude sur la possibilité de réduction de la largeur de ce périmètre, notamment à proximité des zones urbanisables, afin de les impacter au minimum.

L'inscription de ce périmètre de réservation au plan de secteur implique également que le développement des espaces en tout ou partie dans le périmètre ne puisse porter atteinte³ à la bonne réalisation d'une future infrastructure. De ce fait, admettant une parcelle reprise en zone habitat – constructible – qui serait visée par un projet résidentiel, la délivrance du permis serait conditionnée par la nécessité de ne pas empêcher la mise en œuvre d'une potentielle liaison électrique à haute tension. Si tel était le cas, la demande de permis pourrait être refusée ou octroyée sous certaines conditions permettant une coexistence entre les deux projets.

Si une liaison électrique à haute tension est effectivement mise en œuvre⁴ au sein du futur périmètre de réservation ou en cas de renoncement à réaliser cette liaison, le Gouvernement pourra ensuite abroger ce périmètre de réservation (cf. 2.2.1.c.4).

Par conséquent, seules les affectations sous-jacentes resteront d'application. Les évolutions au sein de ces zones ne seront alors plus conditionnées par le périmètre de réservation (uniquement par les prescriptions associées à leur zone d'affectation). Par ailleurs, même à défaut d'abrogation du périmètre de réservation après la mise en œuvre d'une liaison électrique haute tension, les effets de ce périmètre de réservation seront atténués dans la mesure où il ne pourra être fait usage de la faculté de refuser certains permis ou de les subordonner à des conditions que dans un but de protection et de maintien de cette liaison.

³ L'atteinte ou non sera notamment évaluée par Elia, qui sera consulté lors de chaque demande de permis d'urbanisme introduite sur des parcelles reprises dans le périmètre de réservation. Un avis simple sera alors émis par Elia, l'autorité compétente (communale ou régionale) prenant la décision finale.

⁴ En ce compris tous les éléments constitutifs de cette liaison.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le fait de désigner un périmètre de réservation en surimpression au plan de secteur ne remet donc pas en question les affectations du sol et est donc compatible avec celles-ci. La possibilité de développement potentiel sur le territoire concerné par le projet n'est par conséquent pas remise en question. Néanmoins, certaines parcelles reprises au plan de secteur comme constructibles, considérées à la fois dans le périmètre projeté et 350 m de part et d'autre de celui-ci, pourraient perdre en attractivité du fait de la présence de ce périmètre de réservation pour un projet d'infrastructure. Celui-ci rend en effet possible de nombreux aménagements et souligne la possibilité de voir se construire une liaison électrique à haute tension, avec les impacts environnementaux qu'elle véhicule.

2.2.1.c.2. Compatibilité avec les périmètres de protection

L'article **D.II.21, §2 du CoDT** précise que *le plan peut comporter, en surimpression aux affectations du territoire précitées, des périmètres de protection :*

- 1° de point de vue remarquable ;
- 2° de liaison écologique ;
- 3° d'intérêt paysager ;
- 4° d'intérêt culturel, historique ou esthétique ;
- 5° d'extension de zones d'extraction⁵.

Pour chacun de ces différents périmètres, le CoDT associe des prescriptions visant à :

- *Maintenir des vues exceptionnelles sur un paysage bâti ou non bâti* pour les périmètres de point de vue remarquable (article Art. R.II.21-5). *Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions visant à éviter de mettre en péril la vue remarquable ;*
- *Garantir aux espèces animales et végétales les espaces de transition entre leurs biotopes* pour les périmètres de liaison écologique (article Art. R.II.21-6). *Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières de protection ;*
- *La protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage* pour les périmètres d'intérêt paysager (article Art. R.II.21-7). *Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être autorisés pour autant qu'ils contribuent à la protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage bâti ou non bâti ;*
- *Favoriser au sein d'un ensemble urbanisé l'équilibre entre les espaces bâtis ou non bâtis et les monuments qui les dominent ou les sites qui les caractérisent* (article Art. R.II.21-8). *Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières de protection ;*
- *Garantir la valorisation potentielle des gisements de roches* (article Art. R.II.21-9). *Les actes et travaux soumis à permis peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières de nature à ne pas mettre en péril une exploitation potentielle du gisement.*

Le projet de périmètre de réservation projeté se superpose, en tout ou partie, à un certain nombre de ces périmètres de protection (cf. parties Paysage et Faune, Flore et Biodiversité), qui resteraient d'application en cas d'approbation du projet. Ces zones de superposition se retrouveraient concernées par plusieurs zones/périmètres, avec des prescriptions parfois difficiles à concilier.

Un exemple est présenté ci-dessous, où le projet de réservation prévoit une superposition sur une zone comportant actuellement les affectations suivantes :

⁵ La récente réforme du CoDT (décret du 13 décembre 2023) y ajoute le périmètre « des espaces hors centralité ».

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

- Une zone forestière, destinée à la sylviculture et à la conservation de l'équilibre écologique. [...] Elle ne peut comporter que les constructions indispensables à l'exploitation, à la première transformation du bois et à la surveillance des bois ;
- Un périmètre d'intérêt paysager, qui vise à la protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage. Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être autorisés pour autant qu'ils contribuent à la protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage bâti ou non bâti.

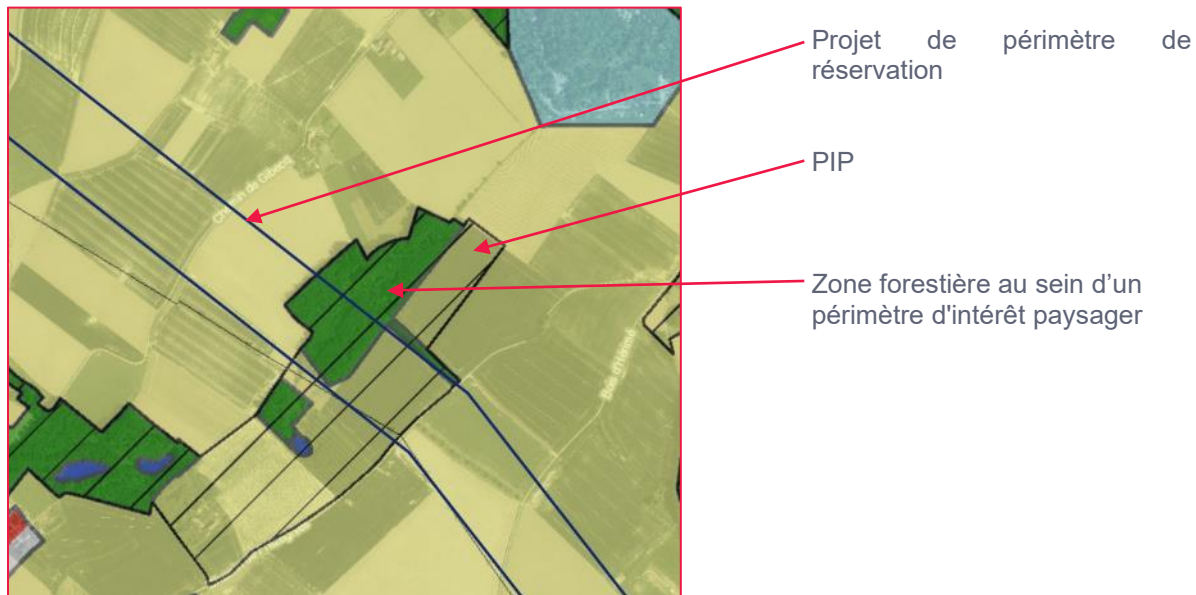


Figure 2 : Extrait de la carte des affectations du plan de secteur (source : <http://geoportail.wallonie.be/>)

Dès lors que le périmètre de réservation est autorisé, il offre la possibilité de mettre en place une liaison électrique à haute tension au sein de ses limites et ce, même si la zone à laquelle il se superpose n'autorise pas la réalisation d'un déboisement ou l'implantation d'un élément fixe (tel qu'un pylône). Le projet vient donc potentiellement remettre en question la pertinence de l'affectation ou du périmètre d'intérêt, désignés dans le but de préserver certains espaces.

Certains périmètres de protection, qui seront coupés par le projet, pourraient potentiellement perdre de l'intérêt ayant justifié de leur identification.

2.2.1.c.3. Compatibilité avec les périmètres de réservation d'infrastructure principale

Le projet de périmètre de réservation se superpose à trois autres périmètres de réservation pour la réalisation d'infrastructure principale de communication et de transport de fluides et d'énergie tel que défini à l'article D.II.21. §1^{er} du CoDT. Ces périmètres sont repris ci-dessous.

Tableau 1 : Périmètres de réservation d'infrastructure principale intersectés par le projet de périmètre de réservation

Tronçon	Libellé du périmètre	Statut du projet
III	Périmètre de réservation pour l'inscription d'un projet de tracé de ligne élect. aérienne H.T. 150 KV (ATH et LEUZE-EN-HAINAUT) et suppression du tracé d'un projet de ligne élect. 70 KV (ATH, FRASNES-LEZ-ANVAING et LEUZE-EN-HAINAUT)	Projet réalisé
V	Périmètre de réservation pour l'inscription du tracé du T.G.V. sur les communes de BELOEIL, ATH, CHIEVRES, BRUGELETTE, SILLY et ENGHEN.	Projet réalisé
VII et VIII	Périmètre de réservation pour infrastructure routière (N57)	Projet réalisé

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le projet de périmètre de réservation rencontre premièrement deux périmètres pour l'inscription d'un projet de tracé de ligne électrique aérienne haute tension 150 KV (adopté en 1992) et du tracé du T.G.V. sur les communes de Beloeil, Ath, Chièvres, Brugelette, Silly et Enghien. Cette ligne et le TGV ont été mis en œuvre dans ces zones, le projet de périmètre de réservation ne présente donc pas d'incompatibilité avec ceux-ci.

Ensuite, le projet de périmètre de réservation rencontre un périmètre de réservation longeant la N57, autour de Soignies. Ce périmètre n'a pas été abrogé suite à la mise en œuvre de l'infrastructure, des évolutions pourraient donc potentiellement être apportées avec un élargissement de la voirie en 2x2 bandes par exemple. Dans ce contexte, le SPW a été contacté et a indiqué qu'il n'est pas prévu de désinscrire le périmètre de réservation de la N57. Celle-ci pourrait donc faire l'objet d'un élargissement.

Malgré le maintien du périmètre de réservation le long de la N57 et la potentialité d'élargissement de cette voirie, il n'apparaît pas pour autant que le projet de périmètre de réservation est incompatible avec cette zone du territoire. En effet, un élargissement impliquerait certaines contraintes d'implantation pour une éventuelle ligne haute tension au sein du projet de périmètre de réservation mais celle-ci n'est incompatible ni avec le fait de longer, ni d'intersecter les infrastructures routières. Cela devra toutefois faire l'objet d'un point d'attention dans le cadre de l'EIE liée à l'implantation de la ligne électrique.

2.2.1.c.4. Désinscription du périmètre de réservation après la mise en œuvre de la potentielle ligne électrique aérienne 380kV

Si une liaison électrique à haute tension est effectivement mise en œuvre au sein du futur périmètre de réservation ou en cas de renoncement à réaliser cette liaison, le Gouvernement pourra ensuite abroger ce périmètre de réservation et ce, selon deux procédures :

- soit par une nouvelle révision du plan de secteur (cf. article D.II.48 du CoDT⁶),
- soit par une procédure simplifiée (cf. article D.II.43 du CoDT⁷).

D'un point de vue des incidences, toutes thématiques confondues, la désinscription du périmètre de réservation permet la levée de toutes les incidences négatives de l'inscription du périmètre de réservation au plan de secteur, excepté la dévaluation foncière des biens et terrains qui n'est pas compensée par cette désinscription.

Après abrogation, seules les affectations sous-jacentes resteront d'application. Les évolutions au sein de ces zones ne seront alors plus conditionnées par le périmètre de réservation (uniquement par les prescriptions associées à leur zone d'affectation).

2.2.1.d. COHÉRENCE AVEC LES SCHÉMAS ET GUIDES COMMUNAUX

Selon la législation reprise dans le CoDT, article Art. D.II.20., *le plan de secteur, en ce compris la carte*

⁶ « §1^{er} Lorsque la demande de révision du plan de secteur vise l'inscription d'une zone d'activité économique visée à l'article D.II.28, alinéa 1^{er}, ou d'une zone d'extraction ou lorsqu'elle porte sur l'inscription du tracé d'une principale infrastructure de transport de fluides ou d'énergie ou du périmètre de réservation qui en tient lieu, la révision du plan de secteur peut être décidée par le Gouvernement à la demande adressée par envoi par une personne physique ou morale, privée ou publique. [...] ». Source : CoDT.

⁷ « Au terme de la réalisation de l'infrastructure de communication ou de transport de fluide ou d'énergie ou en cas de renoncement à réaliser l'infrastructure, le Gouvernement peut abroger le tracé ou le périmètre concerné pour autant que l'impact d'une désinscription du tracé ou du périmètre de réservation ait été évalué soit indépendamment, soit lors de son inscription et que la situation environnementale n'ait pas subi de modifications notables entre-temps ou que la désinscription ait été dispensée d'évaluation des incidences ». Source : CoDT.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

d'affectation des sols, s'applique au schéma de développement pluricommunal, au schéma de développement communal, au schéma d'orientation local, aux guides, au permis et au certificat d'urbanisme n° 2. De ce fait, l'inscription d'un périmètre de réservation relatif à l'installation d'une ligne haute-tension s'appliquera aux schémas/guides pluricommunaux et communaux qui sont hiérarchiquement inférieurs au plan de secteur. Ainsi, si l'un ou plusieurs de ces schémas/guides désignent des zones/interventions spécifiques au droit du projet de périmètre de réservation, ces zones/intervention pourraient potentiellement être remises en question par le fait de la révision du plan de secteur.

La figure du point 1.2.2.a.2 de la Phase 2 Partie 1 du RIE identifie les communes dotées d'outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Pour plus de clarté, l'analyse est directement réalisée en tenant compte des alternatives de l'analyse détaillés.

Pour rappel, les GCU sont les Guides Communaux d'Urbanisme et sont des documents à valeur indicative établis par les communes. *Le guide communal d'urbanisme (D.III.4) traduit les objectifs des schémas régionaux et communaux en objectifs d'urbanisme, en indications applicables aux actes et travaux soumis à permis d'urbanisme. Les indications peuvent porter sur tout ou partie du territoire communal et prennent en compte les spécificités du territoire sur lequel porte le guide.* Les anciens Règlements Communaux d'Urbanisme (RCU) définis dans le CWATUP sont assimilés à des GCU.

Les SDC sont les Schémas de Développement Communaux et sont des documents à valeur indicative établis par les communes. *Le schéma de développement communal est établi sur la base d'une analyse contextuelle qui comporte les principaux enjeux territoriaux, les perspectives et les besoins en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité ainsi que les potentialités et les contraintes du territoire.* Les anciens Schémas de Structure Communaux (SSC) définis dans le CWATUP sont assimilés à des SDC.

Enfin, dans cette partie, les 350 m de part et d'autre considérés de manière générale dans l'analyse des incidences ne sont pas pertinents à prendre en compte puisqu'on vérifie la compatibilité du projet de périmètre de réservation uniquement pour les territoires susceptibles d'être surplombés.

2.2.1.d.1. Leuze-en-Hainaut (tronçons III et IV)

La commune de Leuze-en-Hainaut dispose d'un **Schéma de Développement Communal (SDC)** qui est un ancien Schéma de Structure Communal, adopté le 12/11/1991. La figure ci-dessous superpose le projet de périmètre de réservation à ce schéma, de manière à pouvoir identifier les zones recoupées. Il apparaît qu'un périmètre de rénovation rurale ceinture l'entité de Grandmetz, avec comme objectif associé la requalification du village.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



- Périmètre de réservation (dossier de base)
- Alternatives (analyse détaillée)

Figure 3 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Leuze-en-Hainaut - carte des affectations (source : https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_thema/index.php)

Le périmètre de réservation projeté n'entre pas en contradiction directe avec le périmètre de rénovation rurale qui vise à mettre en valeur le patrimoine bâti (*mise en valeur de l'ancien pilori dans la cour de l'ancienne cure*). En effet, le périmètre de rénovation rurale a été défini en tenant compte de la ligne 150kV existante tandis que le périmètre de réservation n'exclura pas de réaliser des aménagements de rénovation rurale. Néanmoins, les périmètres des alternatives 7 et 8 qui contournent davantage l'entité de Grandmetz permettraient de diminuer la visibilité de la ligne depuis le centre villageois et de faciliter sa rénovation.

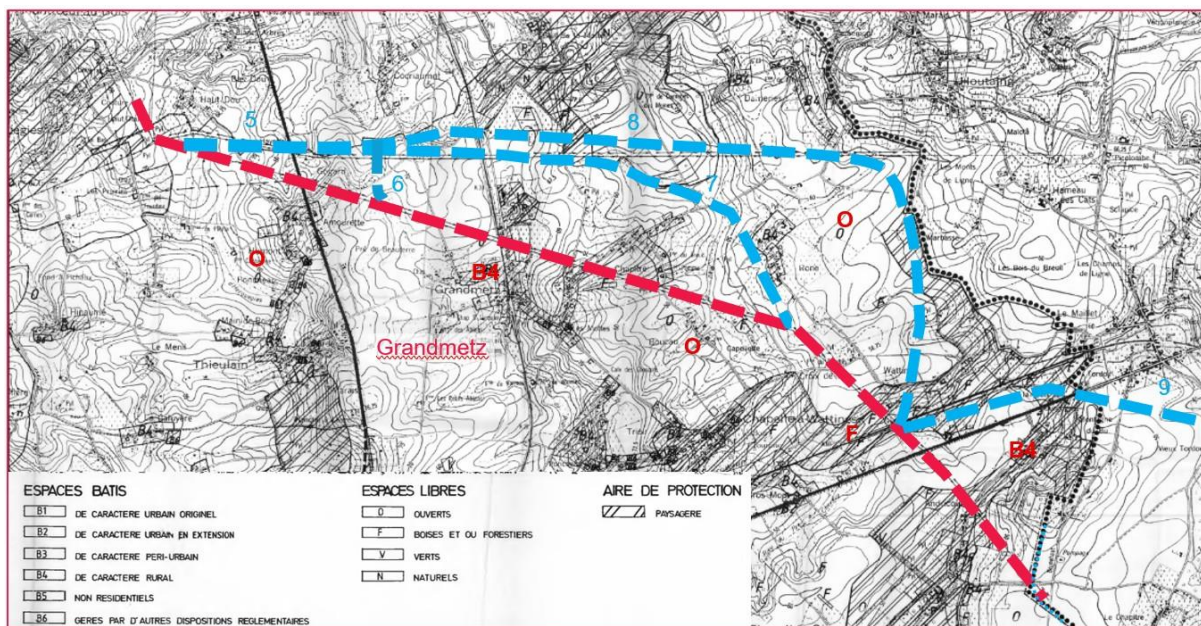
Le projet de périmètre passe également à proximité immédiate d'un autre périmètre de rénovation rurale au sud-est, sans le surplomber fortement. Les mêmes conclusions s'appliquent avec un intérêt pour l'alternative 9 qui s'en écarte.

La commune dispose également d'un **Guide Communal d'Urbanisme** (ancien Règlement Communal d'Urbanisme) approuvé le 04/10/1993.

Si le projet de périmètre de réservation recoupe principalement la zone O – *Espace libre ouvert* – sur la carte des aires différenciées ci-dessus, il passe également au niveau des zones :

- B4 – *Espace bâti de caractère rural* – au niveau de Grandmetz et rue d'Andricourt,
- F – *Espace libre boisé ou forestier* – lors du franchissement de la Dendre,
- 3 aires de protection paysagère – au niveau de Grandmetz (Le Chapitre), également lors du franchissement de la Dendre (Chapelle-à-Wattignies) et de la rue d'Andricourt.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



- Périmètre de réservation (dossier de base)
- Alternatives (analyse détaillée)

Figure 4 : Extrait du GCU de Leuze-en-Hainaut – carte des aires différenciées (source : https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_thema/index.php)

Seule une zone (au centre de la commune, au niveau de Grandmetz) intersecte le projet de périmètre :

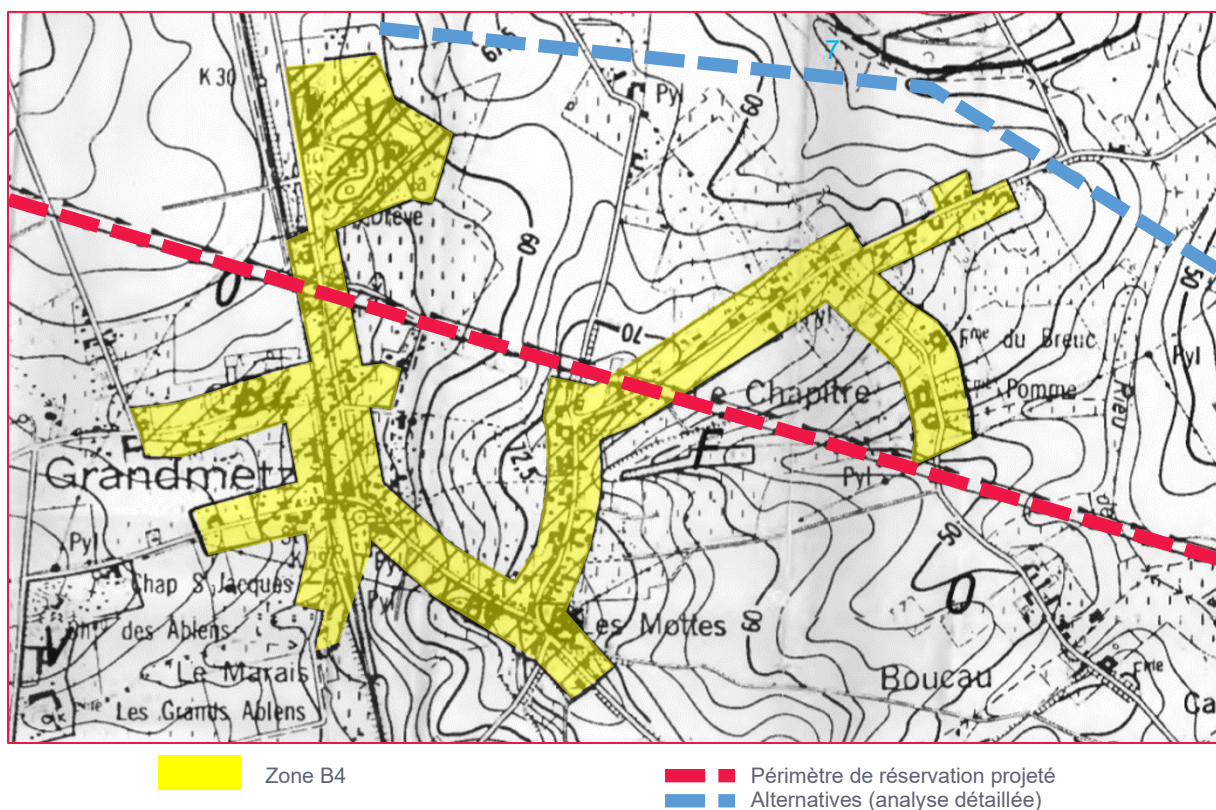


Figure 5 : Superposition du projet de périmètre de réservation et des zones B4 du GCU qui y sont incluses (sources : Google Maps, WaOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Les prescriptions associées aux zones B4 sont sans effet par rapport au projet de périmètre de réservation, qui ne fait entrave ou ne limite aucune des dispositions qui y sont désignées (lesquelles concernent essentiellement des prescriptions relatives au bâti). Toutefois, au niveau de la zone B4 reprenant le continuum bâti au niveau de Grandmetz, reprise en zone d'habitat à caractère rural au plan de secteur, le projet de périmètre de réservation pourrait permettre l'installation d'une ligne HT au niveau ou à proximité d'habitations existantes ainsi qu'au niveau de parcelles aujourd'hui non bâties, limitant ainsi potentiellement des opportunités de construction (maisons, annexes) ou pouvant amener une dévaluation des terrains (libres ou occupés).

Dans le titre II de ce GCU, les chapitres IX et X concernent respectivement les espaces libres « verts » et « naturels ». Le projet de périmètre de réservation n'intersectant pas de zones de ce type, il n'est donc pas concerné par ces dispositions.

Le chapitre XI est quant à lui relatif aux aires de protection paysagère et prévoit notamment à la section V relative au *Transport d'énergie et de fluide* : *Lors du renouvellement d'installations existantes ou lors de la pose de nouvelles installations, les conduites seront enterrées. La localisation se fera dans la bande d'accotements des différentes voiries*. Les trois aires traversées par le projet sont concernées et cette prescription n'est pas compatible avec l'aménagement d'une ligne électrique aérienne.

2.2.1.d.2. Ath (tronçons IV et V)

La commune dispose d'un **Guide Communal d'Urbanisme** (ancien Règlement Communal de Bâtisse), arrêté le 07/03/1991, relatif à l'affichage et à la publicité. Le projet de périmètre de réservation est sans effet particulier par rapport à ce Guide Communal d'Urbanisme⁸.

2.2.1.d.3. Soignies (tronçons VI et VII)

Le territoire communal de Soignies est couvert par un **Schéma de Développement Communal** (ancien Schéma de Structure Communal), approuvé le 20/03/2017.

Le périmètre de réservation du dossier de base traverse essentiellement la zone agricole en interceptant néanmoins certains points de vue remarquables. A l'extrémité Est du territoire communal le périmètre de réservation intercepte la zone d'activité économique du Nord de Soignies.

Dans l'ensemble, du point de vue des affectations données au territoire et des zones désignées pour l'urbanisation, le périmètre de réservation est donc assez compatible avec le SDC de Soignies.

⁸ La mise en place du CoDT transformant les RCU en GCU.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

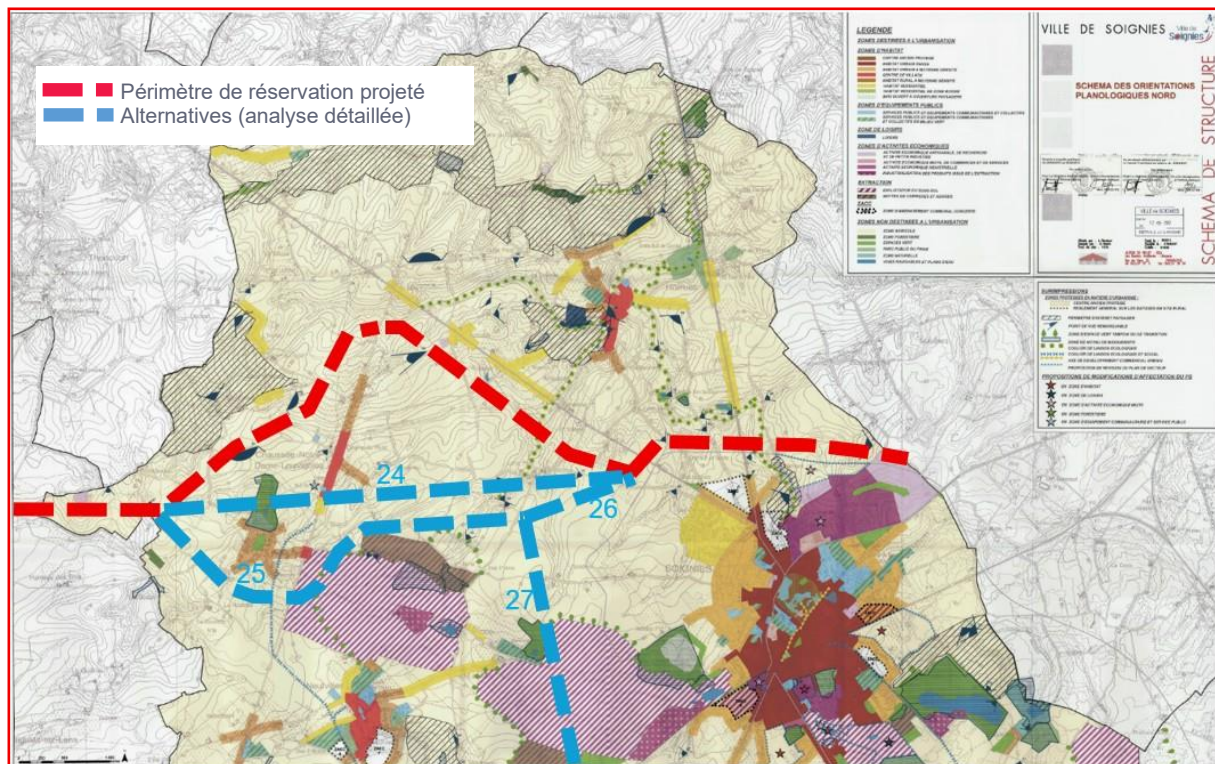


Figure 6 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 1 (source : WalOnMap)

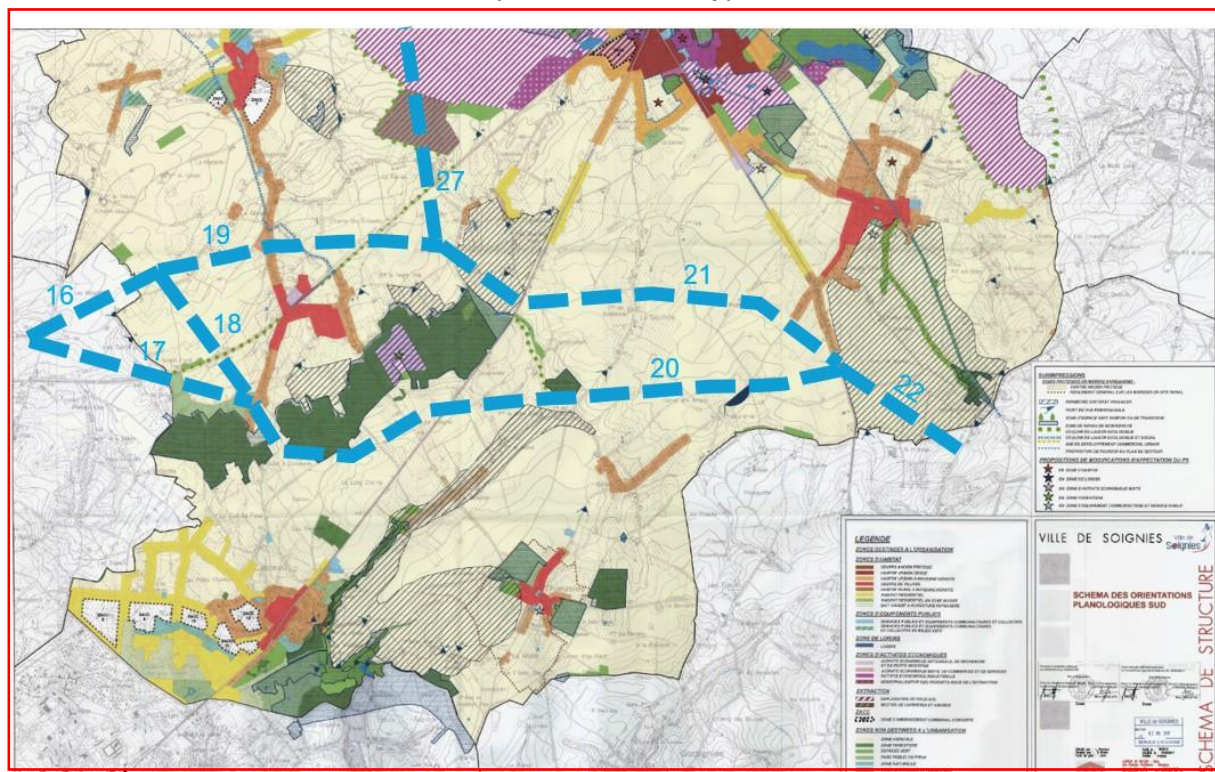


Figure 7 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 2 (source : WalOnMap)

Le tracé des alternatives 19, 20 et 21 se superposent à trois zones urbaines à moyenne densité, elles sont donc un peu moins compatibles avec le SDC. Le tracé de l'alternative 27 se superpose également

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

à une zone d'exploitation du sous-sol, ainsi qu'une zone de mottes de carrières et abords, au niveau des Carrières du Hainaut.

Soignies dispose également d'un **GCU** (ancien RCU), également récent, arrêté le 23/04/2018. Parmi ses prescriptions, il y est indiqué que *les conduites, câbles et canalisations qui ne peuvent être enterrées sont, dans la mesure du possible, incorporés ou assimilés au bâti*. Toutefois, en regard du dimensionnement de l'infrastructure de la ligne à haute tension possiblement projetée dans le présent projet de périmètre de réservation, la disposition précitée ne s'applique pas.

2.2.1.d.4. Braine-le-Comte (tronçons VII et VIII)

La commune dispose d'un **Schéma de Développement Communal** (ancien Schéma de Structure Communal), approuvé le 26/06/2012.



Figure 8 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Braine-le-Comte - carte des affectations (source : WalOnMap)

La superposition de la carte des affectations et du projet de périmètre de réservation permet de rendre compte que ce dernier est proposé en marge d'une autre zone de réservation. Celle-ci a permis de réaliser le contournement de Soignies et n'a pas été désincrite après son achèvement. Le projet de périmètre de réservation longe la voie de contournement – N57.

Outre la zone agricole, le projet se superpose également à une zone d'activité économique mixte : celle de Soignies-Nord. Cette zone est actuellement en phase de développement et le nombre de bâtiments présents est limité. La ligne haute tension devrait passer au-dessus de cette zone et la présence de conducteurs en hauteur pourrait limiter les possibilités d'implantation de nouveaux bâtiments (sans toutefois les interdire), avec notamment deux éléments qui pourraient avoir des incidences sur le développement de la zone d'activité :

- Les pylônes : ces derniers occuperont chacun une superficie projetée au sol de près de 400 m² (réduisant d'autant les espaces potentiels d'implantation de nouvelles entreprises) et ils pourront contraindre les accès à certaines parties de la zone d'activités ;
- Les lignes HT : elles peuvent en effet freiner l'intérêt pour certaines entreprises de venir s'installer en-dessous (trouvant peu intéressant de s'installer sous des lignes alors qu'il y a potentiellement d'autres zones d'activités sans et au sein desquelles une implantation est

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

possible). De ce fait, selon un degré qui sera plus finement étudié au chapitre Socio-économie, le projet de périmètre de réservation pourrait potentiellement empêcher ou limiter l'implantation d'activités.

Le reste du parcours, que ce soit pour le projet de périmètre de réservation ou les alternatives (28, 29, 30) se situe essentiellement en zone agricole. Dans l'ensemble, le projet de périmètre de réservation est donc assez cohérent avec le SDC de Braine-le-Comte mis à part dans la petite partie située en zone d'activité économique.

2.2.1.d.5. Ecaussinnes (tronçons VIII et IX)

La commune dispose d'un **Schéma de Développement Communal** (ancien Schéma de Structure Communal), approuvé le 16/05/2011.

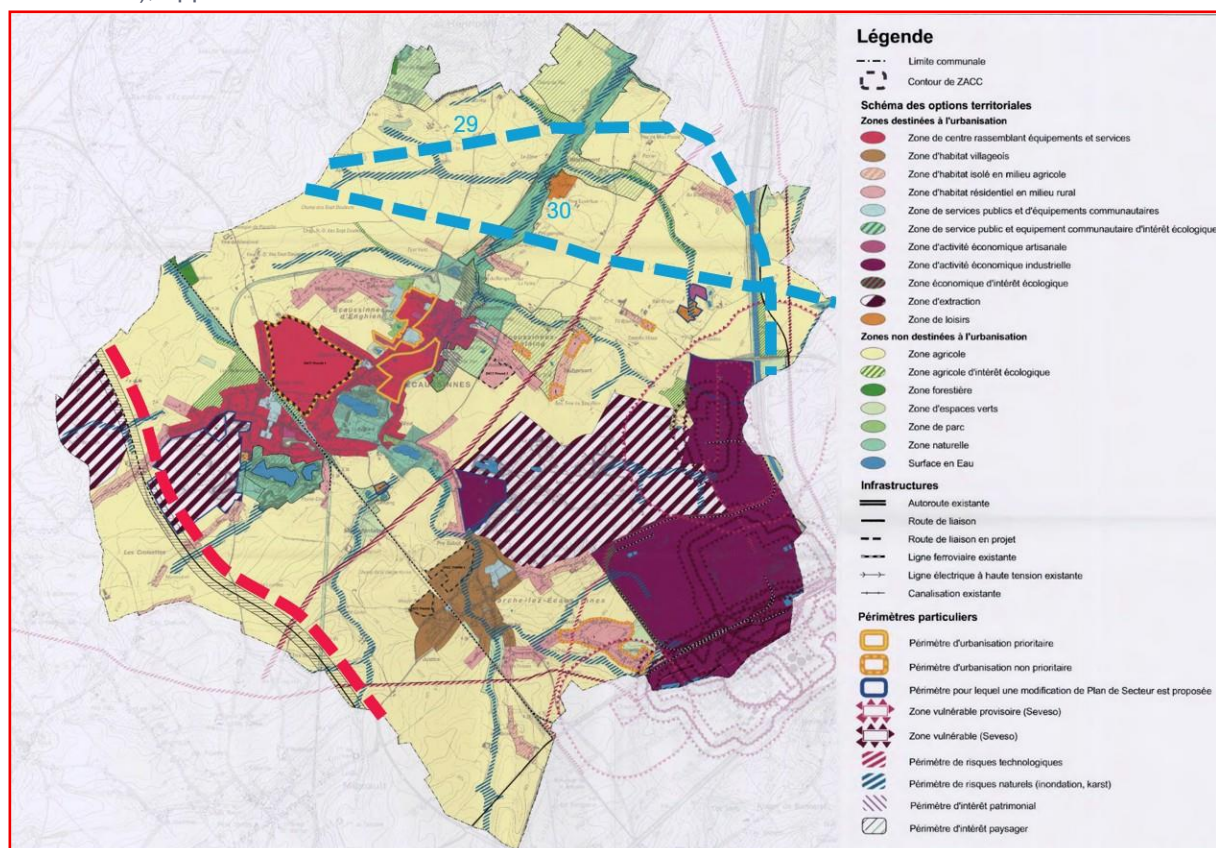


Figure 9 : Extrait du Schéma de Développement Communal d'Ecaussinnes - carte des affectations (source : WalOnMap)

Ce SDC prolonge le périmètre de réservation du contournement de Soignies identifié dans le SDC de Braine-le-Comte mais désigne également différentes zones qui sont recoupées par le projet de périmètre de réservation :

- *Périmètre de risques naturels* le long d'une zone humide au nord de la rue de Restaumont ;
- *Zone d'habitat résidentiel en milieu rural* sur les rues de Restaumont et Croisette, qui encadrent l'ancienne carrière de *Restaumont*.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 10 : Zones d'habitat résidentiel en milieu rural reprises dans le projet de périmètre de réservation et comprenant des parcelles disponibles en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural (fonds de plan : Google Maps, WalOnMap)

Pour ces zones identifiées au SDC comme à densifier/structurer, la mise en œuvre potentielle d'une ligne haute tension devrait avoir des incidences importantes en termes d'attractivité pour de nouveaux acquéreurs, mais pourrait également limiter certains aménagements en fonction de l'implantation des pylônes. Les habitations existantes seront également impactées (valeur vénale, impact visuel, etc.).

Les alternatives 29 et 30 sont aussi en superposition avec des zones d'habitat en milieu rural : à l'intersection des rues Poirier, des Bas Rouges, Rosemont et du Bois d'Horrues pour l'alternative 29 et sur les rues La Follie pour l'alternative 30.

L'alternative 30 est également en superposition avec une zone d'activité économique artisanale. L'infrastructure du projet rendrait plus difficile le développement en hauteur des bâtiments économiques.

Concernant les options et mesures d'aménagement, le SDC comporte également une disposition relative au périmètre de risque technologique (III.3.6.) :

« Toute demande de permis de lotir ou de permis d'urbanisme relative à des actes et travaux situés en tout ou en partie dans ce périmètre sera soumise à l'avis de la cellule RAM ou du gestionnaire de la conduite, selon le cas ».

Le périmètre de réservation croisant 2 périmètres de risque technologique, sur une bande de 15 m de part et d'autre de l'axe de la canalisation de transport de gaz, la demande de permis d'urbanisme relative au projet de ligne HT pour lequel le présent projet de périmètre de réservation est sollicité nécessitera l'obtention de l'avis du gestionnaire de la conduite. Il en est de même pour le tracé de l'alternative 30 qui passe également par ce même périmètre de risque technologique au sud du territoire communal.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

La commune d'Ecaussinnes dispose également d'un récent **GCU**, arrêté le 01/08/2023.

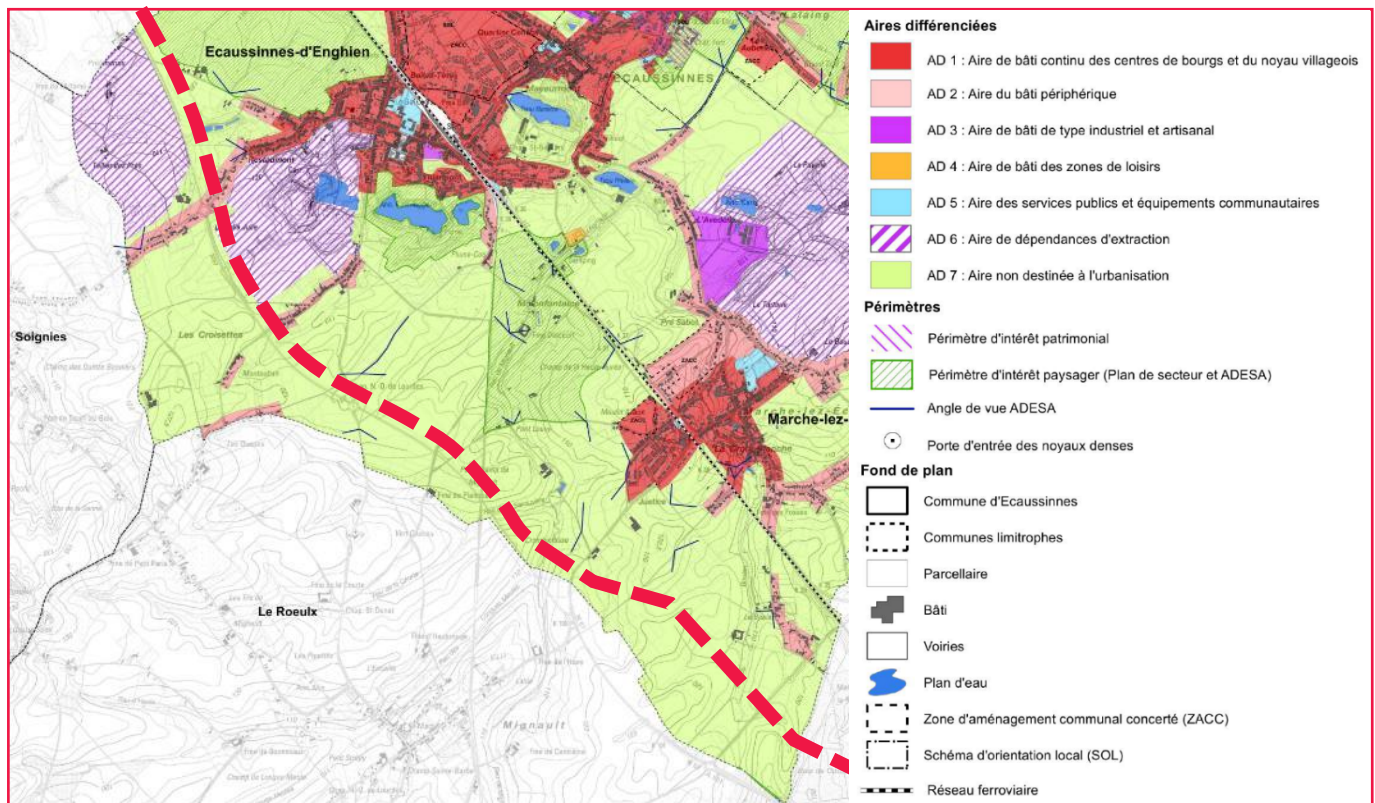


Figure 11 : Extrait du Guide Communal d'Urbanisme d'Ecaussinnes - carte des affectations

(source : <https://www.ecaussinnes.be/ma-commune/services-communaux/urbanisme/amenagement-du-territoire/plan-signe-ministre.pdf>)

Le projet de périmètre de réservation se situe en majorité en zone *non destinée à l'urbanisation*, traverse en surplomb une *aire de bâti périphérique* (au niveau de la rue de Restaumont) et longe une *aire de dépendances d'extraction* (au niveau de l'ancienne carrière de Restaumont). Divers objectifs urbanistiques visent à limiter les constructions (plutôt des bâtiments) et favoriser leur regroupement dans les zones non destinées à l'urbanisation et les aires du bâti périphérique. Pour la carrière, le GCU renvoie vers le SDC étant donné qu'il s'agit d'un site n'étant plus exploité. Le projet de périmètre de réservation est donc sans effet particulier par rapport à ce Guide Communal d'Urbanisme.

2.2.1.d.6. Seneffe (tronçons IX et X)

La commune dispose d'un **Guide Communal d'Urbanisme** (ancien Règlement Communal d'Urbanisme) datant de 1977 et relatif à la pose d'un réseau pour la distribution de signaux T.V. et F.M. dans les lotissements privés. Cela n'engendre pas d'effet particulier concernant le présent projet de périmètre de réservation et la ligne haute tension potentielle.

2.2.1.d.7. Pont-à-Celles (tronçons IX et X)

La commune dispose d'un **Guide Communal d'Urbanisme** (ancien Règlement Communal d'Urbanisme), arrêté le 27/06/2018. Le projet de périmètre de réservation passe au niveau de l'aire différenciée des bâtiments ruraux, d'une aire forestière et d'un périmètre d'intérêt paysager (inscrit au plan de secteur).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

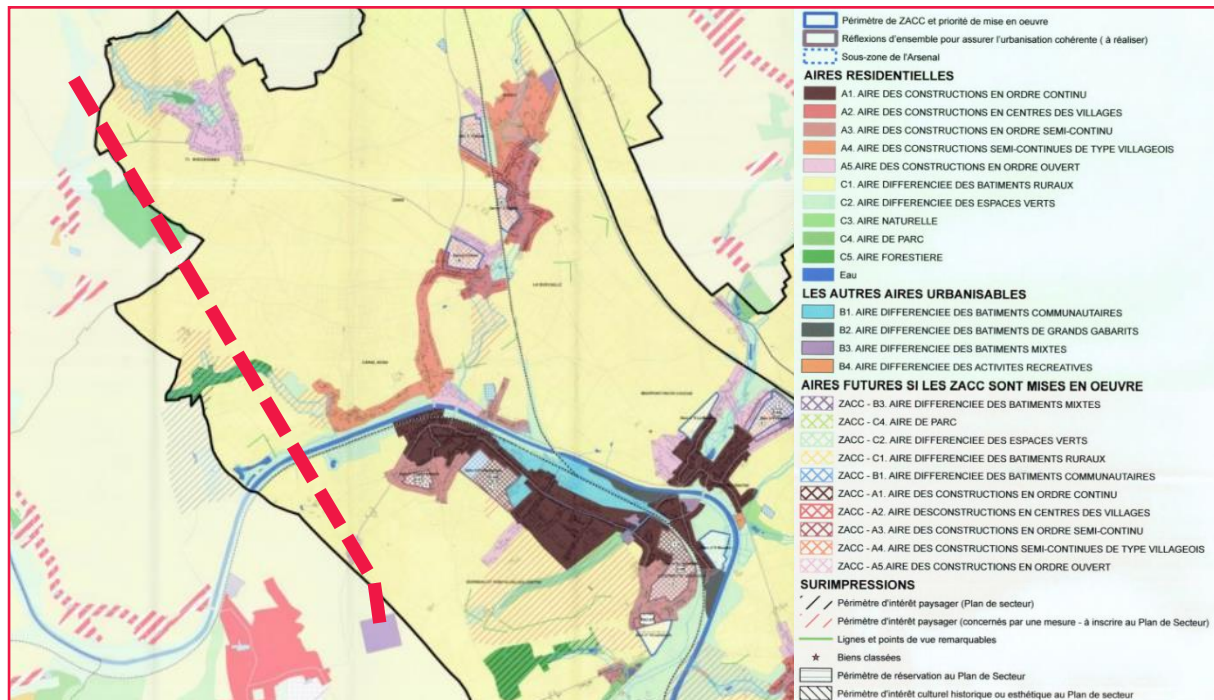


Figure 12 : Extrait du Guide Communal d'Urbanisme de Pont-à-Celles - carte des aires différenciées (source : <http://lampspw.wallonie.be/dgo4/>)

D'après les prescriptions écrites du GCU concernant l'aire différenciée des bâtiments ruraux, celle-ci est destinée à recevoir des bâtiments à vocation agricole. Il n'y a pas de contre-indication particulière à l'édification de ligne électrique aérienne dans cette zone.

La commune est également concernée par un **SDC**, adopté le 15/02/2016 (ancien SSC). Celui-ci concerne uniquement des aspects paysagers étudiés dans la partie « Paysage ».

2.2.1.d.8. Silly (alternative 14)

Cette commune dispose d'un Schéma de Développement Communal (SDC), qui a été adopté le 18/06/2012 et qui est entré en vigueur le 16/10/2012.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

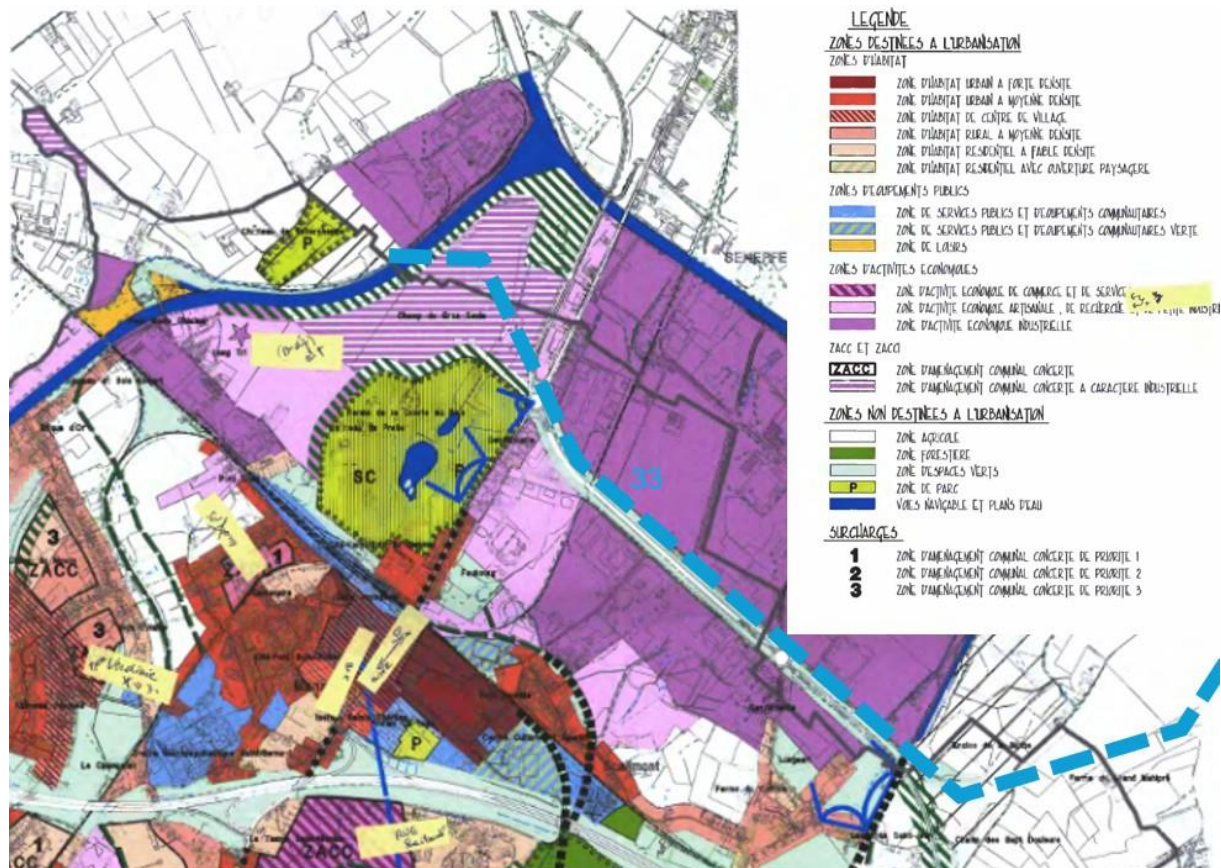


Figure 14 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Manage - carte des affectations (source : WalOnMap)

Le tracé de l'alternative 33 est en superposition avec une zone d'activité économique artisanale, de recherche et de petite industrie, une zone d'activité économique de commerce et de service ainsi qu'une zone d'activité économique industrielle. Comme expliqué plus tôt pour le SDC de Braine-le-Comte, si cette alternative est retenue comme projet définitif de tracé, le projet de périmètre de réservation limiterait l'implantation de nouveaux bâtiments étant donné la hauteur de bâtiment restreinte.

2.2.1.d.10. Le Roeulx (alternatives 22 et 23)

La commune est également concernée par un SDC, adopté le 20/10/2008 (ancien SSC). Celui-ci concerne uniquement des aspects paysagers étudiés dans la partie « Paysage ».

2.2.1.d.11. Jurbize (alternatives 15, 16 et 17)

La commune est également concernée par un SDC, adopté le 26/03/2013 (ancien SSC). Celui-ci concerne uniquement des aspects paysagers étudiés dans la partie « Paysage ».

2.2.1.d.12. Conclusion relative à la cohérence du projet avec les schémas et guides communaux

Le projet de périmètre de réservation recoupe 7 communes disposant d'un SDC et/ou d'un GCU. Les alternatives en concernent quatre de plus (Silly, Manage, le Roeulx et Jurbize). Les dispositions que ces documents renseignent ne s'avèrent pas toutes cohérentes avec la mise en œuvre d'une potentielle ligne électrique aérienne telle qu'elle pourrait s'implanter au sein des limites du projet de périmètre de réservation. Dans la plupart des cas, les incohérences proviennent du fait que les SDC prévoient le

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

développement d'habitations ou de zones économiques dans certaines zones surplombées par le projet de périmètre de réservation qui freinerait donc les développements éventuels futurs.

Les dispositions des GCU concernent majoritairement le bâti et n'entrent que rarement en interactions avec le périmètre de réservation. Seule l'indication du GCU de Leuze-en-Hainaut prévoit l'enfouissement des conduites lors de la pose de nouvelles installations dans les aires de protection paysagère et apparaît comme contradictoire avec l'inscription d'un périmètre de réservation pour la réalisation d'une nouvelle liaison électrique aérienne sur cette zone. Il convient néanmoins de rappeler que les schémas et guides pluricommunaux et communaux ne s'appliquent pas à la révision du plan de secteur et que les prescriptions du plan de secteur, qui ont force obligatoire et valeur réglementaire (article D.II.55 du CoDT), abrogent implicitement les dispositions de ces schémas et guides qui leur sont contraires. Les principes d'enfouissement de ligne prévu par le GCU de Leuze-en-Hainaut restent toutefois de mise pour les projets futurs sur le territoire communal.

Enfin, la présente demande de révision du plan de secteur n'appelle l'élaboration d'aucun schéma ou guide pluricommunal ou communal.

Les éléments les plus impactants en termes d'urbanisme concernent notamment la superposition du projet sur des zones affectées à l'habitat, généralement rural. Les principales zones concernées se trouvent au niveau des territoires suivants :

- Leuze-en-Hainaut, au niveau de 2 zones *B4 – Espace bâti de caractère rural* : risques de limitation des constructions et de dévaluation des terrains (libres ou occupés) ;
- Braine-le-Comte, au niveau d'une zone d'activité économique mixte (Soignies-Nord), actuellement en phase de développement qui pourrait être limité en hauteur des bâtiments ;
- Ecaussinnes, au niveau de deux zones d'habitat résidentiel en milieu rural : risques de limitation des constructions et de dévaluation des terrains (libres ou occupés).

Si, comme évoqué ci-après, cela génère des risques d'un point de vue de la dépréciation des terrains notamment, il n'y a théoriquement pas d'incompatibilité avec la construction de nouvelles habitations rurales sous une ligne haute tension d'un point de vue urbanistique réglementaire. À noter que la seule inscription du périmètre peut constituer un motif de refus de permis et que la présence d'une ligne peut aussi constituer un obstacle technique, en particulier à l'emplacement des pylônes. De plus, le plan de secteur prévaut sur les outils communaux précités. Par conséquent, si ces zones affectées à l'habitat dans les GCU et SDC ne sont pas reprises comme urbanisables au plan de secteur wallon, il n'y a pas d'incidence liée à l'inscription d'un périmètre de réservation en surimpression.

2.2.1.e. INCIDENCES SUR LES TERRAINS EN ZONES URBANISÉES ET URBANISABLES

Dans les zones urbanisées et urbanisables, les incidences de l'inscription du périmètre projeté au plan de secteur concernent premièrement la plus grande difficulté possible à obtenir un permis d'urbanisme pour les terrains situés au sein du périmètre. En effet, la délivrance des permis serait conditionnée par la nécessité de ne pas empêcher la mise en œuvre d'une potentielle liaison électrique à haute tension. Si tel était le cas, la demande de permis pourrait être refusée ou octroyée sous certaines conditions permettant une coexistence entre les deux projets. Il est donc probable que l'obtention de permis d'urbanisme soit plus difficile, générant un risque de « paralysie » pour ces biens et terrains.

Ensuite, les incidences concernent la diminution de leur valeur foncière dans le cas où le périmètre de réservation est inscrit au plan de secteur. L'implantation potentielle d'une ligne électrique aérienne haute tension à proximité d'un terrain bâti ou à bâtir impacte négativement leur attractivité en raison des

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

impacts paysagers qu'elle implique et l'image de problématique de santé publique qu'elle véhicule. Cette dévalorisation des biens⁹ est attendue dans le périmètre de réservation mais également pour les habitations proches qui présentent une covisibilité de part et d'autre de celui-ci.

Pour rappel, l'intérêt d'avoir un périmètre de réservation de 200 m de large est celui de garder une certaine latitude pour la réalisation du projet lui-même (ici de ligne haute tension). De cette manière, le tracé de la ligne pourra être optimisé pour réduire les incidences négatives sur les zones urbanisées. Toutefois, uniquement là où des zones seront fortement impactées par le projet, une recommandation sera émise pour réduire localement les incidences.

Dans le cadre d'une inscription en surimpression au plan de secteur d'un périmètre de réservation, il n'est pas prévu juridiquement de mécanisme de compensation ni d'indemnisation. Il n'est donc pas prévu de dédommagement en cas d'incidence sur la valeur des biens pour ce type d'opération planologique. Cette indemnisation aura lieu lors de l'étape d'obtention du permis d'urbanisme pour la ligne à haute tension.

Un point d'attention sera émis pour le retrait du périmètre une fois l'installation électrique construite, dans le but de proposer une solution pour atténuer ou faire disparaître cette incidence de dévaluation liée au périmètre de réservation.

Le nombre d'habitations qui seront dans la zone d'impression, écrasante ou dominante¹⁰ est d'environ 1 900 (dont une quinzaine en Flandre). L'inventaire des parcelles non bâties situées en zone d'habitat et en zones d'habitat à caractère rural au plan de secteur est réalisé de façon plus détaillée dans le chapitre « Population et domaines social et économique ». Cela concerne 61 parcelles dans le périmètre, et une estimation de 290 parcelles pour la zone étendue à 350 m de part et d'autre de celui-ci. Aucune de ces parcelles ne se trouve en Flandre, la totalité de la zone couverte par les 350 m autour du périmètre de réservation étant reprise au Gewestplan en zone agricole (cf. figure ci-dessous).

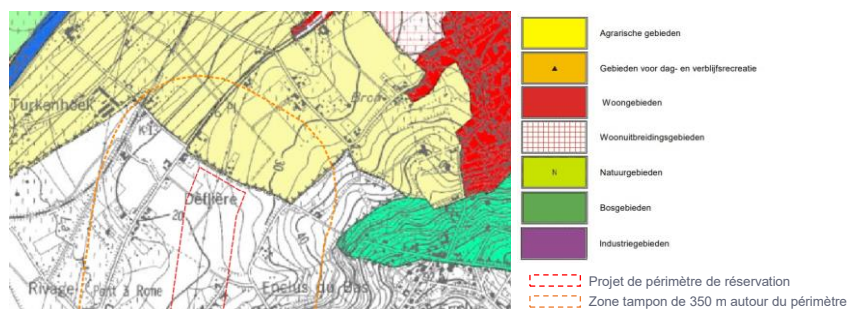


Figure 15 : Gewestplan à proximité du projet de périmètre de réservation (source : geopunt.be)

2.2.1.f. INCIDENCES SUR LE PATRIMOINE

Pour rappel, en situation existante de droit, il a été identifié que le projet de périmètre de réservation passe en surplomb ou à proximité (350 m de part et d'autre du projet) de divers éléments patrimoniaux qui ont été recensés. Il est à noter que l'inscription d'un périmètre de réservation au plan de secteur

⁹ Une politique de compensation financière par Elia existe lors de la mise en œuvre d'une ligne haute tension (et non pour l'inscription du projet de périmètre de réservation au PdS) : 62 100 €/km pour une nouvelle liaison aérienne 380 kV. Cf. chapitre « Population et domaines social et économique ».

¹⁰ Les zones « d'impression » sont les zones où le périmètre de réservation serait inscrit en surimpression au plan de secteur. Les zones « écrasantes » sont celles situées dans une bande comprise entre 0 et 250 m de distance du périmètre de réservation. Les zones « dominantes » sont celles situées dans une bande comprise entre 250 et 350 m de distance du périmètre de réservation.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

n'engendre pas d'incidences spécifiques d'un point de vue urbanistique réglementaire sur les éléments patrimoniaux.

2.2.2. INCIDENCES EN PHASE DE CHANTIER EN CAS DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 kV

Le chantier d'une ligne électrique aérienne est mouvant, se faisant progressivement le long de la ligne au fur et à mesure de l'édification des pylônes et de l'installation des conducteurs sur ces derniers. Compte tenu du nombre de cantons¹¹ (estimés à environ 23 pour la ligne, voir l'analyse des incidences en phase de chantier du Chapitre Mobilité, point 2.5.2.a de la phase 2 partie 2B du RIE), et en considérant une zone de dépôt tous les environs 4 cantons, ce sont 5 à 6 zones de ce type qui devraient être mises en place de façon temporaire. Ces zones servent à stocker les matériaux et machines de construction et à approvisionner les zones d'assemblage localisées au niveau des pylônes en construction. Elles sont en fonctionnement durant environ 1 an, le temps de mettre en œuvre l'ensemble des pylônes et conducteurs d'une même zone géographique.

Des surfaces spécifiques seront donc affectées temporairement pour accueillir les zones d'assemblage, pouvant alors générer des changements temporaires en termes d'usage (utilisation d'un parking, réduction d'une voirie, etc.). En effet, l'assemblage des pylônes se fera au niveau des sites d'implantation et concentrera différents engins de chantier. Si la plupart de ces engins est non fixe (camions citerne, poids lourds pour l'acheminement des matériaux, etc.) et pourra donc libérer l'espace à la fin d'une journée de chantier, certaines installations resteront sur place le temps d'édifier chaque pylône :

- Engins de génie civil lourd (ex : pour le forage des pieux de fondation) ;
- Grue de levage (nécessaire durant 2 à 3 jours sur le site de chaque pylône) ;
- Pylône en construction (construction durant environ 4 semaines).



Figure 16 : Exemple d'une grue de levage soutenant un pylône en cours de construction (source : Elia)

¹¹ Un canton est une portion de ligne aérienne comprise entre deux pylônes en ancrage. Un canton est généralement constitué de plusieurs portées.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le chantier propre à l'édification d'un pylône durera environ 3 mois, n'amenant des perturbations d'usage que très temporairement et pour lesquelles l'adaptation demandée aux riverains potentiels ne devrait pas être très importante (en termes d'urbanisme).

Au stade actuel du projet d'inscription au plan de secteur, il est difficile d'aller plus en détail dans l'analyse des incidences. En effet, l'exécution des travaux, la nature des interventions ou les emprises associées dépendent de l'implantation définitive des pylônes et de leurs caractéristiques techniques (hauteur, forme, etc.) qui ne sont pas encore définies à ce stade. Ces éléments seront étudiés dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement qui sera réalisée lors de la demande de permis d'urbanisme.

En somme, les incidences urbanistiques d'un tel chantier devraient être faibles car de courte durée et globalement produites à distance des habitations (le projet passant globalement à distance de celles-ci). Les incidences sur les usages habituels des riverains potentiels devraient être plus importantes à proximité des zones de stockage et des zones d'assemblage. En effet, un délai de temps de chantier relativement court ne représente pas un impact fort et tout du moins susceptible d'altérer durablement les habitudes et usages des riverains potentiels.

2.2.3. INCIDENCES EN PHASE D'EXPLOITATION EN CAS DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 kV

2.2.3.a. INCIDENCES SUR LES AFFECTATIONS REPRISES AU PLAN DE SECTEUR

Par rapport au plan de secteur, une fois le périmètre de réservation autorisé, celui-ci y permet la mise en place d'une liaison électrique aérienne 380 kV même si l'affectation à laquelle il se superpose n'autorise pas la réalisation d'un déboisement ou l'implantation d'un élément fixe (tel qu'un pylône). La pertinence de l'affectation ou du périmètre d'intérêt, désignés dans le but de préserver certains espaces, peut donc parfois être questionnée.

Comme évoqué précédemment (cf. 2.2.1.e), la présence d'une ligne électrique aérienne 380 kV est dommageable pour la valeur des habitations et terrains constructibles présents dans le périmètre projeté et là où il y a une covisibilité importante de part et d'autre de ce périmètre. Pour rappel, dans le cadre de la construction du projet, des indemnités sont prévues (cf. chapitre « Population et domaines social et économique », point 2.4.6.b).

Outre les zones d'habitation et agricoles traversées (telles qu'inscrites au PdS¹²), à Braine-le-Comte, le périmètre, et donc la ligne, se superposerait à une zone d'activité économique mixte en phase de développement. La présence de la ligne imposerait des limites en hauteur pour de nouveaux bâtiments. Si un pylône se retrouve sur la zone en question, son emprise au sol étant d'environ 400 m², cela réduit les surfaces disponibles pour l'aménagement et les accès de la zone.

Enfin, un point d'attention visera la suppression de la surimpression au plan de secteur du périmètre de réservation projeté une fois la ligne HT mise en œuvre, conformément à ce qui est prévu dans l'article D.II.43 du CoDT.

¹² Plan de Secteur.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.2.3.b. INCIDENCES SUR LES SITES PATRIMONIAUX ET ARCHÉOLOGIQUES

Pour rappel, en situation existante de droit, il a été identifié que le projet de périmètre de réservation passe en surplomb ou à proximité (350 m de part et d'autre du projet) des éléments patrimoniaux suivants :

- 5 monuments classés (4 édifices religieux et 1 pilori) ;
- 4 sites classés (3 domaines de château et 1 bois), dont 2 au sein du périmètre projeté ;
- Des zones de la carte archéologiques (1 km² au total dans le projet) ;
- 1 bien exceptionnel du patrimoine wallon (domaine de château) ;
- 30 monuments repris à l'inventaire IPIC, dont 4 au sein du projet de périmètre.

Parmi ces éléments, dans le cas de la mise en œuvre d'une ligne électrique aérienne 380 kV au sein du périmètre, sont susceptibles d'être impactés, notamment par des pylônes en arrière-plan des vues, les 4 monuments IPIC identifiés au sein du projet de périmètre et les 26 situés dans la bande de 350 m de part et d'autre de ce projet de périmètre. De même pour les 2 sites classés et 1 bien repris au patrimoine exceptionnel de Wallonie situés dans le projet de périmètre, les 5 monuments classés, les 2 sites classés et la zone de protection situés dans la bande de 350 m. Un point d'attention sera émis en fin d'analyse à ce sujet afin que, dans le cadre de l'EIE liée à l'implantation d'une ligne haute tension, il soit préconisé de réaliser des plantations végétales pour atténuer ces impacts visuels sur ces éléments patrimoniaux.

À noter que la situation existante de droit n'a pas identifié de biens en liste de sauvegarde, d'ensembles architecturaux, de zones de protection et de biens classées UNESCO dans le projet de périmètre de réservation, ni dans une bande de 350 m de part et d'autre de ce projet.

Pour rappel, en Flandre, il n'y a pas non plus de monument classé ou de bien repris à l'inventaire du patrimoine architectural dans les 350 m autour du projet de périmètre de réservation et susceptible d'être impacté.

2.2.3.c. SYNTHÈSE DES INCIDENCES PAR TRONÇON

Les figures suivantes reprennent, tronçon par tronçon, les impacts urbanistiques, selon leur degré d'importance au global. Il est particulièrement prêté attention aux biens classés ou repris à l'IPIC surplombés ou dans la bande de 350 m de part et d'autre du projet de périmètre de réservation et à l'appréciation qualitative du patrimoine rencontré au fil des tronçons. Ces impacts patrimoniaux sont en effet considérés par le chargé d'étude comme les plus importants en termes d'urbanisme. Notons par ailleurs qu'en Flandre aucun monument protégé (Beschermd monument) ou élément du patrimoine architectural (Bouwkundig erfgoed elementen) n'est présent dans la zone tampon de 350 m autour du projet de périmètre (ils n'ont donc pas été repris dans les cartes suivantes).

Pour ce qui est des zones urbanisables, le chapitre « Population et domaines social et économique » reprend les incidences relatives au plan de secteur et aux zones affectées à l'habitat par exemple. L'impact est majoré selon le nombre d'éléments classés rencontrés par le surplomb du projet de périmètre ou dans la bande de 350 m de part et d'autre de celui-ci.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

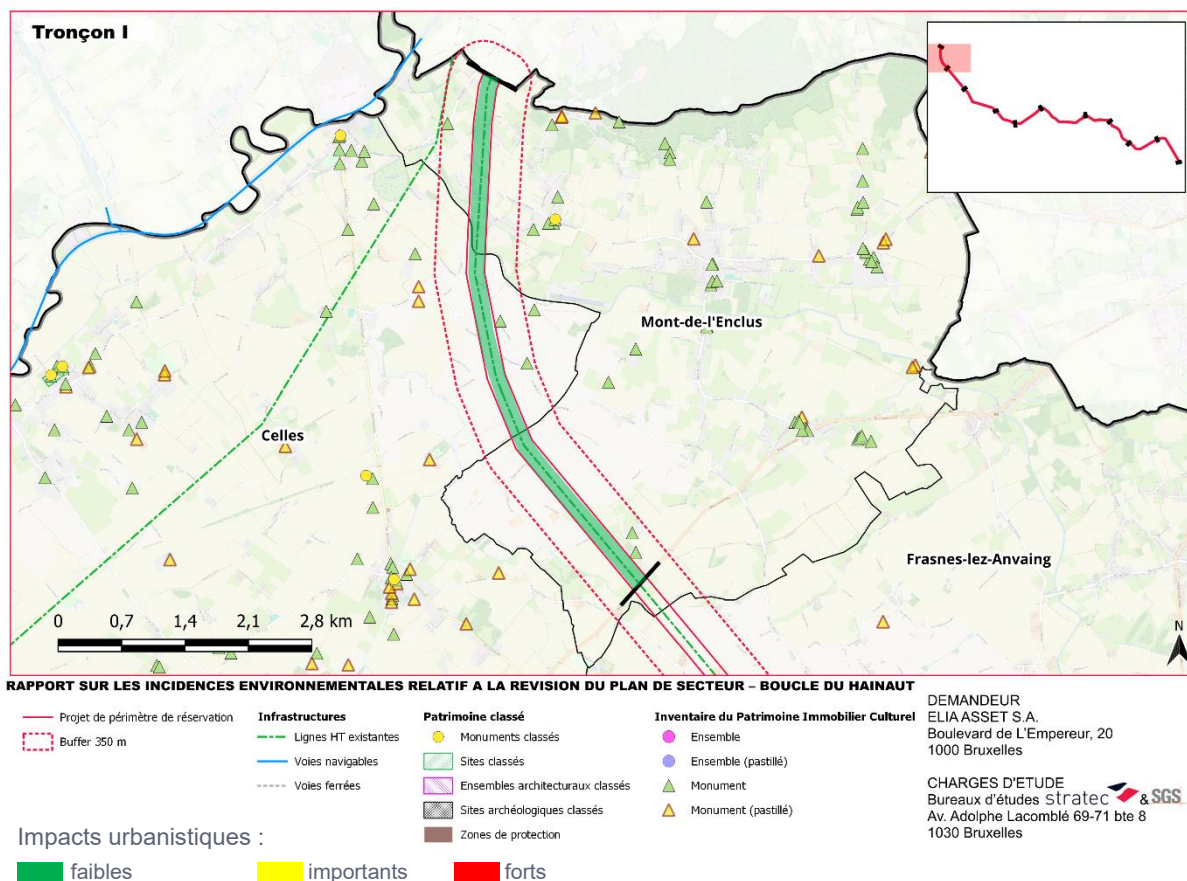


Figure 17 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon I (source : Strattec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

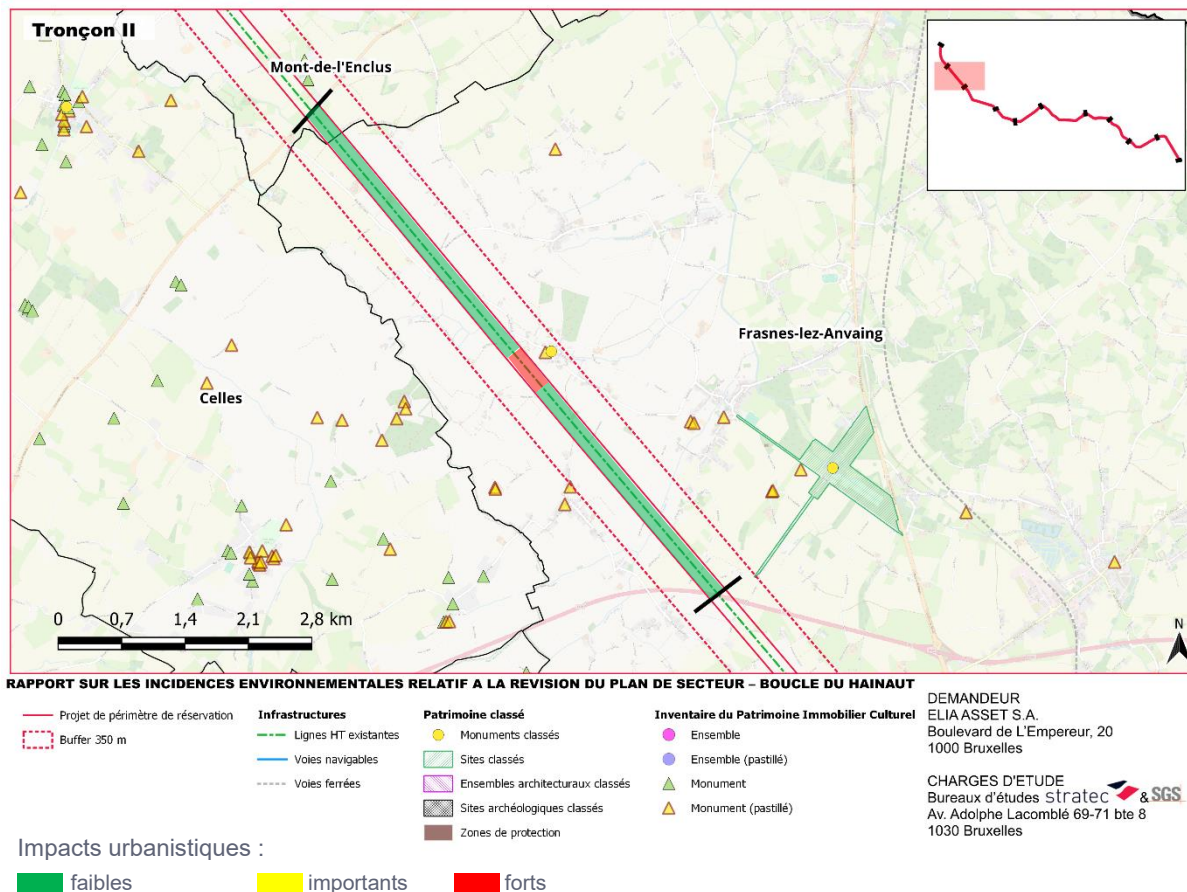


Figure 18 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon II (source : Strattec sur fond WaiOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

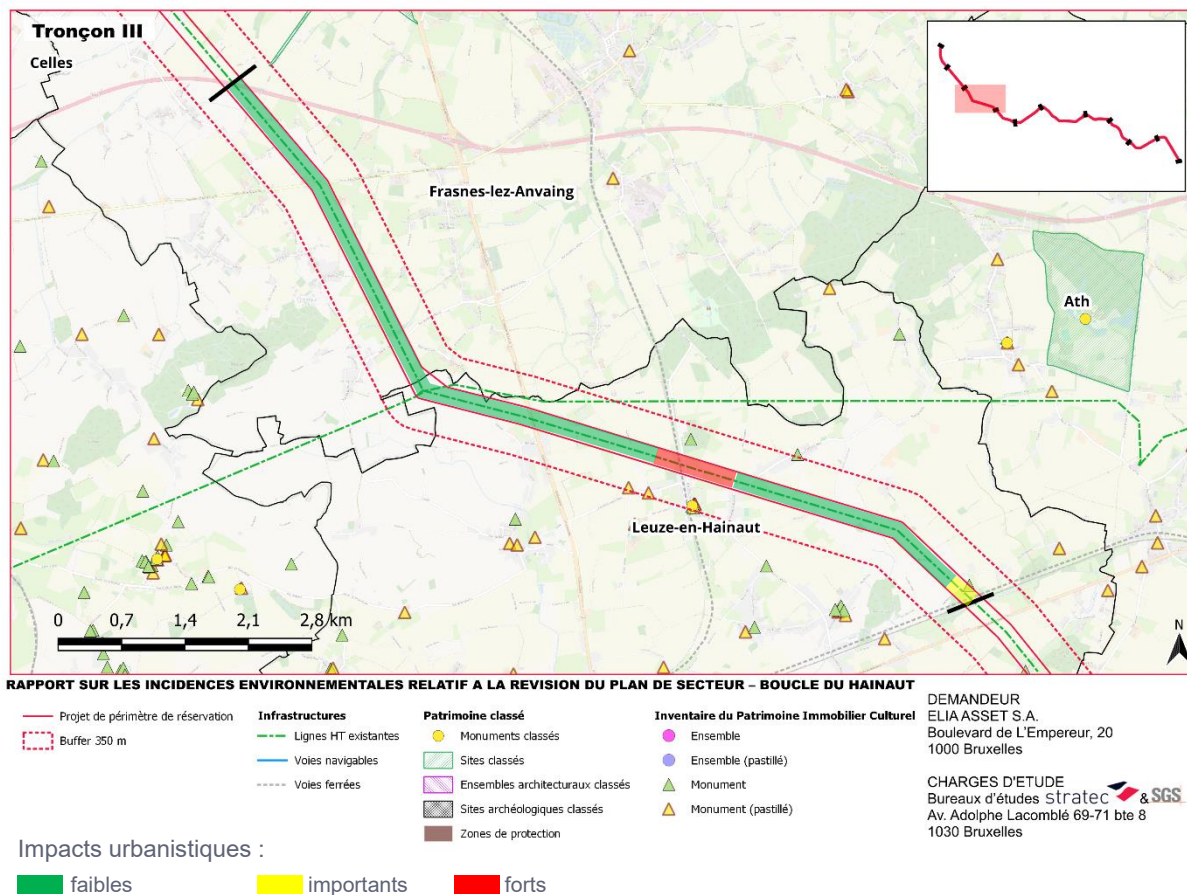


Figure 19 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon III (source : Strattec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

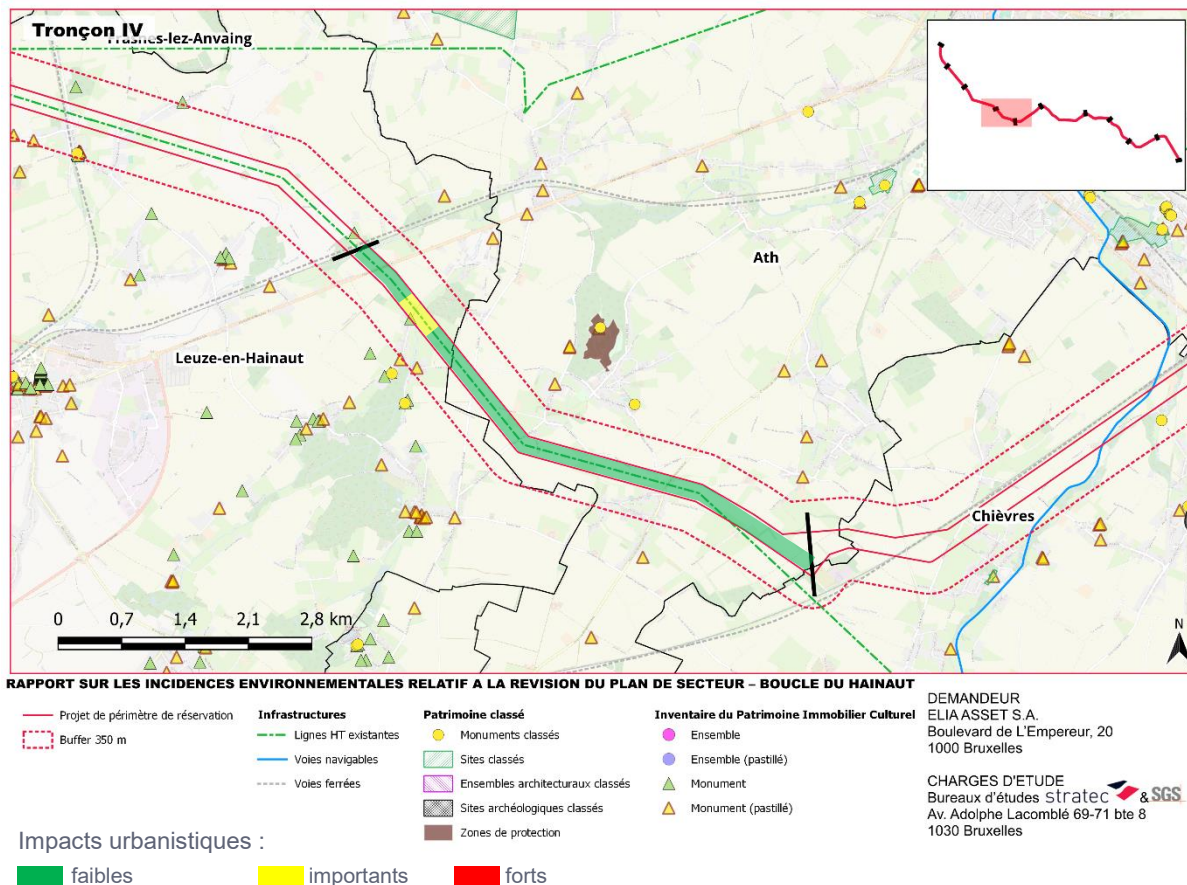


Figure 20 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon IV (source : Strattec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

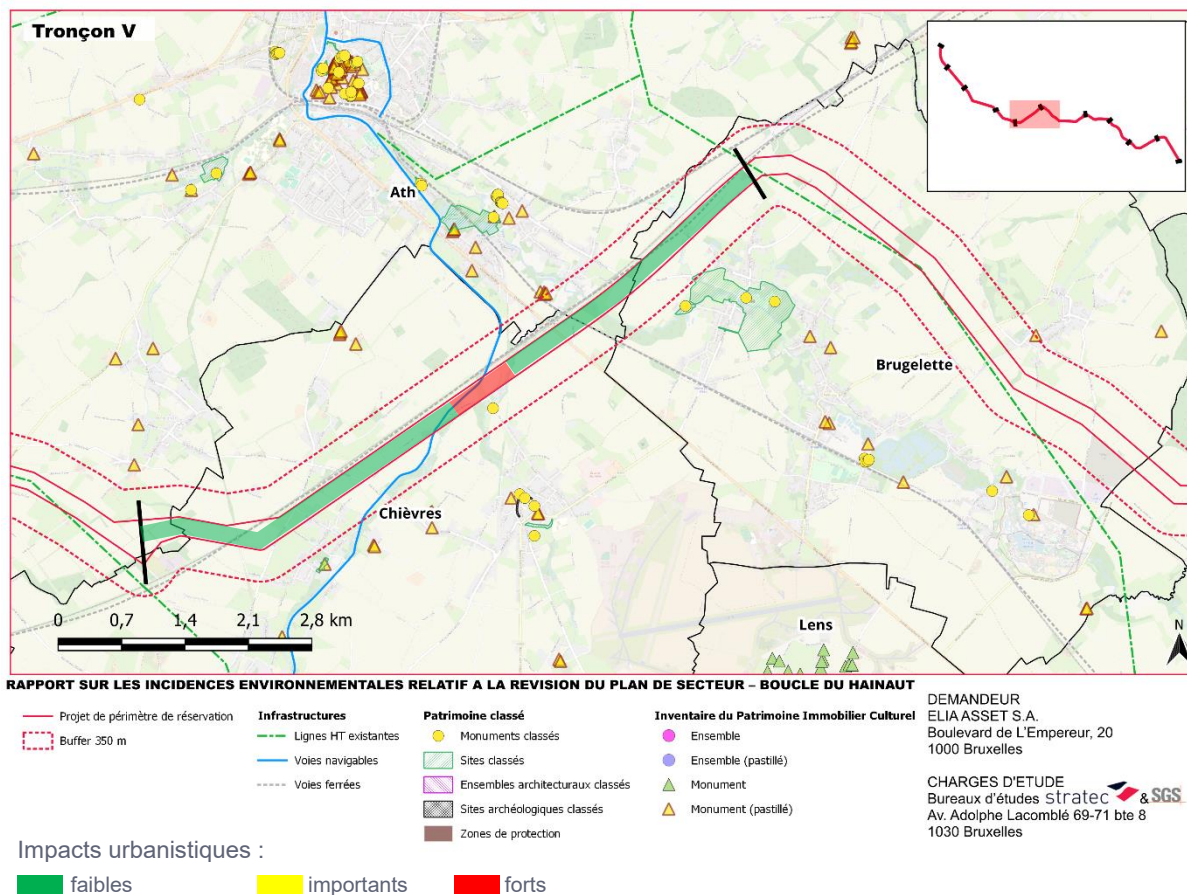


Figure 21 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon V (source : Stratéc sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

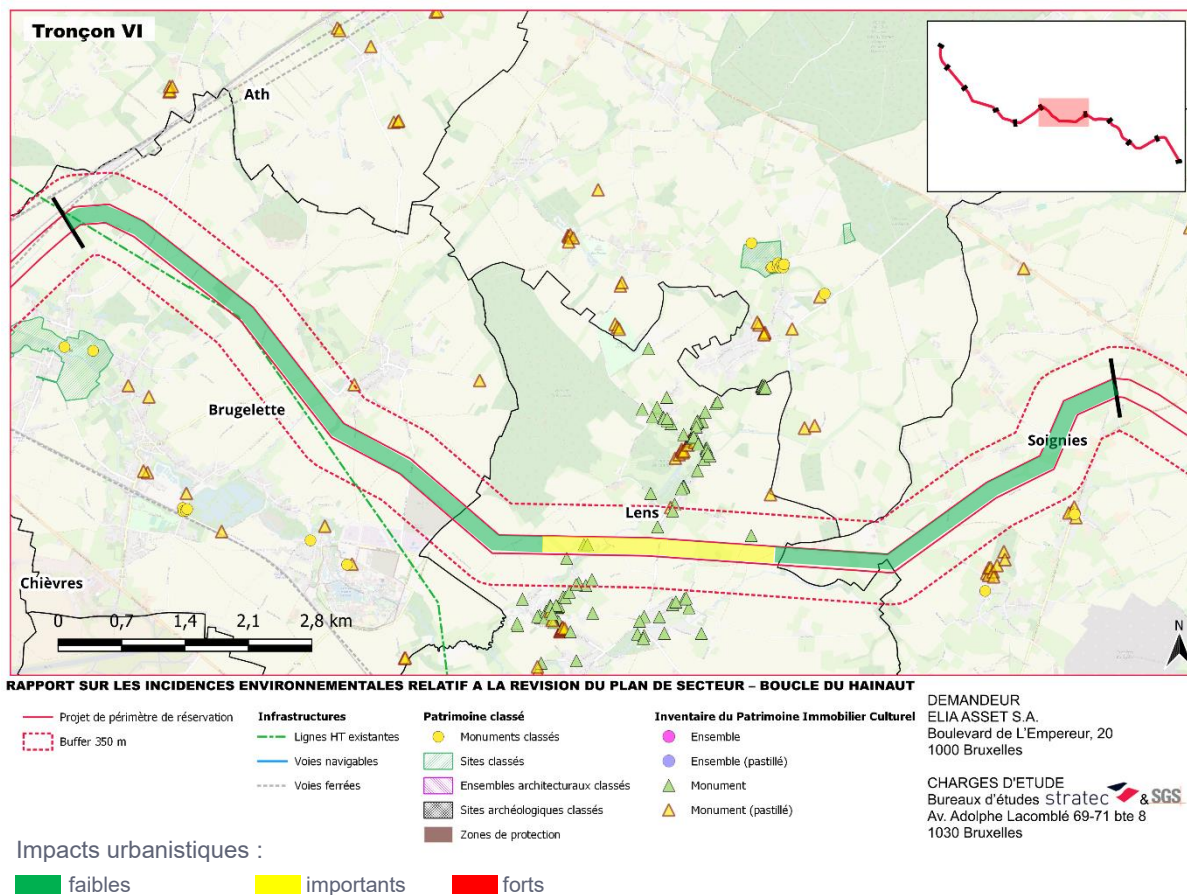


Figure 22 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon VI (source : Strattec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

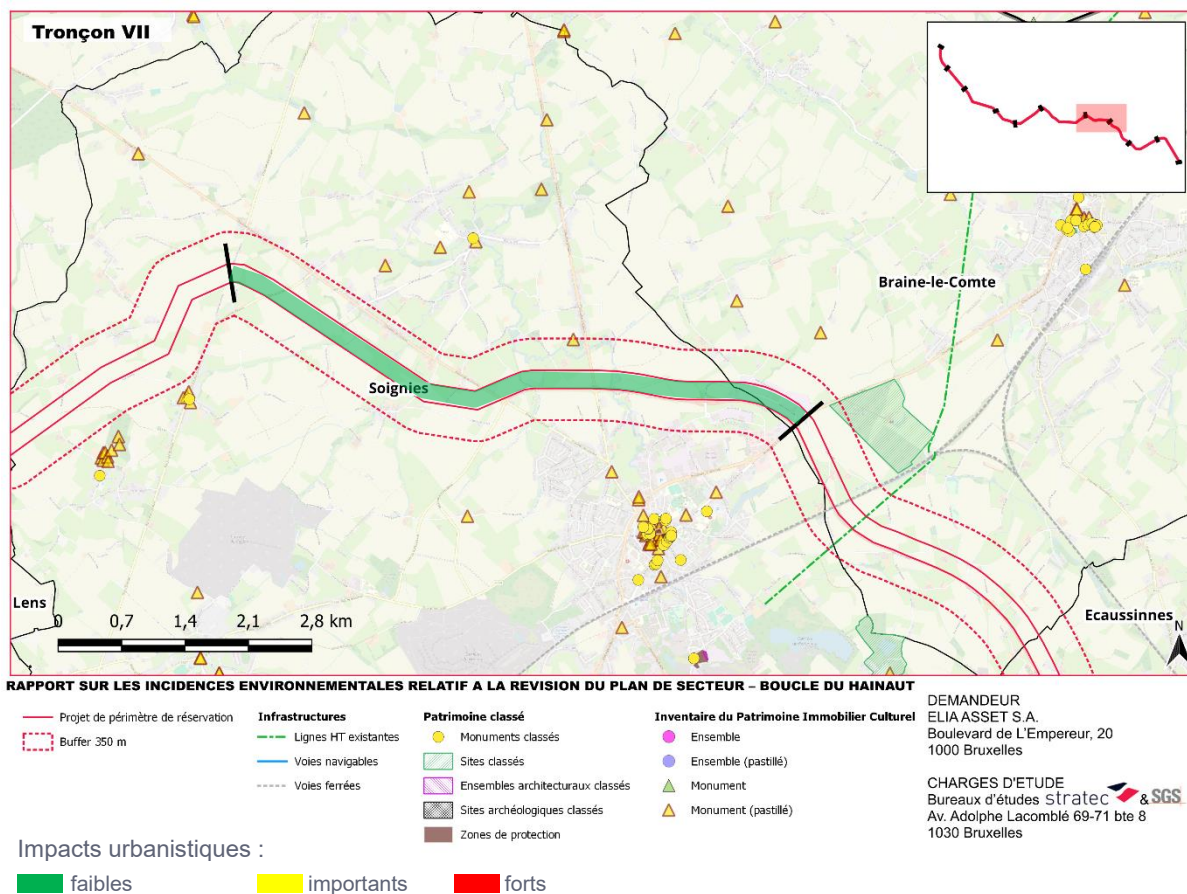


Figure 23 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon VII (source : Strattec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

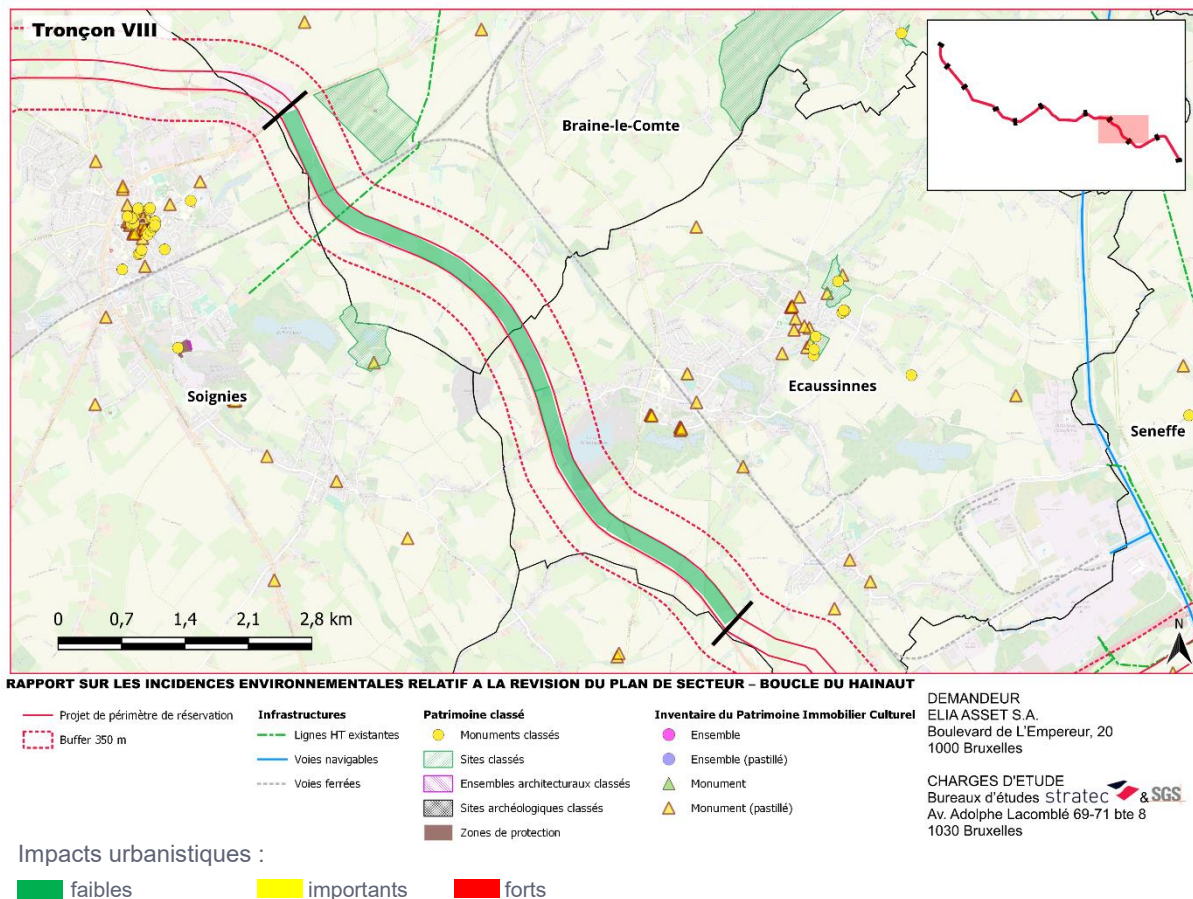


Figure 24 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon VIII (source : Strattec sur fond WaOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

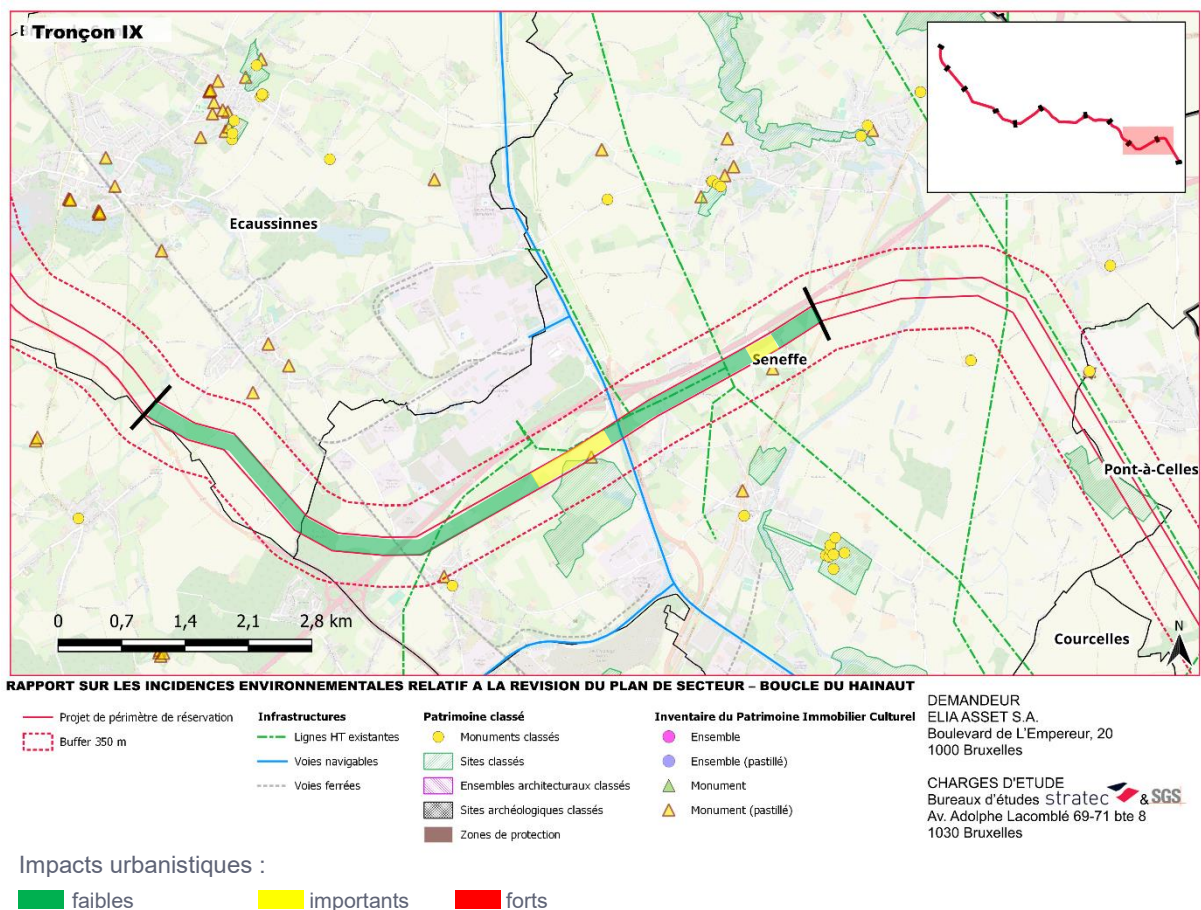


Figure 25 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon IX (source : Strattec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

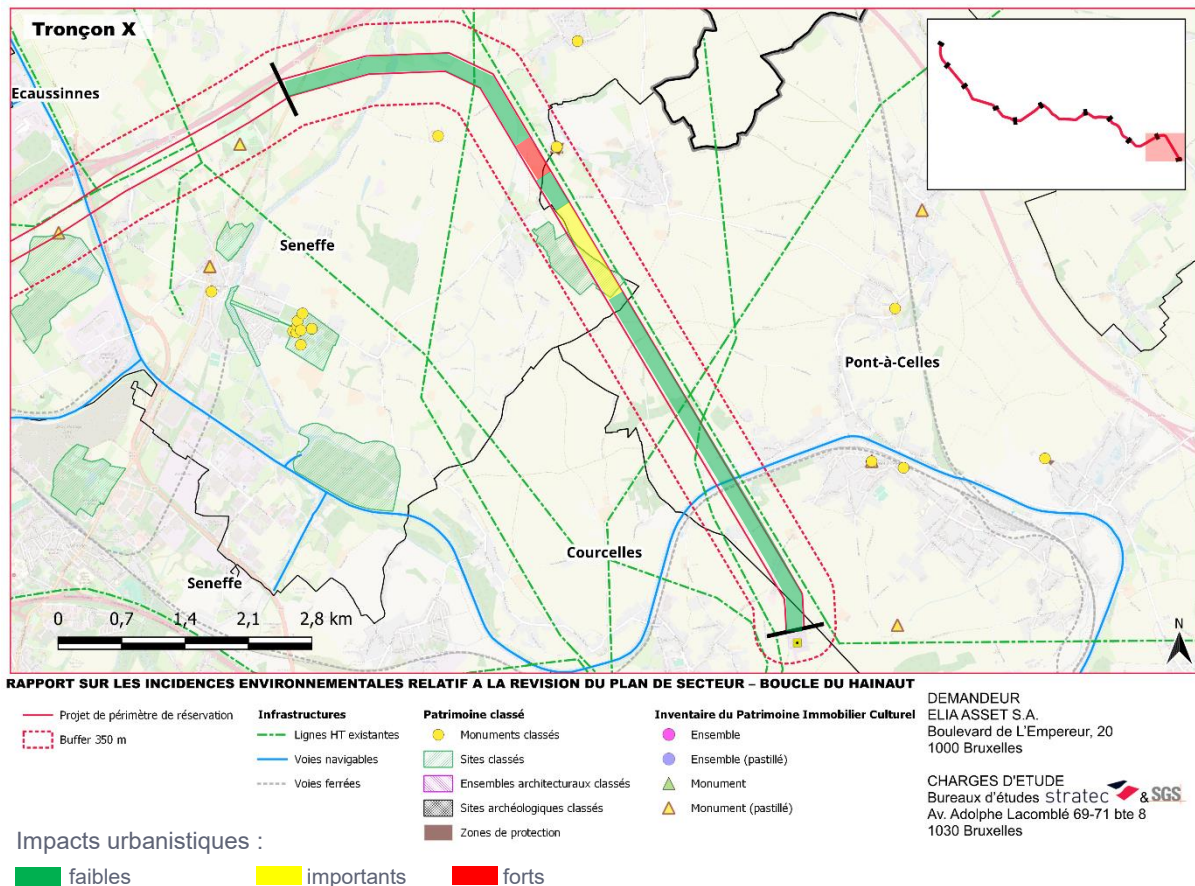


Figure 26 : Synthèse des impacts urbanistiques sur le tronçon X (source : Stratec sur fond WalOnMap)

Sur les 84,8 km de tronçon, l'impact fort est d'environ 2,6%, l'impact important est d'environ 7,5% et l'impact faible est d'environ 89,9%, ce qui est largement dominant.

Les incidences sur l'urbanisme sont faibles puisque l'impact est considéré comme faible sur près de 90% du tracé du périmètre de réservation.

2.2.4. RÉPARTITION DES INCIDENCES LE LONG DU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION

Certaines incidences sont inhérentes au projet de ligne électrique aérienne et d'autres dépendent davantage du territoire concerné par le projet. Il est intéressant d'analyser la répartition de ces incidences à travers le projet de périmètre de réservation, notamment en vue de la comparaison avec les tronçons alternatifs. A l'issue de l'analyse des incidences du projet de périmètre de réservation pour la thématique Urbanisme, biens matériels et patrimoniaux, les incidences considérées par le chargé d'études comme susceptibles de varier selon le territoire concernent principalement la thématique patrimoniale et notamment les classifications suivantes :

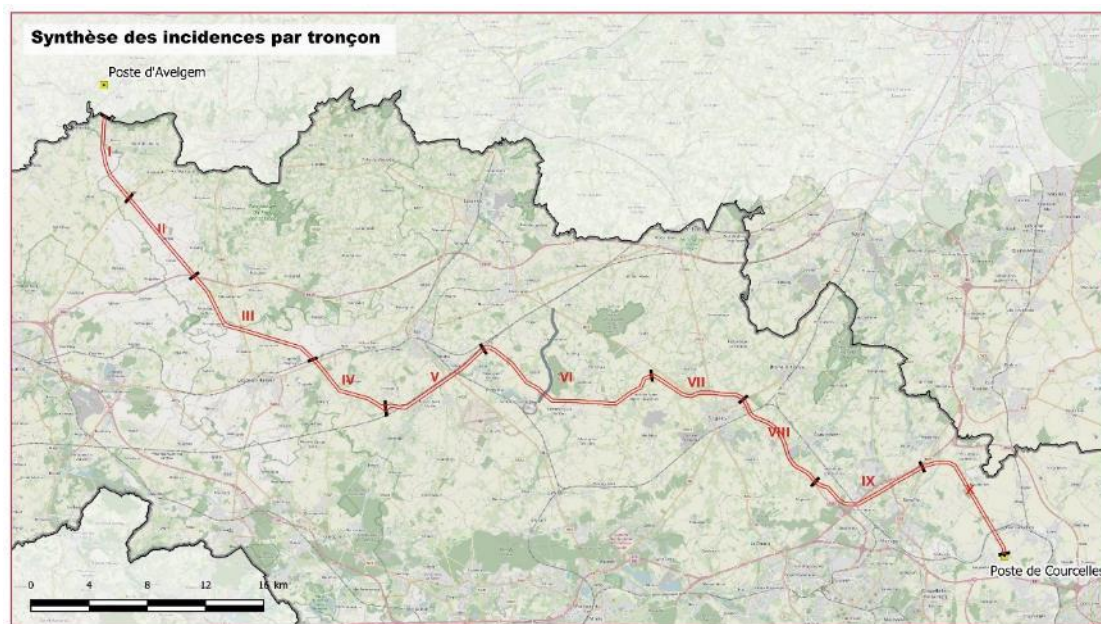
- Le surplomb de biens classés ;
- Le surplomb de biens exceptionnels ;
- Le surplomb du patrimoine de haute qualité.

Ces incidences se répartissent le long des 10 tronçons du projet de périmètre de réservation avec une importance variant selon le contexte territorial. La figure suivante présente graphiquement l'analyse

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

quantitative de ces incidences pour chacun des 10 tronçons du projet de périmètre de réservation. La quantification de ces incidences a été réalisée suivant la méthode de quantification (critères et pondérations) appliquée pour l'analyse des alternatives (présentée au point 6.6 de la Phase 1), afin de permettre une comparaison entre les tronçons de base et les tronçons alternatifs.

A noter que la valeur « 30 » sur chacune des figures de contrainte totale ci-après pour l'urbanisme et le patrimoine est une valeur supérieure proche à la valeur de contrainte maximale obtenue.



RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES RELATIF A LA REVISION DU PLAN DE SECTEUR - BOUCLE DU HAINAUT



Figure 27 : Incidences urbanistiques pour les 10 tronçons du projet

2.2.5. ANALYSE DES ALTERNATIVES

L'analyse des alternatives porte sur les 40 tronçons alternatifs sélectionnés à l'issue de l'analyse multicritère décrite au point 6.6 de la Phase 1 du RIE. Les tronçons sont localisés sur la figure 96 du même point.

2.2.5.a. INTRODUCTION

Dans l'analyse ci-dessous, nous analysons les incidences des différents tronçons alternatifs du point de vue de l'urbanisme et des biens matériels et patrimoniaux. Dans la majorité des cas, les incidences identifiées précédemment sont inhérentes à l'inscription d'un périmètre de réservation¹³ entre Avelgem et Courcelles, à la tenue d'un chantier pour la mise en place d'une ligne à haute tension ou à l'exploitation de cette ligne à haute tension et ne pourront être modifiées que de manière marginale selon la localisation du périmètre, du chantier ou de la ligne. La plupart du temps, les incidences d'un tronçon alternatif par rapport à un autre ou par rapport au tronçon équivalent du projet de périmètre de réservation seront donc très similaires ou identiques. Nous ne rappellerons donc pas ci-dessous toutes ces incidences pour chacun des différents tronçons. Seules les différences significatives et qui peuvent représenter un avantage ou un inconvénient par rapport aux incidences environnementales seront donc détaillées dans l'analyse par tronçon. Nous précisons ces aspects ci-dessous selon le découpage de l'analyse des incidences entre celles relatives à l'inscription du périmètre de réservation, au chantier ou à l'exploitation d'une ligne à haute tension de 380kV.

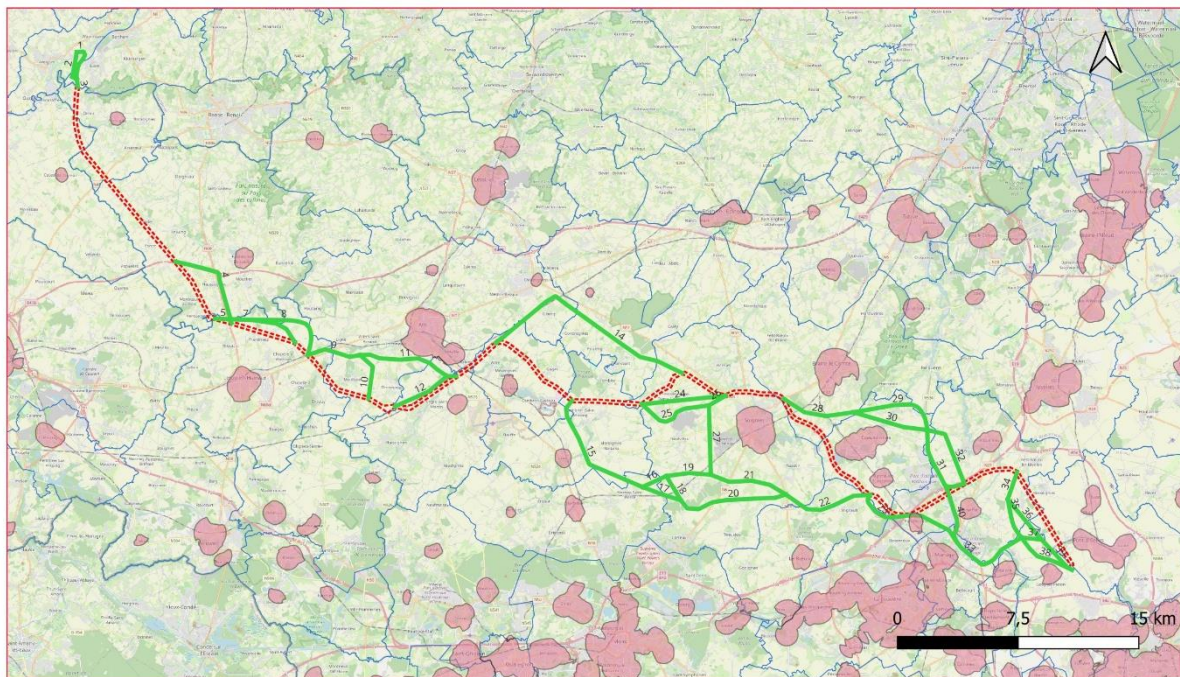
Incidences du périmètre de réservation

L'analyse des incidences du périmètre de réservation a d'abord porté sur la cohérence avec le SDT. Dans l'ensemble, les constats qui y sont faits restent valables pour tous les tronçons alternatifs wallons (pour lesquels le SDT s'applique). Dans l'analyse par tronçon réalisée ci-après, pour les tronçons (ou sections de tronçons) alternatifs où il y a particulièrement un regroupement d'infrastructures, cela sera mentionné. Le regroupement ne représente néanmoins pas un avantage environnemental autre que celui de limiter les incidences paysagères, il n'est donc pas associé ici à un indicateur chiffré spécifique en termes d'urbanisme et n'est pas commenté dans cette thématique.





La carte des centralités reprise ci-après montre qu'aucune alternative n'empiète sur une centralité. L'alternative 11 s'approche néanmoins de la centralité d'Ath-Maffle et la 40 de celle de Seneffe. A contrario l'itinéraire Nord formé par les alternatives 28, 29-30 et 31-32 permet d'éviter le surplomb de la centralité de Familleureux sans que cela soit un avantage significatif puisque, comme décrit précédemment, cette zone de la centralité est proche de l'autoroute et n'est pas particulièrement propice au développement d'habitations.

¹³ Ou du tracé pour la partie flamande.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES RELATIF A LA REVISION DU PLAN DE SECTEUR - BOUCLE DU HAINAUT

-  Périmètre de réservation - dossier de base
-  Alternatives analyse détaillée
-  Centralités (SDT)
-  Communes

DEMANDEUR
ELIA ASSET S.A.
Boulevard de L'Empereur, 20
1000 Bruxelles

CHARGES D'ETUDE
Bureaux d'études
Av. Adolphe Lacombié 69-71 bte 8
1030 Bruxelles



Figure 28 : carte des centralités et des alternatives

L'examen de comptabilité par rapport au Plan de Secteur wallon réalisé ensuite reste valable quels que soient les tronçons wallons.

Le point suivant de l'analyse des incidences se penche sur la cohérence avec les schémas et guides communaux. Certains tronçons alternatifs traversent des communes qui n'étaient pas concernées par le projet du dossier de base. La carte ci-dessous permet de les identifier.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

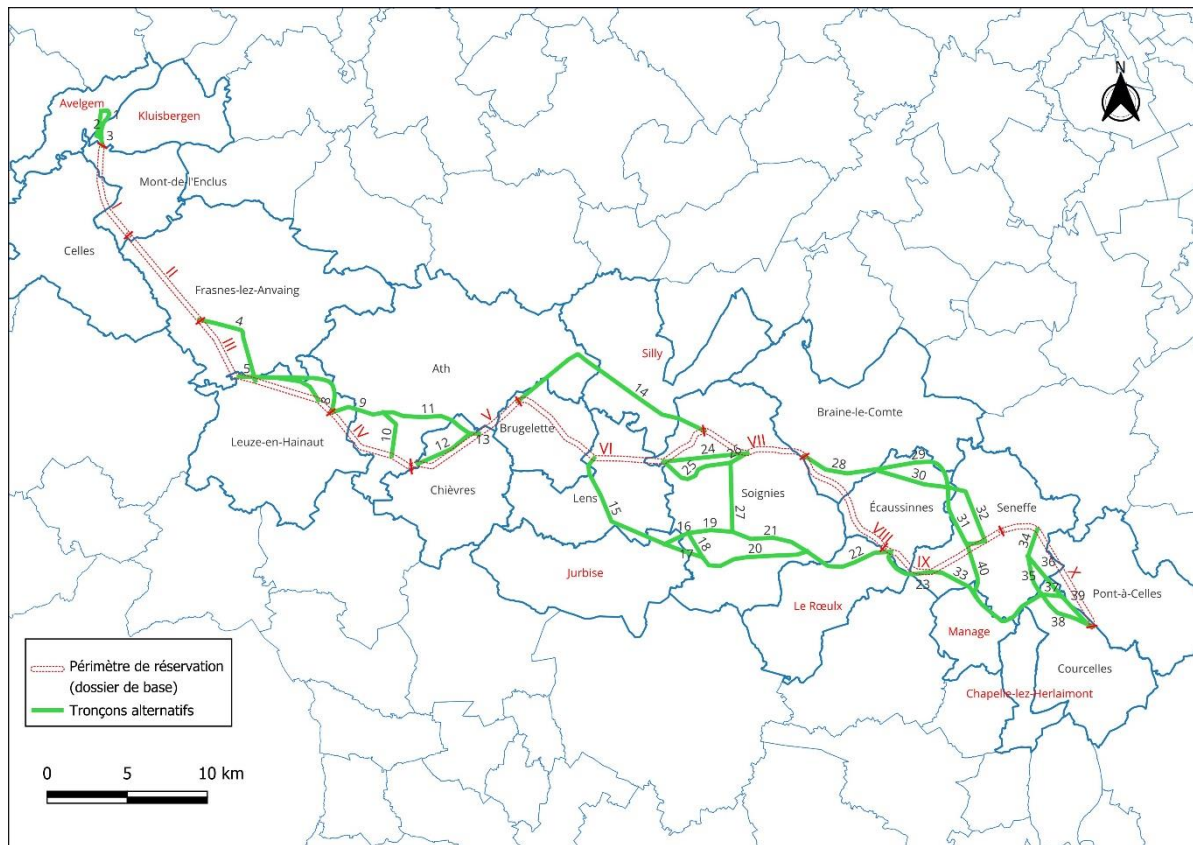


Figure 29 : Communes concernées par les alternatives (source : Stratec)

Comme illustré par la carte, les alternatives recouvrent 2 communes supplémentaires en Flandre et 4 en Wallonie. En Flandre, il s'agit d'Avelgem (tronçons 1 et 2) et de Kluisbergen (tronçons 1, 2 et 3) tandis qu'en Wallonie il s'agit de Sully (tronçon 14), Jurbise (tronçons 15, 16 et 17), Le Roeulx (tronçons 22 et 23), Manage (tronçon 33). De plus, la commune de Chapelle-lez-Herlaimont est longée, mais pas recouverte (tronçon 33).

Comme détaillé dans l'analyse des incidences, le Plan de Secteur (ou le Gewestplan en Flandre) prime sur les documents communaux d'urbanisme tels que les Schéma de Développement Communaux ou Pluricommunaux (SDC ou SDP) et les Guides Communaux d'Urbanisme (GCU). En cas de sélection de certains tronçons alternatifs, certains documents de ces communes pourraient présenter des incohérences avec le périmètre de réservation retenu et pourraient nécessiter d'être mis à jour. Cela ne représente pas une contrainte environnementale particulière (c'est plutôt une contrainte planologique) et n'intervient pas dans la sélection de l'une ou l'autre alternative, l'analyse ne fera donc pas le détail du contenu de ces documents. Néanmoins, le tableau permet d'identifier les communes qui ont adopté de tels documents et dont la cohérence pourra être analysée dans le cas où une alternative les concernant serait retenue :

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Tableau 2 : Documents d'urbanisme dans les communes concernées par les tronçons alternatifs

Avelgem	Gemeentelijke structuurplan (dessine les grandes lignes de l'urbanisme au niveau communal) Gemeentelijk uitvoeringsplannen (précise les fonctions qui peuvent être implantées et les contraintes urbanistiques)
Kluisbergen	Gemeentelijke structuurplan (dessine les grandes lignes de l'urbanisme au niveau communal) Gemeentelijk uitvoeringsplannen (précise les fonctions qui peuvent être implantés et les contraintes urbanistiques)
Silly	Guide communal d'urbanisme – GCU (ancien règlement communal d'urbanisme) Schéma de développement communal – SDC (ancien schéma de structure communal)
Jurbise	Schéma de Structure (nouvellement appelé SDC)
Le Roeulx	Ancien règlement communal d'urbanisme Schéma de Structure (nouvellement appelé SDC)
Manage	Schéma de Structure (nouvellement appelé SDC)
Chapelle-lez-Herlaimont ¹⁴	Schéma de Structure (nouvellement appelé SDC)

La compatibilité des alternatives a déjà été abordée précédemment au point 2.2.1.d.

Le dernier point analysé par rapport aux incidences du périmètre de réservation sur les aspects urbanistiques est celui de l'incidence sur les terrains en zones urbanisées ou urbanisables. En effet, dans ces zones, il pourrait y avoir une plus grande difficulté à obtenir un permis d'urbanisme pour les terrains situés au sein du périmètre puisque la délivrance des permis serait conditionnée par la nécessité de ne pas empêcher la mise en œuvre d'une potentielle liaison électrique à haute tension.

Cette incidence se répercute également sur le prix du foncier et de l'immobilier qui sont traités dans le chapitre sur les aspects socio-économiques. Pour éviter les doublons dans la prise en compte de certaines incidences, ce critère n'a donc pas été pris en compte dans les aspects urbanistiques et ne sera donc pas détaillé pour chaque tronçon alternatif dans le présent chapitre.

Incidences en chantier

Dans l'ensemble, l'analyse montre que les incidences en termes urbanistiques et patrimoniaux du chantier de construction d'une liaison haute tension seront faibles, les chantiers n'étant réalisés que sur des zones ponctuelles et sur des durées limitées. Il n'est donc pas attendu que ces incidences puissent avoir une influence sur le choix de tel ou tel tronçon.

Plus particulièrement, concernant le patrimoine archéologique, la carte archéologique wallonne et la carte Waarnemingen – archeologische elementen (CAI, en Flandre) compilent les informations spatiales sur les aspects archéologiques, dans l'objectif de constituer un outil d'aide à la décision en matière d'information, de prévention et de gestion de lieux de découvertes de biens archéologiques et des sites archéologiques recensés.

En ce qui concerne les chantiers, la carte permet surtout d'identifier les zones dans lesquelles il pourrait y avoir un risque de découverte fortuite de vestiges archéologiques, dans quel cas il faudrait mettre en place des mesures de protection. Mais généralement, mettre au jour des vestiges archéologiques n'est

¹⁴ Bien que non couverte par un tronçon, cette commune est longée de très près par le tronçon 33 et est donc incluse dans l'analyse paysagère.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

pas nécessairement une mauvaise chose, dans certains cas il peut même être intéressant de sortir certains vestiges afin de les documenter et de mieux les préserver. Il n'y a donc pas lieu de considérer dans l'analyse que la présence de sites répertoriés dans la carte archéologique constitue une contrainte au périmètre de réservation ou au projet sous-jacent. Cet aspect n'a donc pas été pris en compte dans la cotation des tronçons et ne sera pas détaillé tronçon par tronçon.

Nous présentons néanmoins ci-dessous la carte globale de la zone des tronçons alternatifs reprenant les informations de la carte archéologique de Wallonie et de la carte Waarnemingen – archeologische elementen (CAI) en Flandre. Cette carte illustre que les sites sont nombreux et que cette information sera utile lors de la préparation des chantiers éventuels pour la mise en place des pylônes.

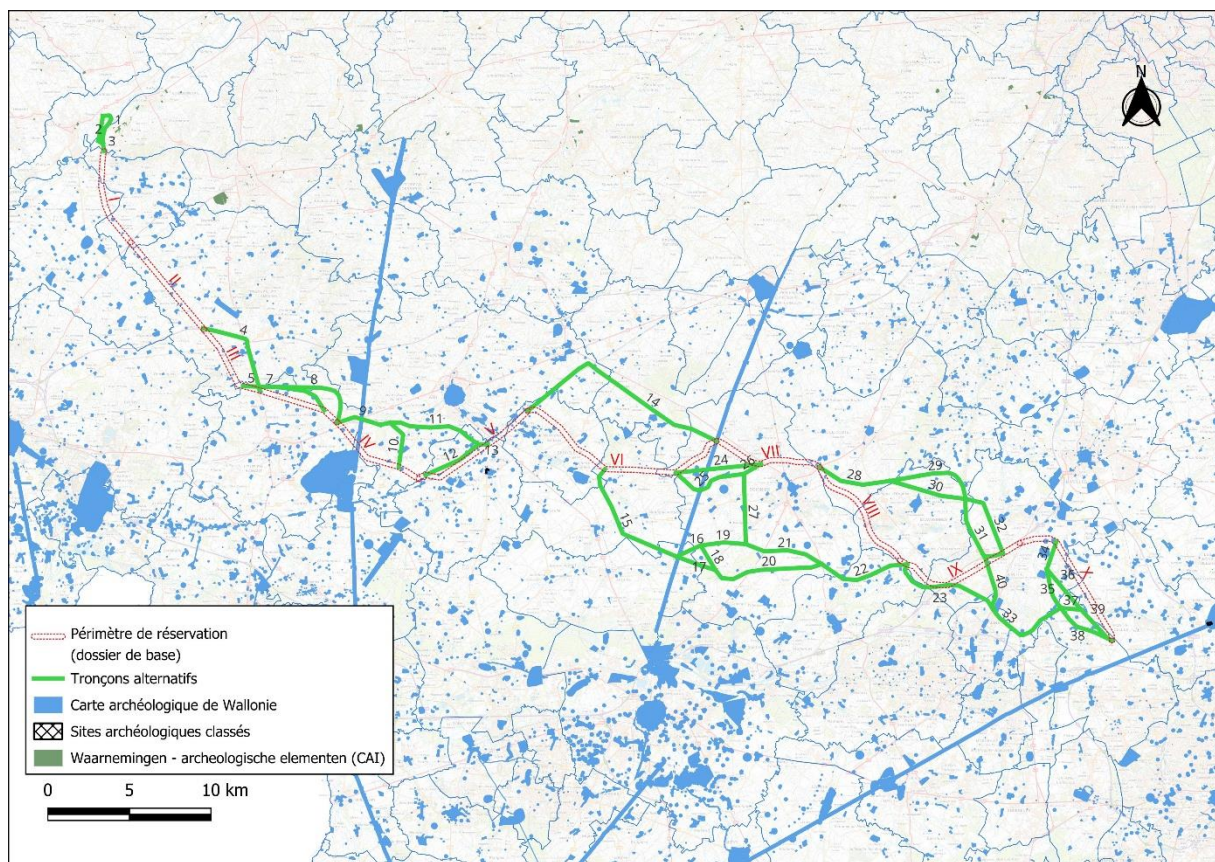


Figure 30 : Carte archéologique de Wallonie et carte Waarnemingen – archeologische elementen (CAI) en Flandre

Du point de vue archéologique, les sites classés pour leur intérêt archéologique représentent par contre un réel enjeu de conservation et de mise en valeur. Ils sont donc pris en compte et détaillés dans l'analyse par tronçon au même titre que les autres éléments patrimoniaux classés. L'incidences potentielle étant tant au moment du chantier qu'au moment de l'exploitation d'une ligne à haute tension, l'analyse est faite, par convention, dans la partie relative à l'exploitation.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Les incidences sur les affectations du Plan de Secteur wallon ont été détaillées dans l'analyse du projet et ne seront pas différentes entre les tronçons.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

L'analyse tronçon par tronçon se focalisera donc sur les incidences sur les sites patrimoniaux et archéologiques. En cas d'implantation d'une ligne, la perception de ces éléments patrimoniaux pourrait être impactée. L'analyse passe donc en revue plus particulièrement les biens classés, les biens exceptionnels ainsi que l'appréciation de la qualité du patrimoine impacté (en considérant notamment les biens IPIC en Wallonie).

Concernant les biens classés mondiaux de l'UNESCO la carte ci-dessous illustre qu'aucun d'entre eux n'est concerné par les tronçons alternatifs retenus.

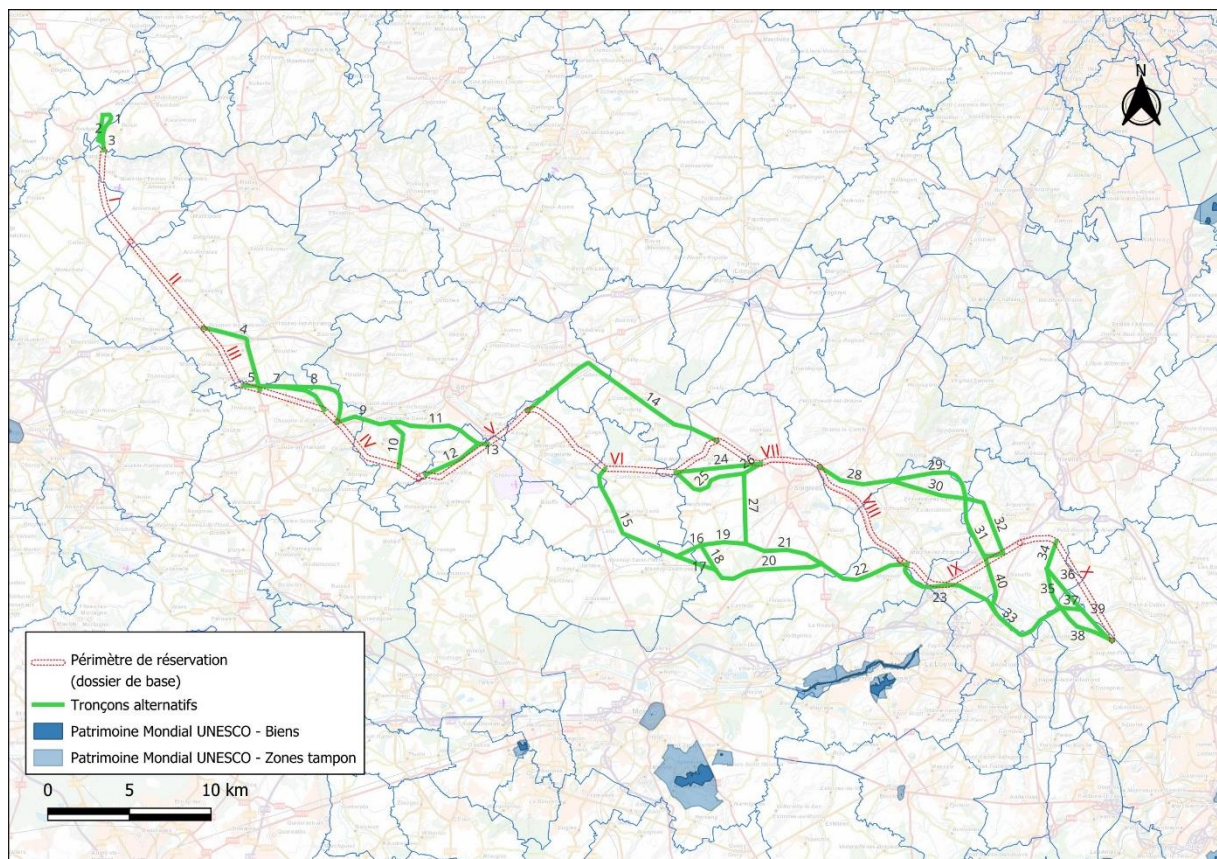


Figure 31 : Biens mondiaux de l'UNESCO et zones tampons (source : WalOnMap¹⁵)

Que ce soit la Cathédrale Notre Dame de Tournai à l'Ouest ou les ascenseurs du Canal du Centre, les beffrois de Binche et de Mons, les sites miniers ou encore les minières néolithiques de silex de Spiennes à l'Est, tous sont assez distants des tronçons pour ne pas être impactés. Ce point ne sera donc pas analysé plus en détail ci-après.

L'analyse se base donc sur les biens classés répartis entre monuments, sites, ensembles architecturaux et sites archéologiques. Lorsqu'une zone de protection est prévue, elle est aussi indiquée.

Pour le patrimoine considéré en Wallonie, le classement constitue une mesure de protection légale d'un bien immobilier dont la valeur patrimoniale supérieure est ainsi reconnue et dont la conservation est jugée d'intérêt régional. Le classement porte uniquement sur des biens immobiliers qui présentent un intérêt architectural, historique, archéologique, scientifique, artistique, social, technique, mémoriel,

¹⁵ Il n'y a pas de biens UNESCO situés dans la partie flamande du territoire de référence.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

esthétique, urbanistique ou paysager, dont le degré supérieur est analysé sur base des critères d'authenticité, d'intégrité, de représentativité typologique ou de rareté.

Les biens classés peuvent également être repris comme « exceptionnels ». Le patrimoine exceptionnel est défini comme l'ensemble des biens classés présentant un intérêt exceptionnel au niveau de l'ensemble de la Région wallonne, sur base des critères d'authenticité, d'intégrité, de représentativité ou de rareté, et dont la liste est déterminée par un arrêté du Gouvernement. Il s'agit d'une mesure de protection appliquée en surimpression au classement. En effet, les biens classés exceptionnels sont d'abord des biens classés au titre de monument, d'ensemble architectural, de site ou de site archéologique. Les données relatives aux biens exceptionnels sont donc issues d'une sélection sur base des jeux de données relatifs aux biens classés et zones de protection. Les attributs sont conservés.

Pour cette raison les cartes ci-dessous ne différencient pas les biens classés exceptionnels mais ils sont, le cas échéant précisés dans le texte.

Finalement, les aspects patrimoniaux sont également évalués en tenant compte d'une recherche plus générale de la qualité des éléments immobiliers qui se trouvent dans le périmètre de réservation ou dans la zone de covisibilité de 350 mètres. Cette qualité se base notamment sur les données reprises à l'Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel (IPIC). L'IPIC est réalisé par l'Agence wallonne du Patrimoine (AWaP) et a pour objectifs la connaissance, la protection et la gestion des biens inscrits, ainsi que la sensibilisation du public. L'IPIC reprend des monuments (biens uniques ou multiples) ou des ensembles monumentaux (réunion de biens immobiliers). L'inscription d'un bien à l'IPIC lui reconnaît, lors de cette inscription, une qualité patrimoniale. A noter qu'il n'y a pas d'équivalent aux biens IPIC en Flandre.

En Flandre, les aspects patrimoniaux sont évalués sur base des données des *beschermde monumenten* (monuments protégés) et des *bouwkundig erfgoed elementen* (éléments du patrimoine).

Les *beschermde monumenten* sont définis de manière semblable aux biens classés en Wallonie : ce sont des biens d'intérêt général en raison de leur valeur patrimoniale.

Les *bouwkundig erfgoed elementen* sont quant à eux les éléments patrimoniaux architecturaux de valeur au sens large. Cela peut être des infrastructures, des bâtiments de diverses typologies ou encore le patrimoine à petite échelle (sculptures, mobilier urbain). Ils sont très nombreux et, bien qu'ils ne correspondent pas en tout point à une catégorie wallonne d'intérêt patrimonial, ils sont ici assimilés aux biens exceptionnels.

Avec l'ajout du critère d'appréciation générale et la suppression de la catégorie des biens classés mondiaux, la pondération initiale a été revue et les trois catégories ont reçu une importance égale.

Tableau 3 : Critères d'analyse pour l'évaluation de la contrainte totale en urbanisme, biens matériels et patrimoniaux

Catégorie	Pondération	Méthodologie	Buffer (de chaque côté du tronçon)	Source
Biens classés	33%	Nombre de biens classés dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour	350 m	Wallonie : Géoportail de la Wallonie (SPW) : 'Patrimoine – Biens classés et zones de protection – Série', Flandre : Geopunt.be : 'Beschermde monumenten'

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Bien exceptionnels	33%	Nombre de biens exceptionnels dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour	350 m	Wallonie : Géoportail de la Wallonie (SPW) : 'Patrimoine – Biens exceptionnels – Série' Flandre : Geopunt.be : 'Bouwkundig erfgoed elementen'
Bien classés mondiaux	/ (aucun élément concerné par les alternatives)	Nombre de biens classés mondiaux dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour	350 m	Wallonie : Géoportail de la Wallonie (SPW) : 'Biens patrimoine mondial UNESCO – Biens' Flandre : Geopunt.be : 'Unesco werelderfgoed – kernen' ¹⁶
Appréciation générale	33%	Appréciation générale de la valeur patrimoniale du bâti et des monuments sur base d'observations et des données issues de l'IPIC dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour	350 m	Wallonie : Inventaire IPIC (sauf si déjà repris en bien classé ou exceptionnel) et observations visuelles Flandre : pas d'équivalent (appréciation uniquement sur base des observations)

Le buffer considéré pour cette thématique est de 350 m de part et d'autre des extrémités du périmètre de réservation de chaque tronçon alternatif. A noter qu'il n'y a pas de doublon entre les différents buffers, chaque portion située dans les 350 m autour des tracés est soit analysée avec le tronçon en question, soit avec celui d'avant, soit avec celui d'après.

A noter que la valeur « 30 » sur chacune des figures de contrainte totale ci-après pour l'urbanisme et le patrimoine est une valeur supérieure proche à la valeur de contrainte maximale obtenue.

2.2.5.b. ANALYSE PAR TRONÇON

TRONÇON 1

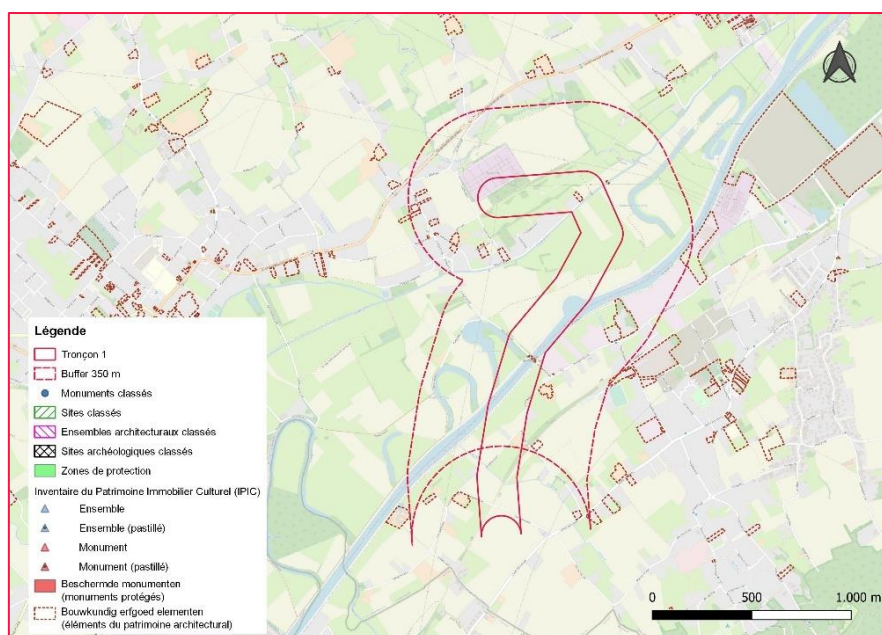


Figure 32 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 1

Incidences du périmètre de réservation

Comme illustré sur l'extrait de la carte du réseau électrique à haute tension ci-dessous, le poste d'Avelgem est un carrefour important entre lignes 380kV et est directement lié au poste de Ruien non

¹⁶ Définition semblable dans les deux régions.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

loin de là d'où partent plusieurs lignes 150kV ainsi qu'une ligne 70kV. La zone proche dans laquelle se trouve le tronçon 1 est donc parcourue par de nombreuses lignes avec lesquelles il est possible de faire un regroupement d'infrastructures. Le tronçon 1 démarre ainsi vers l'Est en suivant la ligne qui relie les postes d'Avelgem et Ruien puis bifurque vers le Sud pour se rapprocher de la ligne 380kV Avelgem Avelin.



Figure 33 : Extrait de la carte du réseau électrique à haute tension (source : Elia)

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun monument protégé (beschermde monumenten) ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre par contre qu'il y a une assez grande densité d'éléments du patrimoine architectural (bouwkundig erfgoed elementen) à l'Ouest du tronçon, du côté d'Avelgem ainsi qu'à l'Est du côté de Ruien.

Le tronçon 1 slalome un peu entre ces deux zones et évite la plupart de ces éléments dans son périmètre strict. Seuls deux éléments y sont présents : un pont de type Vierendeel et une maison individuelle.



Figure 34 : Eléments du patrimoine architectural compris dans le périmètre du tronçon 1

Il y a par contre 17 éléments repris dans le buffer de 350 m, pour la majorité des fermes ou des habitations. L'élément le plus remarquable est probablement le Hove van Herpelgem, une maison de maître-château dont le parc longe l'Escaut.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 35 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 1¹⁷

TRONÇON 2

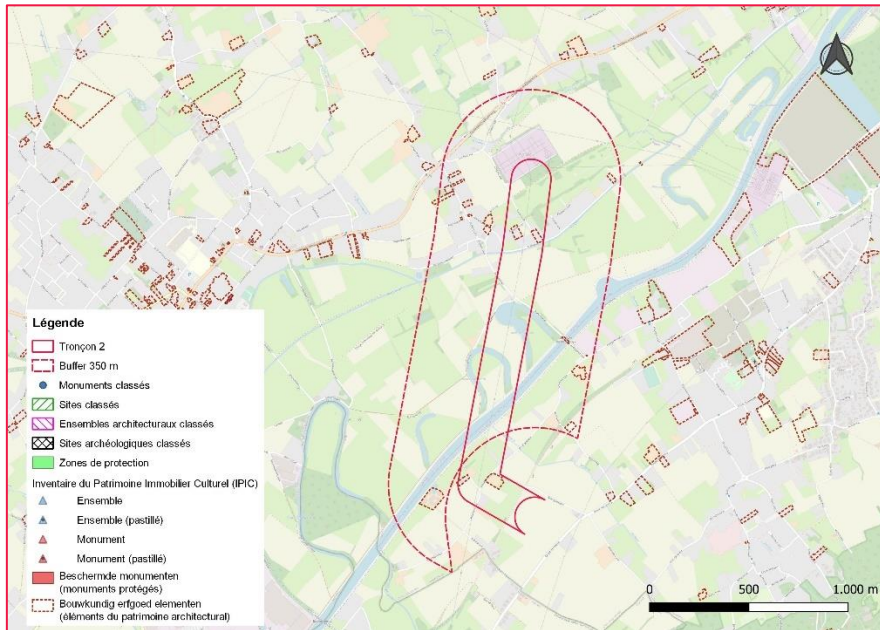


Figure 36 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 2

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 2 suit tout à fait la ligne 380kV Avelgem Avelin sauf à son extrémité Sud où il s'en écarte vers l'Est.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Comme pour le tronçon 1, il n'y a aucun monument protégé (beschermd monumenten) ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure.

Le tronçon 2 reprend par contre quatre éléments du patrimoine architectural (bouwkundig erfgoed elementen) dans son périmètre strict, deux maisons et deux fermes. Le buffer de 350 m autour du périmètre reprend lui 14 éléments dont plusieurs maisons et fermes, une église et le même pont que dans le tronçon 1.



Figure 37 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 2

¹⁷ La valeur « 30 » sur chacune des figures de contrainte totale pour l'urbanisme et le patrimoine est une valeur supérieure proche à la valeur de contrainte maximale obtenue.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

TRONÇON 3

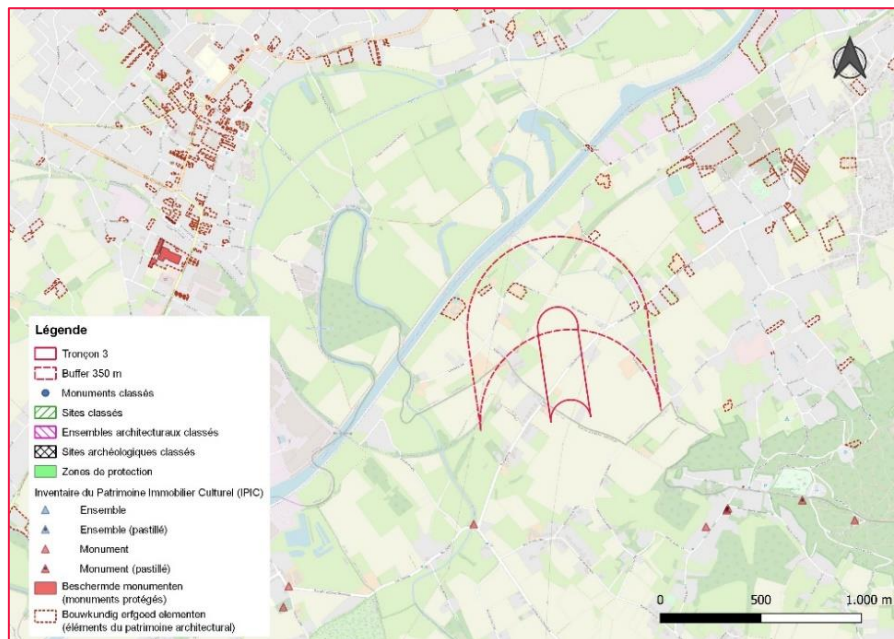


Figure 38 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 3

Incidences du périmètre de réservation

Il n'y a pas de regroupement d'infrastructure pour le tronçon 3.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Le tronçon 3 situé presque entièrement en Flandres ne contient aucun monument protégé (beschermede monumenten) ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure.

Il ne contient pas non plus d'élément du patrimoine architectural (bouwkundig erfgoed elementen) dans son périmètre strict. Le buffer de 350 autour du périmètre contient lui 4 éléments : 3 fermes et une habitation avec des écuries.



Figure 39 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 3

Tronçon 4

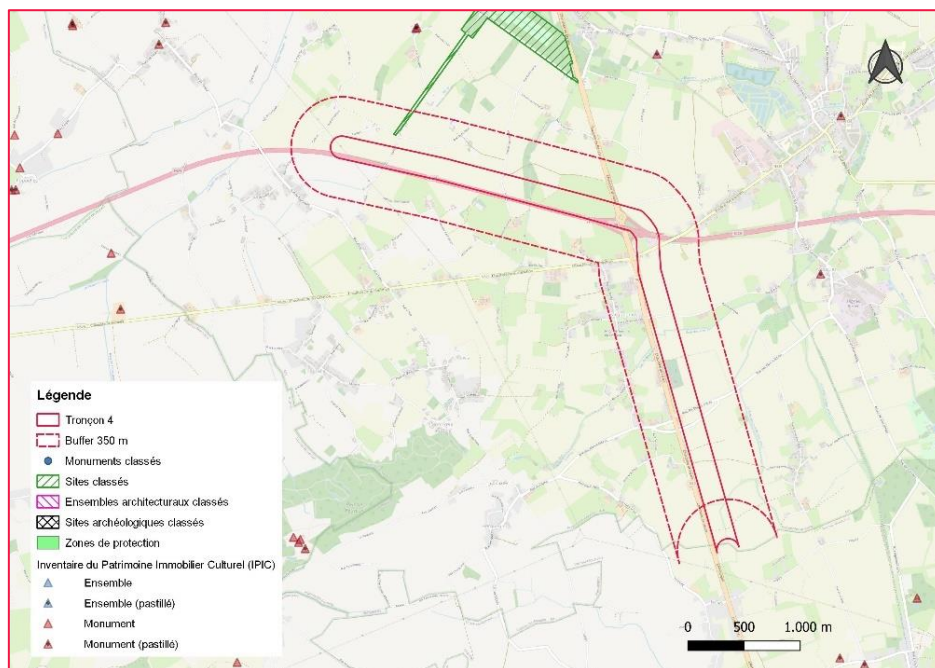


Figure 40 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 4

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 4 suit l'autoroute E429 Tournai-Bruxelles avant de bifurquer vers le Sud en suivant la N60 – Chaussée de Leuze. Il se trouve donc sur tout son tracé en regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Le tronçon 4 ne contient aucun élément classé ni aucun élément de l'inventaire du patrimoine immobilier culturel. Le buffer de 350 m autour du périmètre ne contient pas non plus d'élément de l'inventaire du patrimoine culturel mais il contient par contre une petite partie du site classé du Château d'Anvaing.



Figure 41 : Château d'Anvaing

Le site est classé pour le château en lui-même (toitures, façades et dépendances) ainsi que pour la drève et le parc. Il n'est pas repris dans le patrimoine exceptionnel. C'est le début de la drève du Caillois qui est repris dans le buffer de 350 m dans une partie où elle s'apparente à une voirie rurale bordée d'arbres mais qui ne présente pas un intérêt patrimonial très important. Par ailleurs, le tronçon étant

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

dans la direction opposée au château, une ligne potentielle ne serait visible au loin qu'en sortie de drève ce qui en limite grandement les incidences potentielles. Les incidences potentielles sur le site classé sont donc très limitées, voire nulles.



Figure 42 : Entrée de la drève du Caillois dans la direction du château

Il y a par contre quelques belles fermes non reprises à l'inventaire, de part et d'autre de la E429 (ferme de Rochart, Hameau d'el Couture, rue du Caillois, etc.) et dans une moindre mesure le long de la N60 qui représentent tout de même un certain intérêt patrimonial.



Figure 43 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 4

TRONÇON 5

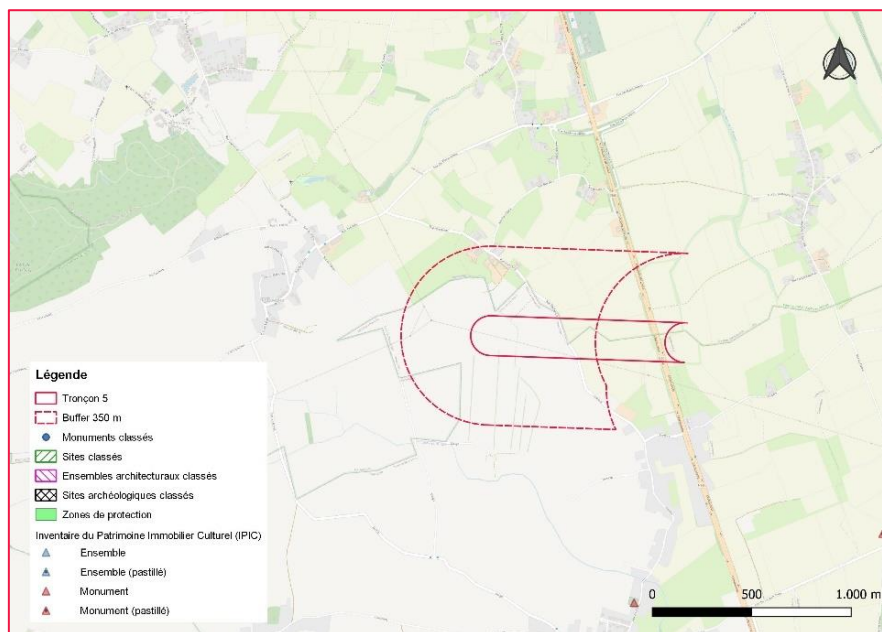


Figure 44 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 5

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 5 croise perpendiculairement la N60 et se trouve à un point de croisement entre trois lignes 150kV dont il en suit une.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Le tracé survole majoritairement des parcelles agricoles. Il y a peu de bâtiments concernés par le périmètre et son buffer, aucun classé ou repris à l'inventaire. Le buffer de 350 m contient néanmoins quelques fermes rue Haut-Doux dont une présente un certain intérêt patrimonial.



Figure 45 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 5

TRONÇON 6

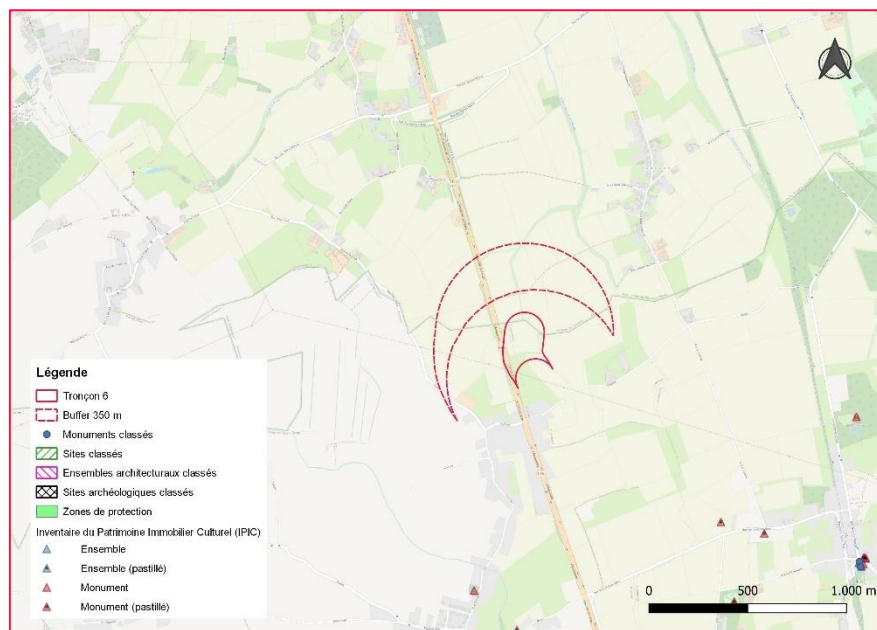


Figure 46 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 6

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 6 se trouve à proximité d'une ligne 150kV mais dont elle se rapproche en biais voire de manière pratiquement perpendiculaire. Cela ne constitue pas réellement une opportunité de rassemblement des infrastructures. Par contre il suit la N60 Chaussée de Leuze, voirie à 2x2 bandes dans cette zone avec laquelle un regroupement pourrait limiter certaines incidences (voir autres chapitres).

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Ni le tronçon 6 ni le buffer de 350 m ne contiennent d'élément classé ou repris à l'IPIC. Il n'y a d'ailleurs que très peu d'éléments bâtis dans ces périmètres, uniquement une habitation dans le buffer de 350 m sans intérêt patrimonial particulier.



Figure 47 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 6

TRONÇON 7

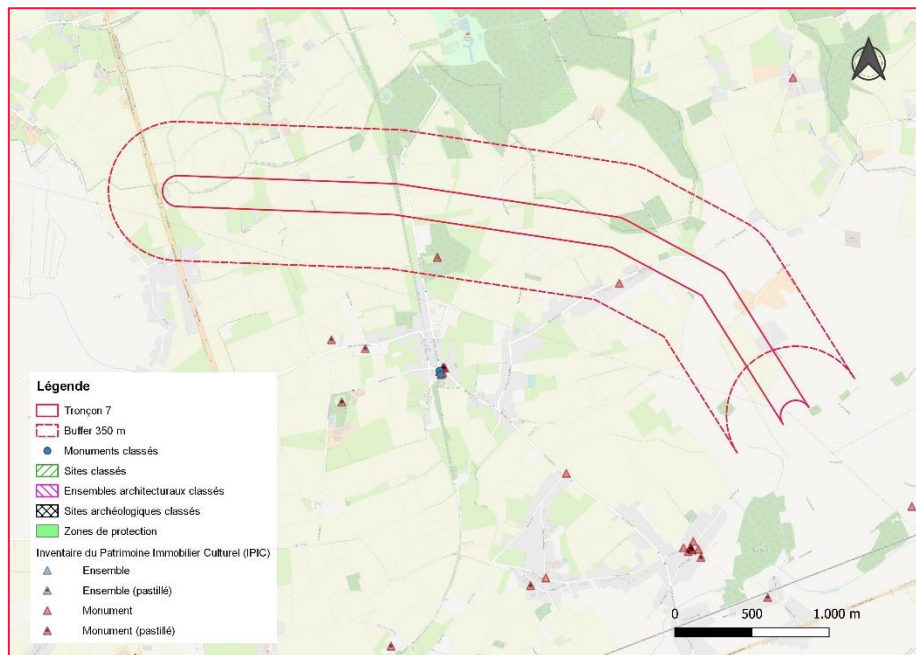


Figure 48 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 7

Incidences du périmètre de réservation

Il n'y a pas de regroupement d'infrastructure pour le tronçon 7.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Il n'y a aucun bien classé dans le périmètre du tronçon ou dans le buffer de 350 m qui l'entoure. Aucun bien repris à l'IPIIC n'est non plus repris dans le périmètre du tronçon, par contre deux se trouvent dans le buffer de 350 m. Il s'agit du château de Grandmetz qui se trouve au centre d'un parc arboré et qui est partiellement entouré d'eau.



Figure 49 : Illustration du château de Grandmetz

Un autre château (château de Moustier) non repris à l'IPIIC se trouve hors du buffer à environ 1 km au Nord du tronçon. Situé également dans un parc arboré, il ne devrait pas être impacté par une ligne qui s'implanterait au sein du tronçon.

Le deuxième élément repris à l'inventaire est une ferme-habitation située rue Emile Albot qui présente un intérêt patrimonial limité, repris principalement car le bâtiment préserve les caractéristiques de

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

l'architecture rurale locale. Deux autres anciennes fermes de la rue Emile Albot peuvent également présenter un certain intérêt patrimonial (les numéros 32 et 55). Plus au Nord, dans la rue de Rhosnes, les fermes toujours en exploitation sont généralement entourées de bâtiments agricoles nouvellement construit et les habitations sont des bâtiments récents ou profondément rénovés et ne présentent pas un intérêt patrimonial particulier bien que certaines ailes plus historiques ne soient pas dénuées de tout intérêt.

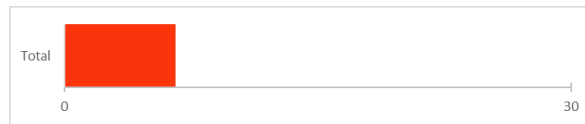


Figure 50 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 7

TRONÇON 8

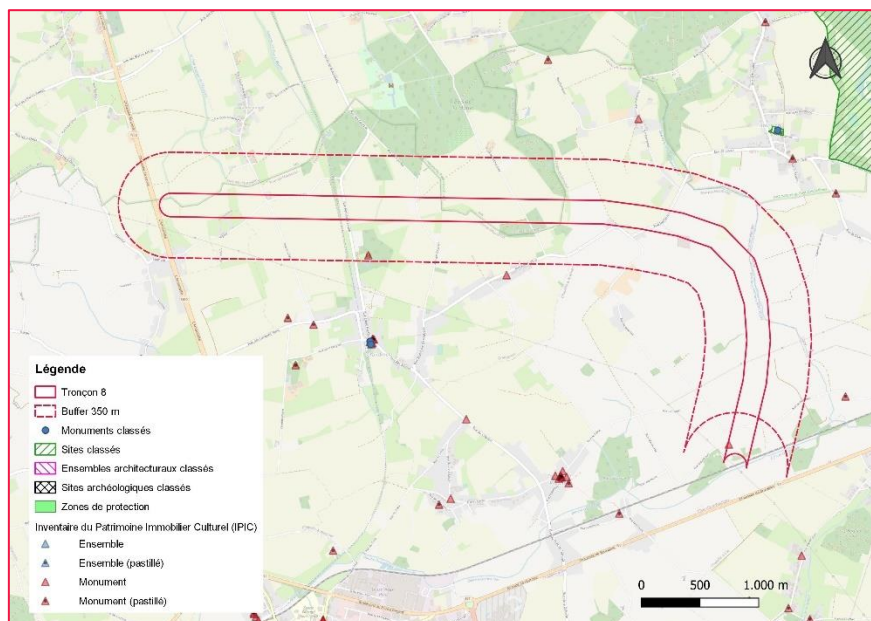


Figure 51 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 8

Incidences du périmètre de réservation

Il n'y a pas de regroupement d'infrastructure pour le tronçon 8.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Il n'y a pas d'élément classé ni dans le périmètre du tronçon 8 ni dans le buffer de 350 m.

Un élément repris à l'inventaire se trouve dans le buffer de 350 m, il s'agit du même château de Grandmetz décrit pour le tronçon 7. Il se trouve dans le cas du tronçon 8 un peu plus à l'extrémité du buffer car le tronçon 8 est légèrement décalé vers le Nord par rapport au tronçon 7.

Les bâtiments de la rue Emile Albot et de la rue de Rhosnes sont davantage évités que pour le tronçon 7 car à nouveau le tronçon 8 se situe légèrement plus au Nord. Il y a par contre quelques bâtiments de la rue Dameris qui sont repris dans le buffer de 350 m, dont un qui présente un certain intérêt patrimonial.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le tronçon emprunte ensuite un itinéraire qui surplombe essentiellement des espaces agricoles non bâtis mis à part tout au Sud où se trouvent quelques bâtiments rue des Wattines, dont certains peuvent représenter un certain intérêt patrimonial et en particulier une ancienne ferme comprise dans le périmètre du tronçon et reprise à l'IPIC qui se trouve rue Mauvinage.



Figure 52 : Ancienne fermette rue Mauvinage reprise à l'IPIC (source : Google Street View)



Figure 53 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 8

TRONÇON 9

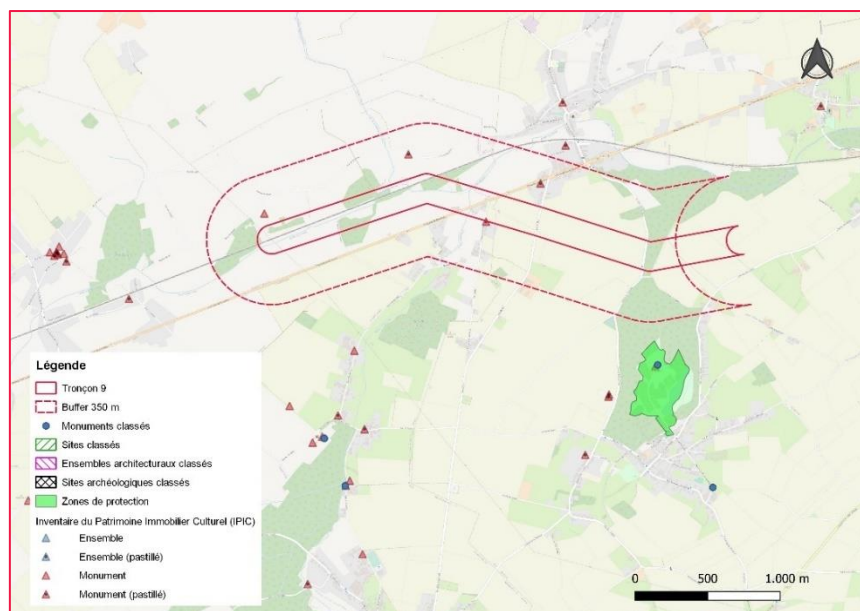


Figure 54 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 9

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 9 suit dans sa partie Ouest la ligne de chemin de fer Ath-Tournai et n'est pas loin de la N7- Chaussée de Bruxelles, présentant donc un certain intérêt de regroupement des infrastructures. Il

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

s'écarte par la suite de ces deux infrastructures et ne présente alors plus d'intérêt de regroupement des infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Le tronçon en lui-même intersecte un élément repris à l'IPIC et le buffer de 350 m en contient 3 autres.

L'élément intersecté par le périmètre est une habitation de la rue d'Andricourt qui a depuis été sortie de l'inventaire.

L'élément le plus à l'Ouest est l'ancienne ferme de la rue Mauvinage décrite ci-dessus (tronçon 8).

Ensuite, vers l'Est, le buffer de 350 m inclut une ferme en carré dans la rue des Wattines, reprise à l'IPIC et intéressante d'un point de vue patrimonial.

Les autres bâtiments qui longent la chaussée du Bruxelles ou se trouvent dans les rues d'Andricourt et du But et qui sont repris dans le buffer de 350 m présentent relativement peu d'intérêt patrimonial.

Tout à fait à l'Est, le tronçon passe à environ 650 m au Nord du château de Moulbaix, classé, et de sa zone de protection. La distance avec le tronçon et le fait que le château se trouve au centre d'un parc arboré induisent que les incidences d'une ligne dans le tronçon seraient nulles.



Figure 55 : Ferme en carré et maison de maître reprise à l'IPIC



Figure 56 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 9

TRONÇON 10

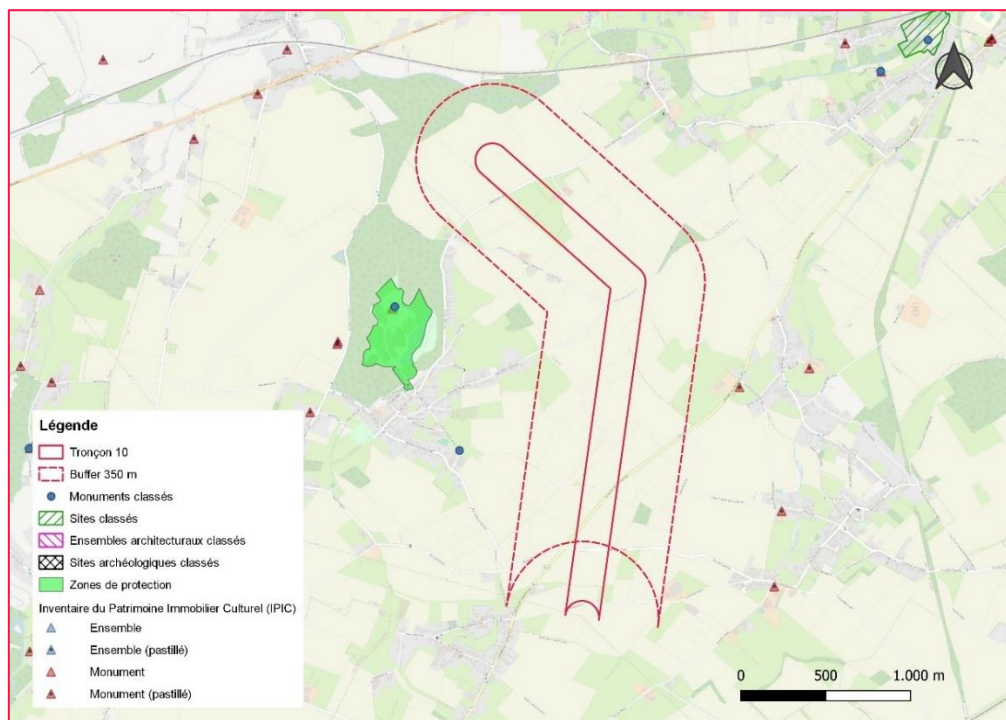


Figure 57 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 10

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 10 ne présente pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Le tronçon et son buffer de 350 m ne contiennent aucun élément classé ni aucun élément repris à l'inventaire. Ils ne contiennent d'ailleurs que très peu d'éléments construits, seuls 4 ensembles de bâtiments se trouvent chemin des Nuages et rue des Vallées. Certains bâtiments peuvent présenter un certain intérêt patrimonial.

Le tronçon 10 se trouve à plus de 900 m du château de Moulbaix qui part ailleurs est entouré de zones boisées, les incidences sont donc nulles.

Le tronçon passe à environ 750 m à l'Est du moulin du Marquis à Moulbaix, monument classé. Ce dernier se trouve néanmoins dans un point haut et, contrairement au château de Moulbaix, il est situé dans une zone très dégagée. Même si la ligne serait relativement éloignée, il y aurait une covisibilité du moulin et de la ligne, impactant donc cet élément classé, même s'il se trouve à plus de 350 m du bien.



Figure 58 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 10

TRONÇON 11

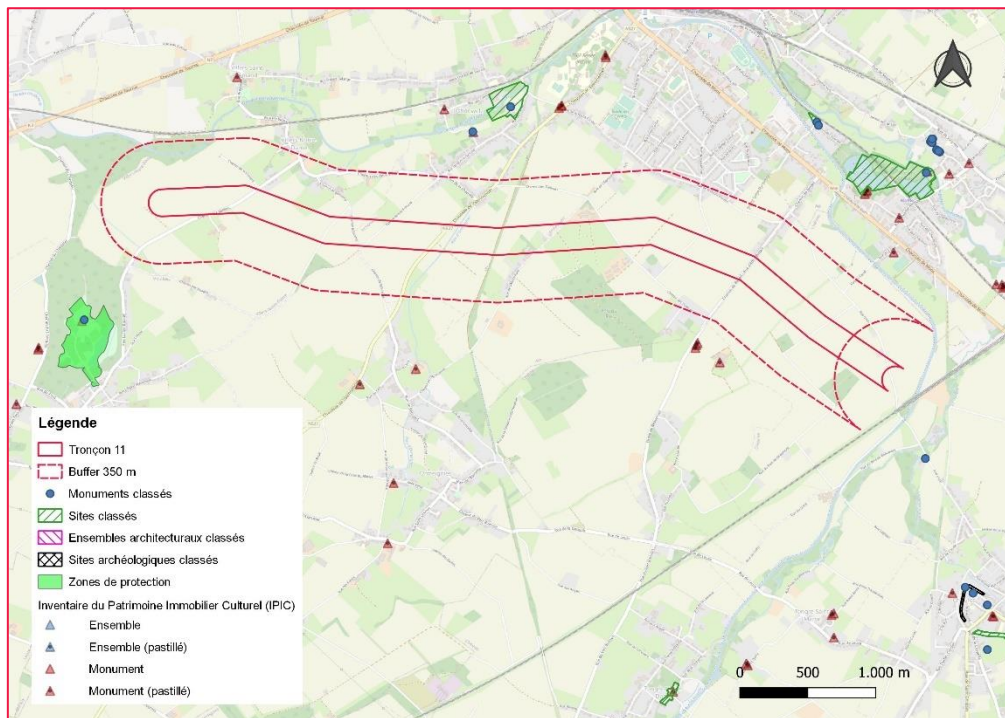


Figure 59 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 11

Incidences du périmètre de réservation

Il n’y a pas d’opportunité de regroupement d’infrastructures le long du tronçon 11.

Incidences en phase d’exploitation en cas de mise en œuvre d’une liaison électrique aérienne

Il n’y a aucun élément classé ni aucun élément de l’IPIC dans le tronçon ni dans le buffer de 350 m qui l’entoure. Le tronçon passe néanmoins au Sud de l’entité urbaine de Ath et intersecte plusieurs zones urbanisées principalement en ruban le long des voiries. Il y a ainsi un relativement grand nombre de constructions reprises dans le buffer de 350 m, notamment le long du chemin des Vallées, rue de la Place, chemin de Bécicamp, rue de la bonne Fortune, rue de la Chapelle, chaussée de Valenciennes, rue de l’Agriculture, rue de la Haute Forière, chemin de Beloeil, etc. On dénombre ainsi près de 150 constructions. La grande majorité sont des habitations assez récentes sans intérêt patrimonial. Seules quelques rares anciens bâtiments et anciennes fermes peuvent représenter certains intérêts patrimoniaux.



Figure 60 : Contrainte totale du point de vue de l’urbanisme et du patrimoine, tronçon 11

TRONÇON 12

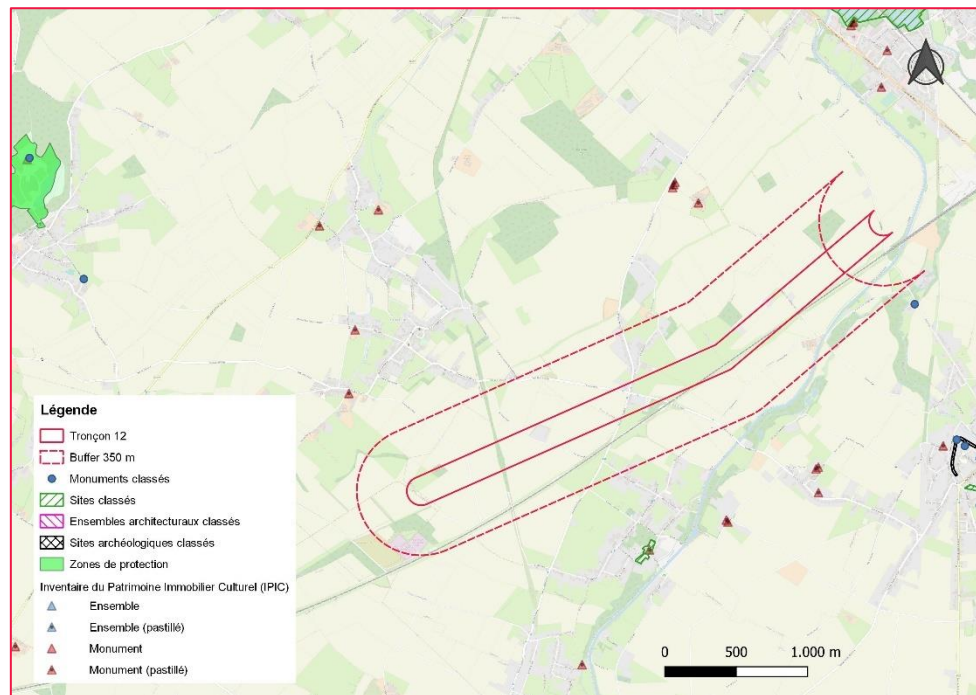


Figure 61 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 12

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 12 suit pratiquement sur toute sa longueur la ligne ferroviaire TGV qui relie Bruxelles à Lille et Paris.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Ni le périmètre du tronçon ni le buffer de 350m ne contiennent d'élément classé ou d'élément repris à l'IPIIC.

Il y a tout de même plus de 50 constructions dans les zones urbanisées présentes généralement le long des axes routiers, notamment rue aux Anges, rue du Vert Buisson, drève de Beaumont, rue du Jardin, rue du Bois de Beaumont, rue Laghaye. La plupart sont des constructions récentes sans intérêt patrimonial particulier, seuls quelques rares éléments (anciens bâtiments de fermes essentiellement) peuvent présenter un certain intérêt. On note néanmoins la présence d'une ancienne ferme ainsi qu'une grande villa entourée du Parc, toutes deux situées rue du Jardin, qui ne sont pas reprises à l'IPIIC mais qui présentent un intérêt patrimonial. Ces deux biens se situent à plus de 350 m au Nord du tronçon et la covisibilité éventuelle devrait être très limitée. Il y a également une ancienne ferme rue d'Ath, non reprise à l'inventaire mais qui présente un certain intérêt patrimonial. Elle se situe à l'extrémité du buffer de 350 m, à environ 340 m du tronçon.

Notons également la présence de la Chapelle de la Ladrerie, monument classé, qui se trouve à environ 500 m du tronçon.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 62 : Chapelle de la Ladrerie (source : Google Street View)

La covisibilité, si elle existe, serait limitée à quelques angles très restreint avec une visibilité très limitée de la ligne à haute tension.



Figure 63 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 12

TRONÇON 13

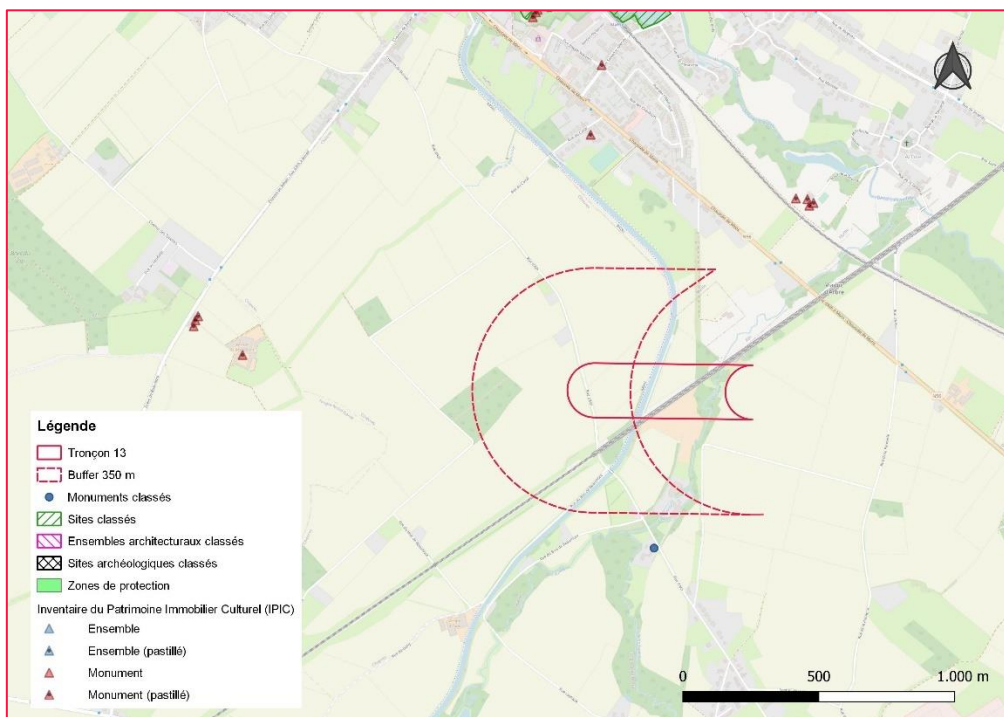


Figure 64 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 13

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 13 croise la ligne TGV Bruxelles-Lille-Paris. Formant un angle d'environ 30 degrés avec cette dernière, il n'y a pas vraiment d'opportunité de regroupement des infrastructures dans ce cas.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Il n'y a aucun élément de l'inventaire ou classé dans le tronçon ou dans le buffer de 350 m.

Les bâtiments du moulin de la Hunelle qui se trouvent dans le buffer de 350 m peuvent représenter un certain intérêt patrimonial. Notons par ailleurs également la proximité de la Chapelle de la Ladrerie, monument classé, qui se trouve à environ 480 m du tronçon (voir tronçon 12 pour une illustration). La covisibilité devrait néanmoins être restreinte.



Figure 65 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 13

TRONÇON 14

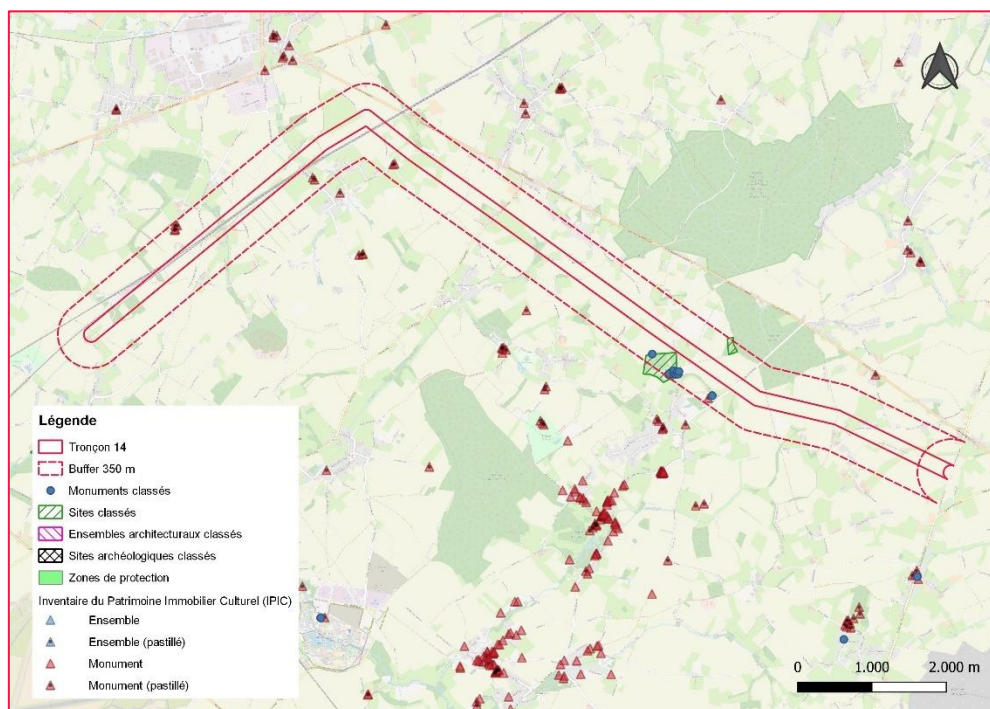


Figure 66 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 14

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 14 suit la ligne TGV Bruxelles-Lille-Paris avant de bifurquer vers le Sud-Est. Il longe alors la N57 – chaussée de Ghislenghien, mais en restant assez distant (>350 m), ce qui ne permet pas vraiment de limiter les incidences en regroupant les infrastructures.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Le tronçon ne contient aucun élément classé ou repris à l'IPIC. Par contre, le buffer de 350 m comprend 4 monuments repris à l'IPIC, 3 monuments classés et deux sites classés.

Dans la partie Ouest, le tronçon passe d'abord au Nord du Château de Grandchamps, repris à l'IPIC mais non classé, qui se situe dans le buffer de 350 m. Cependant, c'est un château inachevé qui est maintenant à l'état d'abandon et dont la valeur patrimoniale est limitée étant donné son état.



Figure 67 : Château de Grandchamps (Source : Google Street View)

Au Sud du tronçon, il y a quelques bâtiments, non repris à l'inventaire mais qui peuvent parfois présenter un certain intérêt patrimonial, notamment chemin Naghin et au lieu-dit « le Patard ».

Un peu plus haut, le tronçon passe au Nord de la Ferme du Petit Skip qui se trouve dans le buffer de 350 m et est reprise à l'inventaire (mais non classée). Il s'agit d'une ancienne dépendance de l'abbaye des Dames Nobles de Ghislenghien, reconstruite en ferme en carré.



Figure 68 : Ferme du Petit Skip (source : <https://jerandonne.blogspot.com/>)

Il y a également certains bâtiments repris dans le buffer de 350 m un peu plus loin qui ne sont pas repris à l'IPIC mais qui peuvent présenter certains intérêts patrimoniaux, notamment sur le chemin Tour Saint Pierre.

Un peu plus loin, le buffer de 350 m reprend également la Ferme d'Hurtebise, une ferme en carré qui était également une ancienne dépendance de l'abbaye des Dames Nobles de Ghislenghien, et reprise à l'IPIC.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 69 : Ferme d’Hurtebise (source : Google Street View)

Plusieurs habitations, anciennes fermettes ou fermes des rues Gambermont et de Mauvinage, présentent également certains intérêts patrimoniaux mais ne sont pas repris à l’IPIC. Certains de ces bâtiments pourraient avoir une covisibilité avec une ligne éventuelle car les vues sont souvent dégagées en direction du tronçon.

Le tronçon s’approche ensuite fortement du site classé du parc entourant le château de Thoricourt, ses dépendances et sa chapelle qui sont également classés comme monuments.

Plus spécifiquement, ce sont la façade et les toitures du château de Thoricourt, des dépendances et de l’orangerie ; l’intérieur et l’extérieur de la chapelle ; le pilori ainsi que l’ensemble formé par le château et le parc qui l’entoure qui sont classés.



Figure 70 : Château de Thoricourt (source : <https://www.domaine-de-thoricourt.eu/> et Google Street View)

Comme illustré sur la carte suivante, le château est principalement perceptible depuis son entrée située au Sud-Est et il est entouré d’espaces arborés. Il ne devrait donc pas souffrir de covisibilité avec une ligne éventuelle, malgré la distance assez courte de 200 m environ avec la limite du tronçon. La chapelle qui est aussi classée et se trouve à l’extrémité Nord du parc se situe dans un environnement beaucoup plus ouvert et depuis lequel la ligne éventuelle serait visible. L’incidence est donc plus importante.

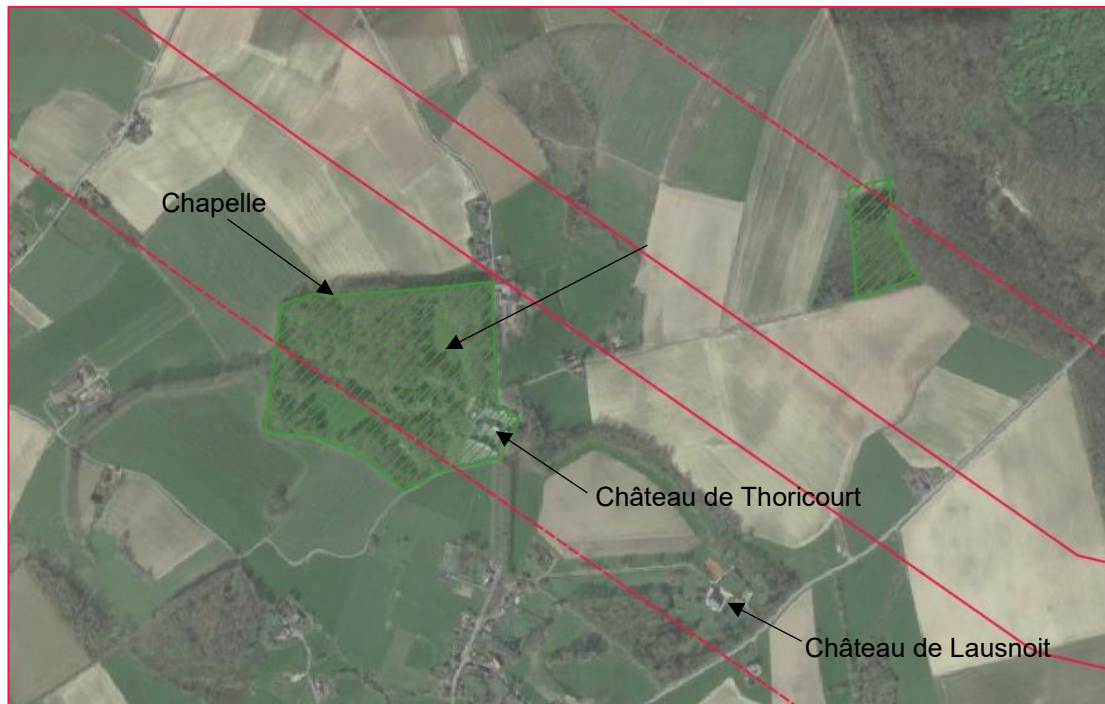


Figure 71 : Château de Thoricourt et vallon classé

Environ à hauteur du château de Thoricourt, mais plus à l'Est, se trouve également un vallon boisé classé comme site. Il se situe à la lisière sud-occidentale du bois de Cambron au lieu-dit « L'Ermitage » à Silly. Il ne comprend pas de construction et est classé pour sa valeur historique et esthétique. Son extrémité se situe à environ 150 m de la limite du tronçon.

Certaines habitations et fermes de la rue de Silly et reprises dans le buffer de 350 m présentent également un certain intérêt patrimonial.

Plus au Sud, le buffer de 350 m inclut également le château de Lausnoit. Le château dans son ensemble est repris à l'IPIC comme monument, sa tour est quant à elle classée. Le château se trouve à environ 200 m du de la limite du tronçon.



Figure 72 : Château de Lausnoit (source : Google Street View)

Les châteaux de Fouleng et Morval se situent à plus de 1 400 m de l'axe du tracé, avec une incidence paysagère négligeable, même en cas de covisibilité.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Dans l'ensemble, le tronçon passe donc dans une zone qui contient une série d'éléments qui présentent un intérêt patrimonial certain.

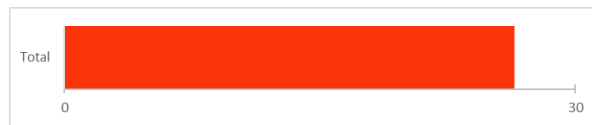


Figure 73 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 14

TRONÇON 15

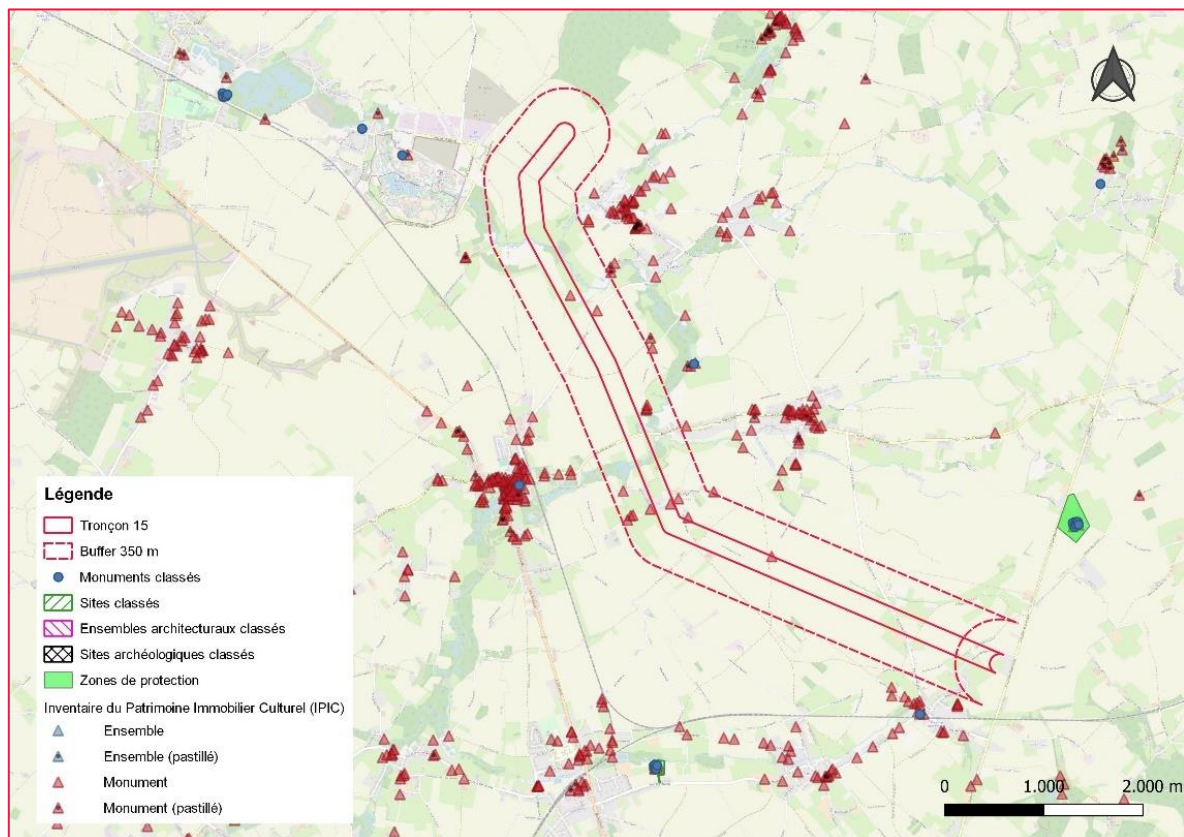


Figure 74 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 15

Incidences du périmètre de réservation

Dans la partie Nord, le tronçon se rapproche puis longe sur un court tronçon d'environ 1 km la ligne 70kV Lens-Meslin/Ath. Il s'en écarte par la suite et suit la ligne de chemin de fer Soignies-Ath mais en gardant une certaine distance (environ 1 km), ce qui ne permet pas vraiment de réduire les incidences en regroupant les infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

Il n'y a aucun élément classé dans le périmètre du tronçon ou dans le buffer de 350 m qui l'entoure.

Il y a par contre trois monument repris à l'IPIIC au sein du tronçon et sept dans le buffer de 350 m.

Dans le périmètre même du tronçon, il s'agit de deux fermes, la ferme de la Haie dont seul le logis reste intéressant, et une ancienne ferme semi-clôturée rue d'Oeillies ainsi qu'une potale située Chemin Saint-Donat.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 75 : Ferme de la Haie, ancienne ferme semi-clôturée rue d'Oeillies et potale située Chemin Saint-Donat

Dans le buffer de 350 m, il s'agit de 4 fermes, la plupart en briques rouges. Une de ces 4 fermes est la ferme du Moulin illustrée ci-dessous. A cette ferme est adossée une chapelle également reprise à l'IPIIC. Elle est également illustrée ci-dessous.



Figure 76 : Ferme du moulin et chapelle adjacente

Dans le buffer de 350 m on retrouve également un élément plus atypique, constitué d'une grotte artificielle aménagée dans un affleurement naturel de calcaire, qui sert de lieu de pèlerinage (grotte Notre Dame des Bouloirs). Cette grotte se trouve dans la vallée encaissée de la Dendre et est bordée également d'une habitation rurale (voir illustrations ci-dessous). Le site se trouvant dans une zone relativement encaissée, il ne devrait pas y avoir de covisibilité avec une ligne éventuelle.



Figure 77 : Maison et lieu de pèlerinage de la grotte Notre Dame des Bouloirs

Les deux derniers éléments repris à l'IPIIC et se trouvant dans le buffer de 350 m sont deux potales, illustrées ci-dessous.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 78 : Potaies se trouvant dans le buffer de 350 m autour du tronçon 15

De manière plus générale, le tronçon 15 et son buffer de 350 m assez longs surplombent essentiellement des zones agricoles non bâties mais intersectent tout de même quelques voiries bâties de chaque côté avec majoritairement des maisons assez récentes sans intérêt patrimonial mais aussi quelques bâtisses ou anciennes fermes qui peuvent représenter un certain intérêt, même si elles ne sont pas reprises à l'IPIC, notamment rue Long Pont, rue d'Oeillies et rue de Montignies.



Figure 79 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 15

TRONÇON 16

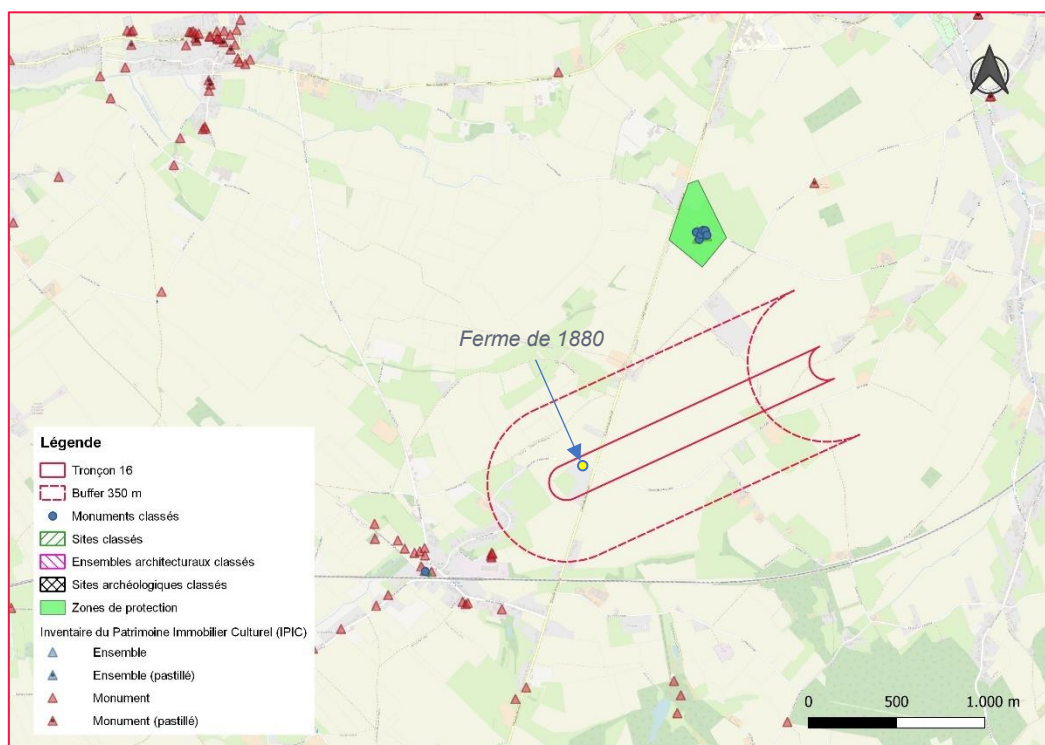


Figure 80 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 16

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ou ligne ferroviaire ne longe le tronçon 16. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe/ne traverse le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partir du patrimoine immobilier culturel).

Il y a en revanche une grande ferme présentant un intérêt patrimonial, datant de 1880, qui est présente rue des Rasteleurs, dans le périmètre du tronçon. La vue étant dégagée, il pourrait y avoir une covisibilité forte ou un surplomb entre la ferme et une ligne éventuelle.



Figure 81 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 16

TRONÇON 17

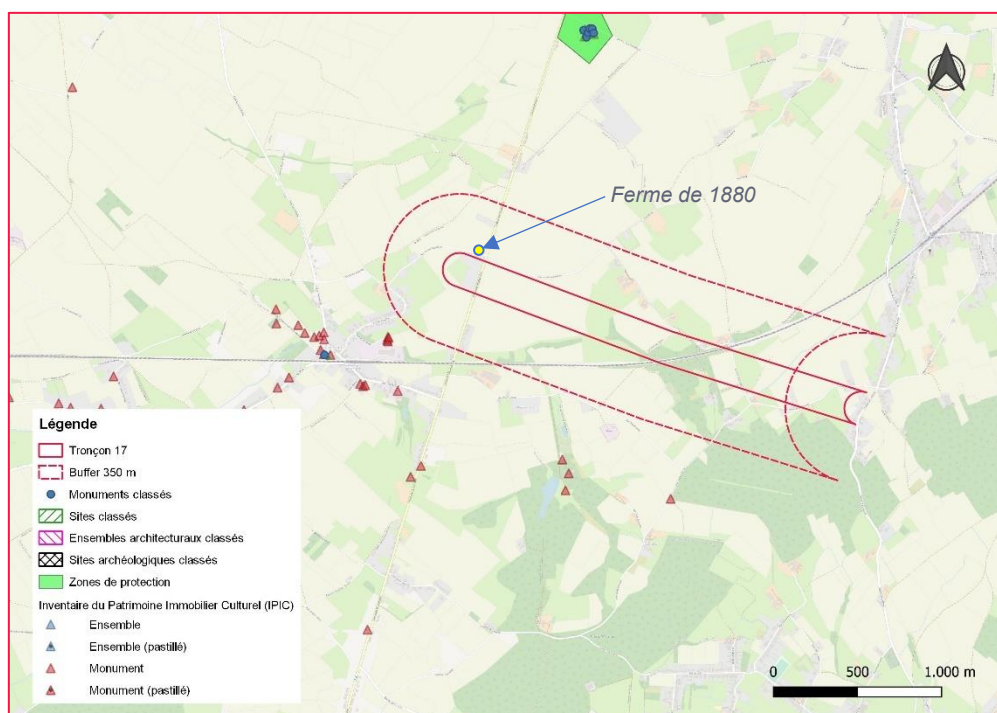


Figure 82 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 17

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ou ligne ferroviaire ne longe le tronçon 17. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe/ne traverse le tronçon.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il y a en revanche une grande ferme présentant un intérêt patrimonial, datant de 1880, qui est présente rue des Rasteleurs, dans le périmètre du buffer, à proximité directe du tronçon. La vue étant dégagée, il pourrait y avoir une covisibilité entre la ferme et une ligne éventuelle.

Ce tracé, très court, survole un paysage principalement agricole parsemé de quelques habitations.



Figure 83 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 17

TRONÇON 18

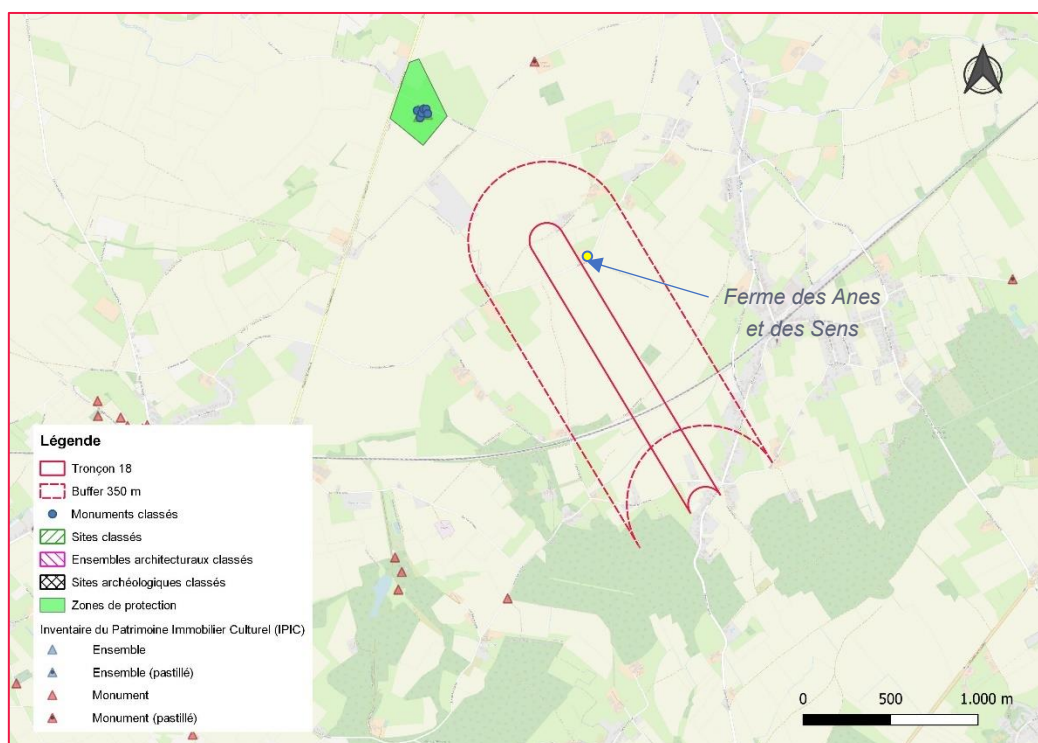


Figure 84 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 18

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ou ligne ferroviaire ne longe le tronçon 18. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe/ne traverse le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il y a en revanche la ferme des Anes et des Sens, présentant un intérêt patrimonial, qui est présente rue du Masy, dans le périmètre du buffer, à proximité directe du tronçon.



Figure 85 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 18

TRONÇON 19

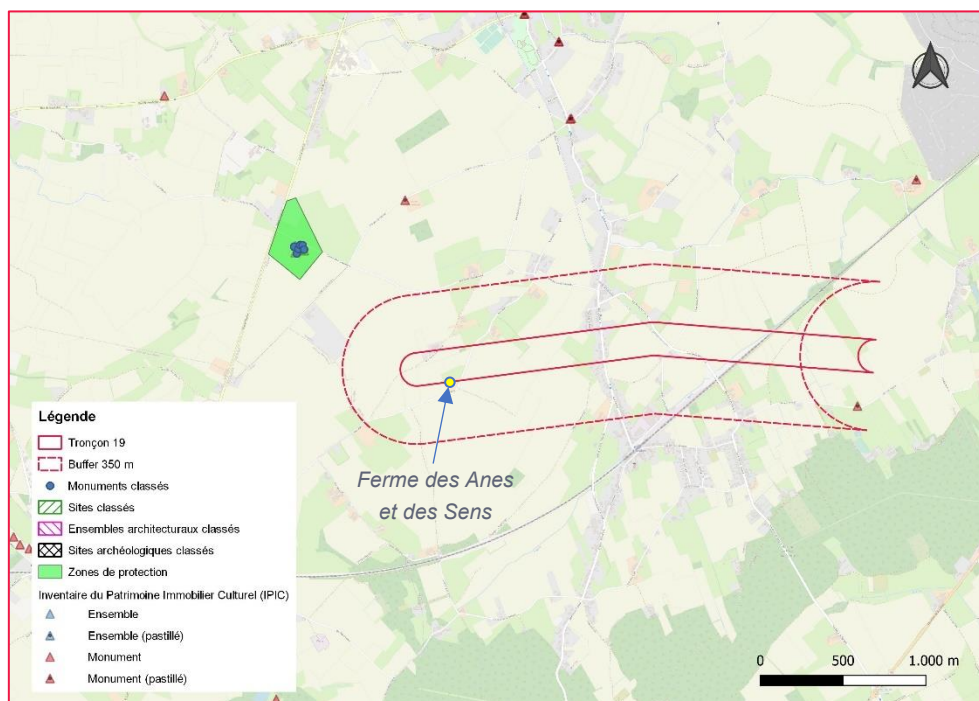


Figure 86 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 19

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ou ligne ferroviaire ne longe le tronçon 19. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe/ne traverse le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Il y a en revanche la ferme des Anes et des Sens, présentant un intérêt patrimonial, qui est présente rue du Masy, dans le périmètre du buffer, à proximité directe du tronçon.

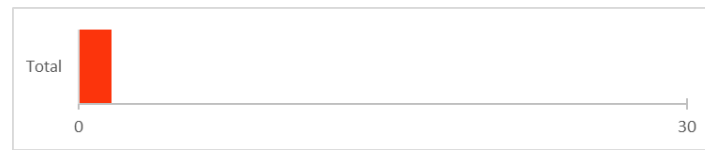


Figure 87 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 19

TRONÇON 20

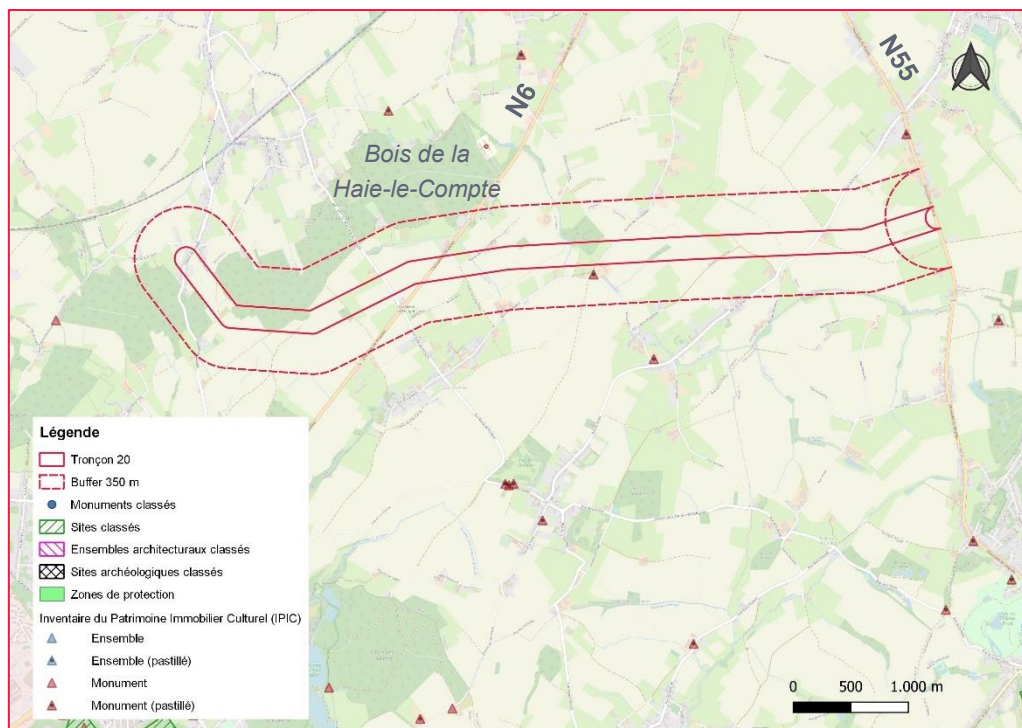


Figure 88 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 20

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ou ligne ferroviaire ne longe le tronçon 20. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe/ne traverse le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre en revanche qu'il y a un monument repris à l'IPIC qui est présent dans le buffer. Il s'agit de la ferme des Planques, datant du XVIII^e siècle (chemin des Théodosiens, n°199, Soignies).

A cette ferme s'ajoute également la ferme de Broqueroy, présentant un intérêt patrimonial, rue Reine de Hongrie, dans le périmètre du buffer mais hors du tronçon.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 89 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 20

TRONÇON 21

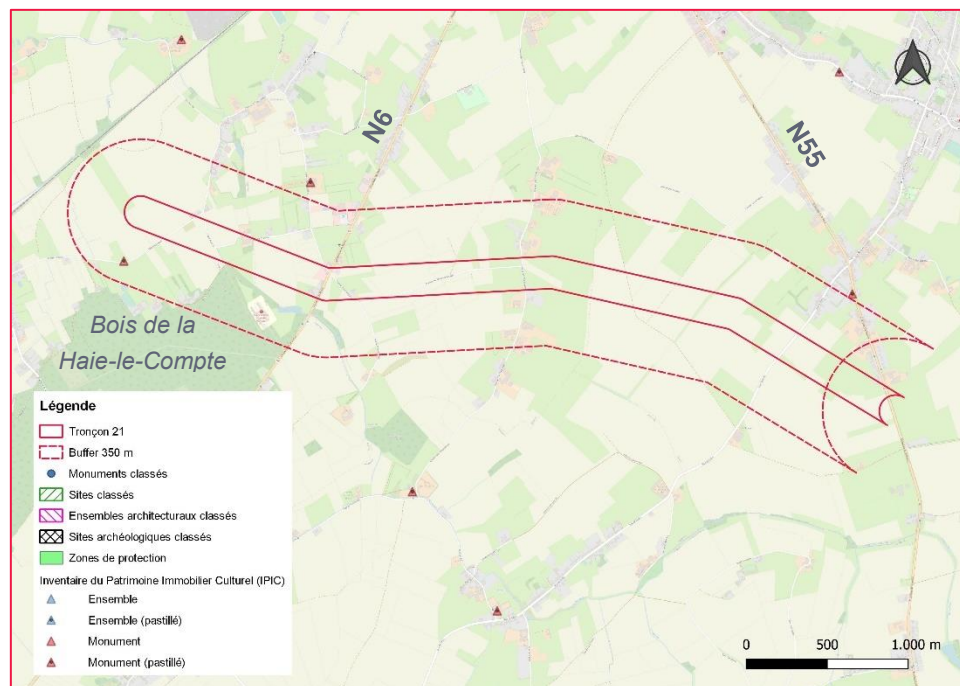


Figure 90 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 21

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ou ligne ferroviaire ne longe le tronçon 21. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe/ne traverse le tronçon. Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre en revanche qu'il y a un monument repris à l'IPIC qui est présent dans le buffer. Il s'agit de la chapelle Notre-Dame de Tongre, qui est une petite potale en calcaire datant de 1775 (chemin Tinette, Soignies).

Deux vieilles fermes/bâtisses en carré se trouvent également au niveau du chemin du vieux Gibet, dans le périmètre du buffer mais hors du tronçon.

A noter que le périmètre se trouve en partie sur le bois de la Haie-le-Compte. Le tracé est entrecoupé de plusieurs rues comptant quelques habitations espacées les unes des autres. Entre ces rues se trouvent des parcelles agricoles avec peu d'arbres en bordure de champ donnant un paysage assez ouvert. De plus, le tracé traverse deux PIP. Un premier se trouve au sud du village de Cognebau et est un mélange de parcelles agricoles, de rangées d'arbres et de quelques habitations. Le second est le

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

même que celui traversé par le tronçon 20 composé de parcelles agricoles bordées de rangées d'arbres ou de petits massifs.



Figure 91 : PIP traversé par le tronçon 21 (source : Google Street View)



Figure 92 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 21

TRONÇON 22

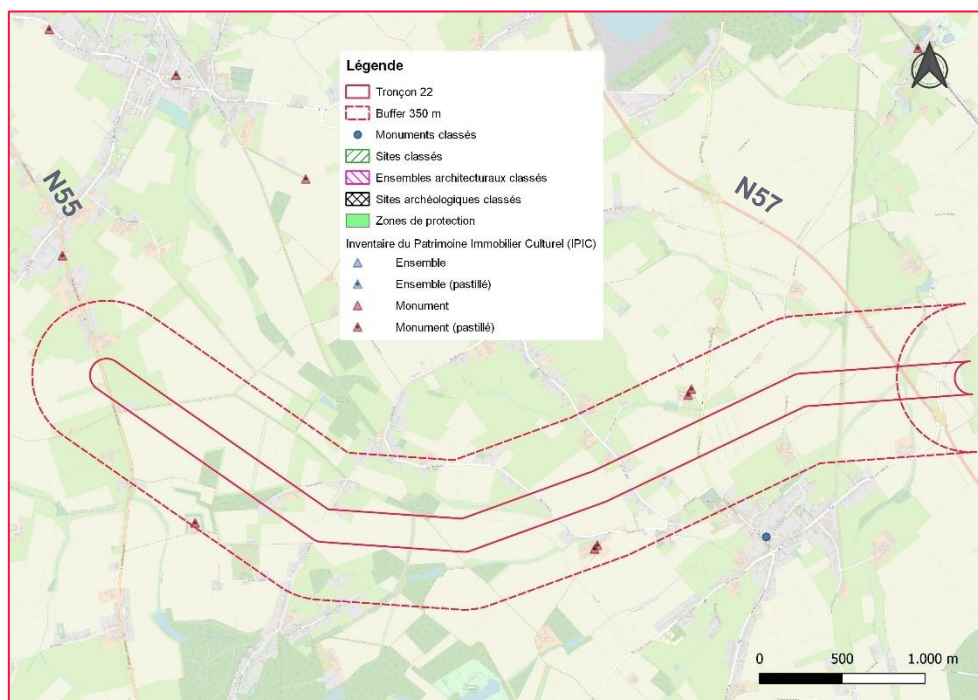


Figure 93 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 22

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ou ligne ferroviaire ne longe le tronçon 22. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre en revanche que 5 monuments dans le buffer sont concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partir du patrimoine immobilier culturel).

Il s'agit de la ferme de l'Ermitage, isolée dans le paysage, ensemble en U datant de la fin du XVIII^e siècle (rue de la Pitoire, n°5, Le Roeulx), 2 monuments faisant partie de la ferme de Soumiau du 2^e tiers du XIX^e siècle, ancienne dépendance de l'abbaye de Saint-Feuillien, citée dès le XII^e siècle (rue J. Beghin, n°20, Le Roeulx), 2 autres appartenant à la ferme de la Court construite en grande partie dans la 1^{re} moitié du XVIII^e siècle, ancienne propriété de l'abbaye de Saint-Feuillien également (rue V. Plancq, n°2, Le Roeulx).

A ces monuments s'ajoutent une ancienne ferme en carré rue des Ecaussines ainsi que la grande ferme de la Hove, présentant un intérêt patrimonial certain, rue des Combattants, dans le périmètre du buffer mais hors du tronçon.

Le tracé traverse sur 1,5 km un PIP. La portion traversée est composée de parcelles agricoles, de deux petits massifs et d'un regroupement de plusieurs maisons. Le reste du tracé survole essentiellement des terres agricoles entrecoupées par une rue avec plusieurs habitations au nord-ouest du village de Mignault.



Figure 94 : PIP traversé par le tronçon 22 (source : Google Street View)



Figure 95 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 22

TRONÇON 23

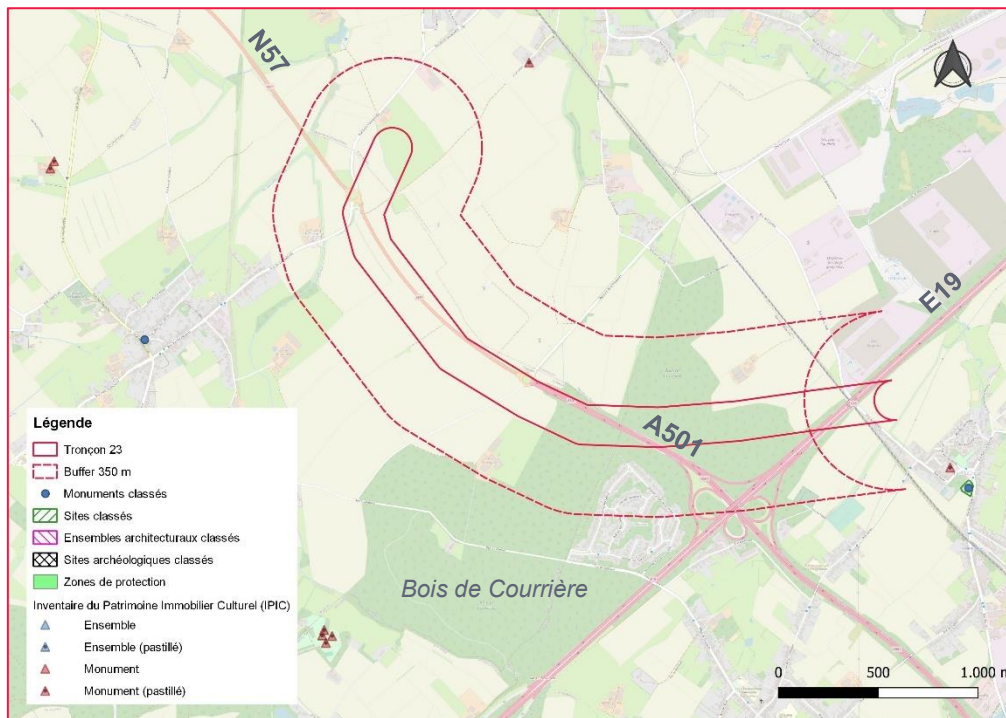


Figure 96 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 23

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, le tronçon longe la nationale N57 durant environ 1,2 km, et longe ensuite durant environ 600 m l'autoroute A501 qui se dirige vers l'E19. Aucune ligne ferroviaire de longe le tronçon.

Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon 23.

A noter que la première portion survole des terres agricoles et passe non loin de 3 éoliennes. La seconde portion traverse le bois de Courrière (où nous notons la présence d'un lieu de commémoration à la Résistance en 1944, hors du buffer de 350 m) sur un peu plus d'un km.



Figure 97 : Paysage du tronçon 23 avec le bois de Courrière en arrière-plan (source : Google Street View)

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il y a en revanche la grande ferme de la Hove, présentant un intérêt patrimonial certain, qui est présente rue des combattants, dans le périmètre du buffer mais hors du tronçon.



Figure 98 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 23

TRONÇON 24

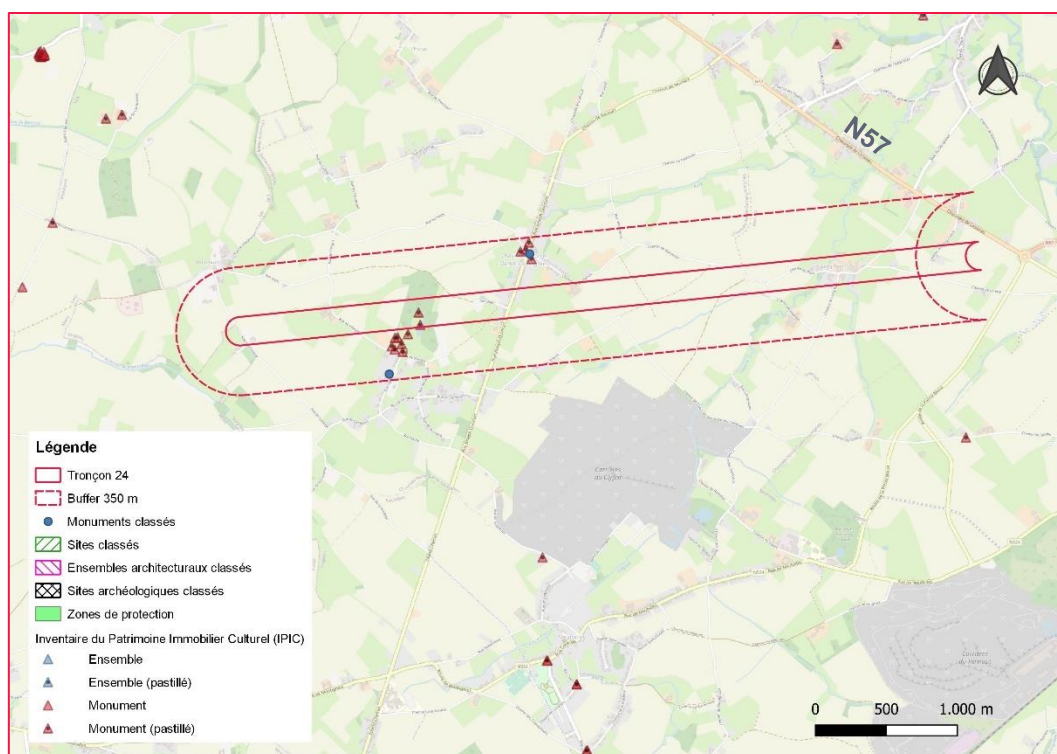


Figure 99 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 24

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ne longe le tronçon (autoroute, nationale ou ring), ni aucune ligne ferroviaire. Il n'y a pas non plus de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. Il y a en revanche 2 monuments classés ainsi que 13 monuments repris à l'IPIIC.

Le monument classé à l'ouest correspond aux façades et toitures du corps de logis de l'immeuble sis rue Haute, n°9 à Soignies (cf. figure ci-dessous).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 100 : Monument classé – rue Haute, n°9 (source : Google Street View)

Le monument classé à l'est correspond à l'église Notre-Dame, au niveau de la rue Joseph Quintart (cf. figure ci-dessous).



Figure 101 : Eglise Notre-Dame (source : Google Street View)

Les monuments repris à l'IPIC du côté ouest se trouvent tous dans le domaine du château de Louvignies (cf. figure ci-dessous), qui est agrémenté d'un beau parc paysager, une aile de dépendance prolongée par les écuries jouxtant la glacière, à l'arrière desquelles s'adosse un potager avec orangerie. La construction date des années 1880.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 102 : Château de Louvignies (Source : Google Street View)

Quatre monuments repris à l'IPIC se trouvent également du côté est, autour de l'église Notre-Dame : l'ancien presbytère daté de 1775 (rue Mombriaux, n°1), une ancienne ferme semi-clôturée, de type tournaisien, datée de 1768 (rue J. Quintart, n°93), une habitation construite à la fin du XVIII^e siècle, et enfin, une ferme en quadrilatère remontant à la 2^e moitié du XVIII^e siècle.

A ces monuments s'ajoutent des grandes fermes, présentant des intérêts patrimoniaux, rue de Lombise (dans le périmètre du buffer) et chemin de Long Pont (dans le tronçon, côté est).



Figure 103 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 24

TRONÇON 25

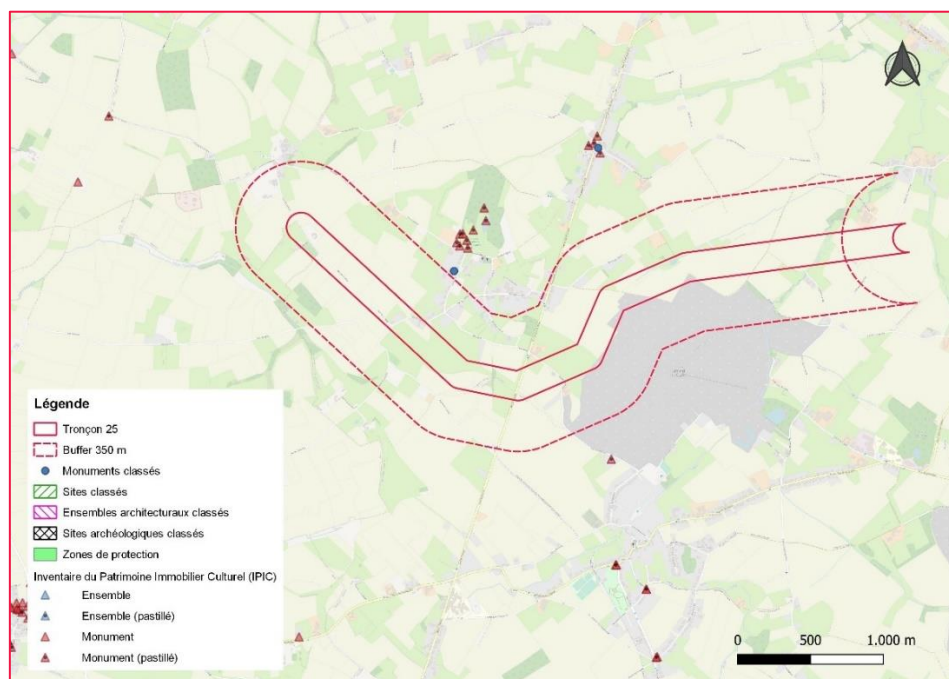


Figure 104 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 25

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ne longe le tronçon (autoroute, nationale ou ring), ni aucune ligne ferroviaire. Il n'y a pas non plus de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il n'y a pas non plus de bien/ bâtiment marquant qui impacte positivement le paysage de la zone par son architecture/ son esthétique.

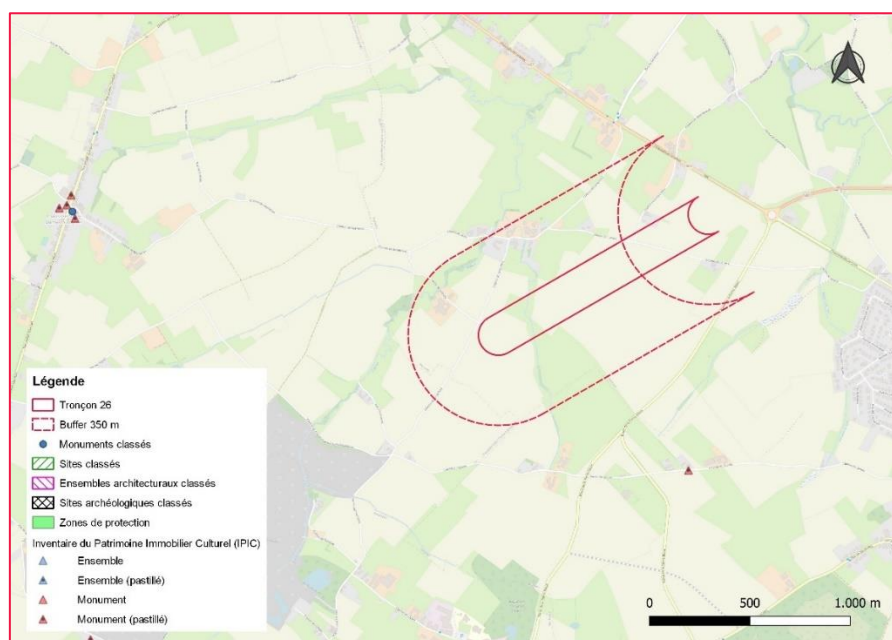
Cependant, il y a tout de même un monument classé à proximité directe du buffer, il s'agit des façades et toitures du corps de logis de l'immeuble sis rue Haute, n°9 à Soignies (cf. tronçon 24 pour une illustration).

Le tracé survole principalement des terres agricoles. Celui-ci traverse deux PIP. Un premier entoure un massif et se constitue essentiellement de parcelles agricoles, tout comme le second. Une section contourne par le nord une carrière.



Figure 105 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 25

TRONÇON 26



PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Figure 106 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 26

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, aucune route ne longe le tronçon (autoroute, nationale ou ring), ni aucune ligne ferroviaire. Il n'y a pas non plus de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il y a en revanche une belle et grande ferme datant de 1856 au croisement du chemin du Ruez et du chemin du Long Pont, dans le périmètre du buffer mais hors du tronçon.



Figure 107 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 26

TRONÇON 27

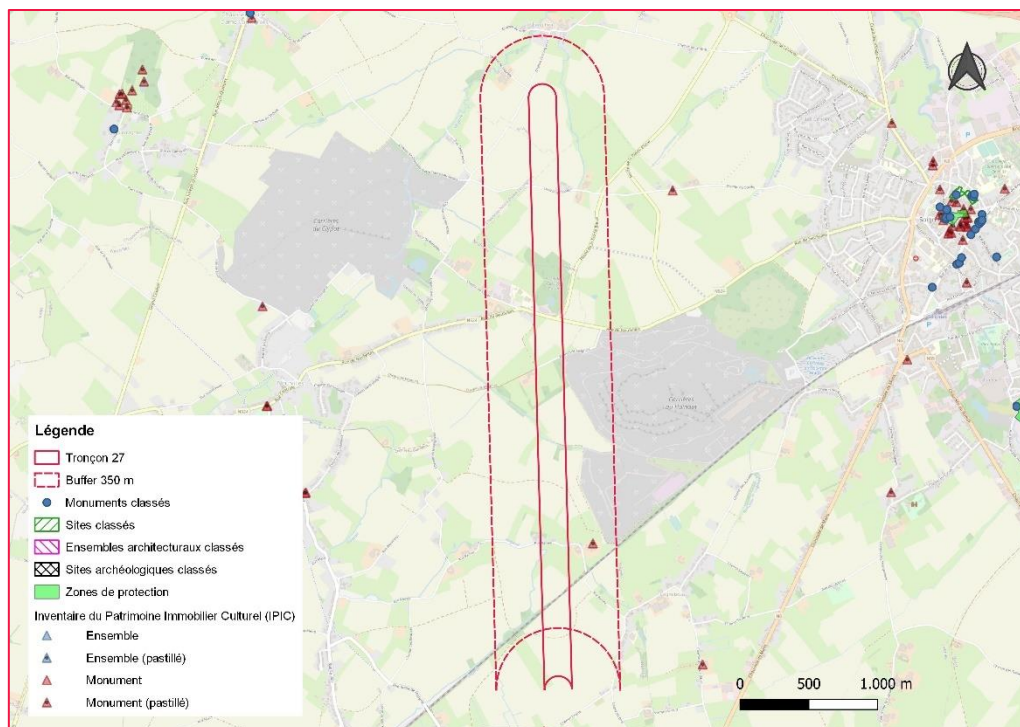


Figure 108 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 27

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences du périmètre de réservation

Le tracé passe entre deux carrières. Le reste du paysage est composé essentiellement de parcelles agricoles. Un chemin de fer est traversé, ainsi que la nationale N524, mais aucune route ne longe le tronçon (autoroute, nationale ou ring), ni aucune ligne ferroviaire. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne passe par le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, un seul monument repris à l'IPIC se trouve dans le périmètre du buffer. Il s'agit de la ferme de la Motte (rue de la Ramée, n°26), remontant au moins au 1^{er} tiers du XVIII^e siècle.

Il n'y a aucun autre sites/ ensembles architecturaux/ sites archéologiques classés ou zones de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure.

Il n'y a pas non plus de bien/ bâtiment marquant qui impacte positivement le paysage de la zone par son architecture/ son esthétique.



Figure 109 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 27

TRONÇON 28

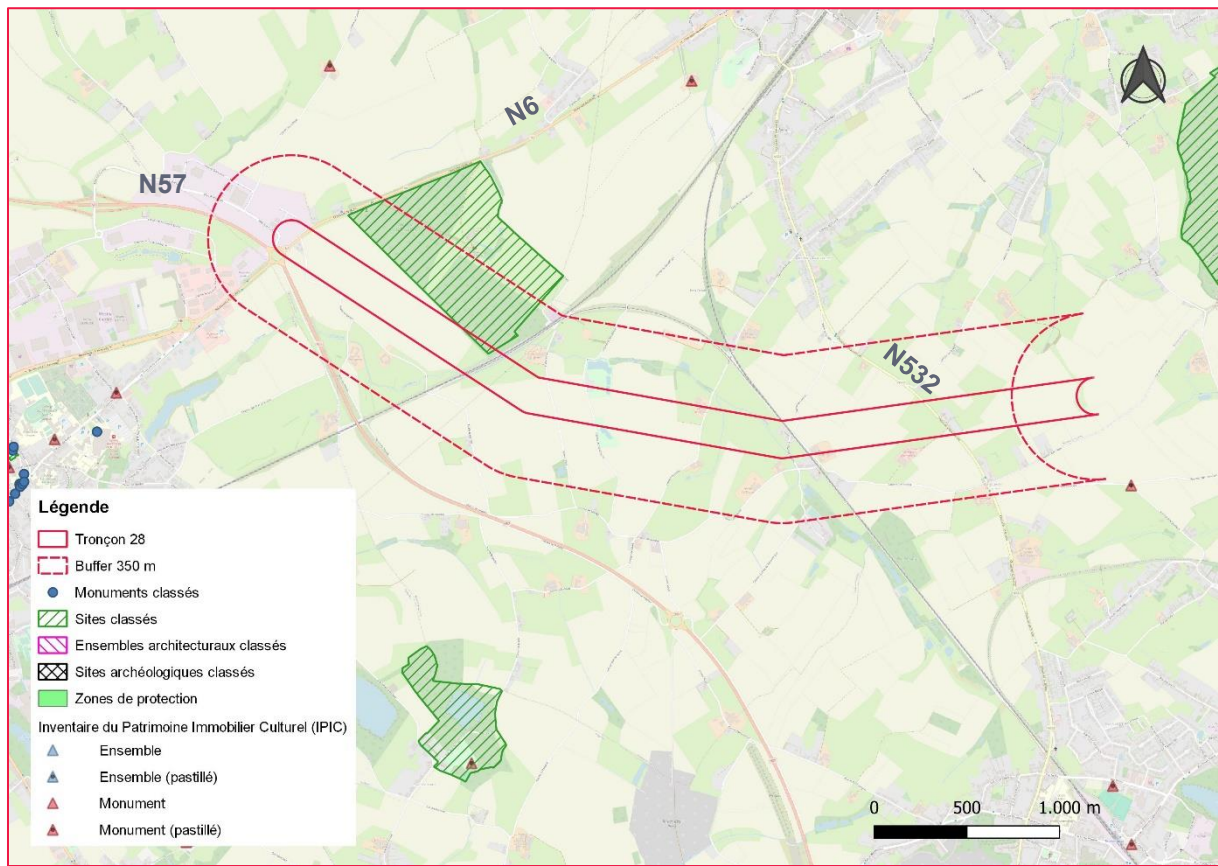


Figure 110 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 28

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, les nationales N57, N6 et N532 traversent le périmètre, mais aucune route ne longe le tronçon (autoroute, nationale ou ring), ni aucune ligne ferroviaire. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon (seulement une ligne le traverse de manière perpendiculaire).

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, un seul site classé se trouve dans le périmètre du buffer (et une faible surface également au niveau du tronçon). Il s'agit du château de Salmonsart et ses abords (chaussée de Mons, n°128-130, cf. figure ci-dessous).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 111 : Château de Salmonsart (source : Picture by Johan Mares)

Il n'y a aucun autre sites/ ensembles architecturaux/ sites archéologiques classés ou zones de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partir du patrimoine immobilier culturel).

Il y a tout de même un monument classé à environ 1,3 km du tronçon. Il s'agit de la chapelle du Marais Tilleriaux, entourée d'arbres/d'habitations. La covisibilité éventuelle est donc nulle.

Un grande ferme en carré est cependant présente ruelle Magerdot, dans le périmètre du buffer (mais hors tronçon).



Figure 112 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 28

TRONÇON 29

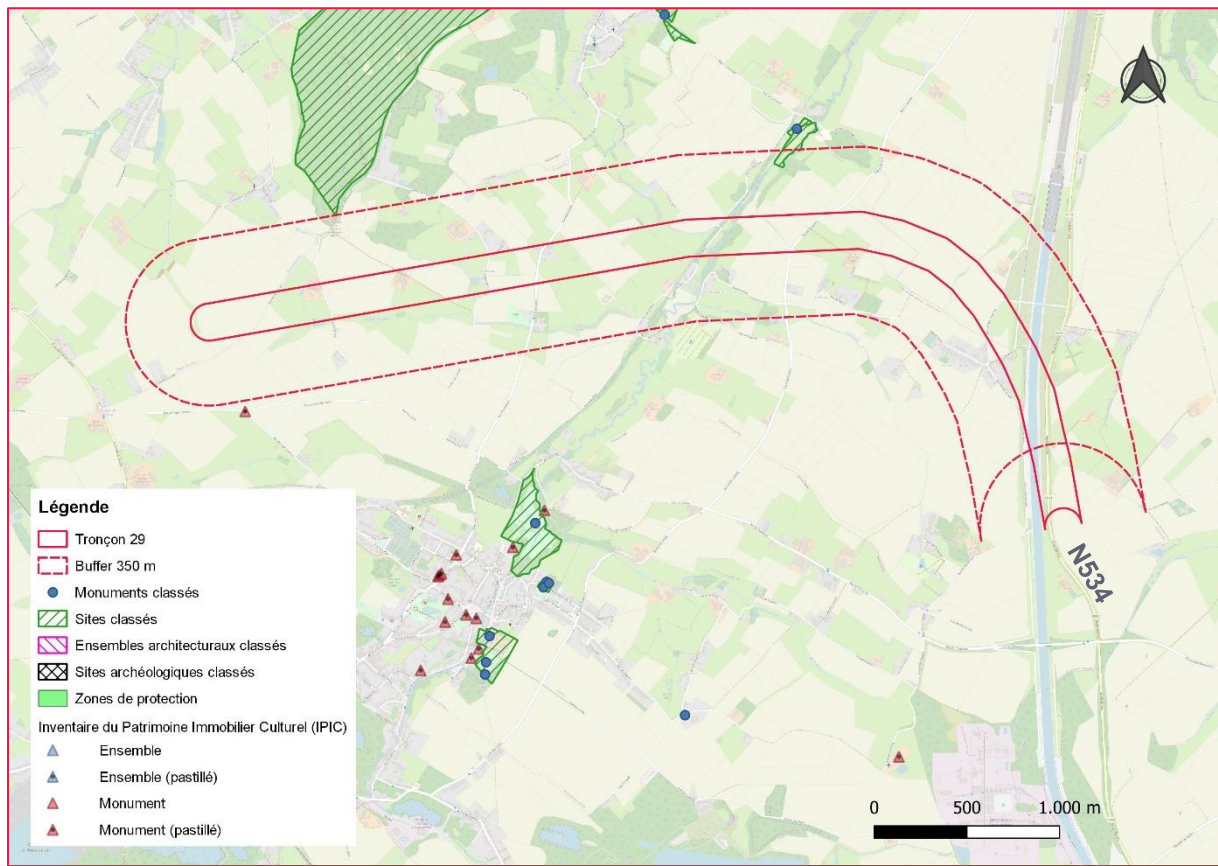


Figure 113 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 29

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, la nationale N534 (route Baccara) traverse une petite partie du tronçon et du périmètre du buffer, côté Est. Aucune autre autoroute, nationale ou ring n'est présent dans le périmètre. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, un seul site classé se trouve dans le périmètre du buffer. Il s'agit de l'ensemble formé par le moulin hydraulique de Combreuil ainsi que ses abords. Ce site est traversé par la Sennette et est entouré d'arbres. La covisibilité éventuelle est donc nulle.

Il n'y a aucun autre site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il y a toutefois un bâtiment marquant, la tour du plan incliné de Ronquières, qui impacte le paysage de la zone par sa hauteur importante. L'itinéraire alternatif passe à un peu plus de 350 m de la tour mais vu sa hauteur, il pourrait y avoir plusieurs angles de co-visibilité. La ligne serait également fortement visible depuis le haut de la tour (la tour pouvait précédemment se visiter mais a été fermée au public en 2022).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 114 : tour du plan incliné de Ronquières



Figure 115 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 29

TRONÇON 30

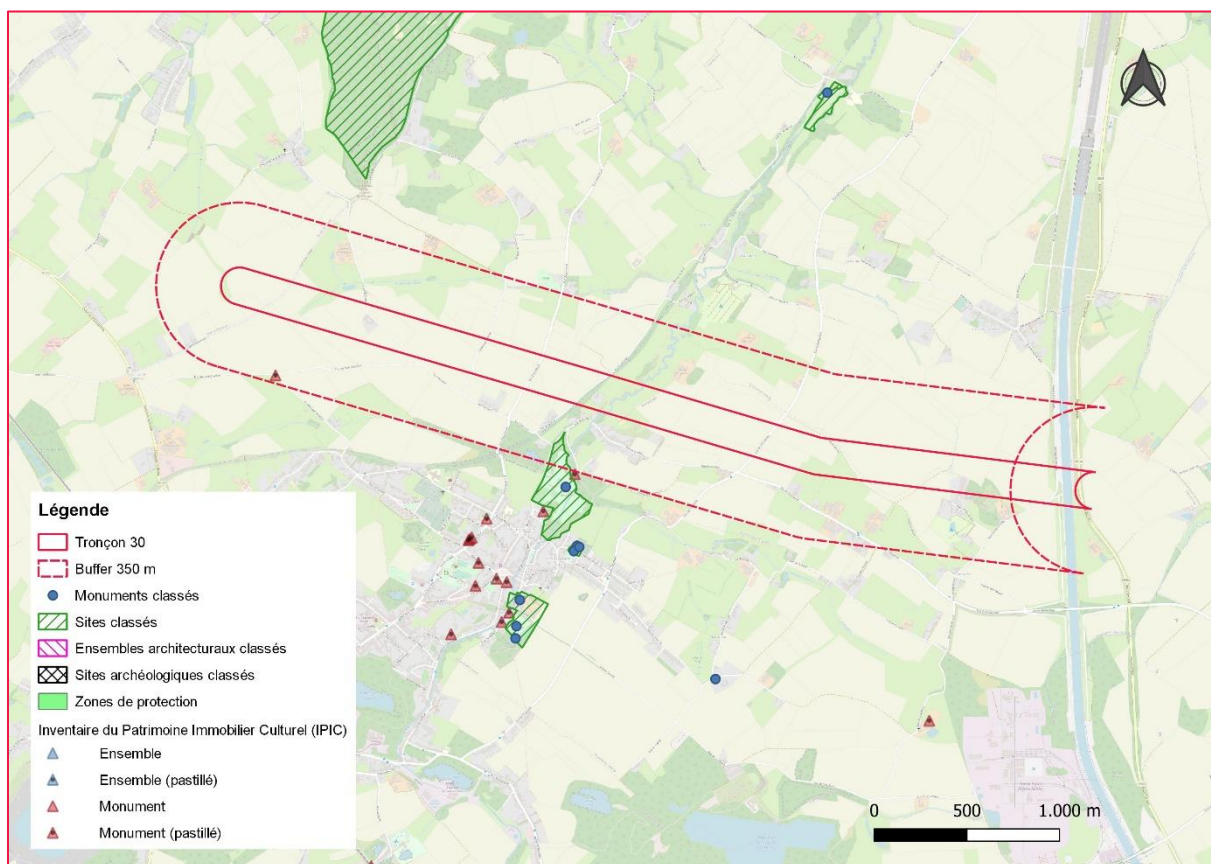


Figure 116 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 30

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences du périmètre de réservation

Aucune ligne ferroviaire ne se trouve dans le périmètre d'étude ni dans le buffer, ni aucune autoroute, ring, ou nationale. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon.

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, 2 monuments faisant partie de l'IPIC ainsi qu'un site classé sont présents dans le périmètre du buffer. Il s'agit, à l'ouest, de la chapelle Notre-Dame des Sept Douleurs, située à la croisée de deux chemins de campagne, oratoire en briques cimentées à chevet semi-circulaire, construit en 1828 (cf. figure ci-dessous).



Figure 117 : Chapelle Notre-Dame des Sept Douleurs (Source : Open Street Map)

Le monument classé à l'est est le moulin dit du Ramponneau (rue de Saint-Ghislain, n°5), dont l'origine remonte au moins à 1369, situé en bordure du site classé qu'est le parc du château de la Follie (cf. figure ci-dessous) que traverse la Sennette.



Figure 118 : Château de la Follie

Le château de la Follie, situé à proximité du périmètre du buffer, est un bien classé exceptionnel, entre autres par ses vitraux et le décor peint de la voûte de la chapelle du château. Plusieurs arbres sont

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

présents entre le château et l'éventuelle ligne, empêchant une covisibilité entre ceux-ci et n'impactant donc pas cet élément classé (se trouvant à plus de 500 m de la ligne).

Il n'y a pas d'autre bien/ bâtiment marquant qui impacte positivement le paysage de la zone par son architecture/ son esthétique.



Figure 119 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 30

TRONÇON 31

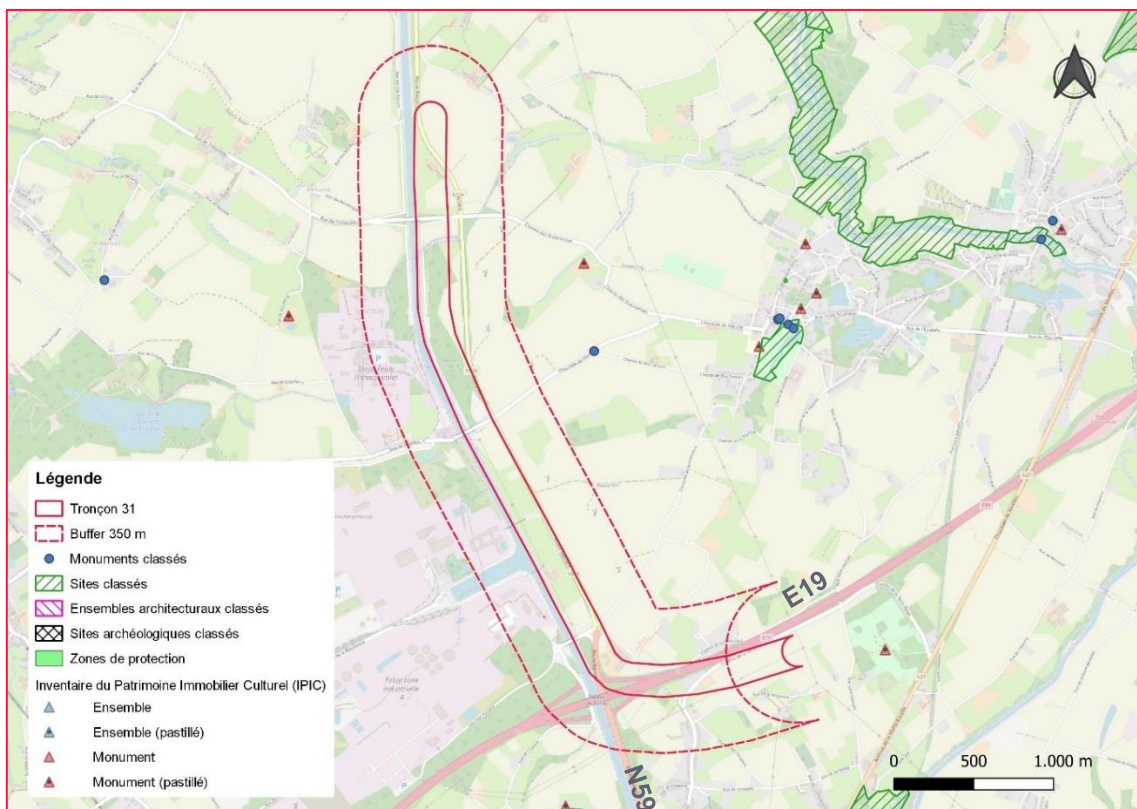


Figure 120 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 31

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, l'autoroute E19 ainsi que la nationale N59 sont présentes tout à fait au Sud du périmètre. Il n'y a en revanche pas de ligne ferroviaire au sein du périmètre. Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre, et aucune ligne HT ne longe le tronçon (une ligne plus à l'Est, longeant le tronçon 32, voir ci-dessous).

Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il n'y a pas non plus de bien/ bâtiment marquant qui impacte positivement le paysage de la zone par son architecture/ son esthétique.



Figure 121 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 31

TRONÇON 32

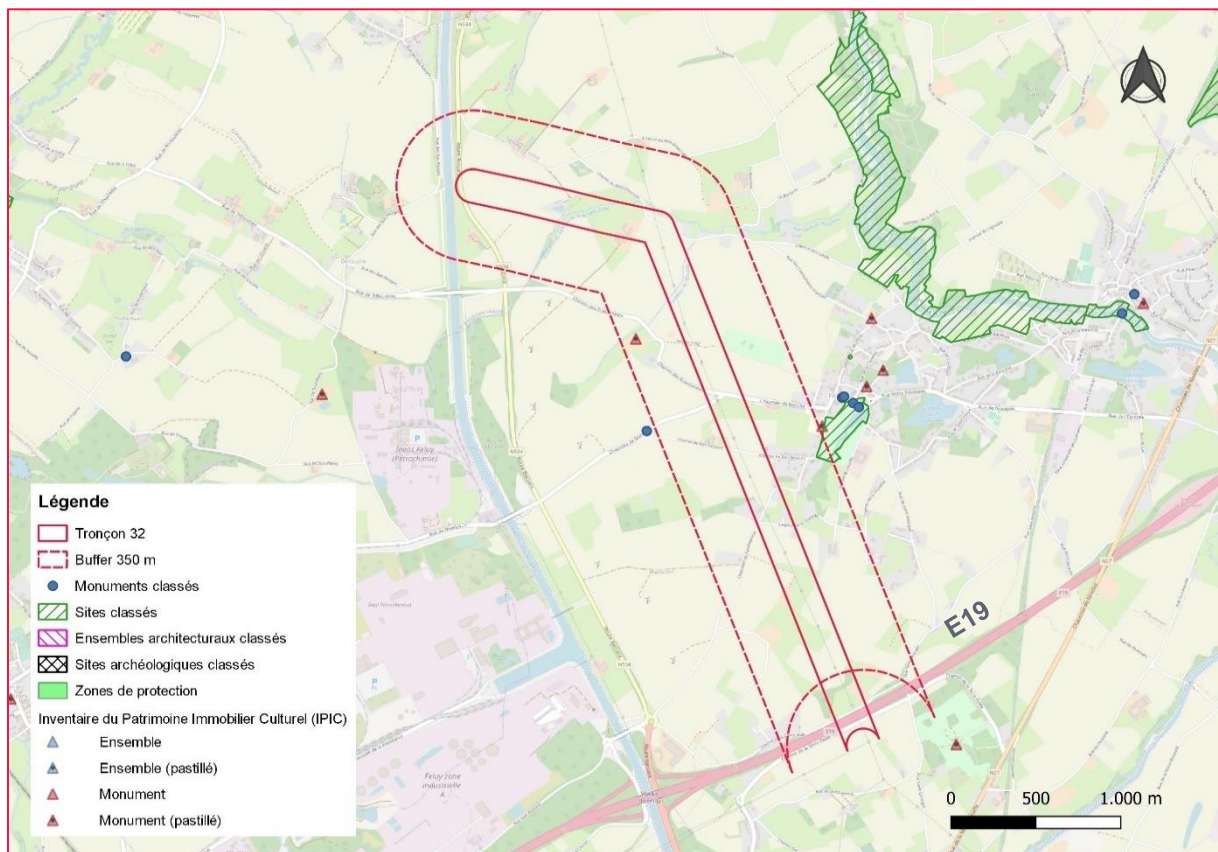


Figure 122 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 32

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, l'autoroute E19 est présente tout à fait au sud du périmètre et traverse le tronçon 32 de manière perpendiculaire. Il n'y a pas de ligne ferroviaire au sein du périmètre.

Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre. Le buffer dans lequel se trouve le tronçon 32 suit par contre sur presque toute sa longueur une ligne HT 70kV. Il y a donc une opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, 2 monuments faisant partie de l'IPIC ainsi qu'un site classé sont présents dans le périmètre du buffer. Il s'agit de la ferme de l'Escaille à l'ouest, qui forme un vaste ensemble de

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

bâtiments en pierre calcaire et briques formant un demi-cercle autour d'une grande cour pavée. Le monument à l'est est la chapelle Saint-Roch (chaussée de Familleureux, n°10), datée de 1766, qui est un édicule de pierre calcaire. Cet édicule est situé à proximité directe du site classé reprenant l'ensemble formé par la propriété du château fort de Feluy et du château Drion avec le parc, l'étang et les douves (rue Victor Rousseau).

A cela s'ajoute la très belle ferme du Capitaine, au bout du chemin de Boulouffe, dans le périmètre du buffer mais hors tronçon.

Un monument classé est également présent à proximité directe du buffer, il s'agit de la chapelle Notre-Dame de Bon Secours. Malgré quelques arbres entourant la chapelle, la covisibilité entre celle-ci et l'éventuelle ligne va donc impacter ce monument classé, situé à environ 500 m du tronçon.



Figure 123 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 32

TRONÇON 33

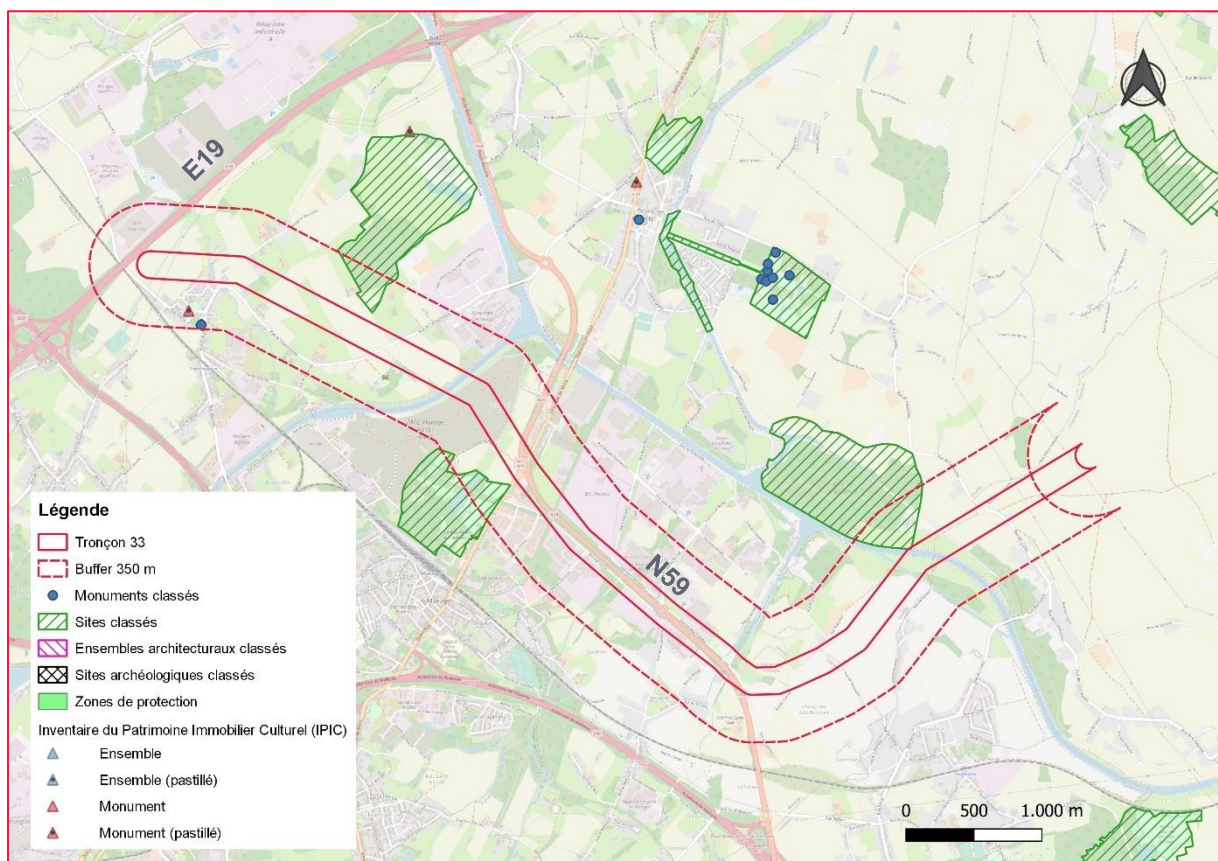


Figure 124 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 33

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences du périmètre de réservation

Comme visible dans la figure ci-dessus, l'autoroute E19 est présente tout à fait à l'Ouest du périmètre du buffer (à proximité directe du périmètre du tronçon 33), et une portion du tracé longe la nationale N59 sur environ 2 km. Il y a donc une opportunité de regroupement d'infrastructures.

Une ligne ferroviaire croise de manière perpendiculaire la E19 à l'ouest du périmètre.

Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre. Le buffer dans lequel se trouve le tronçon 33 n'est quasiment pas parcouru par des lignes avec lesquelles il est possible de faire un regroupement d'infrastructures (seulement tout à l'Ouest proche de l'E19, perpendiculaire au tronçon).

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, un monument classé (église Saint-Barthélemy) ainsi qu'un monument repris à l'IPIC (ancien bâtiment, rue Aveau) sont présents dans le périmètre du buffer. Ceux-ci sont illustrés dans les figures ci-dessous.



Figure 125 : Église Saint-Barthélemy (source : Google Street View)



Figure 126 : Monument repris à l'IPIC – rue Aveau (source : Google Street View)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

En plus de ces 2 monuments, 3 sites classés sont présents sur le périmètre du buffer, de l'ouest vers l'est : château Buisseret et domaine qui l'entoure (rue Général Leman, n°17), château de la Cour-au-Bois et alentours (chaussée de Nivelles, n°42), et le tunnel de Godarville, partie de l'ancien canal de Charleroi et alentours, comprenant le bois de Bomerée et le pont de l'Origine (rue du Pont de l'Origine).

A ces sites et monuments s'ajoute encore une belle bâtisse, chemin du château blanc, dans le périmètre du buffer, à proximité directe du tronçon.



Figure 127 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 33

TRONÇON 34

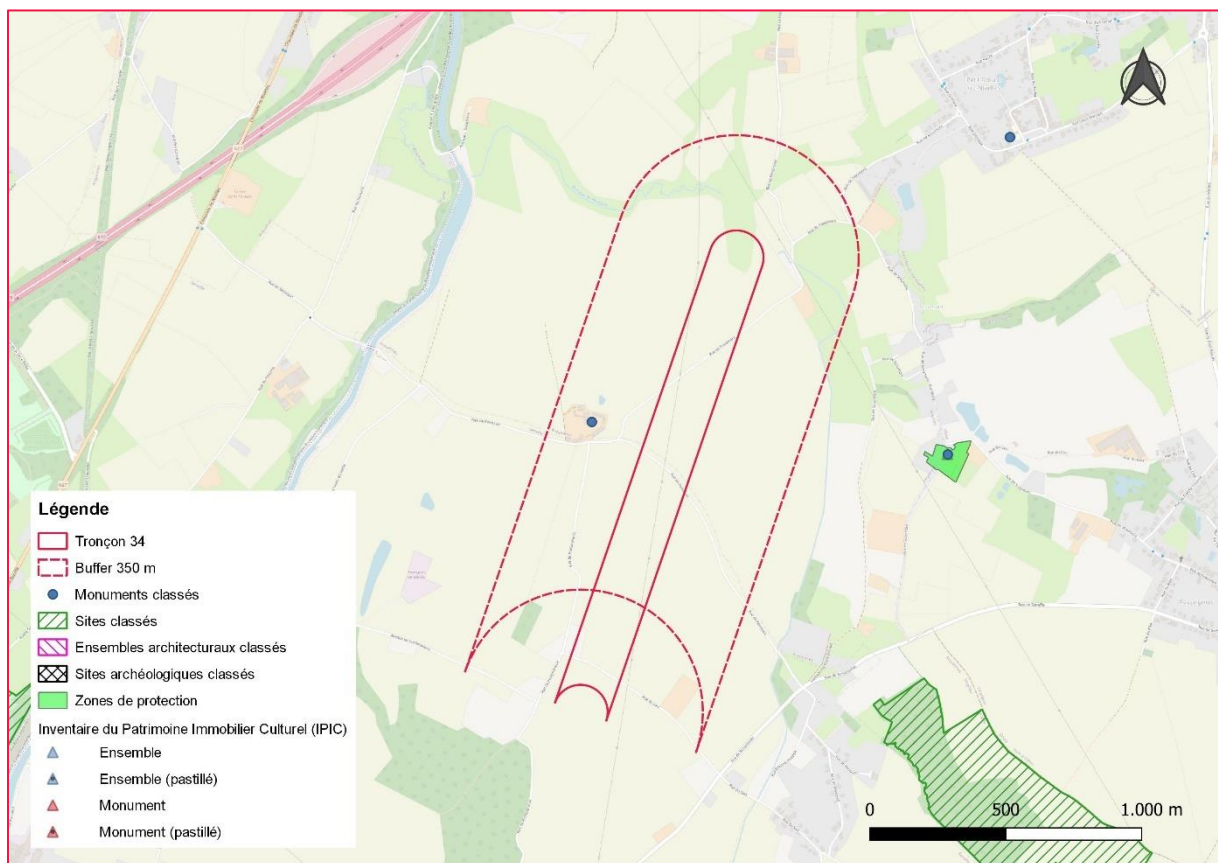


Figure 128 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 34

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 34 coupe une ligne 150kV existante en formant un angle très petit. Cette configuration impliquerait une longue série de pylônes élevés défavorables d'un point de vue paysager. Une opportunité serait donc de déplacer légèrement le tronçon vers l'Ouest pour qu'il suive la ligne 150kV au lieu de la couper, favorisant ainsi le regroupement des infrastructures. Ce déplacement rapprocherait néanmoins le périmètre de la ferme du prieuré de Renissart qui est classée (cf. ci-dessous).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Aucune ligne ferroviaire, autoroute ou route nationale n'est présente dans le périmètre et il n'y a donc pas d'autre opportunité de regroupement des infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, un monument classé se trouve dans le périmètre du buffer. Il s'agit de la ferme du Prieuré de Renissart (rue de Renissart, n°9 – cf. figure ci-dessous).



Figure 129 : Ferme du prieuré de Renissart (source : Google Street View)

Apart cette ferme, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partir du patrimoine immobilier culturel).

En plus de la ferme du prieuré de Renissart, une autre grande ferme en carré se trouve dans le périmètre du buffer (rue de Froidmont).



Figure 130 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 34

TRONÇON 35



Figure 131 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 35

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 35 croise d’abord une ligne 150kV existante puis bifurque pour suivre une ligne 70kV existante. La partie qui offre une possibilité de regroupement des infrastructures est donc limité au Sud. Néanmoins, en augmentant l’angle formé par le tronçon 35 il pourrait éventuellement être envisagé de favoriser le regroupement des infrastructures en longeant la 150kV puis la 70kV sur leur flanc Est.

Aucune ligne ferroviaire n’est présente dans le périmètre, la plus proche longeant le canal Charleroi-Bruxelles. Aucune autoroute, ring, ou nationale ne se trouve dans le périmètre d’étude ni dans le buffer.

Incidences en phase d’exploitation en cas de mise en œuvre d’une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n’y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l’entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l’IPIIC (ensemble ou monument faisant partir du patrimoine immobilier culturel).

Quelques belles et grandes fermes et bâtiments sont en revanche présents dans le périmètre du buffer (rue de Profondrieux, rue de Rosseignies).



Figure 132 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 35

TRONÇON 36

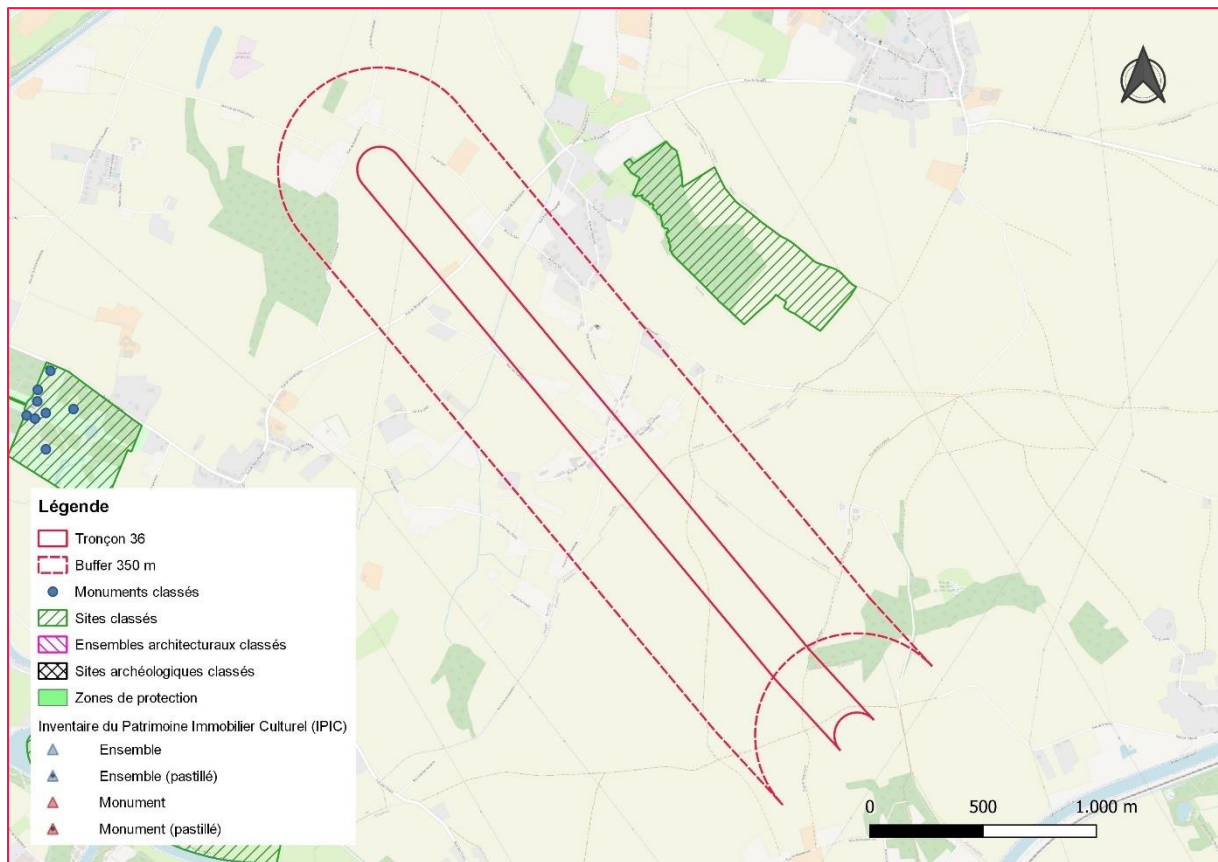


Figure 133 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 36

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon se trouve à équidistance de deux lignes parallèles, une 70kV à l'Ouest et une 380kV à l'Est. Les distances restent néanmoins importantes, n'offrant ainsi pas de possibilité de regroupement des infrastructures.

Aucune ligne ferroviaire n'est présente dans le périmètre, la plus proche longeant le canal Charleroi-Bruxelles. Aucune autoroute ou route nationale ne se trouve dans le périmètre d'étude ni dans le buffer. Il n'y a donc pas non plus d'opportunité de regroupement d'infrastructures à ce niveau là.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Quelques belles et grandes fermes sont en revanche présentes dans le périmètre du buffer (rue de Profondrieux).



Figure 134 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 36

TRONÇON 37

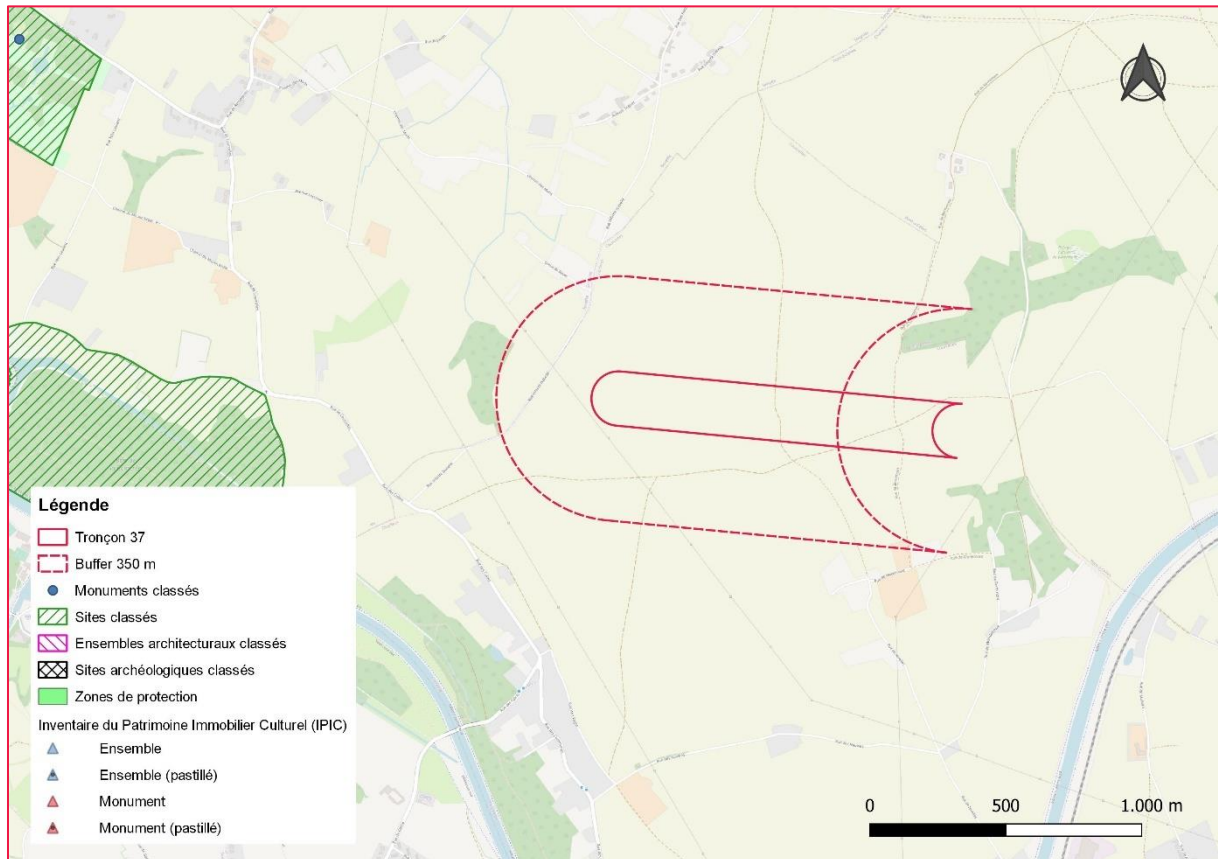


Figure 135 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 37

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon 37 fait approximativement le lien entre deux lignes existantes, une 70kV à l'Ouest et une 150kV à l'Est. Ces lignes sont transversales par rapport au tronçon et n'offrent donc pas de possibilité de regroupement des infrastructures.

Aucune ligne ferroviaire n'est présente dans le périmètre, la plus proche se situant le long du canal Charleroi-Bruxelles plus à l'Est. Aucune autoroute ou route nationale ne se trouve dans le périmètre d'étude ni dans le buffer. Il n'y a donc pas non plus d'opportunité de regroupement vis à vis de ce type d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partir du patrimoine immobilier culturel).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Il n'y a pas non plus de bien/ bâtiment marquant qui impacte positivement le paysage de la zone par son architecture/ son esthétique.



Figure 136 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 37

TRONÇON 38

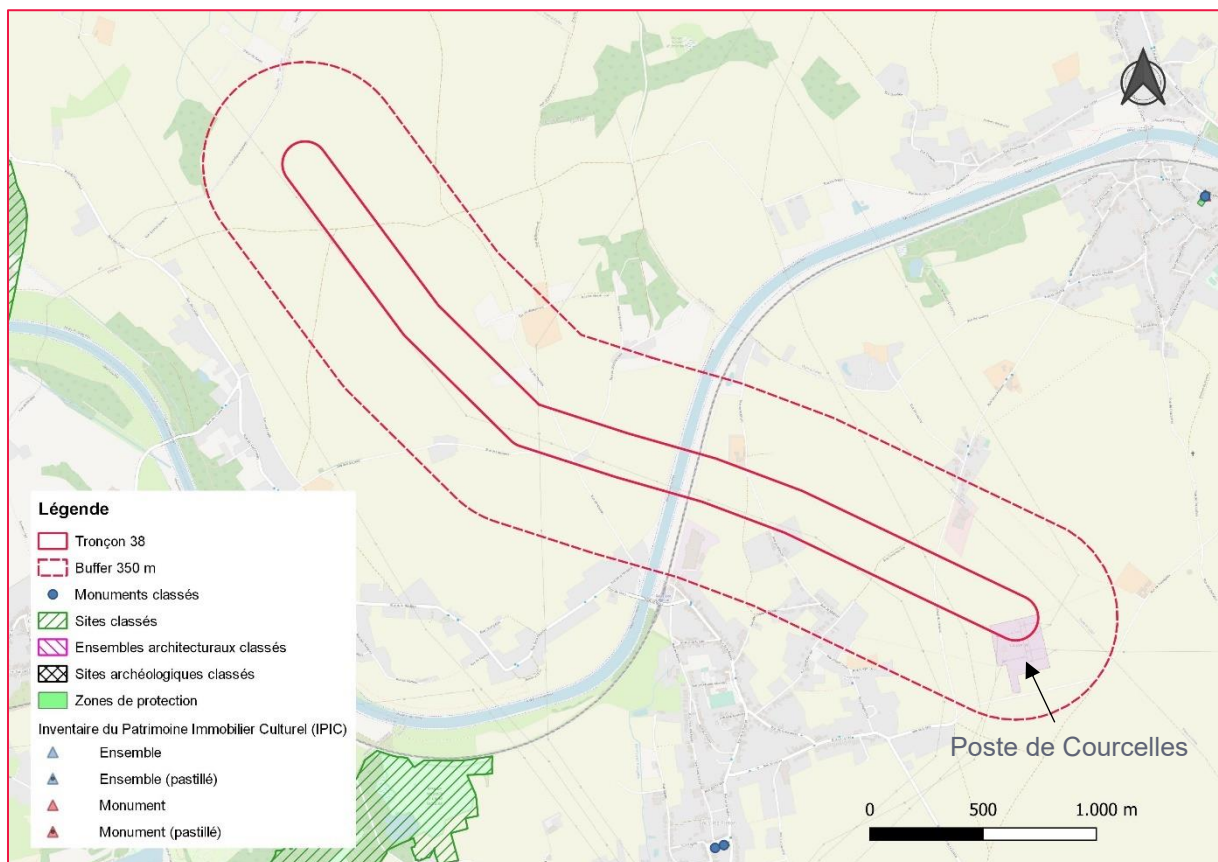


Figure 137 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 38

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon longe sur quasiment toute sa longueur une ligne 70kV existante. Il n'y a que sur les 500 derniers mètres que le tronçon doit s'écarter de la ligne 70kV existante pour rejoindre le poste de Courcelles.

Le tronçon croise par ailleurs le canal Charleroi-Bruxelles et une ligne ferroviaire qui le longe mais de manière quasiment perpendiculaire. Aucune autoroute ou route nationale ne se trouve par ailleurs dans le périmètre d'étude ni dans le buffer. Il n'y a donc pas d'opportunité de regroupement d'infrastructures autre qu'avec la ligne 70kV existante.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il n'y a pas non plus de bien/ bâtiment marquant qui impacte positivement le paysage de la zone par son architecture/ son esthétique.



Figure 138 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 38

TRONÇON 39

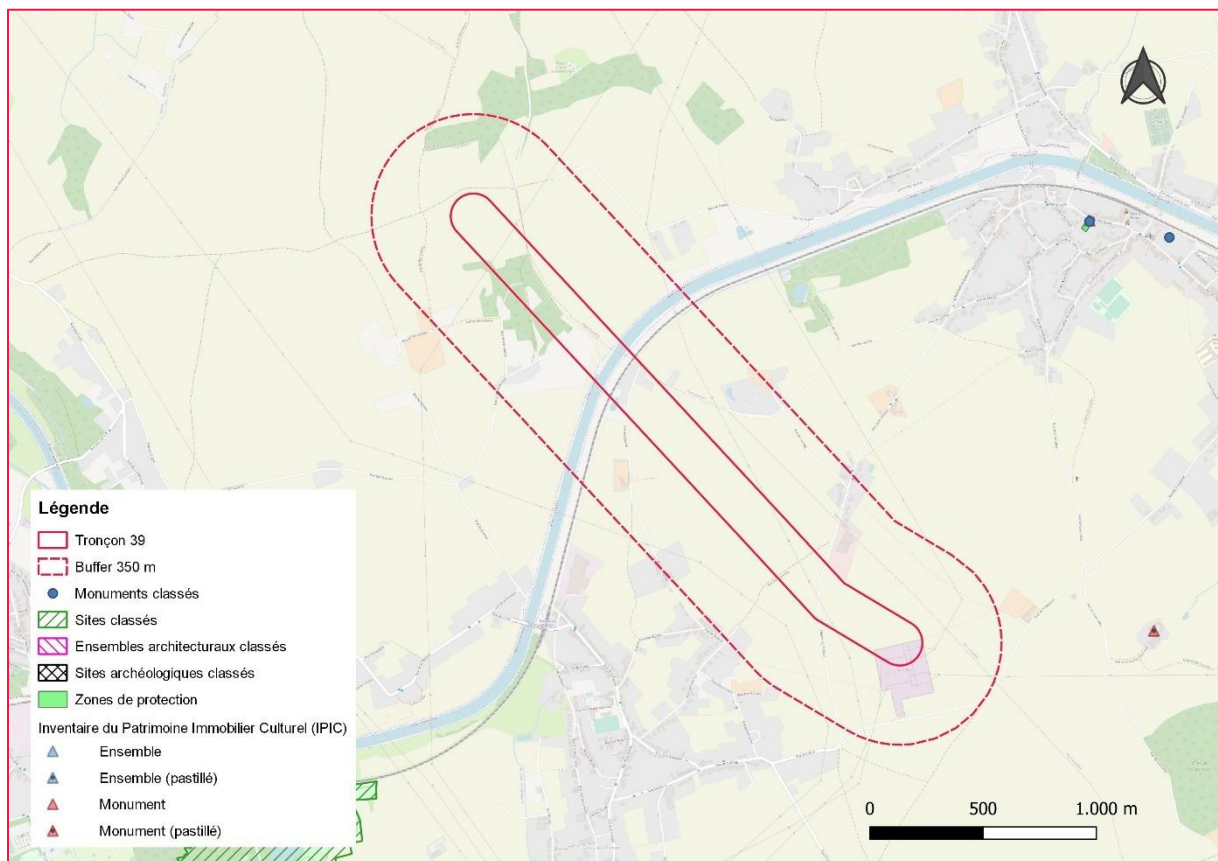


Figure 139 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 39

Incidences du périmètre de réservation

Le tronçon suit approximativement la bissectrice de l'angle formé par deux lignes 70kV existante et croise une autre ligne 150kV de manière perpendiculaire. Il n'y a donc pas réellement de possibilité de regrouper les lignes électriques dans cet axe-là.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le tronçon croise par ailleurs de manière perpendiculaire le canal Charleroi-Bruxelles ainsi que la ligne ferroviaire qui le longe. Aucune autoroute ou route nationale ne se trouve dans le périmètre d'étude ni dans le buffer. Il n'y a donc pas non plus d'opportunité de regroupement avec ce type d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection ni au sein du tronçon ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. La carte montre également que le tronçon ainsi que le buffer ne sont pas concernés par l'IPIC (ensemble ou monument faisant partie du patrimoine immobilier culturel).

Il n'y a pas non plus de bien/ bâtiment marquant qui impacte positivement le paysage de la zone par son architecture/ son esthétique.

Le tracé survole presque exclusivement des terres agricoles, donc un paysage très ouvert.



Figure 140 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 39

TRONÇON 40

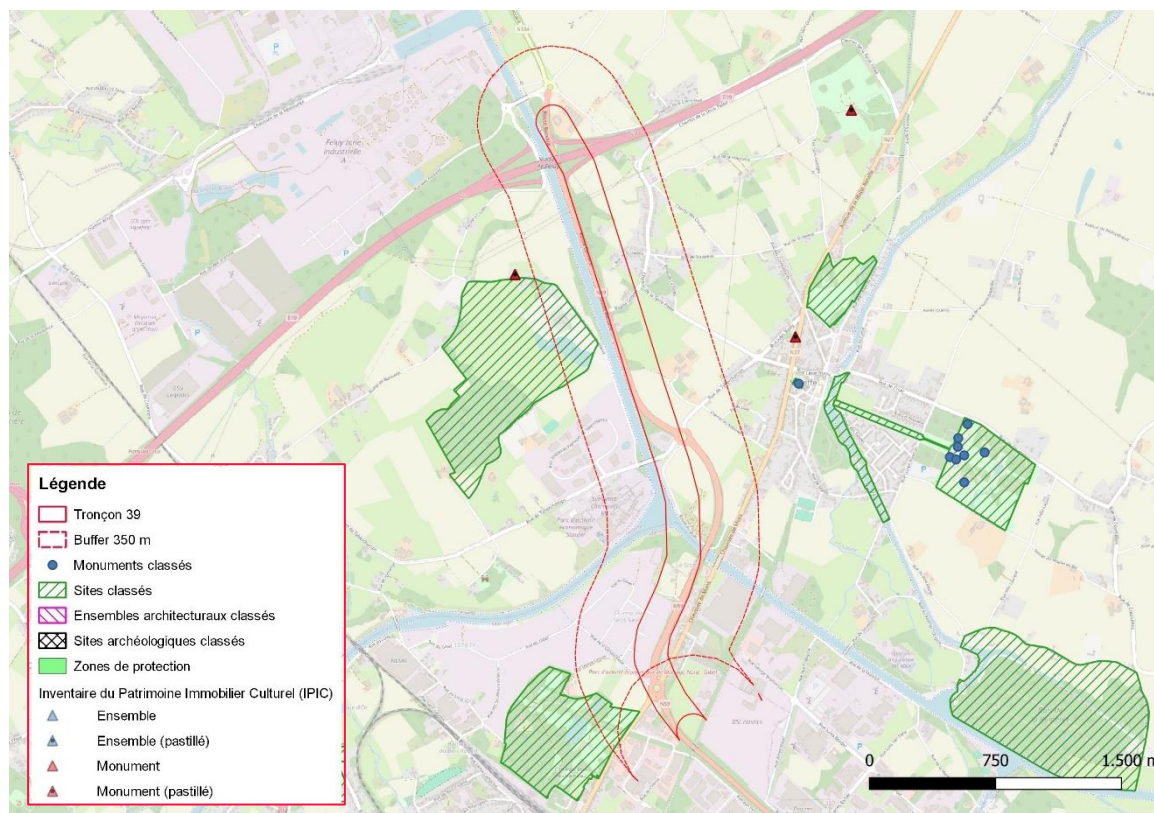


Figure 141 : Carte des contraintes du point de vue patrimonial à proximité du tronçon 40

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Incidences du périmètre de réservation

Il n'y a pas de poste HT à proximité directe du périmètre. Dans la partie Nord du périmètre, le tronçon longue ligne HT 150kV existante mais qui s'arrête après le croisement avec l'autoroute E19. Par la suite, le tronçon longe la N59 – route Baccara. Le tronçon longe également le canal Charleroi Bruxelles.

Ce tronçon représente donc une certaine opportunité de regroupement d'infrastructures.

Incidences en phase d'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne

En termes de patrimoine, il n'y a aucun site/ ensemble architectural/ site archéologique classé ou zone de protection au sein du tronçon mais il y a deux sites classés concernés par le buffer de 350 m : les domaines du château de Buisseret au Nord et du château de la Cour-au-Bois au Sud, ni au sein du buffer de 350 m qui l'entoure. Un élément repris à l'inventaire IPIC se trouve également à proximité directe du buffer de 350 m, il s'agit d'une ferme (ferme de la Rostée) située chemin du château de Buisseret.

Le tracé longe d'abord le canal dans une zone qui alterne massifs boisés (qui longent souvent la route Baccara) et espaces agricoles. Il traverse ensuite le canal et rejoint une zone davantage marquée par les activités économiques du zoning de Seneffe-Manage.



Figure 142 : Contrainte totale du point de vue de l'urbanisme et du patrimoine, tronçon 40

2.2.5.c. SYNTHÈSE DES INCIDENCES DES ALTERNATIVES

La carte suivante représente la densité de contraintes urbanistiques (patrimoniales) qui caractérise les différents tronçons du projet de périmètre de réservation de base adopté par le Ministre et du réseau de 40 tronçons alternatifs. On y repère que les enjeux patrimoniaux sont présents de manière assez hétérogène sur le territoire. On repère globalement trois zones à enjeux plus forts, au niveau de Leuze-en-Hainaut, entre Ath et Soignies et au niveau de Seneffe, ainsi que sur l'ensemble des tronçons alternatifs en Flandre¹⁸.

¹⁸ La densité de contraintes est très élevée en Flandre étant donné la difficulté à trouver un chemin entre le poste d'Avelgem et le début du tronçon I en Wallonie. De plus, le score se trouve pénalisé par l'équivalence des biens exceptionnels wallons avec les *Bouwkundig erfgoed elementen* qui concernent un inventaire plus large de biens. Il s'agit d'un biais étant donné l'absence d'équivalents précis entre les Régions.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

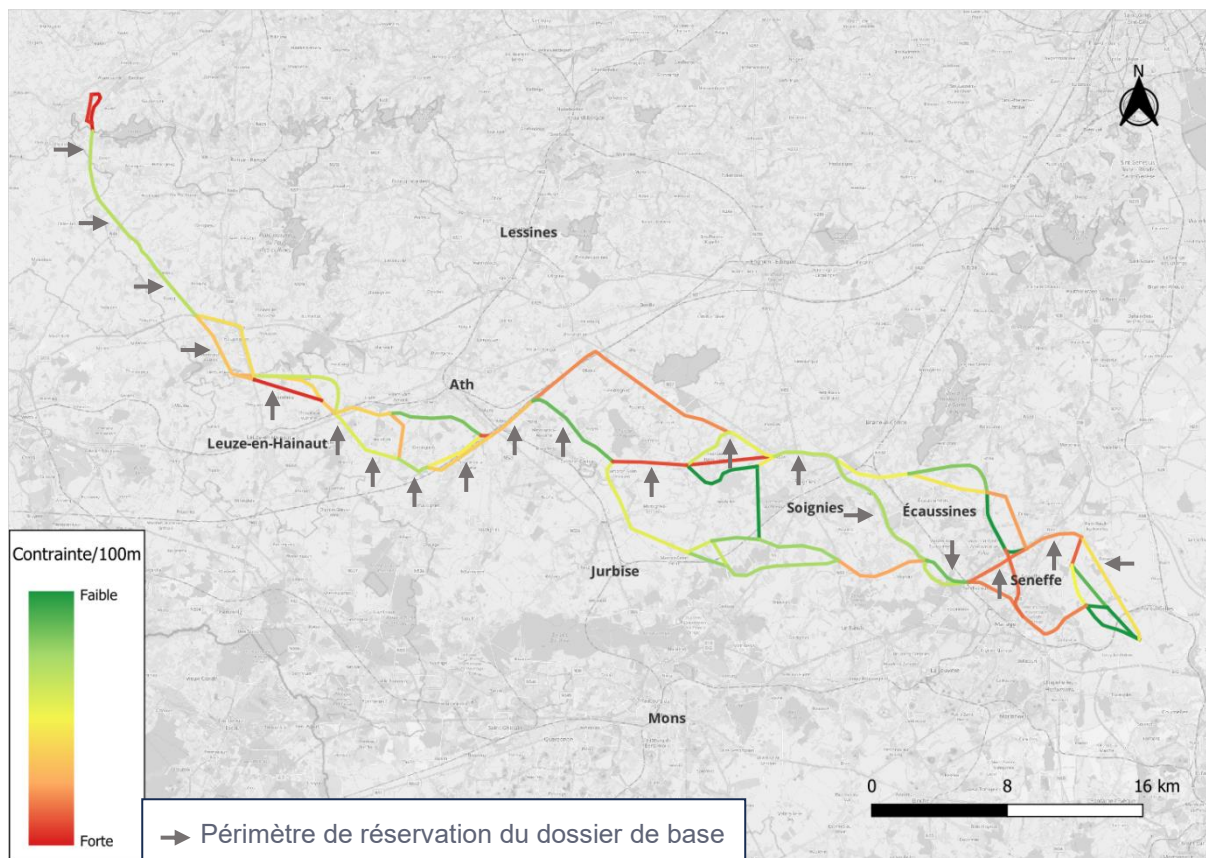


Figure 143 : Carte de la densité de contraintes d'un point de vue urbanistique et patrimonial

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.2.6. MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES INCIDENCES LIÉES AU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION ET POINTS D'ATTENTION RELATIFS À LA CONCEPTION ET AU CHANTIER DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 KV

2.2.6.a. RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'INSCRIPTION DU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION AU PLAN DE SECTEUR

R-URBA-1 : Mesures d'évitement et/ou d'atténuation pour les zones les plus impactées

Certaines zones patrimoniales ont été identifiées comme particulièrement impactées par le surplomb du projet de périmètre de réservation et par le projet de ligne haute tension aérienne qu'il permettrait. Ces zones sont reprises au sein de l'ensemble des zones rouges (impacts urbanistiques très importants) des figures du point 2.2.3.c de ce chapitre.

Aussi, sur ces zones, il est recommandé de prévoir des mesures d'atténuation (telles que la réduction de la largeur du périmètre pour qu'il soit surimprimé là où il a le moins d'impact, l'enfouissement de la ligne ou encore la modification du tracé), dans le but d'éviter au maximum ces impacts (cf. étude des alternatives).

Evaluation de l'efficacité estimée de la recommandation :

Cette recommandation atténue les impacts identifiés sur les éléments patrimoniaux présents le long du tracé et ne présente pas d'incidence résiduelle.

2.2.6.b. POINTS D'ATTENTION RELATIFS À LA CONCEPTION ET AU CHANTIER DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 KV

P.A-URBA-CH-1 : Prise en compte du potentiel développement de la N57

Dans le cadre du développement du projet et du choix de la localisation des pylônes, il y aura lieu de prendre en compte le potentiel développement de la N57 afin que les deux projets, si concomitants, soient compatibles. En effet, le contact pris avec le SPW a indiqué la non-désinscription du périmètre de réservation de la N57, laissant la possibilité d'élargir cette voirie.

P.A-URBA-CH-2 : Atténuation des impacts visuels sur le patrimoine classé ou inventorié

L'analyse a montré que certains éléments patrimoniaux classés ou inventoriés pouvaient avoir une vue sur la possible future ligne aérienne haute tension. Aussi, un point d'attention concerne l'atténuation des impacts visuels autour du patrimoine classé ou inventorié grâce à la plantation de végétaux de manière à masquer au mieux la ligne et/ou ses pylônes. Pour ces derniers, un point d'attention à leur emplacement devra, lors de la conception du projet, être de rigueur pour que leur agencement ne soit pas visible dans les cônes de vision identifiés autour des éléments patrimoniaux classés ou inventoriés.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.2.6.c. POINTS D'ATTENTION RELATIFS À L'EXPLOITATION EN CAS DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 kV

P.A-URBA-EXPL-1 : Retrait du périmètre de réservation une fois la ligne réalisée

Dans le cas où le présent projet serait validé et qu'une ligne HT serait mise en service sur ce projet de périmètre de réservation, un point d'attention concerne le retrait du périmètre de réservation afin que les incidences négatives liées à sa présence en surimpression au plan de secteur soient levées.

2.3. Paysage

Dans ce chapitre, l'analyse des incidences se fait sur la zone incluse dans le projet de périmètre de réservation pour ce qui est des aspects de cohérence et compatibilité réglementaire ou sur une zone élargie comprenant le projet de périmètre de réservation ainsi que 350 m de part et d'autre de ce périmètre lorsque les incidences sont liées à la visibilité de l'infrastructure. Ces 350 m correspondent à une distance d'observation considérée comme « dominante » dans le paysage. En effet, en fonction de la proximité avec ces pylônes, les impacts visuels et l'impression qu'ils engendrent sera variable¹⁹. Ainsi, pour une distance entre pylône et observateur :

- **distance < 250 m** : impression écrasante de l'objet (pylône) dans le champ visuel. Sous cette distance, les habitations ayant vue sur au moins un pylône seront très fortement impactées en ce qui concerne le paysage avec notamment des effets potentiels d'ombre portée et l'impression d'être sous la ligne haute tension.
- **250 < distance < 350 m** : l'objet reste dominant dans le paysage, avec une image de celui-ci qui peut encore mesurer entre 10 et 15 m de haut, ce qui représente un angle vertical d'occupation variant de 8° à 14° environ ;
- **350 < distance < 700 m** : à partir de cette distance, le pylône devient sous-dominant dans le paysage, à savoir qu'il ne représente plus la composante la plus visible mais qu'il reste tout de même présent, bien identifiable et qu'il constitue un élément de repère (au même titre que d'autres). Compte tenu de la distance, les probabilités d'avoir des éléments bâtis et végétaux faisant partiellement ou totalement écran sont importantes, et l'impact visuel en est d'autant plus limité ;
- **700 < distance < 1 400 m** : à cette distance, le pylône a un impact marginal, il peut très facilement en être fait abstraction dans le paysage ;
- **distance > 1 400 m** : l'objet devient difficilement visible (dans le cas d'un pylône treillis). Les éléments qui le constituent sont en effet suffisamment fins pour disparaître progressivement du champ visuel.

2.3.1. INCIDENCES RELATIVES À L'INSCRIPTION DU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION AU PLAN DE SECTEUR

2.3.1.a. COMPATIBILITÉ AVEC LE SCHEMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE (SDT)

¹⁹ Source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster – juin 2019.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Les objectifs du SDT en termes de paysage s'inscrivent dans une logique de développement durable, articulée autour de l'optimisation spatiale, de l'amélioration du cadre de vie et du renforcement de l'attractivité des territoires. Plus concrètement, il s'agit de préserver les spécificités des paysages ruraux et urbains, de soutenir leur mise en valeur patrimoniale et touristique, et d'intégrer systématiquement la dimension paysagère dans les politiques d'aménagement afin de garantir une évolution cohérente et soutenable du territoire wallon.

Plus spécifiquement aux lignes à haute tension, le SDT prévoit que lors de toute demande de permis pour la création ou le renouvellement d'une ligne à haute tension inférieure ou égale à 150 kV, l'opportunité et la faisabilité de l'enfouissement soient analysées dans le rapport sur les incidences environnementales. Par rapport à ce point, le choix d'une liaison aérienne ne s'écarte pas du SDT car celui-ci ne recommande l'enfouissement que pour les nouvelles liaisons jusqu'à 150 kV.

Le SDT prévoit également d'implanter les lignes à haute tension supérieure à 150 kV autant que possible dans les couloirs existants d'axes de transport et d'énergie. Le périmètre de réservation proposé longe bien des infrastructures de transport d'énergie et de communication, mais seulement sur une partie de son parcours. En effet, comme cela est développé plus loin, le principe privilégié est davantage l'évitement maximal des habitations, qui ne s'avère pas toujours compatible avec le regroupement avec d'autres infrastructures.

En cas de non-enfouissement, le SDT prévoit par ailleurs de soutenir le développement de pylônes au design novateur et mobilisateur, qui limitent les effets négatifs sur l'avifaune et valorisent la trame paysagère en s'y intégrant. Le design des pylônes n'est néanmoins pas fixé à ce jour et le choix définitif concernant le type de pylônes fera l'objet d'études ultérieures telles que l'étude d'incidences associée à la future demande de permis d'urbanisme pour la construction de la ligne haute tension. En fin d'analyse, un point d'attention sera néanmoins émis à ce sujet.

2.3.1.b. COMPATIBILITÉ AVEC LE PARC NATUREL DU PAYS DES COLLINES

Le projet de périmètre de réservation surplombe le parc naturel du pays des Collines sur sa partie ouest, sur les communes de Mont-de-l'Enclus et de Frasnes-lez-Anvaing.

S'il n'est pas fait mention explicite des lignes haute tension dans les mesures prévues pour les parcs naturels, les projets de ce type ne doivent pas porter atteinte à la valorisation du patrimoine naturel et paysager afin de ne pas dégrader les paysages traversés dans le périmètre du parc. Aussi, dans le cas de la mise en œuvre d'une ligne haute tension, des dispositifs d'évitement et/ou d'atténuation sont à considérer comme point d'attention afin de réduire les incidences paysagères négatives puisqu'une ligne haute tension serait visible dans certaines zones du parc, lequel est composé d'un paysage variable (collines, forêts, prairies, etc.) avec des champs visuels parfois très ouverts.

2.3.1.c. COMPATIBILITÉ AVEC LES ÉLÉMENTS DU PLAN DE SECTEUR

2.3.1.c.1. Compatibilité avec les périmètres de protection

En lien avec la thématique du paysage, l'article **D.II.21, §2 du CoDT** précise que le plan de secteur *peut comporter, en surimpression aux affectations du territoire précitées, des périmètres de protection* :

- 1° de point de vue remarquable ;
- 3° d'intérêt paysager.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Pour rappel, pour ces différents périmètres, le CoDT associe des prescriptions visant à :

- *Maintenir des vues exceptionnelles sur un paysage bâti ou non bâti* pour les périmètres de point de vue remarquable (article Art. R.II.21-5). *Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions visant à éviter de mettre en péril la vue remarquable ;*
- *La protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage* pour les périmètres d'intérêt paysager (article Art. R.II.21-7). *Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être autorisés pour autant qu'ils contribuent à la protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage bâti ou non bâti ;*

Comme cela a été vu dans la partie « Urbanisme, biens matériels et patrimoniaux » avec l'exemple de superposition du périmètre de réservation avec d'autres zones et périmètres d'intérêt, les prescriptions peuvent alors parfois être difficiles à concilier. Le projet de périmètre de réservation se superpose en effet à un certain nombre de ces périmètres de protection spécifiques (cf. partie 2.2.1.c.2 du présent rapport), qui resteraient d'application en cas d'approbation du projet.

Concernant les périmètres d'intérêt paysager, le listing détaillé a été réalisé dans la phase 2 – Partie 1, au chapitre 1.3 « Paysage ». Pour rappel, le projet de périmètre de réservation en recoupe 10 inscrits au plan de secteur, qui sont des périmètres qui visent « à la protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage ». 8 de plus sont intersectés dans la zone de 350 m de part et d'autre du périmètre de réservation, portant à 18 le nombre de PIP possiblement impactés par le projet.

Si certains de ces PIP comptent déjà des infrastructures de transport d'énergie (lignes de 150 kV notamment), la question qui peut se poser ici est de savoir si une ligne haute tension de 380 kV s'intègre ou non dans un paysage reconnu et, le cas échéant, s'il est nécessaire de proposer des interventions spécifiques visant à réduire les incidences visuelles de manière à garantir le maintien du cadre paysager désigné comme intéressant. Si elle est jugée problématique, cette cohabitation entre une infrastructure de transport d'énergie et un PIP peut se faire de plusieurs façons :

- L'enfouissement de la liaison électrique HT (utilisation de câbles souterrains), de manière à ne pas proposer de conducteurs et pylônes sur une section donnée pour des questions de visibilité²⁰ ;
- Le fait de masquer les pylônes (qui sont particulièrement visibles) par des éléments plantés tendant à atténuer la perception visuelle vers ces derniers depuis le PIP repris au plan de secteur.

Ainsi, certains périmètres de protection coupés par le projet de périmètre ou à proximité de celui-ci, et particulièrement les PIP, pourraient perdre l'intérêt qui avait justifié leur identification. Il sera alors pertinent de prévoir des mesures d'accompagnement visant à limiter les impacts visuels en cas de mise en œuvre d'une ligne haute tension afin de maintenir l'intérêt de ces périmètres de protection.

2.3.1.d. ARBRES ET HAIES REMARQUABLES

Pour rappel, en situation existante de droit, il a été identifié que le projet de périmètre de réservation passe en surplomb ou à proximité (350 m de part et d'autre du projet) de 20 arbres et haies remarquables, dont 4 dans le projet de périmètre en lui-même. Une incidence visuelle est à prévoir pour ces éléments.

²⁰ À noter que toute section enfouie nécessite un ou plusieurs postes « de compensation » techniques. Ces postes devront eux aussi s'intégrer dans le paysage par leur traitement architectural. De plus, certains PIP peuvent concerner des zones boisées et il sera complexe de mettre en œuvre un enfouissement de la ligne sans dégrader ces zones.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.3.1.e. COHÉRENCE AVEC LES SCHÉMAS ET GUIDES COMMUNAUX

Comme dans la partie relative à l'urbanisme, pour plus de clarté, l'analyse de cohérence avec les schémas et guides communaux est réalisée directement pour le périmètre de réservations du dossier de base et pour les alternatives.

Certains SDC ou GCU précisent les points de vue remarquables et lignes de crêtes de la commune, d'autres non. Lorsque c'était le cas, comme pour la commune de Soignies, les cartes reprenant ces points de vue ont été reprises ci-dessous. Néanmoins, pour avoir une base comparative équivalente entre les communes, le dénombrement de points de vue remarquables concernés a été réalisé sur base du répertoire de l'Adesa.

2.3.1.e.1. Leuze-en-Hainaut (tronçons III et IV)

Le projet de périmètre de réservation se superpose à trois aires de protections paysagères désignées dans le **Guide Communal d'Urbanisme (GCU)**, dont deux sont mises en évidence ci-dessous²¹ :

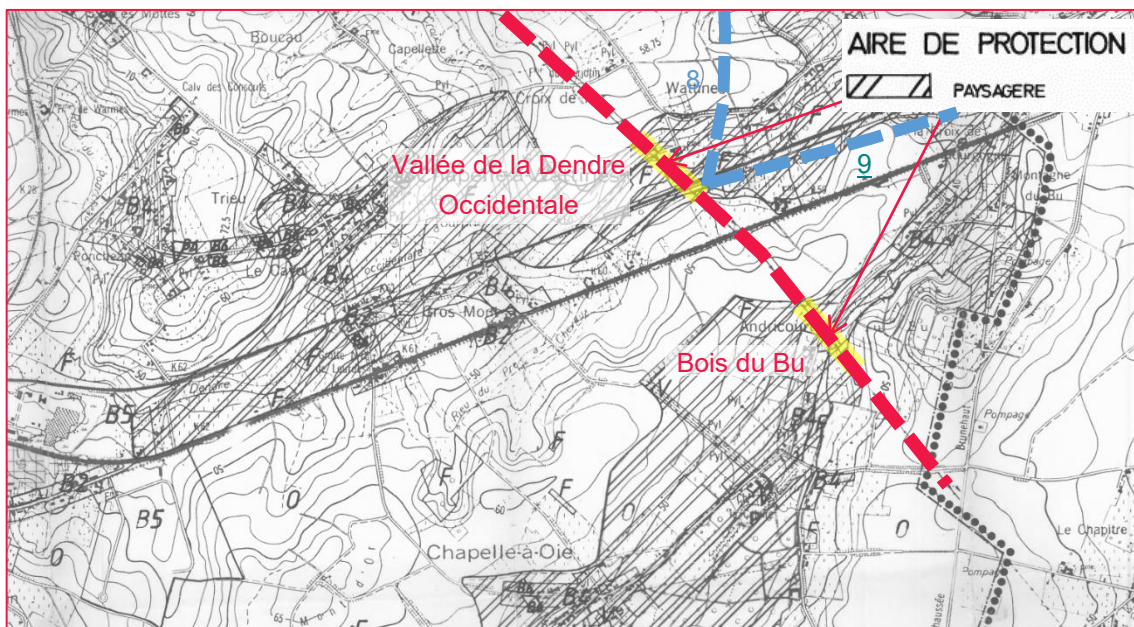


Figure 144 : Extrait du plan annexe au GCU de Leuze-en-Hainaut
(source : <http://lampspw.wallonie.be/dgo4/>)

Le GCU reprend notamment ceci dans le cadre de ses prescriptions :

*Section V – Transport d'énergie et de fluide : Lors du renouvellement d'installations existantes ou lors de la pose de nouvelles installations, les **conduites seront enterrées**. La localisation se fera dans la bande d'accotement des différentes voiries.*

L'implantation d'une potentielle ligne haute tension dans le projet de périmètre de réservation ne sera donc pas cohérente avec le GCU au niveau de ces deux aires à protéger pour des raisons paysagères. Les tronçons alternatifs 8 et 9 n'améliorent pas cet impact voire l'amplifient en augmentant les distances parcourues en surimpression des aires de protection.

²¹ La troisième concerne la section de Grandmetz, zone déjà impactée par le fait que s'y trouvent des habitations. Cf. analyse du tronçon III au point 2.3.3.b.1.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le projet de périmètre de réservation vient en surimpression du tracé de l'actuelle ligne haute tension²², qui est déjà bien présente dans le paysage local, et qui devrait être enfouie prochainement. En effet, son implantation date d'avant la mise en application du GCU, qui a notamment repris dans ses prescriptions les dispositions visant à voir disparaître du paysage ce type d'installation au niveau du croisement avec la vallée de la Dendre Occidentale et du bois du Bu. Aussi, la potentielle ligne HT projetée pourrait « remplacer » visuellement l'actuelle ligne HT qui sera enfouie : le paysage ne sera pas amélioré grâce à l'enfouissement de la ligne actuelle mais ne sera pas plus impacté qu'actuellement avec une potentielle nouvelle ligne en remplacement.



Figure 145 : Paysage de l'aire de protection paysagère depuis la rue Deflière, à Mont-de-l'Enclus, avec la présence de la ligne 150 kV actuelle (source : Google Maps)

2.3.1.e.2. Ath (tronçons IV et V)

Le **Guide Communal d'Urbanisme** (ancien Règlement Communal de Bâtisse), arrêté en 1991, n'ayant trait qu'à l'affichage et à la publicité, le projet de périmètre de réservation est sans effet particulier en matière de paysage par rapport à ce GCU.

2.3.1.e.3. Soignies (tronçons VI et VII)

Le territoire communal de Soignies est couvert par un **Schéma de Développement Communal (SDC)** (ancien Schéma de Structure Communal), approuvé le 20/03/2017. La carte ci-dessous en est un extrait, sur lequel est superposé le projet de périmètre de réservation.

²² Ligne arrivant en fin de vie et dont le démontage est prévu à l'horizon 2025-2030 après qu'une nouvelle liaison souterraine ne soit mise en œuvre dans le but de la remplacer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

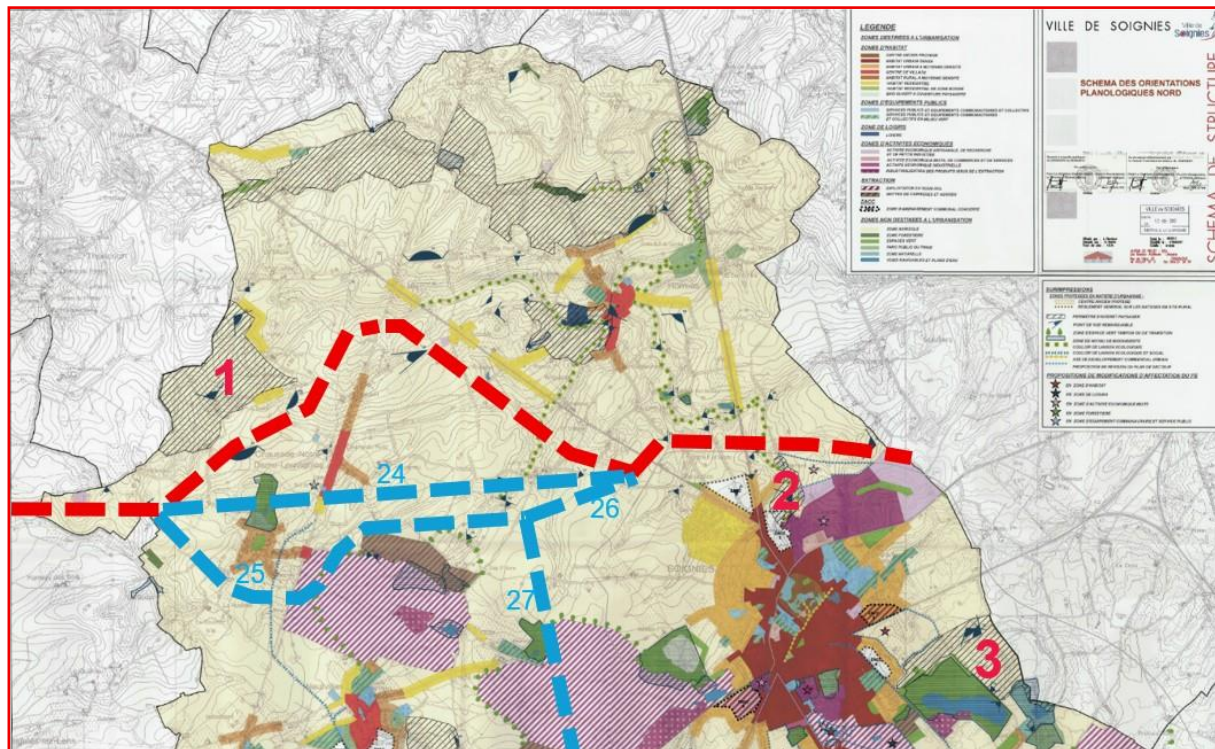


Figure 146 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 1 (source : WalOnMap)

Le projet de périmètre de réservation ne passe pas dans un PIP à proprement parler, pour lesquels les prescriptions associées visent à *préserver la qualité du cadre de vie par le développement du patrimoine naturel et paysager*. Ces périmètres n'ont pas pour objectif de *protéger les paysages à tout prix mais bien de faire en sorte que les citoyens soient sensibilisés à ce patrimoine et que la manière d'intervenir sur ces paysages intègre une notion de préservation*. Toutefois, sur la commune, le projet passe à proximité de 3 PIP (un au nord-ouest et deux au sud-est, numérotés sur la figure ci-avant) qui seront impactés étant donné qu'une partie de leur surface est située dans la zone de 350 m de part et d'autre du projet.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

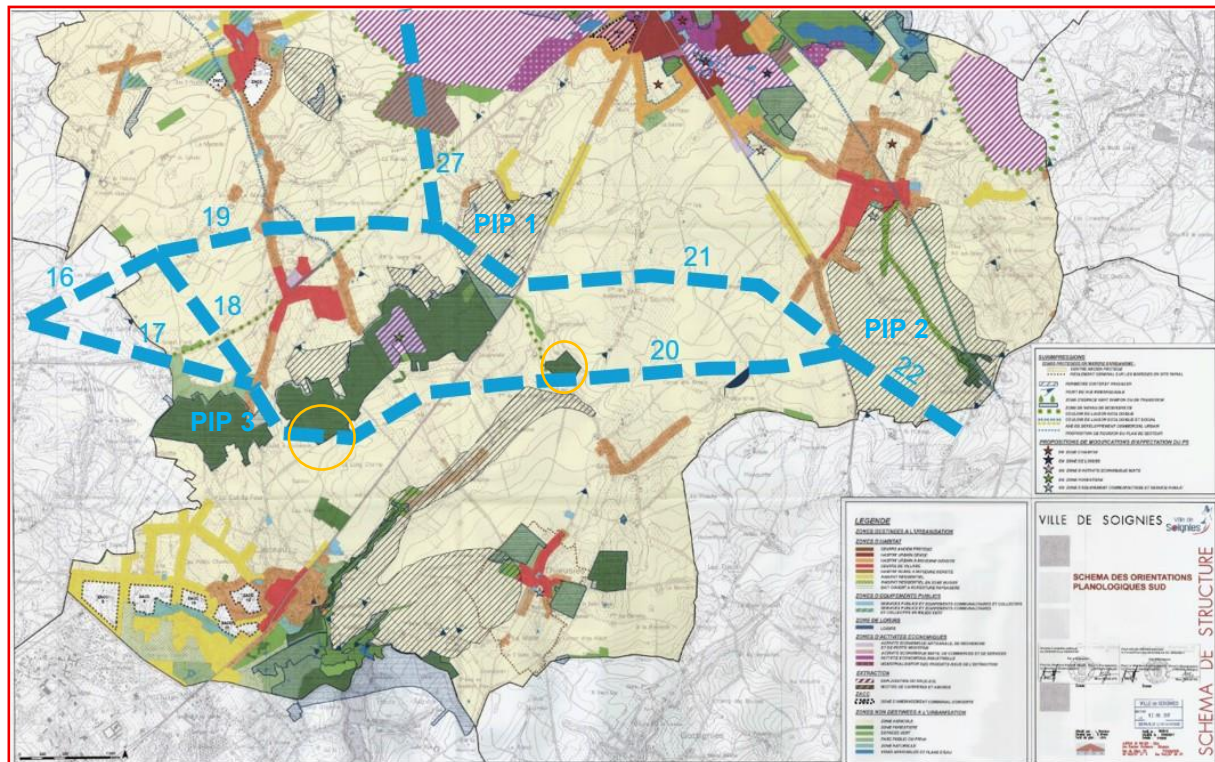


Figure 147: Extrait du Schéma de Développement Communal de Soignies - carte des affectations partie 2 (source : WalOnMap)

En ce qui concerne les tracés des tronçons alternatifs, les tronçons 21 et 22 se superposent avec des PIP (indiqués comme PIP 1 et PIP 2 sur la carte) et l'alternative 20 passe à proximité d'un PIP (PIP 3 sur la carte).

Aussi l'alternative 20 passe par 2 zones forestières (entourées en jaune sur la carte), pour lesquelles les prescriptions associées visent à les *préserver pour leur contribution à la qualité environnementale de l'entité ; tant d'un point de vue biologique que paysager*. Cependant, si cette alternative est retenue, il serait nécessaire d'écimer les arbres et cela provoquerait donc une rupture au niveau du paysager.

Comme visible sur les cartes, de nombreux points de vue remarquable identifiés dans le SDC pourraient être impactés par la présence d'une ligne. Environ 30 points de vue ou lignes remarquables (Adesa) sont orientés vers le projet de périmètre de réservation et/ou une des alternatives. Il y a, plus ou moins, 90 points de vue ou lignes remarquables sur la commune de Soignies, ce qui signifie que 33% des points de vue ou lignes remarquables de Soignies sont potentiellement impactés par le projet et/ou les alternatives. 20 de ces points de vue ou lignes remarquables sont situés à moins de 350 mètres du projet ou d'une alternative et les 10 autres sont situés à moins de 700 mètres du projet ou d'une alternative. En considérant uniquement le périmètre du dossier de base, le pourcentage de points de vue ou lignes remarquables impactés est de 12%.

Aussi, le tracé de l'alternative 17 passe par une zone d'espace vert tampon ou de transition, qui est défini dans le SDC de Soignies comme *une zone constituant un écran de protection visant à faciliter la cohabitation entre des affectations potentiellement incompatibles*.

Soignies dispose également d'un **Guide Communal d'Urbanisme** (ancien Règlement Communal d'Urbanisme), également récent, arrêté le 23/04/2018. Il comporte notamment une carte des aires différenciées où sont figurées les aires paysagères du territoire et un certain nombre de points de vue (correspondant à ceux du SDC présenté ci-dessus).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le projet de périmètre de réservation passe quasi exclusivement au sein de l'aire agricole (cf. figure ci-dessous). Le GCU décrit cette aire (nommée aire rurale dans les prescriptions écrites) comme *remarquable par les qualités de son paysage ondulé et largement ouvert, [présentant] de grands terrains agricoles cultivés alternant avec des pâturages sur les flancs et berges de la Senne et de ses affluents. Le développement de l'urbanisation des villages (inhérent au découpage du plan de secteur) a contribué au morcellement de l'espace agricole.*

Parmi les options urbanistiques associées à cette zone, il est précisé d'*insérer les constructions dans le respect des lignes de force du paysage bâti et non bâti.* Les prescriptions urbanistiques du GCU indiquent également que *les nouvelles constructions s'implantent au plus près de constructions existantes perpendiculairement ou parallèlement et en dehors des points de vue remarquables et des périmètres paysagers.* Sur ce point, le projet de périmètre de réservation et la ligne haute tension qui pourrait potentiellement y être implantée entrent en contradiction avec le GCU, car passant sur ou dans l'axe d'une dizaine de points de vue comme permet de le désigner la figure ci-dessous.

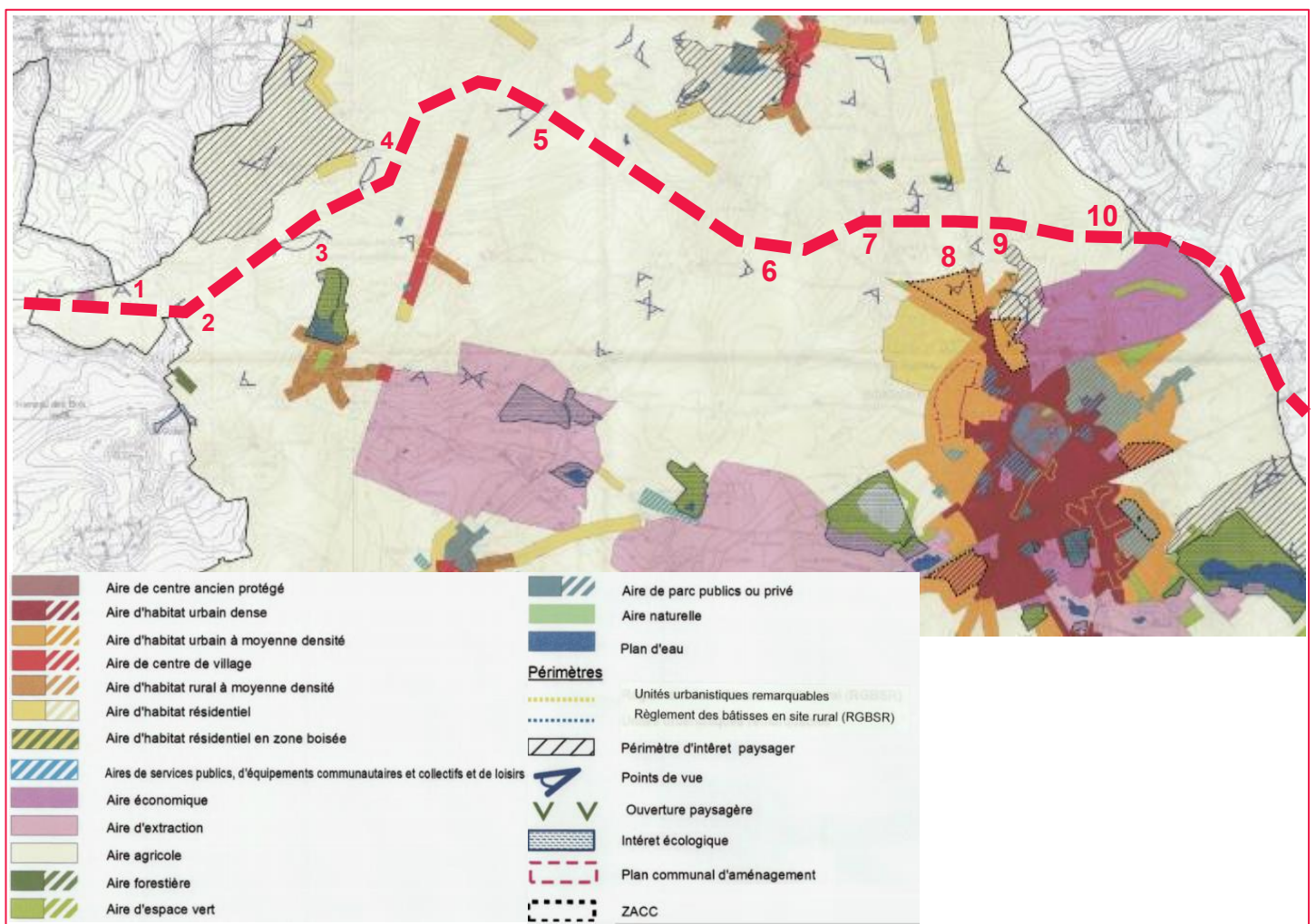


Figure 148 : Extrait du Guide Communal d'Urbanisme de Soignies - carte des aires différenciées
(source : <http://lampspw.wallonie.be/dqo4/>)

Le projet de périmètre de réservation ondule au centre de l'aire agricole définie dans le GCU, laissant penser que l'installation potentielle d'une ligne haute tension pourrait être particulièrement visible (paysage très ouvert) ainsi que dans l'axe de nombreux points de vue désignés comme intéressants et

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

permettant de mettre en valeur les qualités paysagères de ce territoire actuellement dénué de toute installation de ligne haute tension.

Les prescriptions du GCU désignent par ailleurs que *les conduites, câbles et canalisations qui ne peuvent être enterrées sont, dans la mesure du possible, incorporés ou assimilés au bâti*. De même, par rapport au patrimoine bâti, naturel et paysager, les prescriptions ciblent que *les actes et travaux sis dans les périmètres d'intérêt paysager et/ou visibles des points de vue remarquables sont considérés dans leur contexte et contribuent à leur préservation*. Le projet de périmètre de réservation ne traverse pas de périmètre d'intérêt paysager mais, comme dit précédemment, se situe dans l'axe de certains points de vue. Les portions du projet les plus à l'ouest sur le territoire de Soignies, qui ne s'associent à aucune autre infrastructure (ligne haute tension, route, canal) n'entrent de ce fait pas en cohérence avec les prescriptions du GCU car elles ne contribuent pas à préserver le paysage.

2.3.1.e.4. Braine-le-Comte (tronçons VII et VIII)

Le **Schéma de Développement Communal** (ancien Schéma de Structure Communal) de Braine-le-Comte met en évidence dans le cadre de ses prescriptions le fait d'enterrer progressivement les infrastructures de transport d'énergie : article 5.3.3. B.2 « *Autres infrastructures : Mise en terre progressive des lignes à haute tension.* ».

Par ailleurs, le SDC cible l'importance de prendre en compte les aspects paysagers dans le cadre des pratiques d'aménagement via l'article 1.5.2 : « *Protéger et développer le patrimoine naturel dans le cadre du développement durable - Mettre en valeur et recomposer le paysage.* ». Le projet de périmètre de réservation est ici proposé en association avec l'infrastructure routière existante, soit l'application d'un principe de regroupement qui va dans le sens d'une atténuation des incidences paysagères. Les principes du SDC sont par conséquent respectés sur ce point.

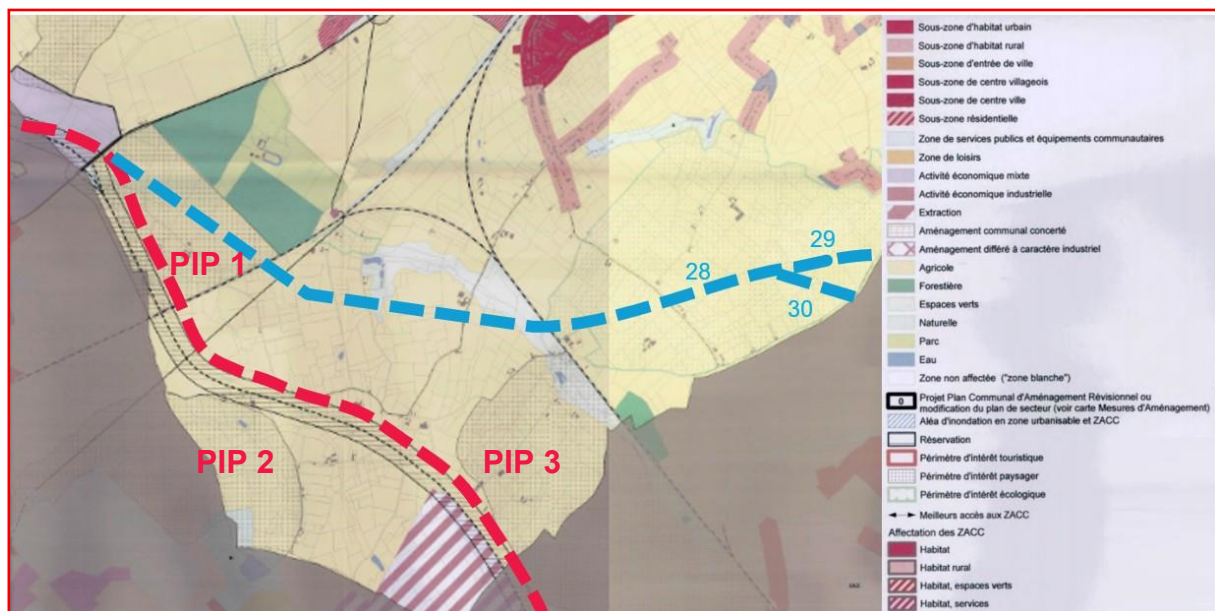


Figure 149 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Braine-le-Comte - carte des affectations (source : WalOnMap)

Le périmètre du dossier de base, ainsi que le tronçon alternatif 28 traversent un PIP (indiqué sur la carte comme PIP 1) et le projet de base passe à proximité de deux autres PIP (indiqués sur la carte comme PIP 2 et 3), pour lesquels il est indiqué dans le SDC qu'il convient de *maintenir la végétation existante et d'éviter le morcellement des parcelles et le sous-lotissement des terrains lotis*.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Concernant les points de vue ou ligne remarquables (Adesa), plus ou moins 6 points de vue ou lignes remarquables sont orientés vers le projet ou une des alternatives. Il y a, environ, 70 points de vue ou lignes remarquables sur la commune de Braine-le-Comte, ce qui signifie que 10% des points de vue ou lignes remarquables de Braine-le-Comte sont impactés par le projet et/ou une des alternatives. 3 de ces points de vue ou lignes remarquables sont situés à moins de 350 mètres de projet ou une des alternatives et les 3 autres sont situés à moins de 700 mètres du projet ou d'une des alternatives. En considérant uniquement le projet de base, le pourcentage de points de vue ou lignes remarquables impactés tombe à, environ, 6%.

2.3.1.e.5. Ecaussinnes (tronçons VIII et IX)

Le **Schéma de Développement Communal** (ancien Schéma de Structure Communal) d'Ecaussinnes soulève, dans le cadre des options et mesures d'aménagement, l'importance de protéger les paysages. L'article II.3.3. désigne plus précisément ceci : « *Protéger les paysages typiques, apporter des corrections aux paysages dégradés et améliorer les paysages existants dans le respect des caractéristiques locales :*

La commune doit accorder une attention particulière à l'évolution de ses paysages car il s'agit d'une de ses richesses locales qui mérite d'être mieux connue et valorisée. Le potentiel existant doit être préservé et si nécessaire amélioré afin de recréer un réel maillage écologique sur l'entité. »

À son entrée sur la commune (tronçon VIII), le projet de périmètre longe la voie de contournement de Soignies, permettant de réduire les incidences paysagères par regroupement le long d'une infrastructure existante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

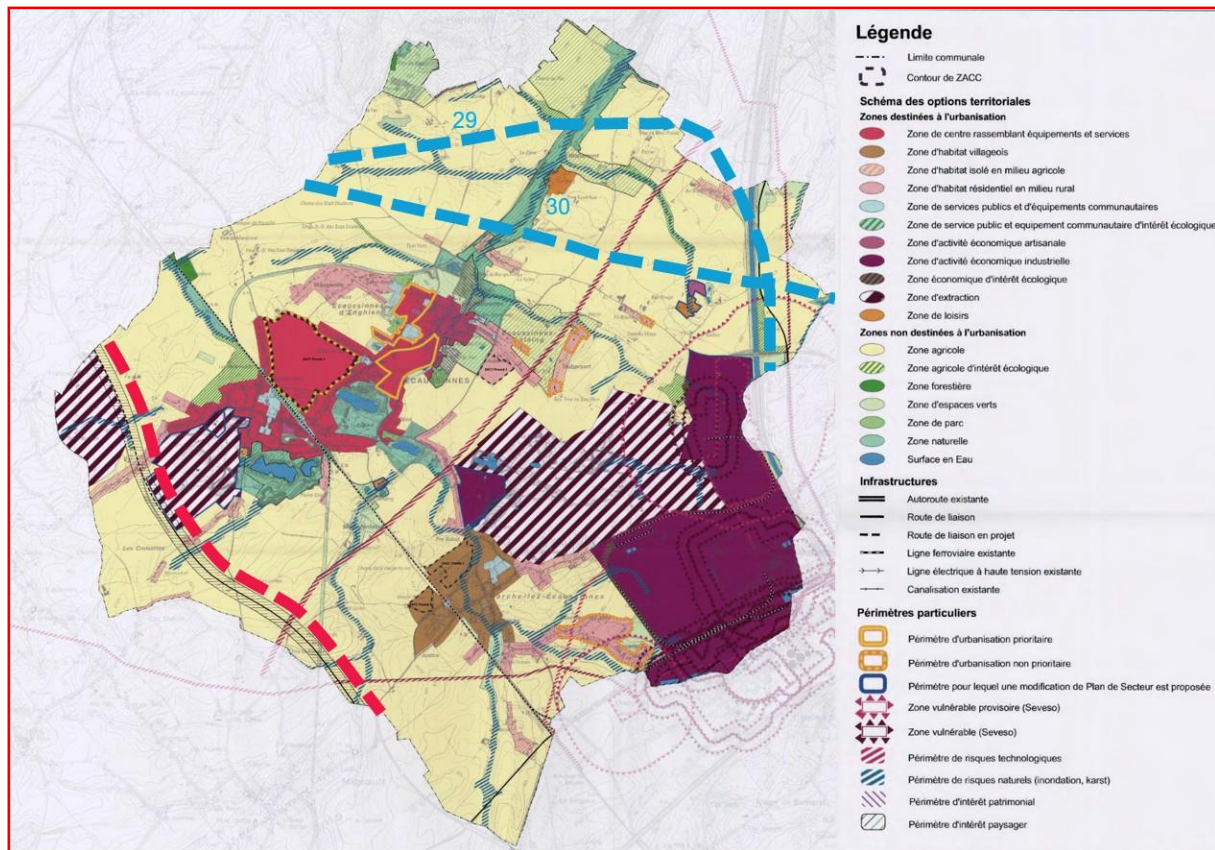


Figure 150 : Extrait du Schéma de Développement Communal d'Ecaussinnes - carte des affectations (source : WalOnMap)

Les alternatives 29 et 30 du tracé de base passent par une zone forestière en la coupant en deux. Dans le cas où un de ces tracés alternatifs est choisi, il faudrait écimer les arbres situés en dessous de la future ligne.

Concernant les points de vue ou ligne remarquables, environ 16 points de vue ou lignes remarquables (Adesa) sont orientés vers le projet ou une des alternatives. Il y a, environ, 60 points de vue ou lignes remarquables sur la commune d'Ecaussinnes, ce qui signifie que 31% des points de vue ou lignes remarquables d'Ecaussinnes sont impactés par les alternatives ou par le projet. 10 de ces points de vue ou lignes remarquables sont situés à moins de 350 mètres d'une alternative ou du projet et les 6 autres sont situés à moins de 700 mètres d'une alternative ou du projet.

En considérant uniquement le périmètre du dossier de base, le pourcentage de points de vue ou lignes remarquables impactés est de 12%.

Ecaussinnes possède également un GCU dont les dispositions n'interfèrent pas avec un périmètre de réservation relatif à une ligne à haute tension d'un point de vue paysager si ce n'est en prévoyant que les périmètres d'intérêt paysager et les points de vue remarquables doivent être protégés.

2.3.1.e.6. Seneffe (tronçons IX et X)

Puisque le **Guide Communal d'Urbanisme** (ancien RCU), datant de 1977, porte sur la pose d'un réseau pour la distribution de signaux T.V. et F.M. dans les lotissements privés, le projet de périmètre de réservation est sans effet particulier en matière de paysage par rapport à ce GCU.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.3.1.e.7. Pont-à-Celles (tronçons IX et X)

Cette commune dispose d'un **SDC** (ancien SSC), approuvé le 12/09/2016.

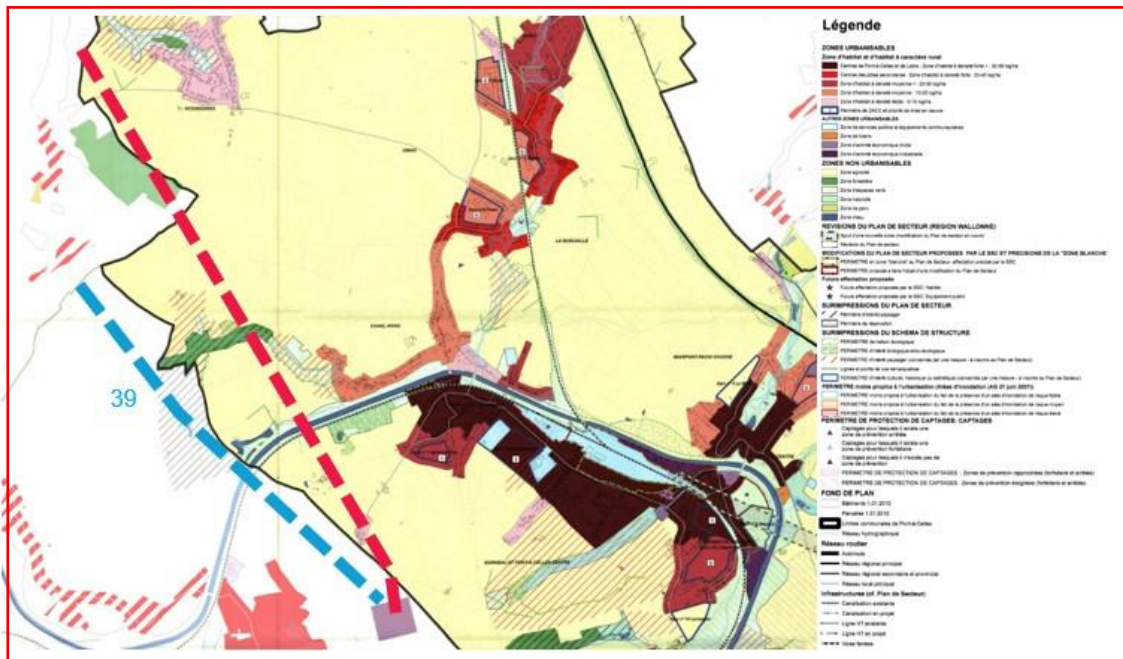


Figure 151 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Pont-à-Celles - carte des affectations (source : <http://lampspw.wallonie.be/dqo4/>)

Le projet de périmètre de réservation (en pointillés rouges ci-dessus) passe notamment au niveau d'une zone d'habitat à faible densité (rue Saint-Antoine) pour laquelle le SDC associe l'objectif « S.O.2.3. Assurer une meilleure intégration et une utilisation optimale des infrastructures techniques » et celui de « Promouvoir une charte paysagère en concertation avec les organismes gestionnaires, afin d'assurer une bonne intégration esthétique et paysagère des activités économiques ou des infrastructures techniques existantes ou à venir. ». Les infrastructures techniques (dont les lignes HT) doivent être prises en compte dans le cadre d'une charte paysagère afin de « protéger et valoriser le patrimoine naturel dans le cadre d'une politique de développement durable ».

Pour les PIP, « la commune compte plusieurs éléments mal intégrés dans le paysage tels que des lignes à haute tension ; des hangars ; des bâtiments industriels ; ou encore, des antennes relais GSM. » Les lignes haute tension sont donc reconnues dans le SDC comme étant des éléments mal intégrés dans le paysage et l'analyse subjective les reconnaît comme des éléments portant atteinte au paysage. Ces PIP sont associés à des objectifs tels que « ne pas aménager, sans une réflexion paysagère préalable, ces lieux stratégiques. Éviter à tout prix les implantations en lignes de crête. » Ce à quoi le projet de périmètre de réservation contrevient, puisqu'il se superpose à l'un de ces périmètres.

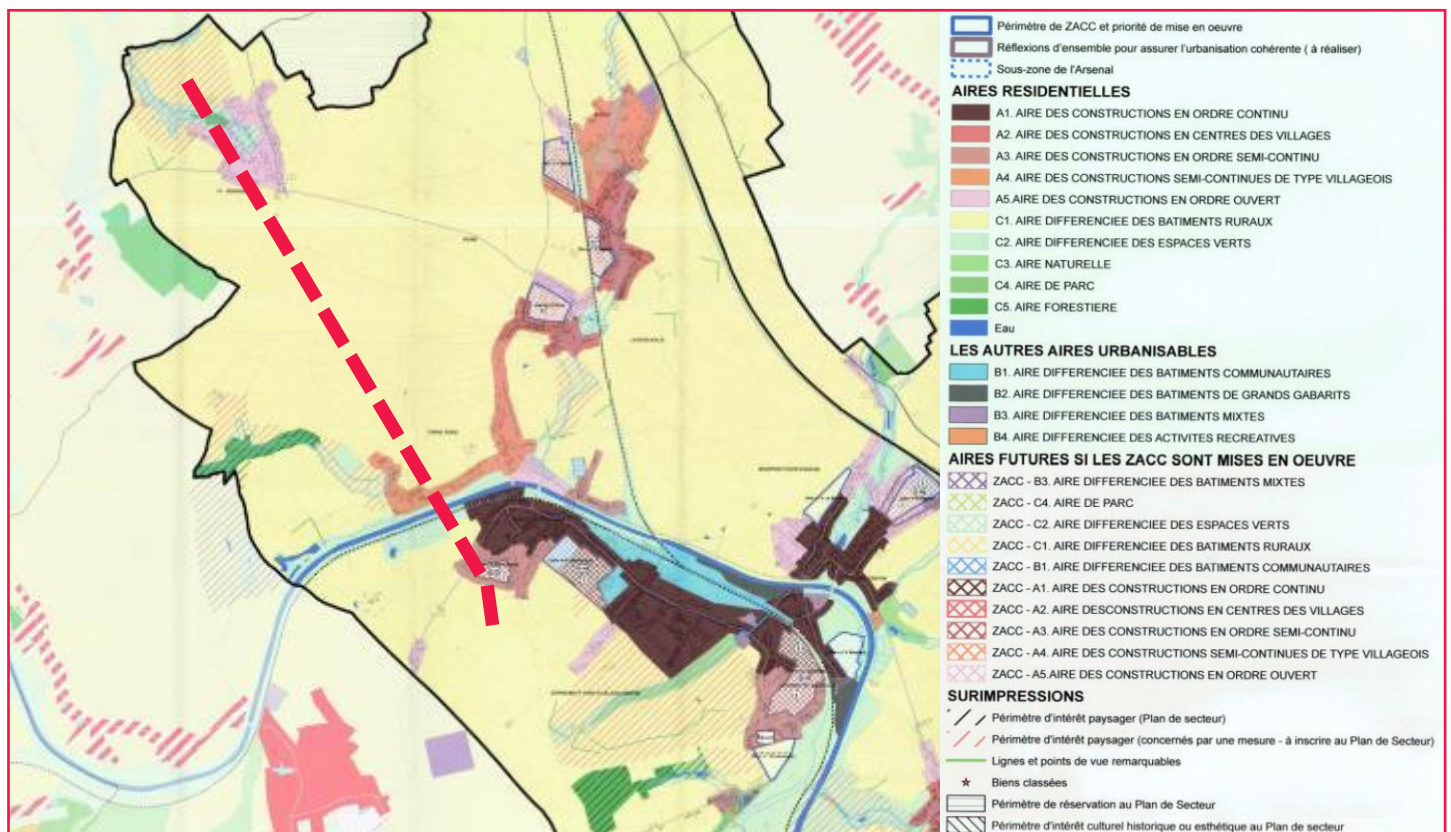
En zone agricole (jaune pâle sur la figure ci-dessus), le SDC cible l'importance de « Veiller à l'intégration paysagère des bâtiments et des infrastructures », ce qui ne contrevient pas au projet de périmètre de réservation mais peut impliquer la prise en compte, lors de la mise en place d'une ligne HT, de dispositions spécifiques permettant d'améliorer l'intégration paysagère de l'infrastructure dans ce paysage très ouvert (qui est par conséquent très exposé visuellement).

Concernant les points de vue ou ligne remarquables Adesa, 3 points de vue ou lignes remarquables sont orientés vers le projet de périmètre de réservation de base. Il y a, environ, 10 points de vue ou

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

lignes remarquables sur la commune de Pont-à-Celles, ce qui signifie que 30% des points de vue ou lignes remarquables de Pour-à-Celles sont impactés par le projet. 1 de ces points de vue ou lignes remarquables est situé à moins de 350 mètres du projet et les 2 autres sont situés à moins de 700 mètres du projet.

Comme il a été vu dans la partie Urbanisme, la commune de Pont-à-Celles possède également un **GCU** (ancien RCU), arrêté le 27/06/2018. Le projet de périmètre de réservation passe au niveau de l'aire différenciée des bâtiments ruraux mais également d'une aire forestière et d'un PIP (inscrit au plan de secteur).



Concernant les périmètres paysagers, les prescriptions écrites du GCU demandent de *veiller à laisser des vues dégagées*. L'implantation de construction permettra de garder les vues dégagées les plus intéressantes. En présence d'un élément paysage et/ou environnemental sur le terrain [ndlr : comme le massif boisé que le projet de périmètre de réservation coupe au nord-ouest de *Heriamont*], le nouveau bâtiment est implanté de manière à le préserver, à l'intégrer et à le mettre en valeur. La mise en œuvre potentielle d'une ligne HT passant au niveau du périmètre paysager, identifié ainsi pour le cadre naturel qu'il représente, devrait amener une diminution des qualités paysagères de cette zone. Toutefois, il y a lieu de noter que la présence d'une ligne est déjà particulièrement marquée dans ce secteur, comme le met en évidence la figure ci-dessous.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 153 : Panorama sur la zone reprise en tant que PIP dans le GCU de Pont-à-Celles (source : Google Maps)

2.3.1.e.8. Le Roelux (alternatives 22 et 23)

Cette commune dispose d'un Schéma de Développement Communal (SDC), qui a été adopté le 20/10/2008 et qui est entré en vigueur le 20/06/2009.

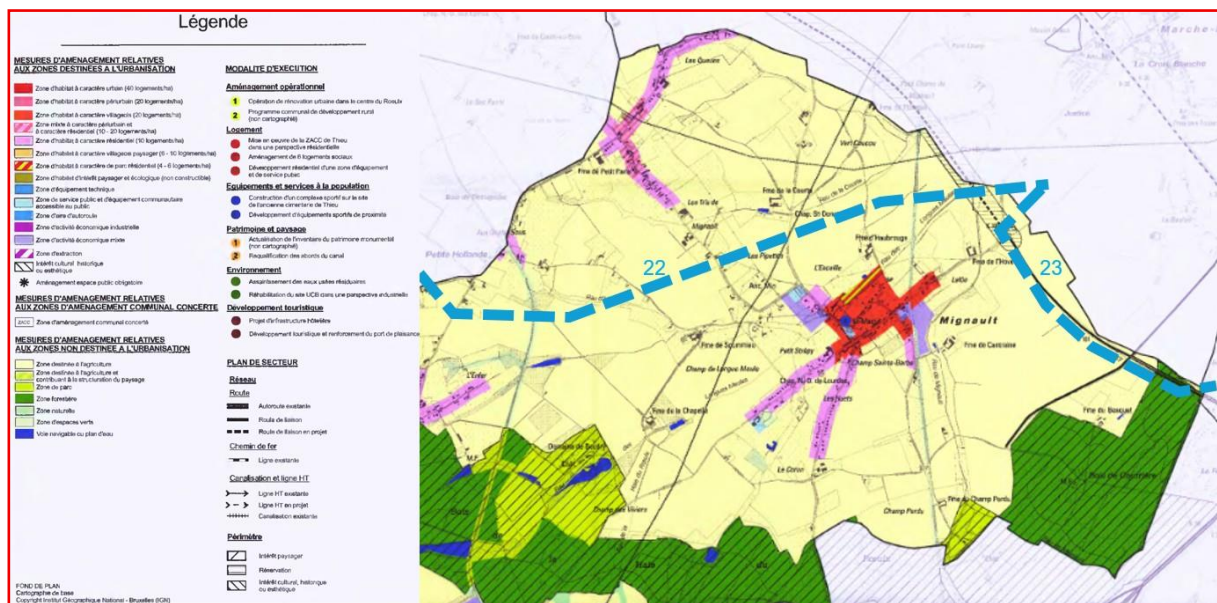


Figure 154 : Extrait du Schéma de Développement Communal du Roelux - carte des affectations (source : WalOnMap)

Les alternatives 22 et 23 passent principalement par des zones destinées à l'agriculture. À l'Est de la commune, l'alternative 23 traverse une zone forestière reprise également en intérêt paysager. Le passage d'une ligne à cet endroit nécessiterait l'écimage des arbres et altérerait le paysage de cette zone.

Concernant les points de vue ou ligne remarquables Adesa, l'alternative 22 passe à moins de 700 mètres d'un point de vue orienté vers elle. Il y a, environ, 35 points de vue ou lignes remarquables sur la commune du Roelux, ce qui signifie que 3% des points de vue ou lignes remarquables du Roelux sont impactés par l'alternative.

2.3.1.e.9. Jurbise (alternatives 16 et 17)

Cette commune dispose d'un Schéma de Développement Communal (SDC), qui a été adopté le 26/03/2013 et qui est entré en vigueur le 03/09/2013.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

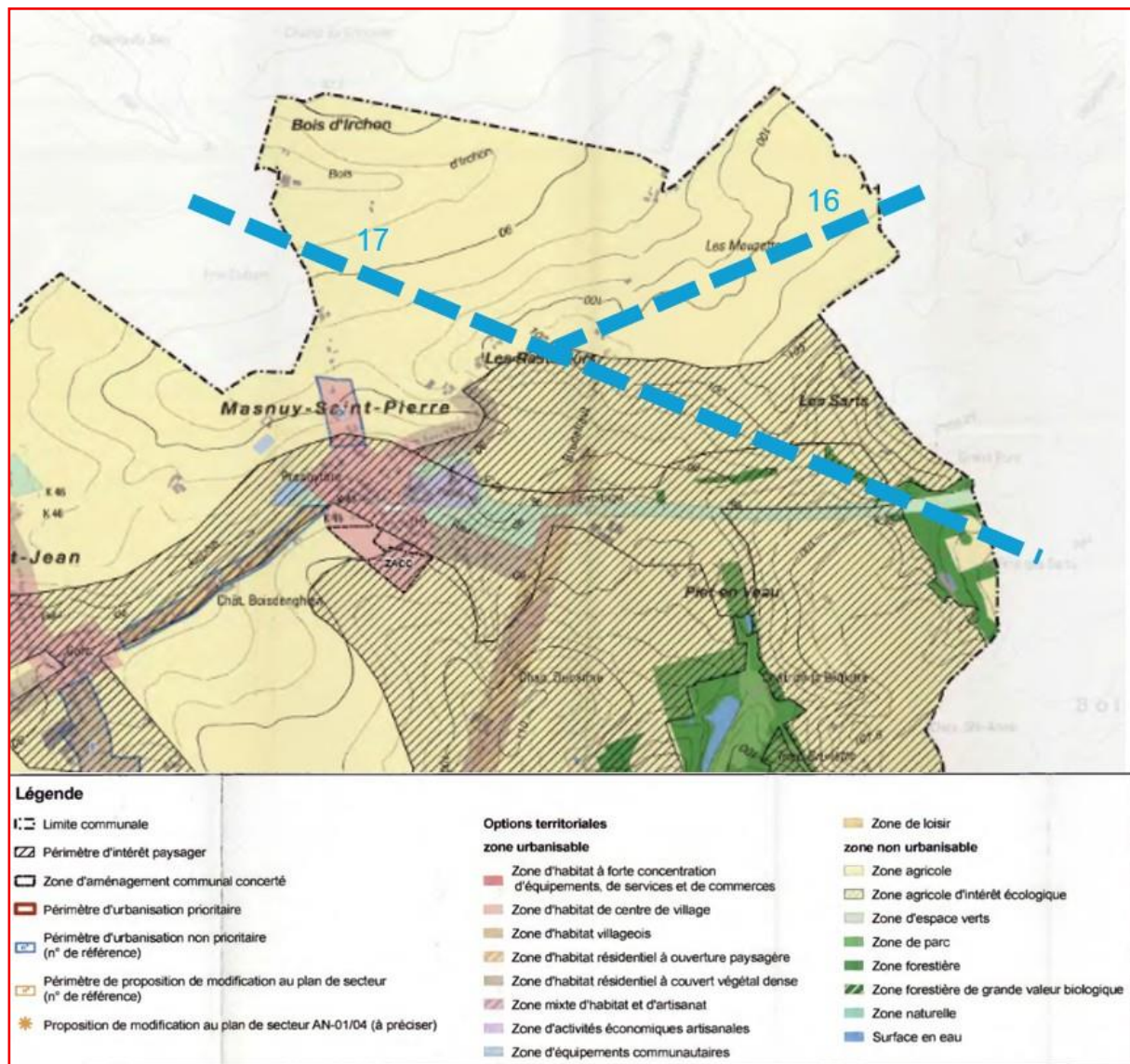


Figure 155 : Extrait du Schéma de Développement Communal de Jurbise - carte des affectations (source : WalOnMap)

Outre le passage par des zones agricoles par le tracé des alternatives 16 et 17, une zone forestière à l'Est de la commune est également traversée par l'alternative 17. Une ligne à cet endroit nécessiterait l'écimage des arbres et aurait donc un impact sur le maintien et la formation du paysage de cette zone.

Concernant les points de vue ou lignes remarquables Adesa, les alternatives passent à moins de 350 mètres de deux points de vue ou lignes remarquables orientés vers elles et à moins de 700 mètres de deux points de vue ou lignes remarquables orientés vers elles. Il y a, environ, 60 points de vue ou lignes remarquables sur la commune de Jurbise, ce qui signifie que 8% des points de vue ou lignes remarquables de Jurbise sont impactés par les alternatives.

2.3.1.e.10. Silly (alternative 14)

Un point de vue remarquable Adesa orienté vers le tracé de l'alternative 14 est situé à moins de 700 mètres de celui-ci. Etant donné le nombre de points de vue ou lignes remarquables situés sur la commune de Silly, à savoir environ 65, il y a plus ou moins 1,5% des points de vue et lignes remarquable de Silly qui sont impactés par ce tracé.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.3.1.e.11. Manage (alternative 33)

Cinq points de vue ou lignes remarquables Adesa, orientés vers le tracé de l'alternative 33, sont situés à moins de 350 mètres de celui-ci. Etant donné le nombre de points de vue ou lignes remarquables situés sur la commune de Manage, à savoir environ 55, il y a plus ou moins 11% des points de vue et lignes remarquable de Manage qui sont impactés par ce tracé.

2.3.1.e.12. Conclusion relative à la cohérence du projet avec les schémas et guides communaux

Ainsi, le projet de périmètre de réservation recoupe 7 communes disposant d'un SDC et/ou d'un GCU et les alternatives en concernent 4 de plus. Les dispositions que ces documents renseignent ne s'avèrent pas toutes cohérentes avec la mise en œuvre d'une potentielle ligne HT telle qu'elle pourrait s'implanter au sein des limites de projet de périmètres de réservation. La révision du plan de secteur impliquera cependant implicitement l'abrogation des dispositions des schémas et guides qui se révéleraient contraires à la mise en œuvre d'une ligne HT au niveau des limites du projet, remettant de fait en question les ambitions paysagères recherchées via ces différents documents.

Les éléments les plus impactants en termes de paysage se trouvent au niveau des territoires suivants :

- Leuze-en-Hainaut, au niveau de la superposition avec la vallée de la Dendre et du bois du Bu ;
- Soignies, avec un projet de périmètre de réservation désigné au sein d'une vaste zone agricole comptant plusieurs points de vue remarquables ;
- Pont-à-Celles, avec une superposition du projet de périmètre de réservation et d'un PIP.

2.3.2. INCIDENCES EN PHASE DE CHANTIER EN CAS DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 KV

Le chantier d'une ligne haute tension est mouvant, se faisant progressivement le long de la ligne au fur et à mesure de l'édification des pylônes et de l'installation des conducteurs sur ces derniers. Compte tenu du nombre de cantons²³ (estimés à 23 pour la ligne, voir l'analyse des incidences en phase de chantier du Chapitre Mobilité , point 2.5.2.a de la phase 2 partie 2B du RIE), et en considérant une zone de dépôt pour 4 cantons, ce sont 5 à 6 zones de ce type qui devraient être mises en place de façon temporaire. Ces zones reçoivent les matériaux de construction pour stockage et machines, et servent à approvisionner les zones d'assemblage qui se localisent au niveau des pylônes en construction. Elles sont en fonctionnement durant environ 1 an, le temps de mettre en œuvre l'ensemble des pylônes et conducteurs d'une même zone géographique.

L'assemblage des pylônes se fera au niveau des sites d'implantation et concentrera différents engins de chantier. Si la plupart de ces engins est non fixe (camions citerne, poids lourds pour l'acheminement des matériaux, etc.) et pourra donc libérer l'espace à la fin d'une journée de chantier, certaines installations resteront sur place le temps d'édifier chaque pylône :

- Grue de levage (nécessaire durant 2 à 3 jours sur le site de chaque pylône) ;
- Pylône en construction (construction durant environ 4 semaines).

²³ Pour rappel, un canton est une portion de ligne aérienne comprise entre deux pylônes en ancrage. Un canton est généralement constitué de plusieurs portées.



Figure 156 : Exemple d'une grue de levage soutenant un pylône en cours de construction (source : Elia)

Une grue de levage, bien qu'imposante et nécessitant d'ailleurs d'être amenée sur place en tant que convoi exceptionnel, sera rétractée et impactera relativement faiblement le paysage pendant les quelques jours d'intervention. Ceci d'autant que le chantier propre à l'édification d'un pylône durera environ 3 mois, n'amenant des incidences visuelles que très temporairement. Le type d'engin décrit ci-dessus, et la distanciation générale vis-à-vis des habitations, permettront de faire de la zone de chantier un élément peu impactant du point de vue paysager.

Au stade actuel du projet d'inscription au plan de secteur, il est difficile d'aller plus en détail dans l'analyse des incidences. En effet, l'exécution des travaux, la nature des interventions ou les emprises associées dépendent de l'implantation définitive des pylônes et de leurs caractéristiques techniques (hauteur, forme, etc.) qui ne sont pas encore définies à ce stade.

En somme, les incidences paysagères d'un tel chantier devraient être faibles car de courte durée et généralement produites à distance des habitations (le projet passant généralement à distance de celles-ci). Les incidences devraient être un peu plus importantes à proximité des zones de stockage, mais les aspects paysagers restent ici une question de moindre importance. En effet, des engins et matériaux stockés sur un délai de temps relativement court ne représentent pas un impact paysager fort et tout du moins susceptible d'altérer durablement les perspectives et ambiances paysagères.

2.3.3. INCIDENCES EN PHASE D'EXPLOITATION EN CAS DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 kV

2.3.3.a. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE

Dans cette partie sont analysées les incidences paysagères liées à l'exploitation d'une ligne électrique aérienne 380kV, dans le cas où elle serait installée, une fois le périmètre de réservation inscrit au plan de secteur.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Dans un premier temps, des principes paysagers généraux seront présentés (cf. 2.3.3.b), sans qu'il en soit fait d'analyse à ce stade. Ils s'appuient sur un document réalisé par le bureau CLUSTER²⁴ (reprise en **Annexe 11**), en reprenant les nomenclatures employées pour les niveaux d'échelle d'analyse, à savoir :

- **Niveau du tracé** : concerne l'installation d'une ligne à haute tension dans le paysage. Les points d'attention sont l'utilisation de lignes droites aussi longues que possible, à la fois horizontalement et verticalement. [..]
- **Niveau de la ligne** : se réfère à l'intégration locale d'une ligne à haute tension. La direction de la ligne, la longueur du champ entre les pylônes et la hauteur des pylônes sont des éléments décisifs à cet égard. [...]
- **Niveau de l'objet** : se réfère à l'élaboration architecturale des composants de la ligne à haute tension, tels que le type de pylônes, la hauteur du pylône, la longueur de la portée, les postes de transformation et autres.[...]

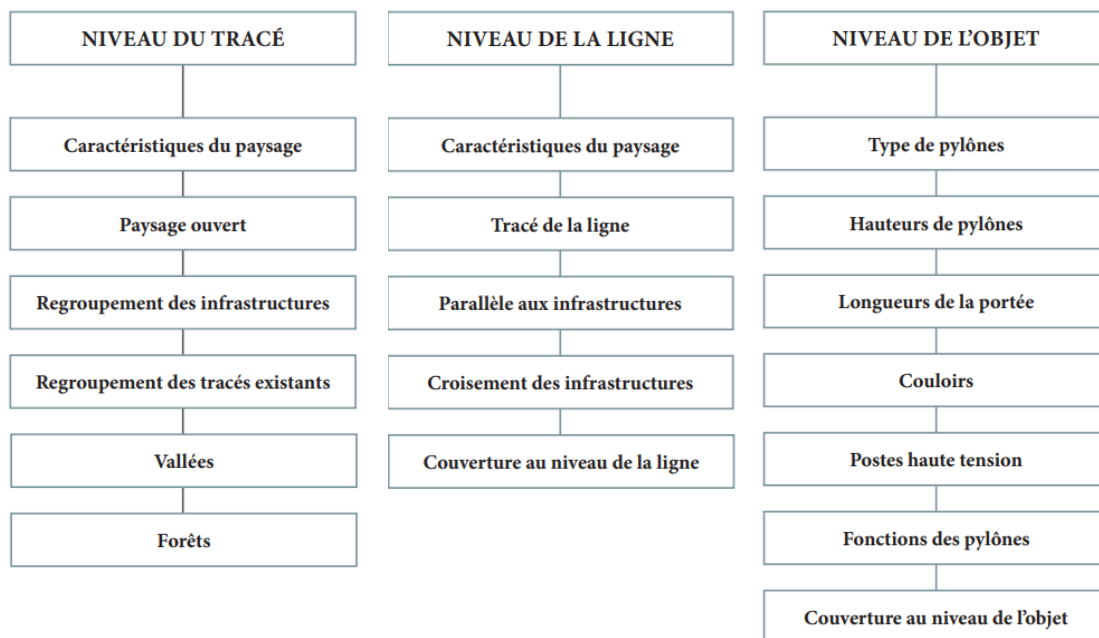


Figure 157 : Trois niveaux d'échelle d'appréciation des incidences paysagères pour une ligne HT (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

L'analyse paysagère sera conduite selon les trois niveaux définis ci-avant. Il existe des principes de conception spatiale pour chaque niveau, destinés à améliorer l'intégration paysagère d'un tel projet de ligne haute tension. A noter que ces principes paysagers généraux concernent les pylônes et non les câbles, pour lesquels la seule alternative possible est d'être aériens ou enterrés.

Ces principes généraux seront d'abord décrits (cf. 2.3.3.b du présent rapport). Puis, ces principes seront utilisés pour analyser les incidences paysagères pouvant résulter de la mise en œuvre d'une ligne potentielle au sein du projet de périmètre de réservation, à l'échelle des tronçons, sans entrer dans le détail (cf. 2.3.3.c). Ces effets concrets et quantifiables sur le paysage et l'évolution de celui-ci permettront d'établir si des recommandations doivent être adressées concernant le projet de périmètre

²⁴ Source : Vision de l'intégration paysagère des lignes haute tension, juin 2019.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

de réservation. Enfin, une analyse des incidences paysagères spécifique et détaillée par tronçon sera faite (cf. 2.3.3.d) et intégrera une potentielle ligne électrique aérienne 380kV qui serait mise en service dans le périmètre de réservation (dont le projet fait l'objet de ce RIE et donc n'est pas encore inscrit au plan de secteur).

2.3.3.b. PRINCIPES PAYSAGERS GÉNÉRAUX ISSUS DE LA VISION DE L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE DES LIGNES HAUTE TENSION

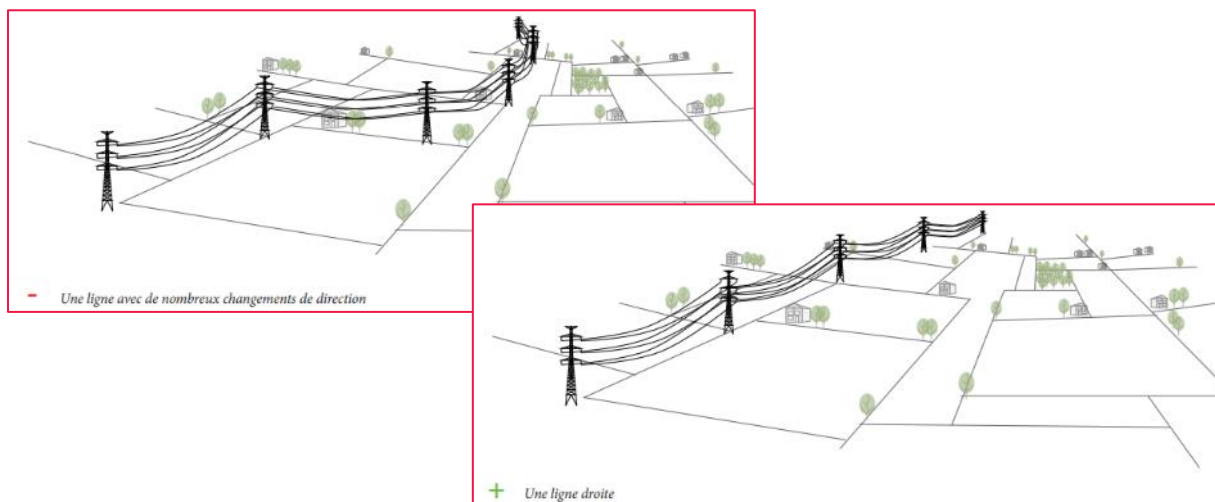
Avant d'analyser les incidences paysagères de la mise en œuvre d'une potentielle liaison au sein du projet de périmètre de réservation de manière exhaustive pour chaque tronçon, il est d'abord proposé d'exposer les principes paysagers généraux qui s'appliquent ou résultent de la mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne. Ils peuvent parfois être en conflit et ne peuvent donc pas être tous satisfaits en même temps, mais ils permettent de donner des lignes directrices pour améliorer l'intégration paysagère de ce type d'infrastructure.

2.3.3.b.1. Niveau du tracé

Cette première approche s'attache à évaluer la cohérence du tracé d'une potentielle ligne électrique aérienne haute tension vis-à-vis des composantes paysagères structurantes existantes. Un paysage va en effet être caractérisé par des éléments physiques (cf. liste non exhaustive ci-dessous), vis-à-vis desquels une potentielle ligne haute tension doit pouvoir s'associer ou se faire discrète. À noter que les principes d'aménagement ci-après ne tiennent compte que des caractéristiques paysagères et non techniques et/ou environnementales.

PAYSAGE OUVERT

De manière à ce que la ligne haute tension soit le mieux intégrée dans le paysage, il est considéré qu'elle doit être la plus rectiligne possible pour réduire un effet d'encombrement du paysage qui découlerait de la présence de trop de changements de direction.



PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

ELÉMENTS DE RELIEF

La topographie d'une zone d'implantation d'une ligne haute tension joue énormément sur la perception et la visibilité d'une telle infrastructure. Ainsi, la mise en place d'une ligne haute tension au niveau d'une ligne de crête la rendra particulièrement exposée visuellement par sa position dominante par rapport aux paysages alentours. L'intégration paysagère de la ligne (*i.e.* sa cohérence avec les éléments environnants) sera ici très faible et la ligne HT deviendrait un élément fort et structurant du paysage, ce qui n'est pas souhaitable. En effet, l'esthétique des pylônes d'une ligne haute tension et l'image négative qu'elle véhicule généralement ne représente pas des éléments qui valorisent le paysage dans lequel elle doit s'intégrer.

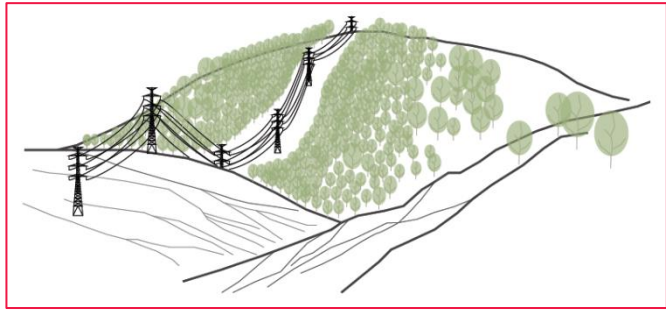


Figure 159 : Implantation d'une ligne HT au niveau d'une ligne de crête (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

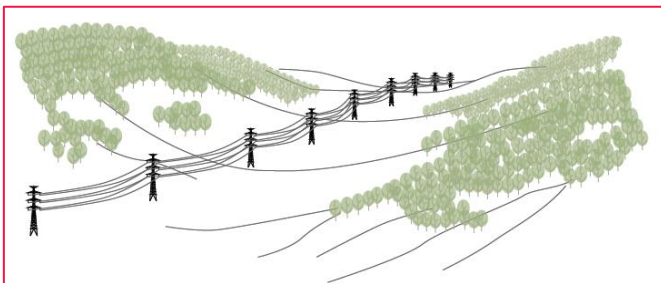


Figure 160 : Implantation d'une ligne haute tension au centre d'une vallée (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

Par ailleurs, l'insertion d'une ligne haute tension n'est pas souhaitable au centre d'une vallée, pourtant point le plus bas et donc potentiellement moins visible. En effet, les vallées résultent d'une érosion par un cours d'eau (élément naturel), que la ligne haute tension viendrait alors souligner. Celle-ci pourrait dès lors dénaturer fortement le cadre paysager auquel cet élément naturel est associé. Par ailleurs, le centre d'une vallée est généralement dominé par des coteaux ayant des vues importantes donnant sur celui-ci. Y associer une ligne HT ferait de celle-ci une infrastructure structurante pour ce paysage, faisant d'elle l'élément le plus exposé visuellement.

Afin d'atténuer la visibilité d'une ligne HT vis-à-vis de ces éléments de relief, il convient de proposer une implantation qui s'articule avec eux, en respectant les principes de contournement de relief (plutôt que franchissement avec passage sur les points culminants) et d'adossement aux limites de vallée. Dans tous les cas, il est conseillé que le tracé de la ligne ne dépasse pas l'altitude du relief où elle se trouve. Ainsi, la visibilité de la ligne est limitée et elle ne souligne pas un élément préexistant.

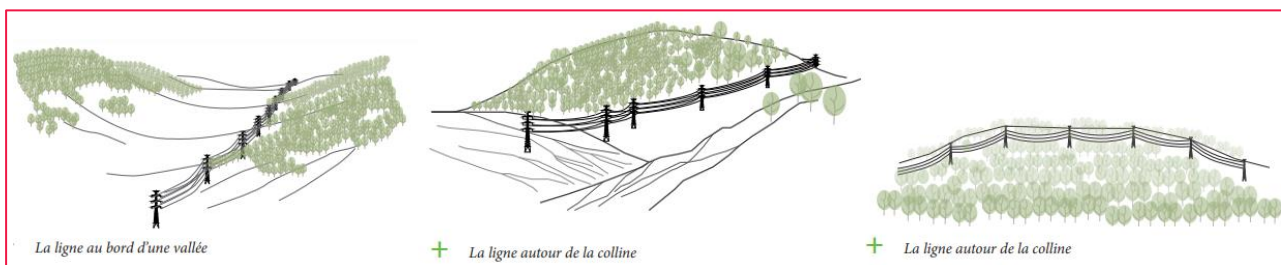


Figure 161 : Implantation d'une ligne haute tension en limite de vallée et autour d'une colline (source : Vision de l'intégration paysagère d'une ligne à haute tension – Cluster)

ELÉMENTS DE VÉGÉTATION

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Lors de la mise en œuvre d'une ligne à haute tension, les principes d'aménagement préconisés sont d'abord d'éviter autant que possible les couloirs droits dans la forêt. Il est préférable de longer une lisière plutôt que de passer au travers d'un massif et ainsi amener une césure nette dans cet espace naturel (ou du moins perçue comme tel généralement). Comme le met en évidence la figure ci-dessous, le franchissement d'un massif forestier par une ligne haute tension reste, malgré les mesures de plantations basses qui peuvent y être associées, un élément très marqué dans un paysage et qui souligne l'infrastructure plus qu'elle n'est visible en elle-même.



Exemple d'une ligne HT à Beauraing, avec une coupe franche très nette au sein des massifs forestiers

Figure 162 : Exemple d'une ligne haute tension passant au travers d'un massif forestier à proximité d'Épinal en France et à Beauraing (source : Google Maps)

ÉLÉMENTS ANTHROPIQUES

Lorsqu'il est prévu qu'une ligne haute tension passe à proximité d'équipements installés par des êtres humains, le principe de regroupement vise à réduire les incidences paysagères en associant l'infrastructure électrique avec les éléments anthropiques qui structurent déjà aujourd'hui le paysage. Il peut ainsi s'agir de lignes haute tension existantes, mais également d'infrastructures routières importantes, de chemins de fer ou encore de canaux. Le regroupement permet de concentrer les incidences paysagères non négligeables de ces infrastructures en une zone donnée, plutôt que de multiplier les implantations (et donc les incidences) sur un territoire donné.

Les paysages qui accueillent ces regroupements d'infrastructures sont fortement impactés par leur présence, mais à distance suffisante de ces zones, les paysages peuvent ainsi être préservés. Dans tous les cas de regroupement, les principes visent au plus grand rapprochement entre les infrastructures, de manière à permettre de les associer visuellement et de ce fait d'atténuer le cumul des effets paysagers, ainsi que de privilégier l'emploi de pylônes semblables (ou à défaut d'utiliser une même longueur de champ et un même espacement des pylônes avec l'existant). Dans le cas du regroupement de deux lignes, le fait de réduire la distance qui les sépare permet de donner une uniformité plus importante :

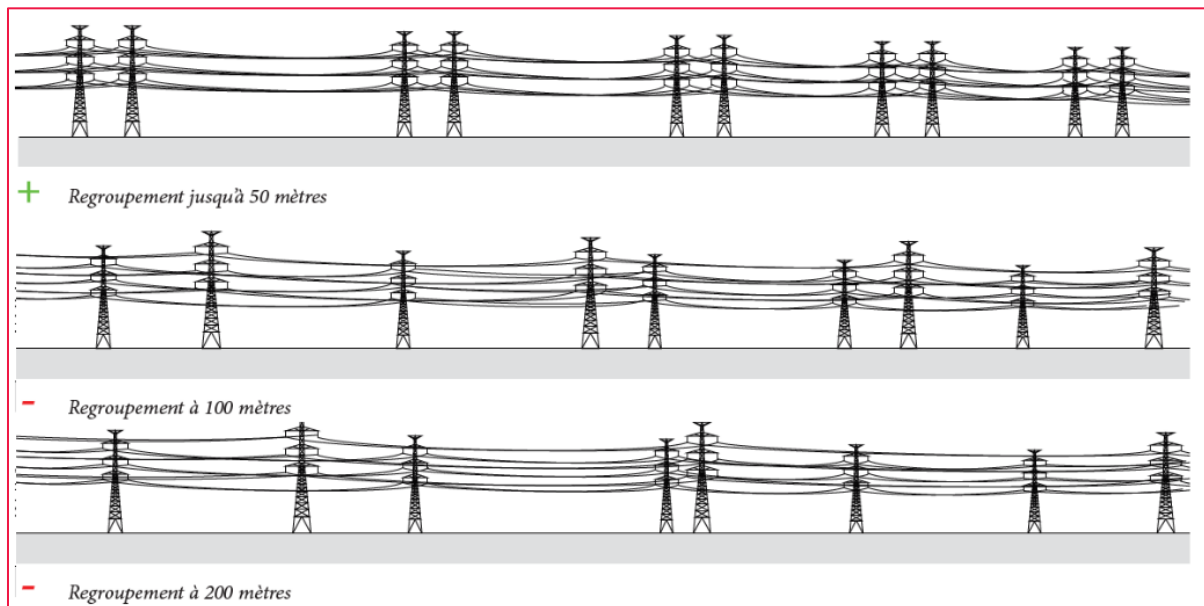


Figure 163 : Effet d'un regroupement selon trois inter-distances
(source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

Il faut toutefois noter que le principe de regroupement de deux lignes haute tension nécessite un écartement entre les deux de l'ordre d'au moins 60 m, ce qui génère une incidence visuelle forte. En effet, l'effet cumulatif des incidences paysagères de deux lignes haute tension réduit son intérêt.

SUBSTITUTION

Un principe moins général car dépendant du contexte est celui de substitution, à savoir le remplacement d'une ligne à haute tension qui est vouée à être enterrée par la nouvelle ligne envisagée. Réutiliser ainsi le tracé d'une ligne existante permet de profiter des aménagements qui avaient déjà été réalisés pour celle-ci (coupure au travers de massifs boisés, éléments paysagers masquant, etc.) et de réduire les incidences paysagères dans la mesure où ça ne rajoute pas de nouvel élément puisque la nouvelle ligne vient en remplacement. Les incidences paysagères restent tout de même non négligeables puisque le paysage n'est pas « libéré » de la présence d'une infrastructure anthropique.

ELÉMENTS D'HABITATION

Le tracé des lignes haute tension évite de passer au niveau de zones d'habitation afin de réduire la proximité avec les riverains et donc le nombre de possibles nuisances paysagères. Il y a également d'autres bénéfices qui seront évoqués dans les chapitres dédiés (sécurité et santé, réglementation urbaine, etc.). Lorsque cela n'est pas ou partiellement faisable, il est possible d'envisager la mise en place d'éléments masquants, comme cela sera évoqué plus loin, au 2.3.3.b.3 Niveau de l'objet.

2.3.3.b.2. Niveau de la ligne

Si les principes identifiés à l'échelle du tracé concernent les cohérences d'une ligne haute tension avec les éléments structurants du paysage, les principes identifiés ci-après concernent la ligne elle-même.

FORME

Afin de favoriser l'insertion paysagère d'une ligne haute tension dans le paysage, le principe est de proposer un tracé le plus rectiligne possible et qui minimise les changements de direction. Plusieurs éléments justifient cela :

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

- Plus les changements de direction sont importants, plus les pylônes sont déséquilibrés par rapport aux efforts mécaniques qu'ils doivent supporter. Ils doivent donc être plus robustes et par conséquent plus imposants visuellement.
- Une ligne composée de nombreux changements de directions aura plus d'impact dans le paysage car il ne sera en aucun point possible d'avoir un alignement de pylônes et donc une atténuation de leur présence. Le paysage peut alors paraître encombré, en ce compris qu'il compte de nombreux pylônes visibles venant charger l'espace.

A l'échelle de la ligne, il est donc préconisé d'atténuer le plus possible les changements de direction comme figuré ci-dessous. En particulier, l'emploi de courbes douces réduit le nombre de pylônes d'angle nécessaires et donc l'encombrement visuel qui en résulte.

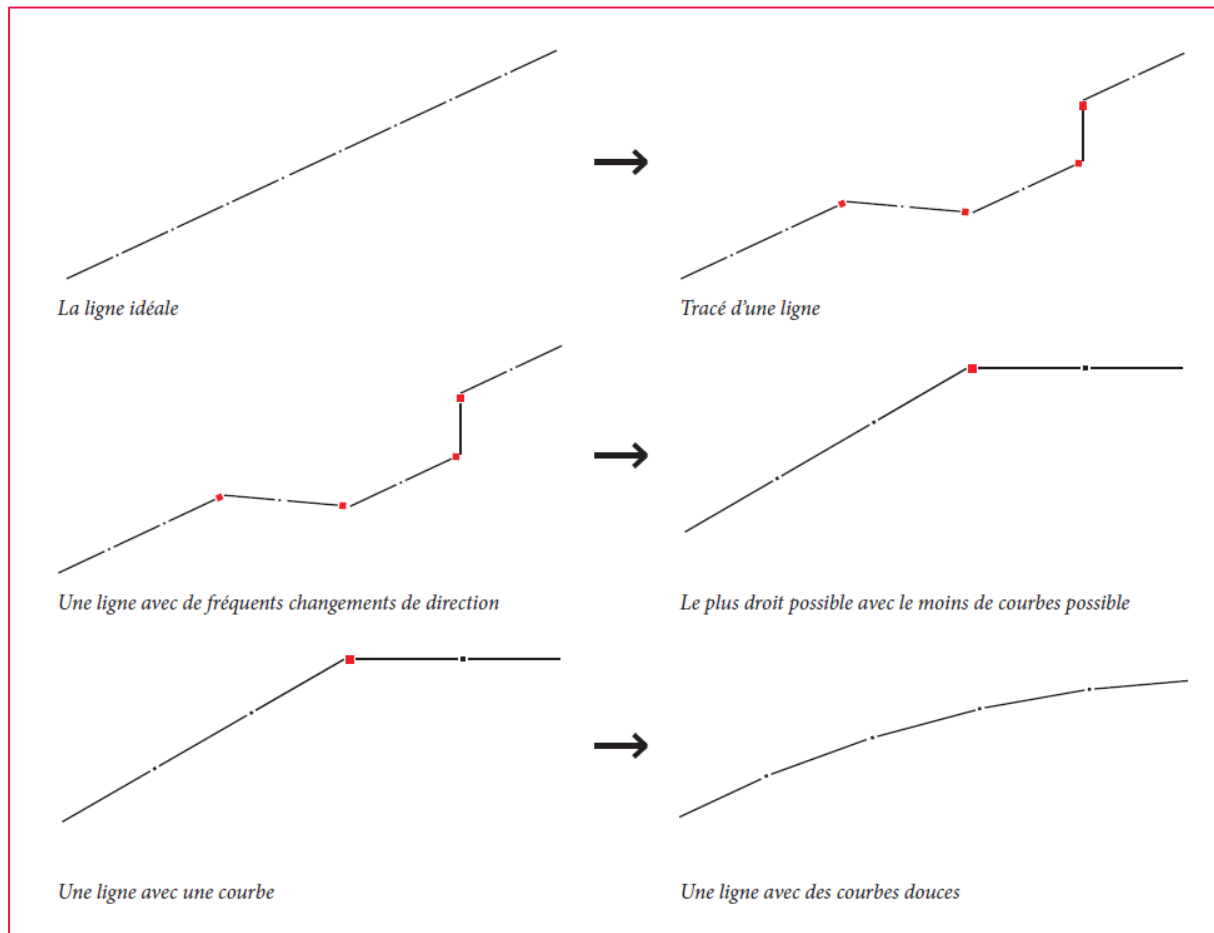


Figure 164 : Principes de formes de tracé préconisés
(source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

INTERSECTION AVEC LES INFRASTRUCTURES

Afin d'éviter ou de limiter les franchissements par-dessus des infrastructures dans le cadre de la mise en œuvre d'une ligne haute tension (franchissements qui impliquent généralement de mettre en place des pylônes d'arrêt afin d'éviter toute chute en cascade menant à faire obstacle sur l'infrastructure franchie), le principe vise autant que possible à désigner un tracé permettant le franchissement en un point bas. Prenant l'exemple d'un pont passant au-dessus d'une autoroute, le principe voudra que la potentielle ligne haute tension coupe la voie d'accès à ce pont dans un secteur où elle est basse et non

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

là où elle franchit l'autoroute (car elle est alors surélevée, ce qui implique de prévoir des pylônes plus hauts également et donc plus visibles).

De même, lors d'une intersection avec une infrastructure importante (de tout type), il apparaît plus intéressant de viser une intersection perpendiculaire plutôt que de biais. En effet, pour réduire la visibilité de la ligne haute tension, les pylônes placés perpendiculairement pourront notamment être moins visibles derrière des éléments de végétation présents le long de l'infrastructure intersectée (cf. figure ci-dessous).

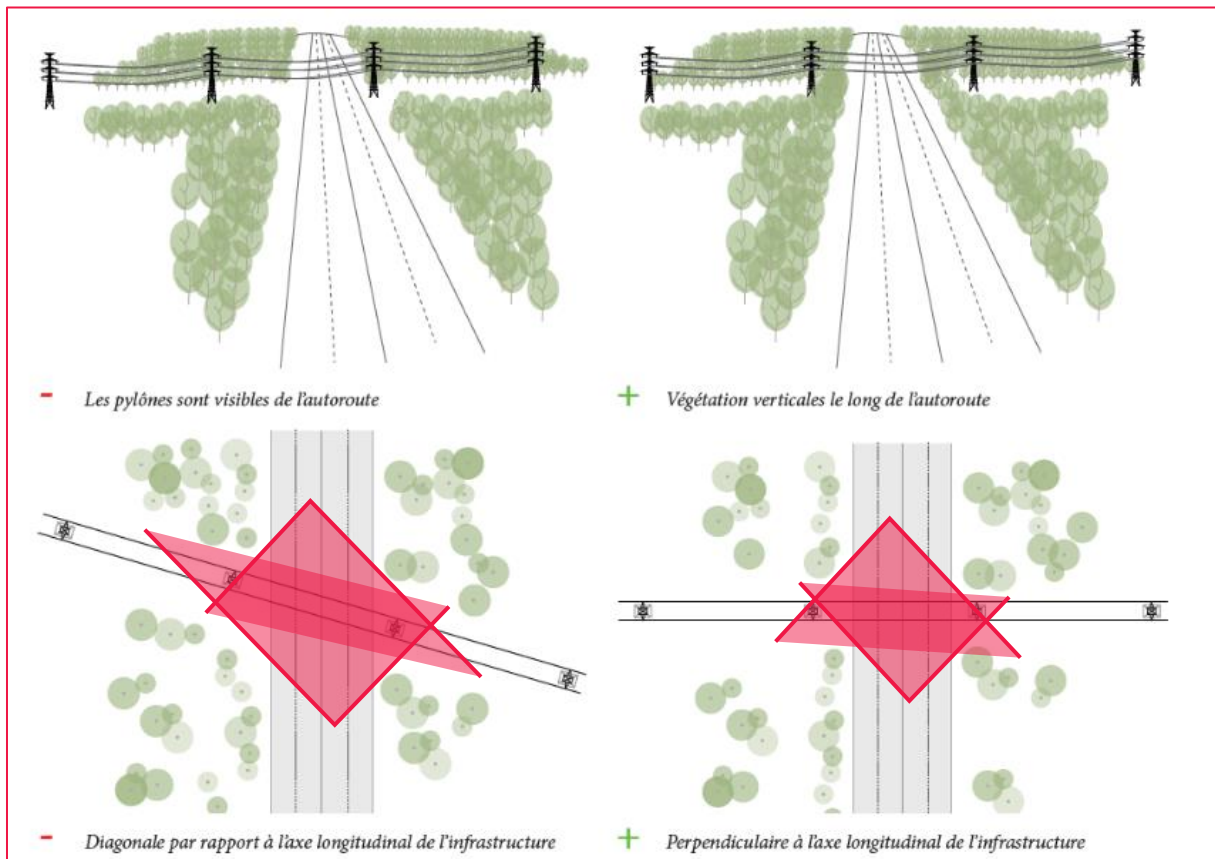


Figure 165 : Principes d'intersection avec une infrastructure routière avec cônes de vue (en rouge) depuis les voiries (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

COUVERTURE AU NIVEAU DE LA LIGNE

A une distance entre 350 et 700 m de la ligne haute tension, il est conseillé de masquer la tête des pylônes de la vue des observateurs. L'objectif est de trouver la bonne distance pour briser la ligne de visée à hauteur d'œil.

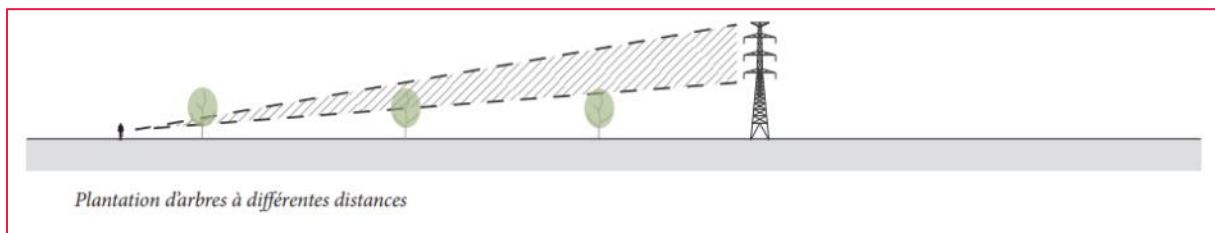


Figure 166 : Principes de plantation à la bonne distance pour masquer les pylônes de la vue des observateurs (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Lorsque le paysage est fragmenté, il est conseillé de planter des groupes d'arbres irrégulièrement pour casser le rythme régulier des pylônes, lorsqu'il n'est pas possible de réaliser des plantations en continu. En effet, planter des arbres uniquement autour des pylônes renforce la présence de ces derniers.

De même, dans une ville ou un village, il est préférable de cibler des zones spécifiques pour planter des arbres uniquement de là où l'on voit les pylônes.

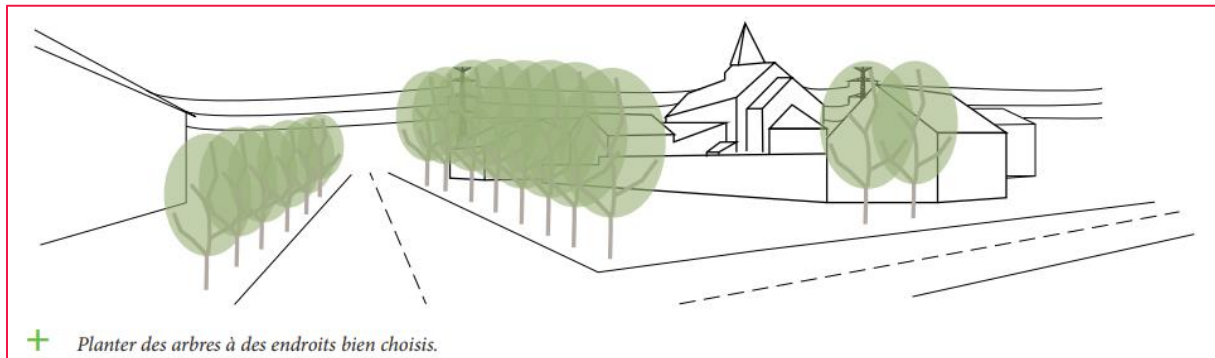


Figure 167 : Plantation ciblée d'arbres pour réduire les perturbations visuelles (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

2.3.3.b.3. Niveau de l'objet

Cette échelle est à analyser de manière limitée dans cette étude car celle-ci porte sur un projet de périmètre de réservation. En effet, pour rappel, il ne s'agit pas de la mise en œuvre d'une ligne haute tension (et des pylônes associés), mais d'un périmètre à inscrire au plan de secteur et dans lequel pourrait potentiellement être mise en place une ligne. Toutefois, la justification de cette inscription au plan de secteur précise que l'objectif est bien de permettre de réserver l'espace nécessaire à l'édification d'une liaison aérienne de 380 kV d'une capacité de transport de 6 GW formant la Boucle du Hainaut.

TYPE DE PYLÔNE

Ce type d'infrastructure est actuellement le plus souvent constitué de pylônes de type treillis métalliques standards (double drapeau). Les projets récents utilisent néanmoins des pylônes plus compacts (treillis compact). D'autres types de pylônes pourraient néanmoins être envisagés, notamment les pylônes tubulaires (ex : Wintrack). Ces différents pylônes sont illustrés sur la figure ci-dessous. Néanmoins, le modèle de pylônes fera l'objet d'études ultérieures, les illustrations ci-dessous doivent dès lors être considérées avec précaution (rien n'étant défini à ce stade).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

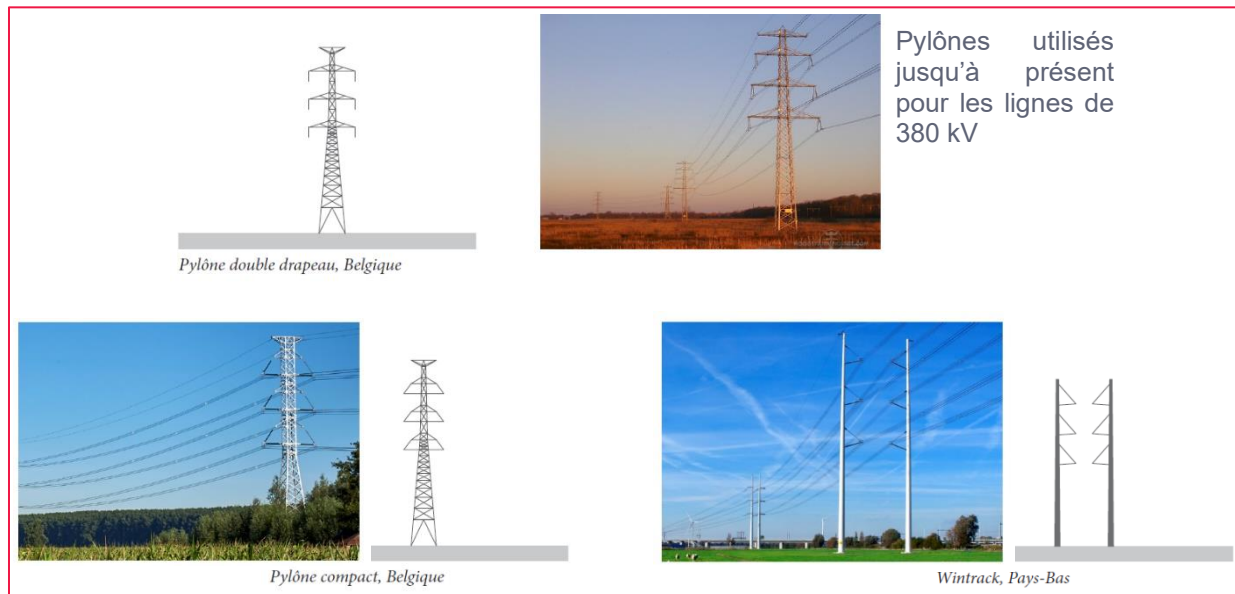


Figure 168 : Illustration de pylônes pouvant potentiellement être retenus dans le cadre de la mise en œuvre d'une ligne 380 kV (source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster)

Ces trois possibilités de pylônes présentent des avantages et inconvénients différents. Les pylônes en double drapeau et les pylônes compacts ont une forme semblable, en un seul élément de hauteur et largeur, avec une structure ajourée (treillis), les pylônes compacts étant, comme leur nom le suggère, de taille réduite, tant en hauteur qu'en largeur.

Les pylônes Wintrack ont quant à eux une emprise visuelle plus large puisqu'ils sont dédoublés, mais comme ils sont plus fins, cela les rend moins visibles un à un. Cependant, ils ont une structure « pleine » qui reste plus visible lorsqu'on s'éloigne que celles des pylônes treillis. L'avantage qui se dégage des pylônes compacts et en double drapeau est leur mono-élément de structure qui présente l'intérêt de ne pas dédoubler les piliers visibles lorsqu'une personne se trouve de biais ou sous la ligne (cf. Figure 165), ainsi qu'à proximité immédiate (cf. paragraphe ci-après).

On notera également que des pylônes « conceptuels » ont également été dessinés dans le cadre de projets ou concours visant à donner une autre forme plus visible à ces infrastructures. Des exemples sont illustrés ci-dessous. Il est important de noter que ces designs sont uniquement conceptuels et ne répondent ni aux contraintes de stabilité ni aux exigences d'espacement et de hauteur des conducteurs. Néanmoins l'exercice permet de mettre en avant une autre approche d'insertion paysagère dans laquelle le pylône n'est plus minimisé pour être le moins visible possible dans le paysage mais est au contraire monumentalisé pour marquer le territoire.



Figure 169 : illustrations de pylônes « conceptuels » imaginés par des architectes-designers (projets land of giants et austrian power giants)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

ELOIGNEMENT DES HABITATIONS

Les pylônes devraient mesurer entre 50 et 60 m de haut, avec une distance inter-pylônes de 320 à 480 m. En fonction de la proximité avec ces pylônes, les impacts visuels et l'impression qu'ils engendrent sera variable²⁵. Ainsi, pour une distance entre pylône et observateur :

- **distance < 250 m** : impression écrasante de l'objet (pylône) dans le champ visuel. Sous cette distance, les habitations ayant vue sur au moins un pylône seront très fortement impactées en ce qui concerne le paysage avec notamment des effets potentiels d'ombre portée, l'impression d'être sous la ligne haute tension.
- **250 < distance < 350 m** : l'objet reste dominant dans le paysage, avec une image de celui-ci qui peut encore mesurer entre 10 et 15 m de haut, ce qui représente un angle vertical d'occupation variant de 8° à 14° environ ;
- **350 < distance < 700 m** : à partir de cette distance, le pylône devient sous-dominant dans le paysage, à savoir qu'il ne représente plus la composante la plus visible mais qu'il reste tout de même présent, bien identifiable et qu'il constitue un élément de repère (au même titre que d'autres). Compte tenu de la distance, les probabilités d'avoir des éléments bâtis et végétaux faisant partiellement ou totalement écran sont importantes, et l'impact visuel en est d'autant plus limité ;
- **700 < distance < 1 400 m** : à cette distance, le pylône a un impact marginal, il peut très facilement en être fait abstraction dans le paysage ;
- **distance > 1 400 m** : l'objet devient difficilement visible (dans le cas d'un pylône treillis). Les éléments qui le constituent sont en effet suffisamment fins pour disparaître progressivement du champ visuel.



Figure 170 : Variation de la présence visuelle d'un pylône (treillis compact) d'une ligne 380 kV suivant la distance avec celui-ci (source : Google Maps)

Un couloir restreint se définit sous les pylônes, sur une vingtaine de mètres de large. Dans ce couloir, les constructions et la végétation doivent respecter des règles strictes.

Ainsi, pour réduire les nuisances paysagères pour les futurs riverains, un éloignement des zones d'habitation doit être recherché. Etant donné le maillage de noyaux bâtis, il n'est pas toujours possible d'être à distance suffisante. Il est alors possible d'envisager l'implantation de masques végétaux²⁶

²⁵ Source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster – juin 2019.

²⁶ cf. Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension – Cluster – juin 2019.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

(arbres, talus, etc.) pour réduire la visibilité des infrastructures (pylônes et postes haute tension). L'étape de l'inscription du périmètre de réservation est encore trop en amont pour pouvoir pleinement considérer cet aspect. Il sera donc à prendre en considération de manière détaillée lors de l'EIE liée à l'implantation de la ligne haute tension, une fois les emplacements de pylônes connus avec plus de précision.

2.3.3.c. PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES PAYSAGERS GÉNÉRAUX DANS LE PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION

L'objet de cette partie est de regarder dans quelle mesure les principes paysager présentés ci-avant ont été pris en compte à l'échelle globale du projet de périmètre de réservation. Une étude plus détaillée par tronçon est réalisée dans la partie suivante, développant des éléments abordés ici parfois sommairement.

2.3.3.c.1. Niveau du tracé

ÉLÉMENTS DE RELIEF

La figure ci-dessous superpose le projet de périmètre de réservation dans son entièreté avec le modèle numérique de terrain, sur lequel se dessinent les éléments de reliefs et présente le profil d'élévation du périmètre de réservation. Si le relief est celui d'un plateau (donc relativement plan) s'élevant progressivement (d'environ 25m à la frontière régionale à 120m à Courcelles) et de façon constante du nord-ouest vers le sud-est, plusieurs vallées ont été creusées et apparaissent très bien sur la carte.

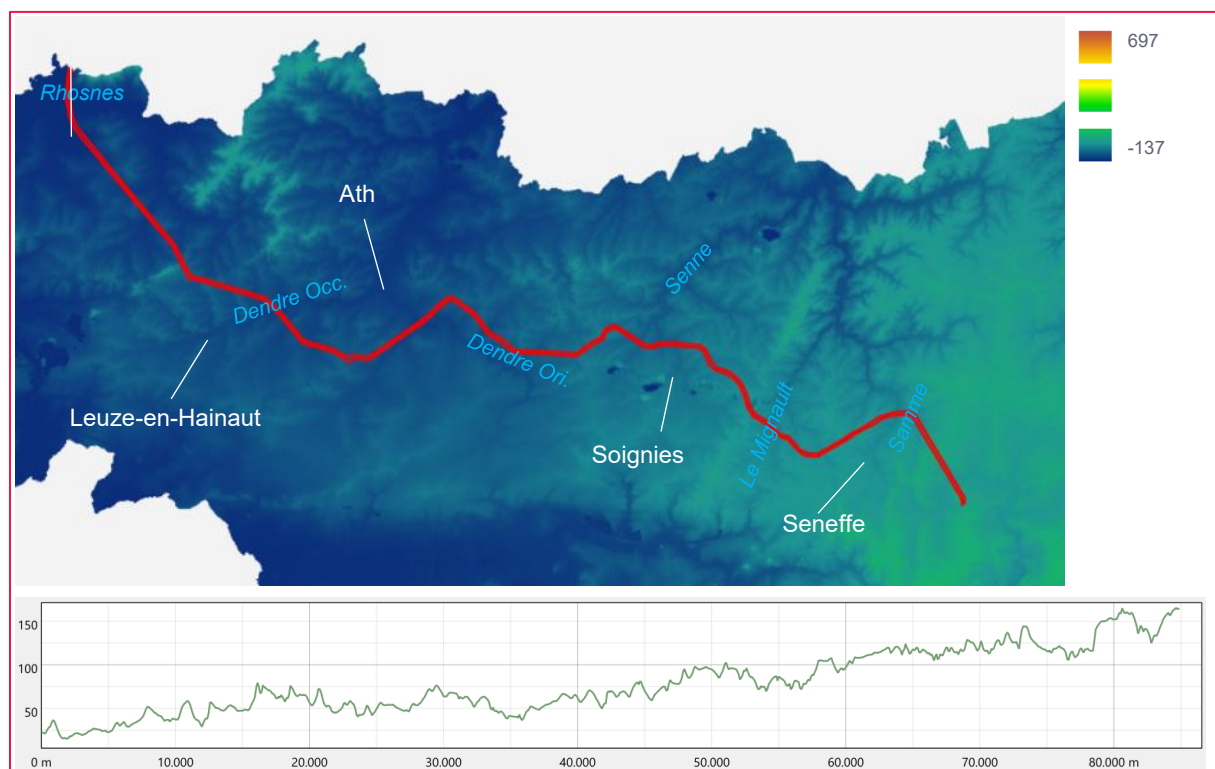


Figure 171 : Superposition du projet de périmètre de réservation et du modèle numérique de terrain, avec identification des vallées principales ; et profil d'élévation du périmètre d'élévation (source : WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le projet de périmètre de réservation coupe ainsi plusieurs cours d'eau (qui ont chacun impacté le relief du plateau et créé des vallées/vallons plus ou moins marqués), à chaque fois de façon perpendiculaire, dont les principaux sont les suivants :

- Rhosnes : le projet de périmètre de réservation est sécant à ce cours d'eau qui occupe la position centrale d'un large vallon, peu marqué et qui d'ailleurs s'évase jusqu'à supprimer toute pente en direction de l'ouest ;
- Dendre Occidentale : de nouveau, le projet de périmètre de réservation coupe de façon quasi perpendiculaire ce cours d'eau et le vallon au centre duquel il s'écoule, ne respectant pas ici le principe d'implantation dans l'axe de la vallée souligné précédemment ;
- Dendre Orientale : après avoir à nouveau coupé en travers du vallon, le projet de périmètre de réservation est proposé dans l'axe du cours d'eau et décalé par rapport à celui-ci, de manière à pouvoir limiter les effets visuels en cas d'implantation d'une potentielle ligne HT ;
- Senne : au nord de Soignies, le projet intersecte le vallon de la Senne. Si cette implantation transversale trouve son explication dans le regroupement qui est fait avec la voie de contournement de Soignies, elle s'écarte ici encore des principes d'implantation préconisés par rapport au franchissement des éléments de relief.



Figure 172 : Vallon de la Senne, au nord de Soignies (source : Google Maps)

- Le Mignault : à nouveau, l'implantation choisie pour le projet de périmètre de réservation s'explique de par le principe de regroupement des infrastructures mais s'écarte ici encore des principes d'implantation préconisés au niveau des fonds de vallée. Ce cours d'eau a en effet créé un large vallon, souligné par un cordon boisé, que le projet coupe de façon perpendiculaire.
- Samme : il s'agit ici d'un ancien canal, établi dans le lit d'un cours d'eau ayant préalablement formé les éléments de reliefs constatés aujourd'hui. Le projet de périmètre de réservation est à nouveau sécant à ce vallon.

ELÉMENTS DE VÉGÉTATION

Le territoire traversé par le projet de périmètre de réservation est principalement ouvert, composé de grandes parcelles cultivées ou, dans une moindre mesure, de pâtures. Il compte toutefois plusieurs éléments boisés ainsi que des fonds de vallée (cf. ci-dessus) au niveau desquels des éléments de végétation sont généralement présents.

Bien qu'un effort ait été réalisé dans le tracé pour éviter un maximum de zones boisées, comme le montre la figure ci-dessous, il n'est pas toujours possible de contourner toute zone boisée sans contrevenir à d'autres principes.

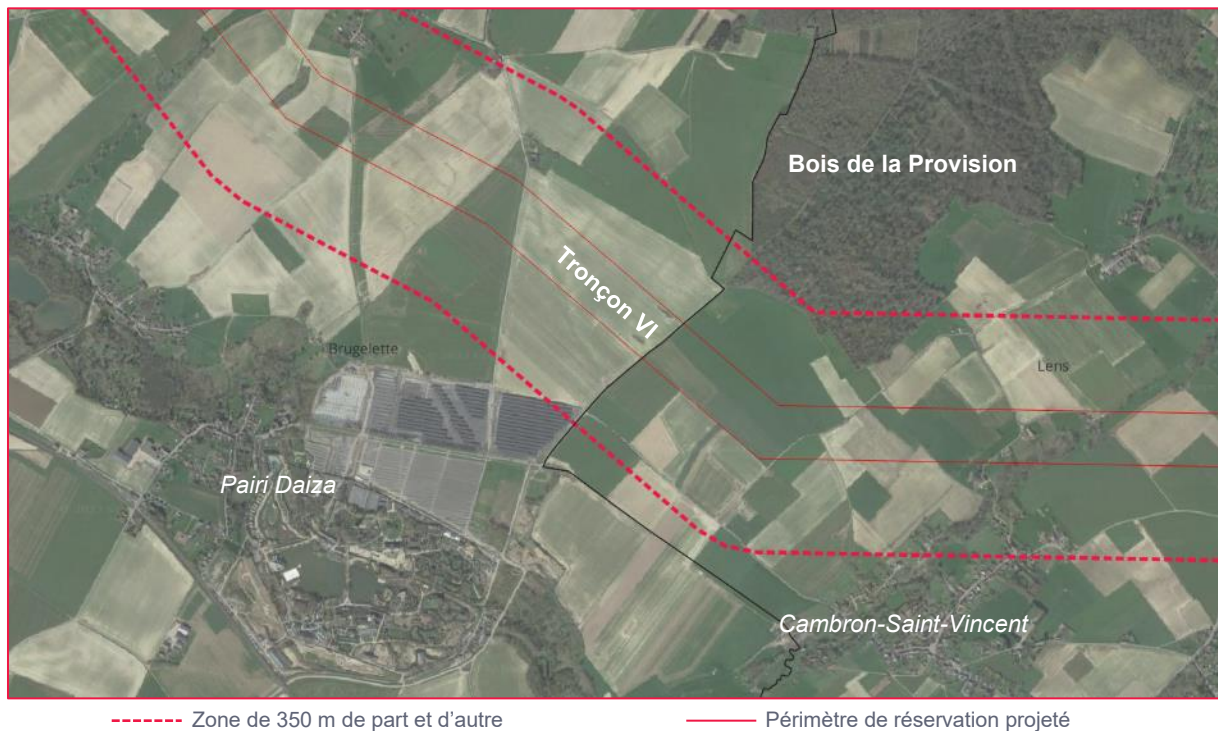


Figure 173 : Exemple d'évitement d'une zone boisée sur le projet de périmètre de réservation (fonds de plan : Google Maps, WalOnMap)

Les illustrations ci-dessous superposent le projet de périmètre de réservation aux principaux massifs boisés intersectés²⁷. La bande de 200 m de réservation donne ici l'échelle, permettant de visualiser les espaces qui, potentiellement, pourraient être impactés par le passage d'une ligne haute tension. La bande de 350 m de part et d'autre est également représentée ci-dessous. Le projet pourra longer, parfois de très près, celle-ci, sans l'intersecter. Certains éléments boisés au sein des massifs identifiés ci-dessus devront possiblement être supprimés partiellement (élément par élément) si la ligne venait à être mise en œuvre au bord des limites du projet de périmètre de réservation. Un point d'attention sera émis pour préconiser l'agencement de la ligne de manière la plus éloignée possible des massifs boisés pour éviter la suppression de différents massifs. À noter que les éléments figurant sur les images 4, 6, 7, 8 et 11 (en jaune ci-dessous) sont les plus impactés puisque le projet les intersecte de manière perpendiculaire.

²⁷ D'autres de dimensions plus réduites sont également intersectés au fil du tracé.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

1. Tronçon II – Frasnes-lez-Anvaing



2. Tronçon IV – Leuze-en-Hainaut



3. Tronçon V – Chièvres



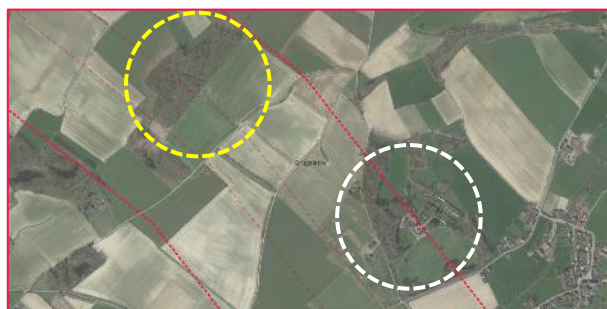
4. Tronçon V – Chièvres



5. Tronçon VI – Brugelette



6. Tronçon VI – Brugelette



— Périimètre de réservation projeté

- - - - - Zone de 350 m de part et d'autre

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

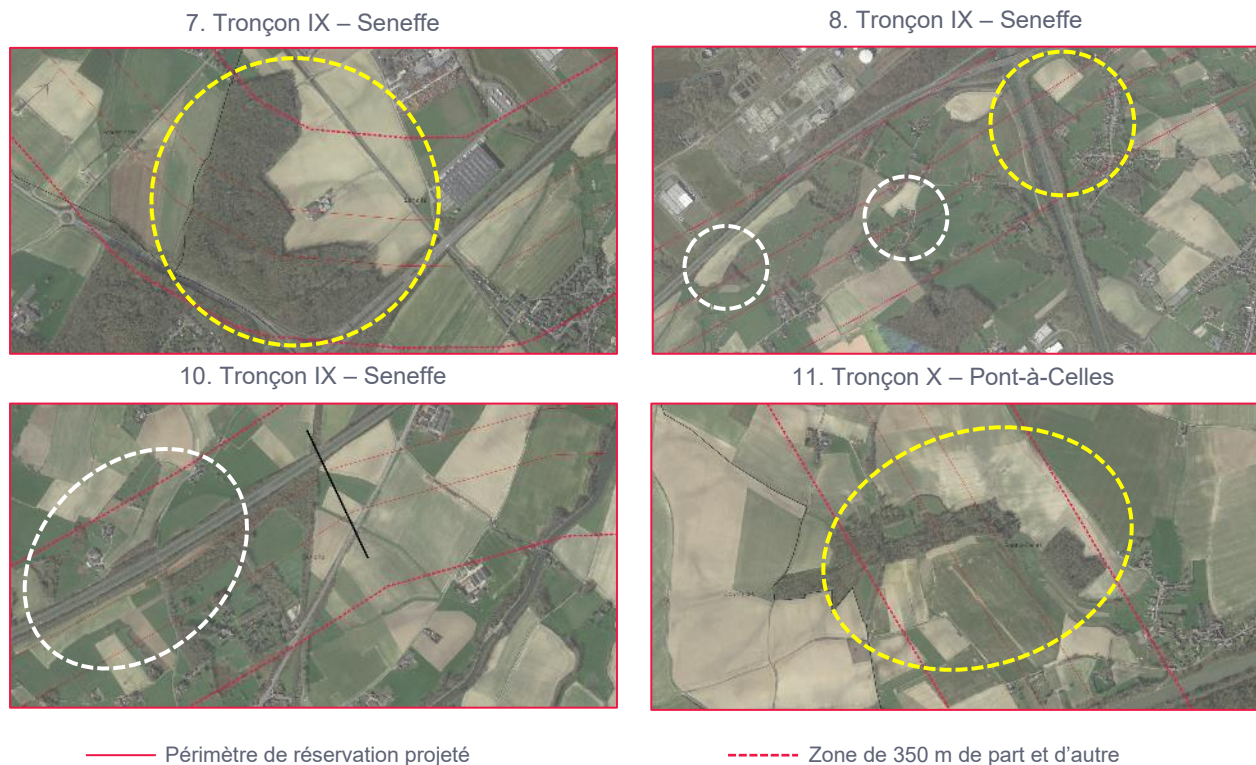


Figure 174 : Principaux massifs boisés intersectés par le projet de périmètre (source : WalOnMap)

Pour les cas présentés ici, une ligne haute tension couperait de façon rectiligne et transversale certains massifs, en incohérence avec les principes d'intégration paysagère repris précédemment. Il est tout de même à noter que dans les cas 6 et 11, une coupure du massif existe déjà à proximité du projet de périmètre de réservation, lié à une ligne haute tension existante. Des recommandations seront formulées afin de réduire l'impact des traversées des massifs boisés.

ÉLÉMENTS ANTHROPIQUES

Le projet de périmètre de réservation compte trois types de regroupements : réutilisation de tracés de lignes haute tension existantes²⁸, regroupement avec les infrastructures routières et avec les chemins de fer. Il ne s'associe pas véritablement à l'ancien canal de Bruxelles-Charleroi qui est toutefois intersecté perpendiculairement (au niveau du chiffre 3 sur la figure ci-dessous).

²⁸ Pour rappel, la ligne haute tension de 150 kV longée par le 1^{er} tronçon du projet de périmètre de réservation doit être renouvelée (les infrastructures doivent être remplacées) et enfouie sur tout son tracé. Elle n'est donc pas considérée ici puisqu'il s'agit plutôt du principe de substitution. En outre, le regroupement avec une ligne à haute tension n'est pas le principe de réduction des incidences paysagères le plus adéquat puisqu'il augmente fortement leur visibilité à cause de leur écartement d'au moins 60 m, comme évoqué plus haut.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

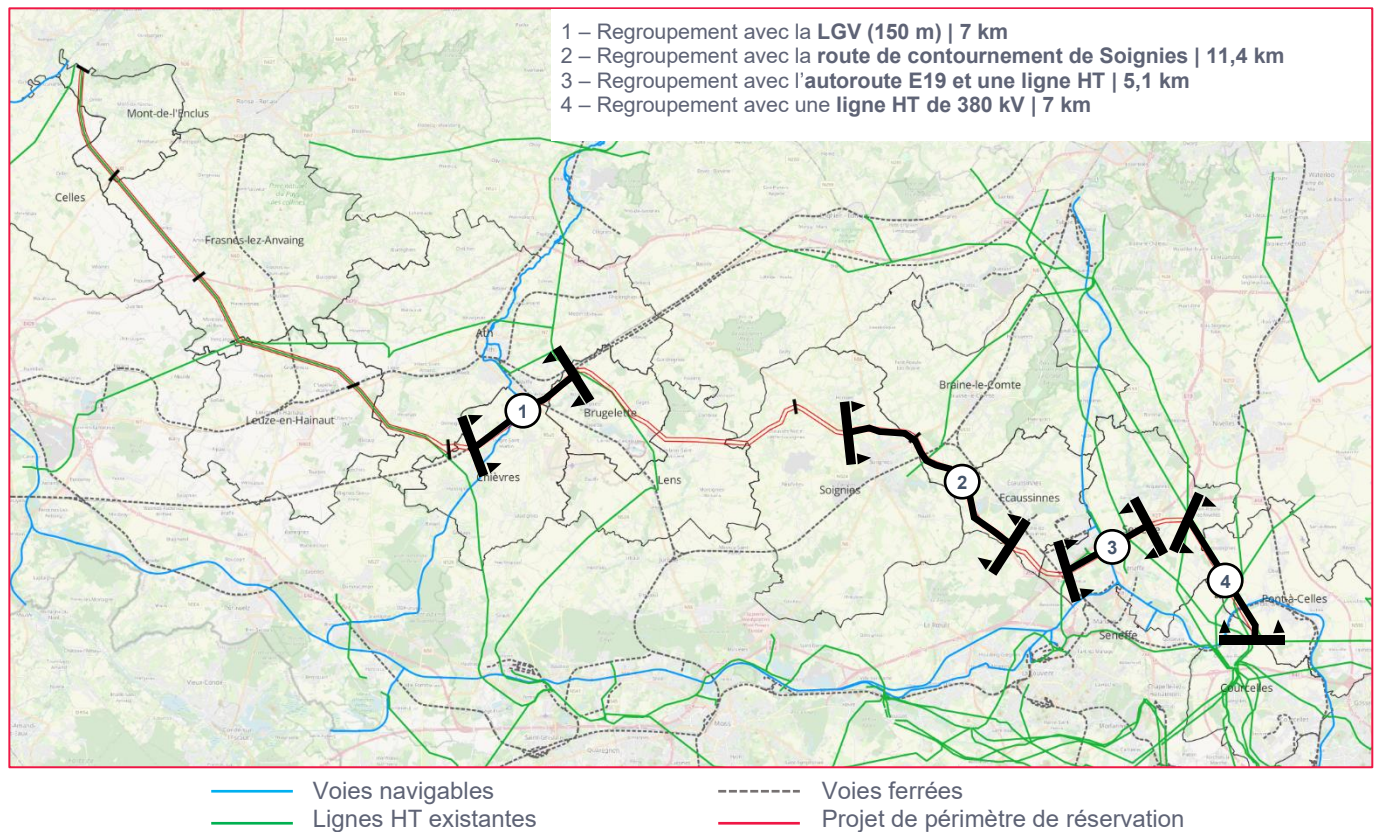


Figure 175 : Projet de périmètre de réservation et portions proposées en regroupement avec d'autres infrastructures (fond de plan : Open Street Map)

Les distances entre le bord du périmètre de réservation²⁹ et les infrastructures sont reprises dans le tableau suivant.

Tableau 4 : Distance du projet de périmètre de réservation avec les infrastructures faisant l'objet d'un regroupement

Infrastructure concernée	Distance entre le bord du périmètre de réservation et l'infrastructure
1 – LGV	60 m
2 – Route de contournement de Soignies	0 m
3 – Autoroute E19	60-370 m
4 – Ligne haute tension de 380 kV	50 m

Ces aspects sont repris plus en détail dans la partie suivante (2.3.3.d).

Au total, les portions prévues en regroupement totalisent 30,5 km, soit 36 % de la longueur totale du projet de périmètre de réservation. Le regroupement le plus long est celui avec la route (en l'occurrence, le contournement de Soignies que le projet suit sur plus de 11 km et la E19), puis les lignes haute tension existantes (et devant être conservées) et la LGV, que le projet borde sur 7 km pour chacune d'elles.

²⁹ Pour rappel, les pylônes peuvent se situer dans toute la zone du périmètre, cette distance est donc celle minimale.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

SUBSTITUTION

Comme il a été vu dans la présentation du projet de périmètre de réservation, le tracé actuel peut profiter du tracé de la ligne 150 kV existante (vouée à être enfouie), déjà inscrit au plan de secteur au début. Le tracé la longe donc sur les tronçons I à IV, représentant une portion de près de 30 km (soit environ 1/3 du tracé).

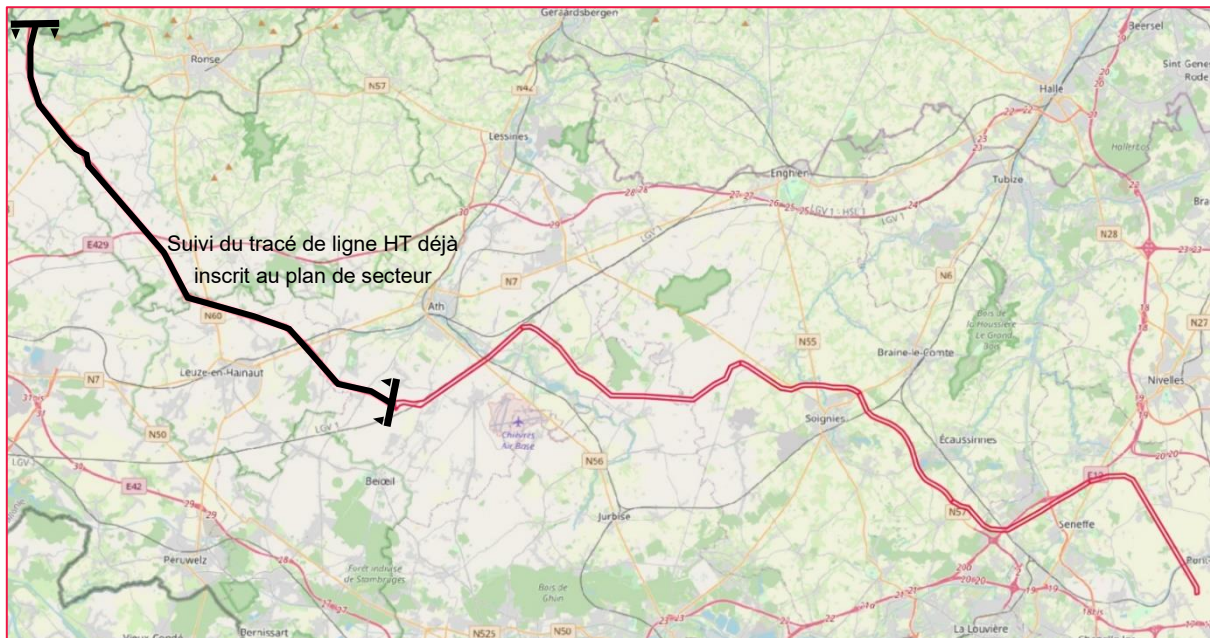


Figure 176 : Projet de périmètre de réservation et portions proposées en substitution (fond de plan : Open Street Map)

ÉLÉMENTS D'HABITATION

Lorsque le tracé du projet de périmètre de réservation est mis en regard avec les zones d'habitation référencées au plan de secteur (cf. figure ci-dessous), il apparaît que beaucoup de zones d'habitats sont évitées. Plusieurs changements de direction sont d'ailleurs liés à cette contrainte, laquelle permet de réduire les incidences paysagères importantes directes pour les riverains.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

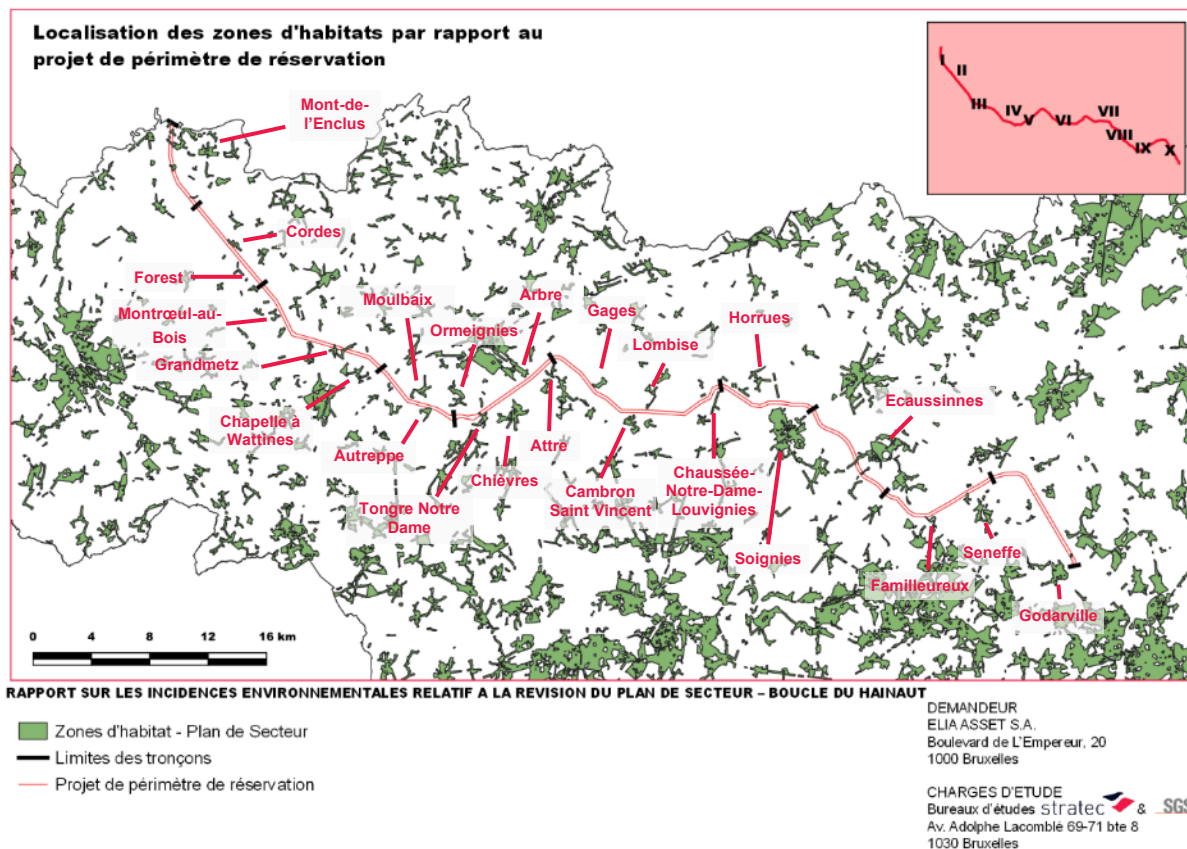


Figure 177 : Localisation des zones d'habitats par rapport au projet de périmètre de réservation (source : WalOnMap)

CONCLUSION

Ainsi, selon une vue d'ensemble pour ce qui est de la prise en compte des principes paysagers au niveau du tracé, le projet de périmètre de réservation suit globalement assez bien les principes relatifs aux éléments de relief et de végétation, ce qui est un point positif. Son parcours est notamment défini par trois autres éléments liés aux principes paysagers généraux :

- la reprise du tracé de ligne haute tension déjà inscrit au plan de secteur (sur les tronçons I à IV, soit près d'un tiers de la longueur du périmètre de réservation), de manière à pouvoir implanter la potentielle ligne HT en lieu et place de l'actuelle ligne de 150 kV (qui, arrivant en fin de vie, sera remplacée par une liaison électrique souterraine). Les nouveaux impacts paysagers seraient de fait très faibles, étant donné que ces portions de territoires composent déjà avec la présence d'une infrastructure de même type. Il faut toutefois noter que les riverains s'attendent possiblement à une réduction de ces incidences existantes grâce au projet actuel d'enfouissement de la ligne et que le nouveau projet de périmètre ici étudié vient mettre à mal cette amélioration de leur environnement paysager ;
- le principe de regroupement avec d'autres infrastructures linéaires structurantes (similaires ou non : routes, voies ferrées, etc.), tel que préconisé dans le SDT en vigueur (ancien SDER) et dans le nouveau SDT en projet. Ceci devrait permettre de limiter à une seule zone les incidences paysagères inhérentes à tout élément d'infrastructure, évitant de ce fait d'impacter plusieurs paysages, à condition que ce regroupement se fasse sur une largeur suffisamment proche ;

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

- éviter de passer au niveau des habitations dans les secteurs qui ne peuvent se soumettre aux deux principes précédents. Sur ce point, cela n'implique pas nécessairement une minimisation des incidences car ce n'est pas parce qu'une ligne haute tension ne passe pas au niveau d'habitations qu'elle n'est pas perçue (et impactante) depuis celles-ci.

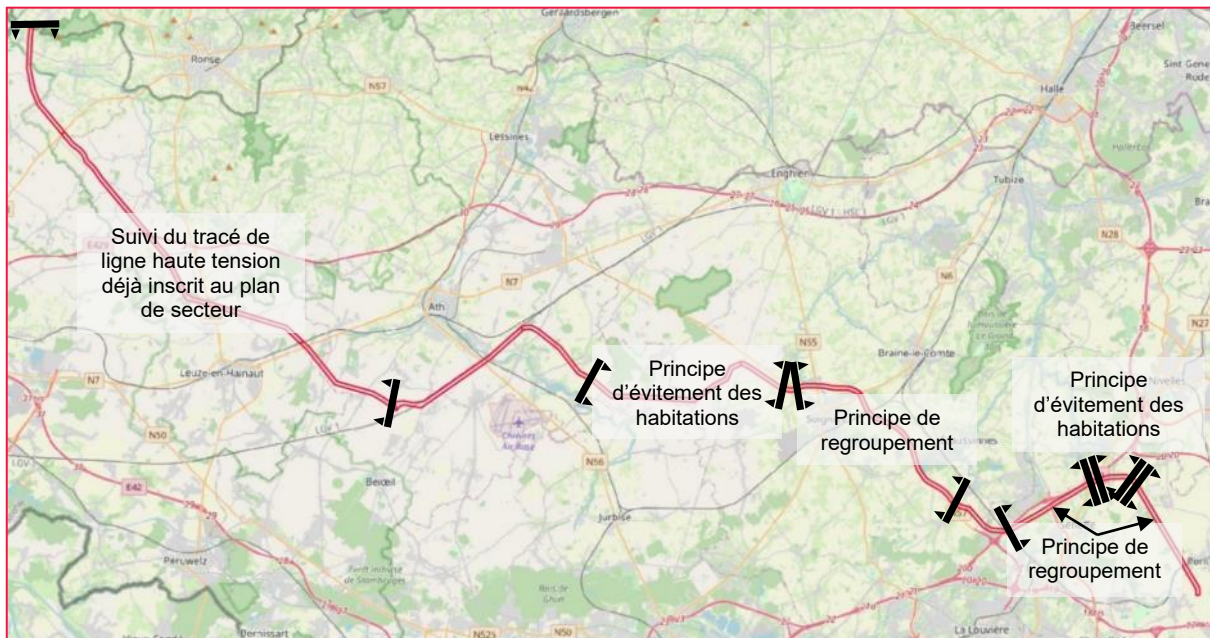


Figure 178 : Localisation globale des éléments de regroupement et réutilisation le long du tracé du projet de périmètre de réservation, ainsi que du principe d'évitement des habitations (fond de plan : Open Street Map)

2.3.3.c.2. Niveau de la ligne

FORME DU TRACÉ

L'analyse des changements de direction n'est pertinente qu'à un niveau plus fin que celui du tracé global. Elle a donc été réalisée dans le cadre du point suivant avec une analyse systématique proposée par tronçon.

A l'échelle complète du projet de périmètre de réservation, ce dernier compte une quinzaine de changements de direction soit en moyenne un tous les 5,5 km. Cette distance peut sembler importante, mais la succession des changements de direction varie selon les tronçons du projet et certaines zones pourraient être concernées par un encombrement de l'espace en cas de mise en œuvre d'une ligne haute tension.

En revanche, le début du projet (tronçons I à IV, réutilisant le tracé déjà présent au plan de secteur) respecte bien ce principe avec une forme de tracé en courbe douce puis rectiligne et un seul changement de direction assez marqué (à hauteur d'Herquegies, à la limite entre les communes de Frasnes-lez-Anvaing et Leuze-en-Hainaut). Il est à noter que les principaux changements de direction sont observés en début ou fin de tronçon, au niveau de zones de transition entre les secteurs adoptant des principes de regroupement d'infrastructures, d'évitement des zones résidentielles et de suivi de la liaison électrique inscrite au plan de secteur, soit des points qui peuvent justifier de voir le tracé changer de trajectoire.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

INTERSECTION AVEC LES INFRASTRUCTURES

De nouveau, l'analyse du projet de périmètre de réservation au regard de ce principe nécessite une approche plus locale et est, de fait, proposée dans l'analyse au point suivant. Il peut toutefois être noté ici les éléments suivants :

Tableau 5 : Nombre d'intersections entre le projet et les infrastructures existantes

Infrastructures intersectées	Nombre d'intersections entre le projet et les infrastructures existantes	Nombre d'intersection(s) perpendiculaire(s)
Route Nationale importante	13	8
Autoroute	2	-
Chemin de fer	6	2
Canal et ancien canal	4	1
Ligne haute tension	8	2
Total	33	13

Le projet de périmètre de réservation intersecte perpendiculairement³⁰ un peu plus du tiers des infrastructures importantes reprises dans le tableau ci-dessus. Si l'infrastructure de transport d'énergie qui pourra être installée au sein du projet de périmètre de réservation peut finalement suivre un tracé différent de l'axe central de ce périmètre (et donc présenter dans les faits moins d'intersections perpendiculaires aux infrastructures), le fait que la réservation du plan de secteur dessine une intersection perpendiculaire souligne une cohérence vis-à-vis du principe présenté ici uniquement pour un tiers des intersections.

Concernant le principe relatif à la minimisation de la hauteur de l'infrastructure au niveau de l'intersection, il n'est pas possible d'évaluer sa prise en compte ou non au stade du périmètre de réservation puisque ce principe se rapporte à la ligne en elle-même et donc dépend du choix fait pour l'emplacement des pylônes.

CONCLUSION

Ainsi, le projet de périmètre de réservation devrait permettre d'appliquer le principe de réduction des changements de direction trop francs, synonymes d'impacts paysagers plus importants du fait des types de pylônes plus robustes que cela implique de mettre en place et ce, en particulier pour les tronçons I à IV. Des encombrements au niveau des tronçons suivants pourraient être observés en cas de mise en œuvre d'une ligne HT. Il est toutefois à noter que les principaux changements de direction visent à adopter les principes de regroupement d'infrastructures, d'évitement des zones résidentielles et de suivi de la liaison électrique inscrite au plan de secteur, comme cela sera détaillé dans la partie d'étude par tronçon.

Dans les intersections avec les infrastructures, le projet respecte seulement pour un tiers le principe de croisement orthogonal qui permet pourtant de limiter les impacts visuels des pylônes. Une recommandation sera formulée afin de privilégier les intersections perpendiculaires lorsque cela est possible. Les endroits précis seront repérés plus loin dans l'analyse par tronçon.

³⁰ Pour rappel, les intersections perpendiculaires sont à privilégier par rapport aux intersections en biais, comme évoqué ci-avant.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.3.3.c.3. Niveau de l'objet

L'analyse par tronçon proposée ci-après reviendra plus en détail sur ces principes de distance et de visibilité de l'objet, mais il peut d'ores et déjà être précisé que le projet de périmètre de réservation a tenté bien souvent de réduire le nombre d'habitations se trouvant dans la bande la plus impactée visuellement.

Tout au long du tracé, il y a bien sûr un certain nombre d'habitations qui seront directement impactées (il y a notamment environ 260 habitations au sein du projet de périmètre de réservation, lequel présente une largeur bien supérieure à l'infrastructure prévue), mais il y a lieu de ramener cela au nombre de kilomètres de lignes à réaliser potentiellement. Pour 84,8 km de projet, cela équivaut globalement à l'installation de 210-250 pylônes (un tous les 350-400 m en moyenne), le nombre d'habitations qui seront dans la zone d'impression, écrasante ou dominante³¹ est d'environ 1 900.

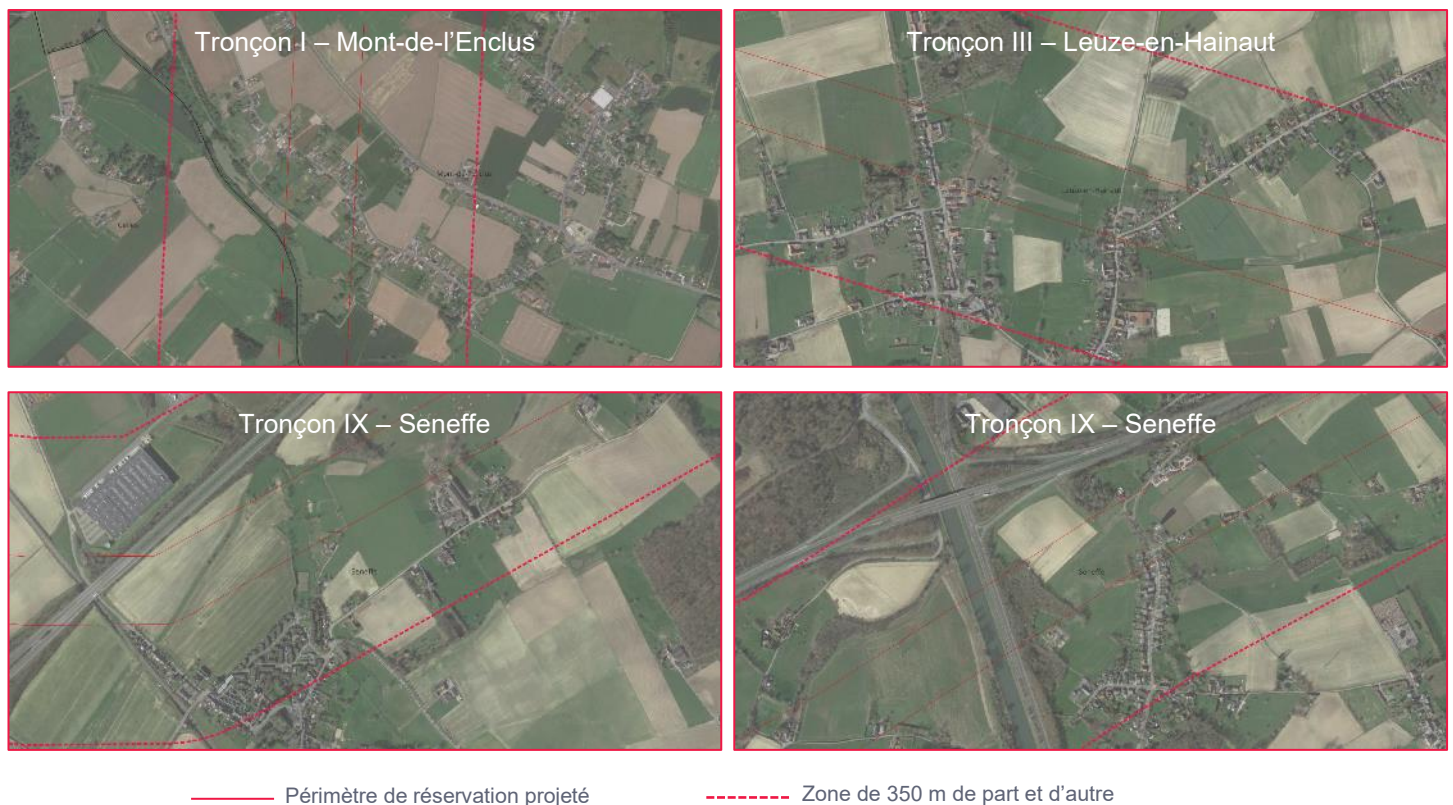


Figure 179 : Exemples de zones d'habitations traversées ou à proximité immédiate du projet de périmètre de réservation (fond de plan : Google Maps)

CONCLUSION

Il reste difficile à ce stade de l'étude du projet de périmètre de réservation de se positionner clairement par rapport aux incidences probables des potentiels pylônes puisque leur emplacement exact n'est pas

³¹ Les zones « d'impression » sont les zones où le périmètre de réservation serait inscrit en surimpression au plan de secteur. Les zones « écrasantes » sont celles situées dans une bande comprise entre 0 et 250 m de distance du périmètre de réservation. Les zones « dominantes » sont celles situées dans une bande comprise entre 250 et 350 m de distance du périmètre de réservation.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

défini. Toutefois, plus les pylônes seront proches des points de vue, plus leurs impacts visuels seront forts. De ce fait, les habitations situées dans le projet de périmètre, ou dans les 350 m de part et d'autre, sont susceptibles de connaître des changements importants par rapport aux paysages qu'elles connaissent aujourd'hui, avec des impressions variant entre le sentiment d'écrasement (à moins de 250 m d'un pylône) et celui de sous-dominant (à moins de 700 m). Au-delà, les impacts visuels sont de moindres incidences grâce à la distance qui augmente. Toutefois, il faut noter que ces habitations sont par endroits regroupées dans des hameaux avec de nombreuses maisons, lesquelles ferment les perspectives visuelles vers le paysage naturel, et seront de ce fait moins impactées que les quelques maisons isolées situées autour du périmètre de réservation projeté. Parmi ces maisons isolées, une grande partie est cernée par des végétaux hauts, réduisant la profondeur des vues vers l'extérieur. Une ligne à haute tension n'impacterait donc pas significativement autant de maisons qu'il n'y en a dans la bande de 900 m de large.

2.3.3.d. INCIDENCES LOCALES

Le projet de périmètre de réservation a, dans son ensemble, été tracé de façon à optimiser le regroupement avec des infrastructures existantes (lignes haute tension, LGV, route) ou au niveau de liaisons électriques déjà inscrites au plan de secteur. Lorsque cela n'a pas été possible (tronçons VI et VII en particulier), le projet a été délimité afin d'éviter les zones résidentielles ainsi que les périmètres d'intérêt paysager³².

Le point ci-dessous analyse ce tracé plus en détail, afin de mettre en évidence les éléments ayant conditionné le choix du tracé ainsi que les effets paysagers induits par ce dernier.

2.3.3.d.1. Incidences relatives au tracé et à la ligne

Il s'agit ici de prêter attention aux différents principes paysagers explicités ci-avant, notamment :

- la rectilignité du projet de périmètre de réservation dans son ensemble, c'est-à-dire de vérifier que le projet adopte un tracé le plus court possible entre deux points et que les brusques changements de direction soient limités (à certaines situations d'obstacle par exemple) ;
- le regroupement avec d'autres infrastructures existantes (et visées à être maintenues) ;
- les éléments de relief, c'est-à-dire privilégier le cas échéant l'emplacement de la ligne en bordure de vallée ou autour d'une colline (éviter les lignes de crête) ;
- les éléments de végétation, c'est-à-dire longer une lisière plutôt que passer à travers un bois ;
- la substitution, c'est-à-dire la reprise du tracé d'une ligne existante vouée à disparaître ou à être enfouie pour y implanter une nouvelle ligne ;
- les éléments d'habitation, c'est-à-dire éviter les zones d'habitation ou prévoir des éléments végétaux pour masquer la ligne et ses pylônes (cf. 2.3.3.d.2) ;
- les intersections avec les infrastructures existantes, c'est-à-dire leur réalisation le plus perpendiculairement possible et en un point bas ;
- la couverture au niveau de la ligne par un masque végétal à distance suffisante.

³² Toutefois, plusieurs points de vue remarquables référencés au SSC de Soignies sont situés à proximité du tracé et sont susceptibles d'être fort impactés visuellement.

TRONÇON I

Le tronçon I se trouve sur un paysage agricole ouvert, avec un relief globalement plat (même si le nord du périmètre vient longer les coteaux descendant depuis la forêt de Mont-de-l'Enclus). Il suit pourtant un tracé courbe qui se justifie ici par la **prise en compte du tracé actuellement inscrit au plan de secteur (et occupé par une ligne 150 kV arrivant en fin de vie)**. Cette ligne est présente aujourd'hui et fait partie du paysage, mais elle arrive en « fin de vie ». Elle doit de ce fait être installée sous la forme d'une nouvelle liaison souterraine puis démontée dans un second temps. Dans le cadre du projet de périmètre de réservation, le Demandeur a fait le choix de suivre ce tracé existant, de façon à ce que la potentielle ligne haute tension de 380 kV qui pourrait être mise en œuvre au sein du périmètre de réservation valorise le plan de secteur existant et vienne sur le territoire « remplacer » la ligne actuelle. Ainsi, l'objectif est de suivre le principe de substitution afin de ne pas impacter de nouveaux paysages avec l'implantation potentielle d'une ligne en lieu et place d'une installation du même type présente actuellement.

Bien qu'il soit très probable qu'en cas de mise en œuvre d'une ligne haute tension 380 kV, cette ligne suive tout à fait l'actuel tracé, le projet de périmètre de réservation prévoit, de manière cohérente avec le reste du projet, une bande de 200 m de large (100 m de part et d'autre du centre de l'actuelle ligne). De ce fait la ligne haute tension qui pourrait être mise en place au sein de ce périmètre pourrait s'écarter jusqu'à 100 m du tracé de la liaison électrique 150 kV actuelle.

Le fait de valoriser le tracé de la liaison électrique inscrite au PdS³³ actuellement utilisé par la ligne haute tension actuelle (pour rappel, en fin de vie) plutôt que de proposer un autre tracé plus rectiligne dans ce paysage fortement ouvert **représente un élément pertinent**. En effet, le paysage compose déjà aujourd'hui avec ce type d'installation, qui représente un élément marquant et visible depuis des perspectives lointaines. Même si le projet de périmètre de réservation rend possible l'implantation d'une nouvelle ligne haute tension alors que l'actuelle ligne doit prochainement être enterrée (et donc soustraite du paysage actuel), le fait de proposer de suivre le tracé de ligne permet de ne pas affecter de nouveaux paysages. Les figures ci-dessous, avec d'une part le projet et d'autre part une hypothèse de tracé rectiligne, permettent de relever plusieurs points permettant de justifier la solution retenue :

- Un tracé rectiligne serait venu passer dans le centre d'*Orroir*, à proximité immédiate notamment de l'église, de la ferme classée en raison de sa tour-porche et de ses annexes et de plusieurs habitations ;
- Il aurait fait fi du relief (certes faible) et aurait de ce fait dû remonter puis redescendre sur les coteaux exposés sud situés autour d'*Orroir*, ce qui serait venu à l'encontre des principes préconisés de franchissement des éléments de relief ;
- Il ne serait pas arrivé de manière perpendiculaire au niveau du point de franchissement de la route régionale N48 (au sud du tronçon I), alors qu'il est généralement recommandé d'intersecter ainsi des infrastructures existantes ;
- Il serait passé au-dessus de l'aérodrome d'Amougies (empêchant la poursuite des activités).

³³ Plan de Secteur.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

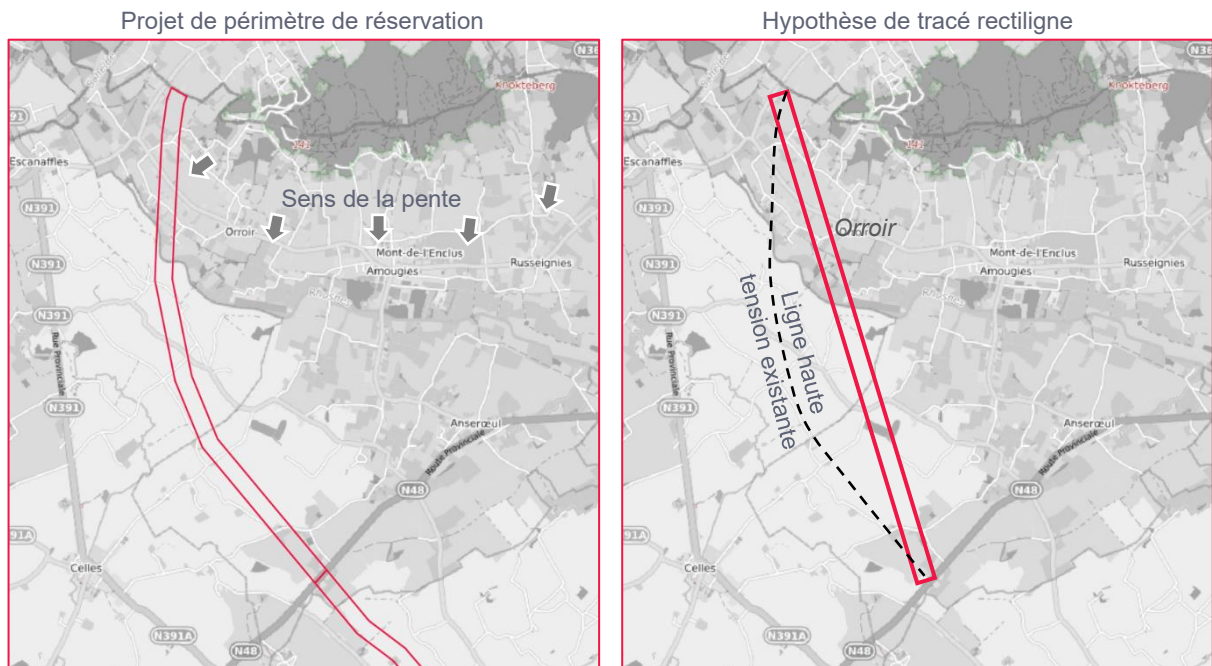


Figure 180 : Comparaison entre le projet de périmètre de réservation et une hypothèse de tracé rectiligne (fond de plan : Open Street Map)

Il est à noter que des habitations sont présentes au niveau du périmètre de réservation et dans la bande de 350 m de part et d'autre de celui-ci. Elles ne verront pas leur cadre paysager s'améliorer lors de l'enfouissement de la ligne existante et seront toujours impactées visuellement par une ligne électrique à l'avenir. Cela reste une meilleure option que d'impacter de nouvelles habitations, notamment dans le centre d'Orroir. Les habitants des maisons depuis lesquelles une ligne est visible sont en effet généralement habitués à ce type de paysage et donc moins dérangés dans leur perception que des personnes qui verraient les vues de leur maison ou depuis leur maison modifiées suite à l'insertion d'une nouvelle ligne là où n'y en existait pas auparavant. Par ailleurs, les personnes qui sont moins dérangées par la présence d'une ligne à haute tension dans le paysage sont généralement celles qui sont le plus propices de s'installer à proximité des lignes existantes. Il y a ainsi un effet d'adaptation des personnes vivant à proximité des lignes existantes qui réduit la perception négative qu'elles peuvent en avoir.

Toutefois, dans un contexte où le tracé de la ligne ne sera pas rectiligne, une réflexion sur l'évitement par le tracé du périmètre de réservation de ces maisons semble de mise afin de « libérer » le maximum d'habitations existantes de l'impact visuel d'une ligne HT et ce, notamment aux abords de la rivière Rhosnes et du chemin d'Hollaye.

En termes de végétation, le tracé, sur cette portion, ne rencontre pas de domaine boisé significatif. En suivant le tracé de la ligne électrique existante, le tracé se prémunit de devoir abattre des arbres supplémentaires, ce qui est bénéfique en termes d'impacts visuels sur les espaces forestiers. Il pourra être recommandé, une fois le tracé précis connu, de prévoir un couvert végétal supplémentaire pour réduire les vues sur les pylônes.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

En conclusion, le projet de périmètre de réservation ne suit pas l'itinéraire le plus court sur ce tronçon. Ce choix se justifie aisément par la volonté de valoriser le plan de secteur existant et de ne pas porter atteinte à de nouveaux paysages, ni au fonctionnement de l'aérodrome par l'inscription d'un nouveau tracé, préférant reprendre le tracé actuellement utilisé par la ligne haute tension de 150 kV arrivant en fin de vie et qu'il est prévu d'enfourir.

TRONÇON II

Ce tronçon, contrairement au précédent, suit le principe de tracé rectiligne. Il suit là aussi le tracé de la liaison électrique haute tension inscrite au plan de secteur sur pratiquement l'intégralité du tronçon, en proposant à nouveau une bande de 200 m. Le projet suit bien le principe paysager de substitution.

Le tracé de la ligne existante est tout à fait linéaire, à l'exception d'un écart afin d'éviter une ferme située rue Beauregard, qui occupe un site déjà cartographié en tant que tel sur les cartes de Ferraris (datant de 1770-1778). Le tracé du projet suit cet écart. La ferme est située à l'écart de la rue Beauregard (230 m environ pour les bâtiments les plus proches) et est masquée par un épais linéaire boisé, rendant la ferme invisible depuis la route. En arrière-plan de ce qui apparaît comme un boisement depuis la rue Beauregard (cf. figure ci-dessous), un pylône de la ligne existante apparaît nettement. Vus du nord (rue du Trihaut), les bâtiments de la ferme sont visibles mais la distance vis-à-vis de la route (plus de 300 m) ne permet pas de les voir précisément.



Figure 181 : Vues en direction de la ferme depuis le sud-ouest (rue Beauregard) et le nord-est (rue du Trihaut) (source : Google Maps)

Le contournement existant de la ferme est un élément particulier car la ligne a été déviée de son tracé initial en 2012, suite à la chute d'un pylône. L'un d'eux est en effet tombé sur la ferme et a par conséquent été reconstruit un peu plus loin afin de dévier la ligne. La comparaison des orthophotos ci-

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

dessous permet de visualiser cette évolution, réalisée afin d'éviter que la ligne ne surplombe à nouveau les bâtiments.



Figure 182 : Comparaison d'orthophotos montrant le déplacement de deux pylônes de la ligne existante (source : WaOnMap)

Le projet de périmètre de réservation prévoit de valoriser le tracé initial de la ligne, inscrit au plan de secteur, comme le met en évidence la figure ci-dessous. L'objectif n'est pas ici de recoller exactement à la ligne présente mais bien de suivre le tracé inscrit au PdS avec un tracé aussi rectiligne que possible (qui présente moins d'impacts paysagers qu'un tracé comptant de nombreux changements de direction), de manière à réduire les incidences paysagères.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

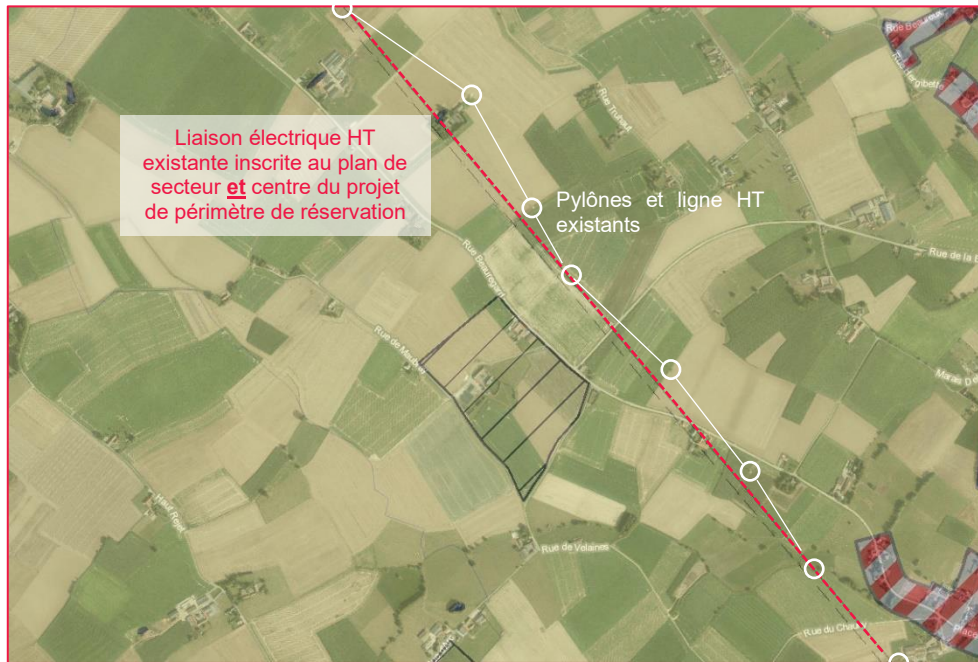


Figure 183 : Superposition de la ligne haute tension sur le plan de secteur (fond de plan : WalOnMap)

Pour la ferme impactée par la chute de la ligne haute tension, le projet de périmètre de réservation vient donc donner à nouveau la possibilité de mettre en place une ligne potentielle au-dessus des bâtiments. Certes, la bande de 200 m de réservation permet de s'en écarter par le nord (comme actuellement) ou le sud, mais il donne aussi la possibilité de faire passer la ligne au-dessus des bâtiments, ce qui est dommageable pour les habitants. Une courbe plus douce pourrait être envisagée afin de respecter au mieux la rectilignité tout en évitant le passage au-dessus de la ferme.

Le projet de périmètre de réservation finit, dans ce tronçon, par croiser l'autoroute E429 de façon diagonale. Il est pourtant conseillé, en cas de croisement avec une infrastructure linéaire (telle qu'une autoroute), de prévoir une intersection perpendiculaire afin d'atténuer la visibilité de la potentielle ligne haute tension et de ses pylônes. Toutefois, il apparaît plus cohérent dans le présent cas de figure (c'est-à-dire au niveau de ce croisement avec l'infrastructure routière) de préférer suivre le tracé inscrit au PdS de l'infrastructure haute tension existante plutôt que de s'en écarter afin d'avoir un projet de périmètre de réservation arrivant perpendiculairement, étant donné l'intérêt de maintenir le caractère longiligne du périmètre.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 184 : Intersection actuelle entre la ligne haute tension et l'autoroute (source : Google Maps)

Sur ce tronçon, le relief est également assez peu marqué et la rectilignité a primé sur le choix du tracé du projet. En effet, suivre les courbes de niveau engendrerait de nombreux changements de direction qui augmenteraient la visibilité de la ligne au global.

En termes de végétation, comme pour le tronçon I, le projet suit la ligne existante, ne générant ainsi pas de nouvelles coupes d'arbres ou végétaux. Il pourra toutefois être recommandé de prévoir de nouvelles plantations à une distance adéquate des pylônes pour (mieux) les masquer.

Ainsi, sur ce tronçon, il est à nouveau fait le choix, justifié à plusieurs égards, de valoriser le tracé actuellement dessiné par la ligne haute tension de 150 kV afin de ne pas impacter de nouveaux paysages. Un écart est toutefois fait par rapport à cela puisque le projet reprend le tracé de ligne inscrit au plan de secteur, qui passe au niveau d'une ferme et de laquelle l'actuelle ligne haute tension s'écarte.

TRONÇON III

A nouveau, le projet de périmètre de réservation suit le tracé inscrit au plan de secteur actuellement occupé par la ligne haute tension existante arrivant en fin de vie, avec donc un itinéraire assez rectiligne comptant 3 changements de direction. En cela, le projet suit le principe paysager de substitution.

Le premier se fait au point de franchissement de la N529 (axe entre Tournai et Frasnes), qui est bordée d'habitations côté nord. Ces dernières font face actuellement à un pylône situé à moins de 250 m (impression de ce fait écrasante) et devront donc probablement faire face à un nouveau pylône dans le cas de d'une mise en œuvre potentielle de ligne haute tension au sein du périmètre. Une telle installation reste fortement impactante dans le paysage pour ces habitations. La figure ci-dessous montre le pylône existant et l'orthophoto le localise.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 185 : Pylône existant et orthophoto avec le projet de périmètre de réservation (sources : Google Maps et WalOnMap)

Le second changement de direction est plus important (40° , contre 15° pour le précédent changement d'angle). Le projet de périmètre de réservation présente un élargissement permettant de garantir et d'optimiser l'implantation d'une potentielle ligne haute tension. En effet, au lieu d'une distance maximale de 100 m de part et d'autre de la liaison électrique haute tension déjà inscrite au plan de secteur, le projet va jusqu'à 190 m au nord du pylône existant. De plus, il propose alors 2 changements de direction côté nord, pour 1 côté sud. La ligne haute tension qui pourrait potentiellement être proposée pourrait, de ce fait, se rapprocher des habitations/fermes présentes au nord, alors que l'actuelle ligne haute tension les croisent à une certaine distance permettant d'avoir un impact paysager modéré (400 m).

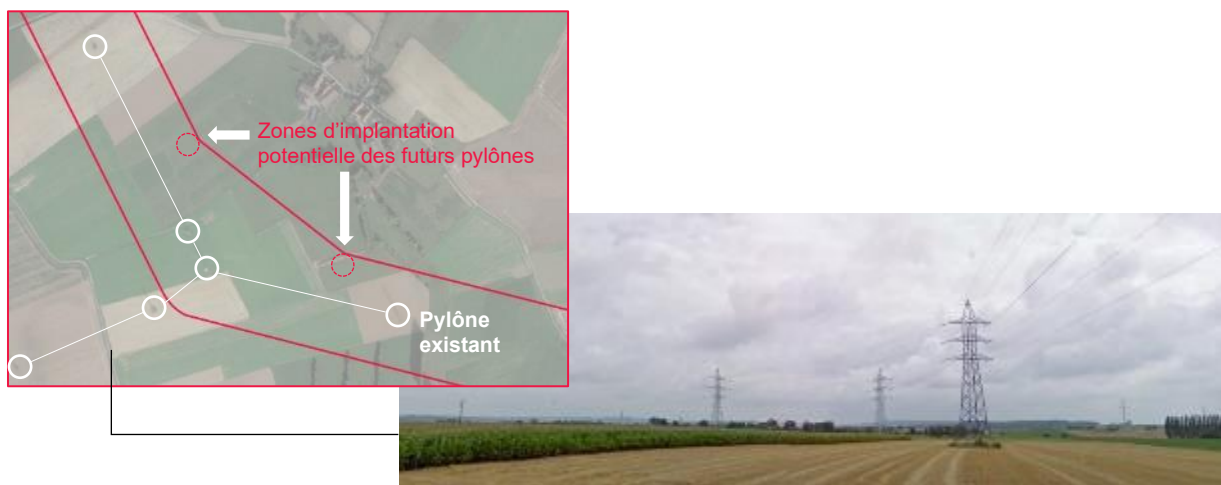


Figure 186 : Orthophoto désignant les pylônes actuels (décembre 2023) et le projet de périmètre de réservation et paysage constaté actuellement dans ce secteur (sources : WalOnMap et Google Maps)

A noter qu'Elia envisage des modifications de l'emplacement des pylônes dans cette zone courant 2024. Une zone de recul de 60 m restera nécessaire pour l'implantation d'une potentielle nouvelle ligne HT.

Suite à ce coude dans la trajectoire, le projet de périmètre de réservation se poursuit en ligne droite autour de l'actuel tracé inscrit au PdS sur plus de 5 km, croisant alors :

- La chaussée de Leuze, qui est une route à 2x2 bandes de circulation, que le projet ne coupe pas de façon perpendiculaire (à l'instar du tracé inscrit au PdS et de l'actuelle ligne mais qui engendre un effet visuel de la ligne plus important) ;
- Le village de *Grandmetz*, et plus particulièrement des rues bordées d'habitations : rue Alphonse Lenoir, des Courbes et Emile Albot comprenant une quarantaine d'habitations.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le troisième et dernier changement de direction effectué sur ce tronçon se fait dans une zone très faiblement bâtie et devrait par conséquent être peu impactant visuellement. L'habitation la plus proche (située rue de Rhosnes, n°3) est par ailleurs un ancien corps de ferme qui ne présente aucune ouverture vers le projet de périmètre de réservation, n'amenant de fait pas à conclure que des incidences paysagères importantes découleront de la mise en place d'une ligne dans ce secteur.

Le tronçon III se termine par le croisement avec la ligne de chemin de fer, selon une diagonale et non perpendiculaire (comme recommandé lors de croisement avec des infrastructures). Etant donné qu'il s'agit d'un croisement avec une ligne de chemin de fer, dans une zone non bâtie, les incidences paysagères restent très limitées et n'auraient pas justifié de s'écarter du tracé de la liaison électrique haute tension déjà inscrite au plan de secteur. Le principe de substitution a primé sur celui d'intersection perpendiculaire et/ou de regroupement dans le choix du tracé du projet de périmètre de réservation, ce qui est bénéfique en termes d'incidences. De même, les éléments de relief sont peu marqués et les principes de substitution et de rectilignité ont primé dans le choix du tracé pour réduire les incidences visuelles puisque suivre le relief mènerait à de nombreux changements de direction.

Pour les zones où le projet passe à proximité des habitations et autres activités, des masques végétaux à distance suffisante des pylônes pourront permettre, là où cela est possible, de briser la vue vers ces pylônes.

Concernant les autres principes paysagers, le tracé suivant celui de la ligne existante, cela n'engendre pas de traversée nouvelle de bois et donc de coupe d'arbres.

En somme, ce troisième tronçon suit lui aussi le tracé de la ligne HT 150 kV actuellement inscrit au plan de secteur. Ce tracé existe déjà mais pose problème pour les aspects paysagers au niveau de Grandmetz. Le projet y propose de maintenir la linéarité du tracé, ce qui maintient une superposition avec des axes résidentiels. Un changement marginal du tracé est difficile en ce point compte tenu de la présence des habitations selon ces axes. Aussi, une recommandation de modification du tracé est formulée afin de limiter les impacts visuels pour les riverains.

TRONÇON IV

Il s'agit du dernier tronçon qui suit l'actuel tracé inscrit au PdS occupé par la ligne haute tension jusqu'au poste de transformation de Chièvres. Il est un peu plus sinueux (4 changements de direction sur un tronçon plus court de 6 km, dont 2 d'angle significatif), évitant en fait 4 villages successifs (Chapelle-à-Oie, Moulbaix, Autreppe, Ormeignies) ainsi que plusieurs monuments classés figurés ci-dessous.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 187 : Monuments classés présents autour du projet de périmètre de réservation (source : WalOnMap)

En suivant ce tracé, le projet de périmètre de réservation respecte ainsi le principe de substitution et reste suffisamment à distance des éléments classés pour ne pas perturber les perspectives intéressantes. Ces principes appliqués prévalent sur le principe de rectilignité sur cette portion, lequel engendrerait de plus nombreuses incidences paysagères pour les riverains. Dans le cas où des habitations auraient toutefois une vue vers la ligne HT, un masque végétal implanté à distance suffisante permettra de réduire les incidences paysagères déjà considérées comme faibles.

De plus, le projet permet de ne pas s'élever en altitude au niveau des collines présentes au nord (bois du Bu, Moulbaix) et donc de respecter les principes de bord de vallée et autour de colline (et non au milieu de la vallée ou sur une colline).

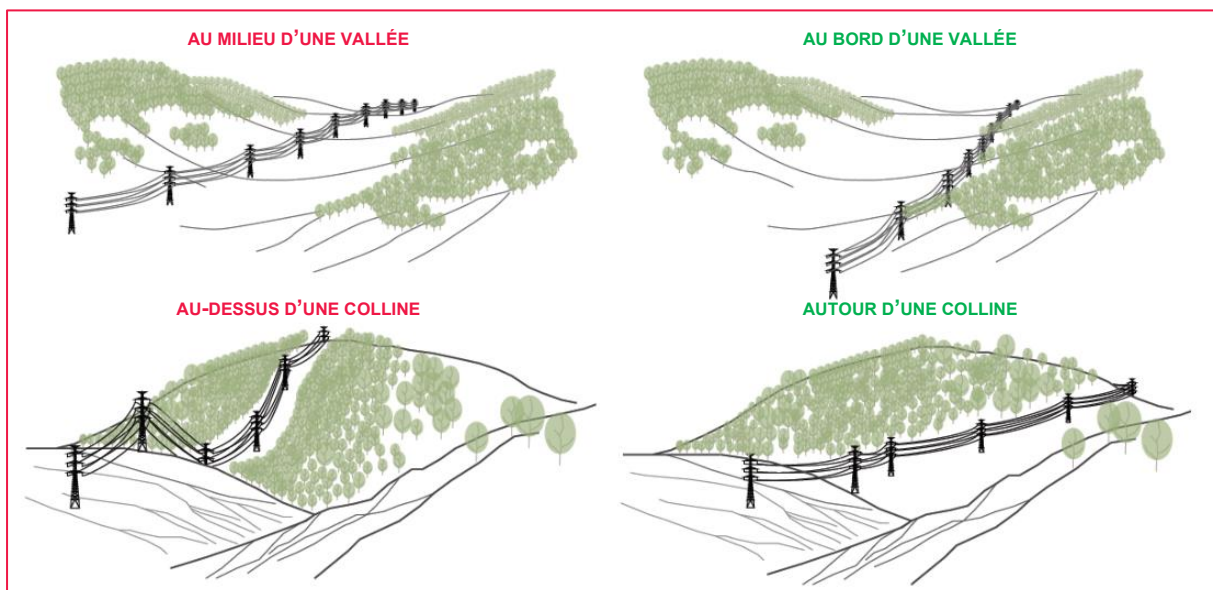


Figure 188 : Rappel des principes de mise en œuvre d'une ligne HT en fonction d'éléments de relief (source : Vision de l'intégration paysagère d'une ligne à haute tension – Cluster)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Il y a lieu de noter également que les changements de direction désignés sur le tracé sont proposés dans des secteurs non bâtis, réduisant de ce fait les incidences liées à une trop faible distance entre un pylône plus important (nécessaire lors d'un changement de direction) et des habitations.

Puis, le tronçon IV s'écarte de l'actuel tracé inscrit au PdS et de la ligne haute tension arrivant en fin de vie à l'approche du poste de transformation de Chièvres. En effet, comme cela apparaît ci-dessous, le tracé inscrit vient longer le chemin du Bois Dérodé par l'ouest, tandis que le projet est désigné coté est, sur une zone actuellement occupée par des champs et des haies. Cet écart est proposé afin de permettre à la potentielle ligne haute tension de contourner le poste par le nord, pour ensuite passer au sud de la ligne TGV (sur le tronçon V) avant de la longer.

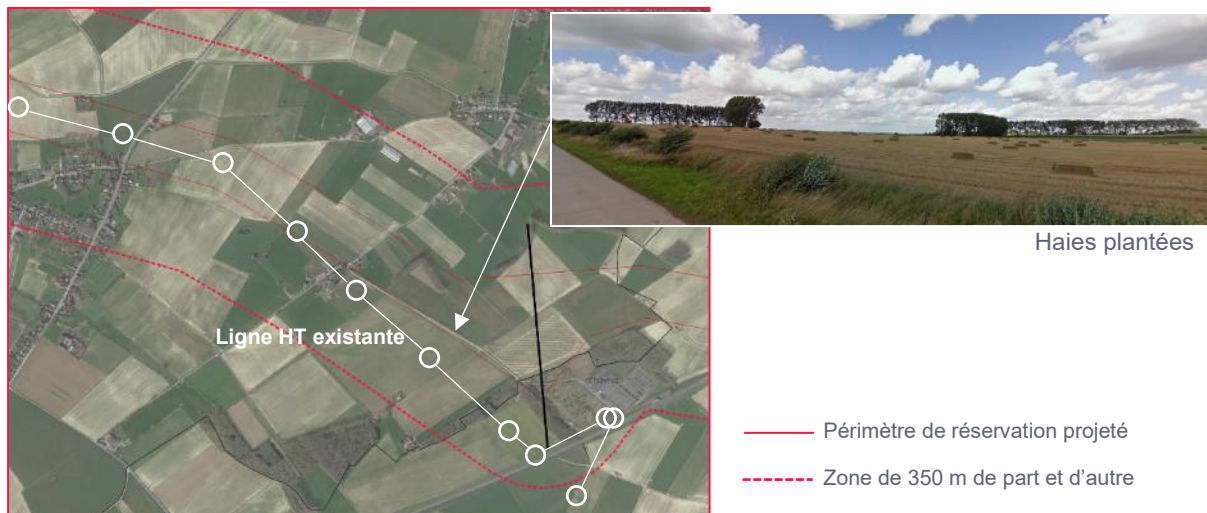


Figure 189 : Superposition du projet de périmètre de réservation et de la ligne haute tension existante (sources : WalOnMap et Google Maps)

Il n'y a pas d'éléments spécifiques sur ce tronçon qui nécessitent une intersection avec une infrastructure ou un bois. Il n'y a donc pas de questionnement relatif au respect de ces principes paysagers sur ce tronçon.

Il s'agit donc du 4^e et dernier tronçon centré sur l'actuel tracé inscrit au PdS et la ligne haute tension de 150 kV. Il engendre peu de questions particulières. En effet, il n'induit pas la possibilité de perturber visuellement de nouveaux paysages (la zone compose actuellement avec une infrastructure de transport d'énergie, et le fait de suivre ce tracé plutôt qu'un nouveau permet de profiter de l'actuelle inscription au plan de secteur plutôt que d'induire potentiellement de nouvelles incidences sur d'autres paysages), s'écarte des périmètres d'intérêt paysagers et des villages présents et les changements de direction proposés restent de faible amplitude (et donc de moindre impact visuel).

TRONÇON V

Le tronçon V du projet de périmètre de réservation longe la Ligne à Grande Vitesse, appliquant ainsi le principe de regroupement présenté précédemment. Pour ce faire, il passe donc au nord du poste de transformation de Chièvres, puis coupe la LGV de façon diagonale, avant de la longer sur 6,7 km (jusqu'au tronçon VI). Le fait de contourner le poste de Chièvres par le nord contrevient au principe paysager d'intersection en perpendiculaire avec l'infrastructure ferroviaire.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le passage au nord du poste de Chièvres permet deux choses :

- Proposer des changements de direction qui ne soient pas trop prononcés.
- Eviter des croisements avec la ligne haute tension existante reliant les postes de Chièvres à Baudour, qui compte d'ailleurs dans ce secteur des pylônes d'extrémité (éléments très hauts, imposants) à côté du poste de Chièvres.



Figure 190 : Superposition du projet et de la ligne haute tension existante (sources : WalOnMap et Google Maps)

C'est donc avant tout en raison de contraintes techniques, et non paysagères, que le projet de périmètre de réservation a été proposé au nord de la sous-station de Chièvres. Il y a lieu de noter à ce propos que la séparation des infrastructures (cf. tronçon IV) se fait dans un secteur ne comptant pas d'habitations à proximité susceptibles d'être impactées par la multiplication des lignes.

Après avoir franchi la LGV, le projet de périmètre de réservation est établi parallèlement à celle-ci, dans le but de regrouper les deux infrastructures. La LGV étant elle-même linéaire, le projet de périmètre l'est également, ce qui répond positivement au principe de rectilignité pour réduire l'impact visuel. La LGV se dégage déjà nettement dans le paysage, étant en hauteur par rapport aux environs immédiats et localement encadrée de mur ou dispositifs anti-bruit. Elle est particulièrement visible au niveau des croisements avec le réseau routier, qui passe systématiquement sous l'infrastructure ferroviaire (et non au-dessus), la laissant donc régulièrement apparaître comme le mettent en évidence les photos ci-dessous.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 191 : Croisements entre la LGV et le réseau routier, au sein du projet de périmètre de réservation (source : Google Maps)

Le choix d'Elia est ici de regrouper les infrastructures, répondant ainsi positivement au principe d'associer autant que possible de tels éléments. En situation existante, la LGV réduit un certain nombre de perspectives et génère un certain nombre de nuisances (bruit, vibrations, vues, etc.) auxquelles les riverains les plus proches ont déjà potentiellement pu répondre par des aménagements particuliers comme figuré ci-dessous.



Habitation donnant sur la LGV actuellement, sur laquelle a été aménagé un mur ceinturant la parcelle (alors qu'il n'y a pas d'autre vis-à-vis que la ligne ferroviaire).

Habitation le long de laquelle une haie particulièrement dense a été plantée du côté de la LGV afin d'en limiter les incidences visuelles.

Figure 192 : Aménagements réalisés par des particuliers afin de limiter les vues sur la LGV (source : Google Maps)

Le fait de regrouper le projet de périmètre de réservation et la LGV permet de concentrer les incidences paysagères sur une bande qui est déjà contrainte en la matière, de manière à affecter le moins d'habitations possible. Il y a toutefois lieu de noter que les incidences paysagères des deux infrastructures ne sont pas les mêmes, compte tenu de la différence de hauteur, de la présence ou non de pylônes, etc. Néanmoins, ce regroupement représente une solution permettant de limiter les impacts, qui auraient été plus importants en cas de multiplication des zones d'implantation.

Les photos ci-dessous tendent à illustrer l'association en une seule et même infrastructure qui se fait lorsqu'une ligne ferroviaire et une ligne à haute tension sont installées à proximité l'une de l'autre.



Figure 193 : Association d'une ligne ferroviaire et d'une ligne haute tension, en France (source : Google Maps)

Si le tronçon V longe la LGV et vient en surimpression du périmètre qui avait été inscrit au plan de secteur en vue de la réalisation de cette ligne ferroviaire, il se superpose à une autre infrastructure importante qui est le canal de Blaton-Ath. Ce canal est accessible uniquement aux bateaux de moins de 300 tonnes (soit principalement de plaisance et très peu de transport de marchandises) et revêt un cadre paysager particulièrement intéressant. En effet, outre son petit gabarit (qui amène une image paisible liée au faible trafic), il dispose de berges végétalisées, compte un chemin de halage plébiscité par les promeneurs/cyclistes, est ponctué d'anciens bâtiments d'écluse, ou est encore bordé d'arbres hydrophiles (saules notamment) et d'une végétation localement dense. Le faible trafic permet le développement de certaines espèces aquatiques (nénuphars, etc.), faisant de la voie d'eau une zone de pêche intéressante de long de laquelle cette activité est régulièrement pratiquée.



Figure 194 : Portion du canal Blaton-Ath concernée par le projet de périmètre de réservation et aménagements le long de la LGV (source : Google Maps)

La mise en œuvre d'une ligne haute tension à proximité immédiate de cette voie d'eau aura des incidences paysagères importantes. D'autant que, parallèlement à la portion de canal reprise dans le projet de périmètre, la LGV a fait l'objet d'une valorisation spécifique. En effet, le talus apparaît végétalisé et bordé d'arbres, tendant à dissimuler la ligne ferroviaire de façon relativement efficace (cf. figure ci-dessus). Les pylônes auront ici un impact visuel possiblement très fort, surplombant tout à fait la zone du canal sur près d'un kilomètre. Des aménagements paysagers complémentaires pour la ligne HT seraient bénéfiques et une recommandation sera émise en ce sens. Il faudra également veiller à ce que l'instauration d'une ligne HT ne dégrade pas les aménagements réalisés pour l'intégration paysagère de la LGV.

Concernant l'aspect d'intersection perpendiculaire, au vu de la configuration des lieux, il n'est pas souhaitable de croiser le canal de cette manière. En effet, cela n'est pas compatible avec le regroupement le long de la LGV et engendrerait des changements de direction supplémentaires.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le canal passe ensuite sous la LGV afin de poursuivre en direction d'Ath, permettant de retrouver un paysage plus bucolique en direction du nord, qui correspond davantage à ce que les promeneurs et plaisanciers recherchent comme cadre lors de leur venue ou passage dans le secteur. Si le projet de périmètre de réservation avait été désigné au nord de la LGV, la ligne haute tension aurait tout de même affecté le paysage du canal (sur une moindre distance néanmoins) et serait passée au niveau du village d'Arbre, situé un peu plus à l'est. Ce village est en effet situé contre la LGV et comporte un bâti ancien restauré offrant un cadre bâti intéressant (moulin notamment). Le projet de périmètre de réservation passant au sud de la LGV par rapport à ce village, la future ligne et ses pylônes devraient être peu perceptibles depuis les habitations, masqués par le viaduc qui permet aux trains de passer au-dessus des vallées de la Hunelle et de la Dendre. La vallée de la Dendre compte d'ailleurs parmi les périmètres d'intérêt paysager qui sont traversés par l'emprise du projet de périmètre de réservation.



Figure 195 : Viaduc présent au sud du village d'Arbre, derrière lequel pourra être mis en place la ligne haute tension (source : Google Maps)

En termes de relief, le tronçon V n'est pas marqué par un relief particulièrement significatif, excepté là où passe la LGV. La présence de celle-ci en surplomb des prairies suggère l'application, comme prévu, du principe de regroupement.

Sur la fin du tronçon V, le projet de périmètre est proposé dans un paysage très ouvert, bordé uniquement côté nord par la LGV. La zone compte en effet peu d'arbres ou massifs végétaux et les noyaux d'habitations (Attre notamment) sont relativement éloignés (400 m au sud). La ligne haute tension qui pourra s'implanter sera donc visible de loin dans ce secteur qui ne compte actuellement aucun élément permettant de limiter les vues vers des installations hautes.



Figure 196 : Paysage ouvert en direction du sud, fermé par la LGV présente au nord (source : Google Maps)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Ainsi, ce tronçon suit d'un bout à l'autre la LGV, proposant ainsi un regroupement d'infrastructures tel que repris comme objectif dans le SDT en vigueur (ancien SDER) et dans le nouveau projet de SDT. Toutefois, cela pourrait amener la potentielle ligne haute tension à passer au droit ou à proximité immédiate de plusieurs zones intéressantes du point de vue paysager. C'est notamment le cas de la zone du canal Blaton-Ath, que le projet vient longer puis croiser, et qui présente actuellement un intérêt de par les paysages qu'elle offre, ses aspects patrimoniaux, sa tranquillité et le fait que la LGV pourtant proche a fait l'objet d'interventions d'intégration paysagère réussissant à la rendre peu visible. Une ligne haute tension dans cette zone viendrait contrarier ces effets. L'autre zone est la superposition avec les vallées de la Hunelle et de la Dendre, par ailleurs reprises en tant que périmètres d'intérêt paysager, et dans lesquelles la mise en œuvre potentielle d'une ligne haute tension impliquerait un impact important sur la végétation et la continuité verte. Sur ce tronçon, le projet est susceptible d'amener des incidences paysagères négatives malgré l'avantage que représente le regroupement d'infrastructures.

TRONÇON VI

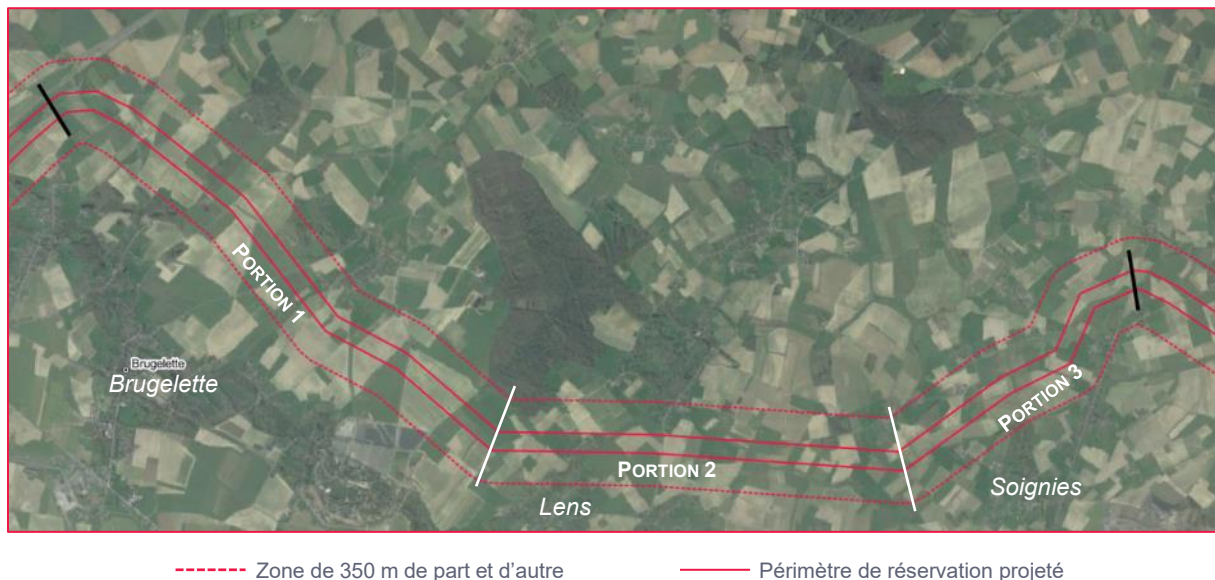


Figure 197 : Tracé du tronçon VI (source : Google Maps)

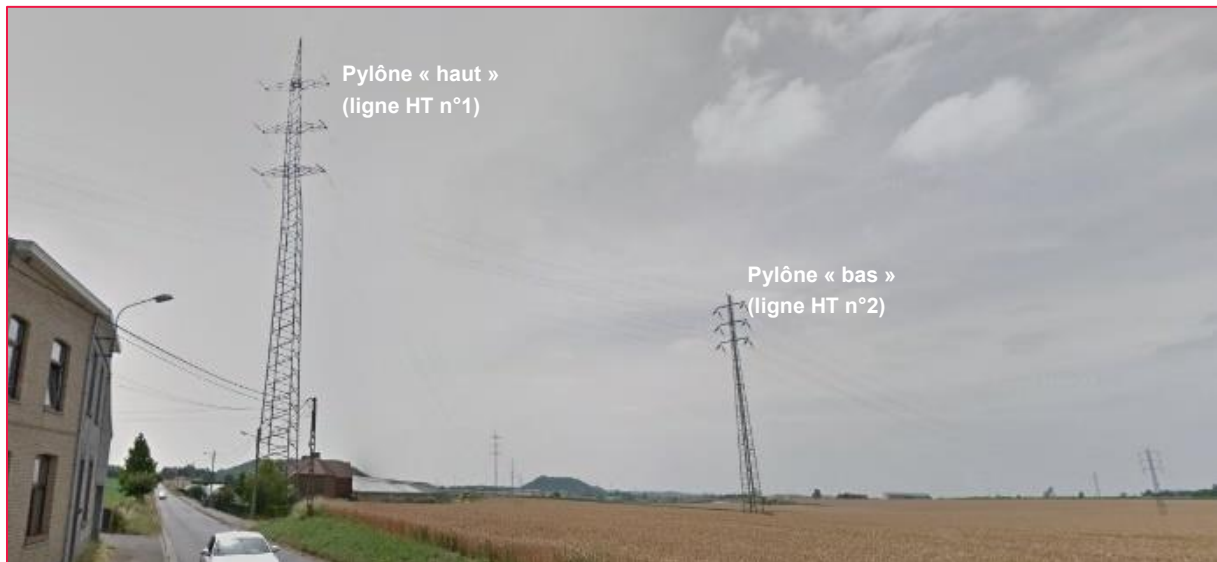
Le projet de périmètre de réservation entame un changement de direction important dès le début de ce 6^e tronçon. Il s'écarte en effet de la LGV afin de venir longer un tracé inscrit au PdS occupé par une ligne haute tension 70 kV existante qui devra faire l'objet d'un renouvellement³⁴ et qui, contrairement à la ligne des tronçons I à IV, resterait donc présente en cas de mise en œuvre potentielle d'une nouvelle ligne haute tension. Afin de proposer un changement de direction courbe (et non à angle droit), le projet de périmètre de réservation dépasse le tracé inscrit au PdS et la ligne existante puis s'en écarte légèrement avant de venir s'en rapprocher plus au sud, décrivant ainsi un tracé comptant trois changements de direction d'angles relativement faibles.

³⁴ C'est-à-dire d'une remise à niveau, pour laquelle une dérogation d'enfouissement de la CWAPE doit être obtenue.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



La ferme et l'habitation voisine présentes au début de ce 6^e tronçon devraient être situées à proximité immédiate d'un pylône d'angle, et donc avoir des vues importantes sur le potentiel pylône ainsi que les suivants. En effet, aucun élément de relief ou de plantation ne permet actuellement de masquer les vues vers ces installations. Ces éléments bâtis ont déjà vue sur l'actuelle ligne haute tension, ainsi que sur la LGV encore toute proche, et devraient avoir vue sur un pylône important au point de croisement des deux lignes haute tension (existante et potentielle). En effet, le croisement pourra se faire via la mise en place d'un pylône plus haut que ceux de la ligne actuelle afin de permettre un franchissement par au-dessus. Un pylône aux dimensions importantes devra être mis en place, et ce donc à proximité de la ferme (moins de 200 m).



Exemple de pylône haut permettant à une ligne haute tension (HT) de passer au-dessus d'une seconde.

Une fois le changement de direction effectué, le projet de périmètre de réservation longe un tracé inscrit au PdS actuellement occupé par cette même ligne haute tension 70 kV existante. L'interprétation d'une infrastructure regroupée (et donc unique) devrait être rendue compliquée du fait de l'éloignement

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

important entre les deux lignes (200 m, voire plus) même s'il s'agit ici d'un paysage comptant très peu d'habitations. De plus, le projet de périmètre de réservation se rapproche du village de Gages, alors que le tracé actuel au PdS et l'actuelle ligne haute tension sont implantées à distance de celui-ci. Une recommandation sera émise pour regrouper le tracé du projet de périmètre de réservation avec le tracé de la ligne existante au centre.



Figure 200 : Superposition de la ligne haute tension existante et du projet de périmètre de réservation (source : Google Maps)

Globalement, le principe de tracé rectiligne est peu respecté à l'échelle du tronçon VI. Il est en effet le tronçon présentant le plus grand nombre de changements de direction. Ce tracé plus sinueux vise à éviter certains éléments bâtis et naturels, dont le site de Pairi Daiza. Il en résulte la présence marquée d'une infrastructure dans le paysage très ouvert qu'elle traverse, pouvant induire un effet d'encombrement du paysage. Certes la zone est très peu bâtie (paysage d'openfield), mais cela était le cas sur la plupart des tronçons précédents et les principes visant à améliorer l'insertion paysagère de la ligne y ont pourtant été davantage appliqués. Le fait qu'il s'agisse d'un paysage tout à fait ouvert, assez plat, implique par ailleurs peu de contraintes (relief, habitations, etc.) qui auraient pu justifier un tracé plus sinueux. Pour rappel, également, ce territoire agricole est ponctué de points de vue d'intérêt paysagers désignés dans le cadre de l'ancien Schéma de Structure Communal de Soignies, et la mise en œuvre d'une ligne haute tension potentielle viendrait les remettre en question.

Dans sa troisième portion, le tronçon VI remonte en direction du nord-est afin de permettre (dans le tronçon VII suivant) le contournement de Soignies par le nord et le regroupement avec l'infrastructure routière qu'est la N57. Lors de cette remontée, le tronçon VI passe non loin du château de Louvignies, qui se trouve dans un vaste parc majoritairement boisé et qui n'aura, de ce fait, pas vue sur le projet de périmètre de réservation. Les fermes présentes plus à l'ouest pourraient avoir vue sur la ligne haute tension en cas de mise en œuvre, compte tenu du paysage très ouvert une nouvelle fois. Le tracé du périmètre serpente entre les noyaux d'habitat et les fermes. Il compte ainsi, sur un peu plus de 3 km, 3 changements de direction qui se justifient par l'évitement de ces noyaux d'habitats.



Figure 201 : Projet de périmètre de réservation et noyaux bâtis / fermes (source : Google Maps)

En conclusion, ce tronçon est le plus long, mais également le seul qui applique en premier lieu le principe d'évitement des zones d'habitations/construites. En effet, sur cette portion, les options de regroupement des infrastructures et de suivi de tracés déjà repris au plan de secteur ne sont pas possibles. De ce fait il présente un itinéraire comptant de nombreux changements de direction et passe également au travers de paysages ouverts très exposés visuellement et qui ne composent actuellement pas avec une infrastructure importante. L'absence d'impact direct sur des habitations n'implique toutefois pas une réduction de la présence et de l'impact paysager d'une potentielle ligne haute tension.

TRONÇON VII

Ce tronçon se compose de 3 sections pouvant être distinguées comme suit :

- Une première section longeant la chaussée de Lessines à une certaine distance (280 m à l'ouest) afin de ne pas recouvrir les habitations et d'éviter par la suite une mise en place des pylônes dans les jardins privés ;
- Une seconde section correspondant au franchissement de cette chaussée de Lessines, afin de permettre à la ligne de passer côté nord et de pouvoir ensuite longer la voie de contournement de Soignies (N57) ;
- Une troisième section qui vient donc longer la N57 par le nord, permettant ainsi de contourner le centre urbain de Soignies.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

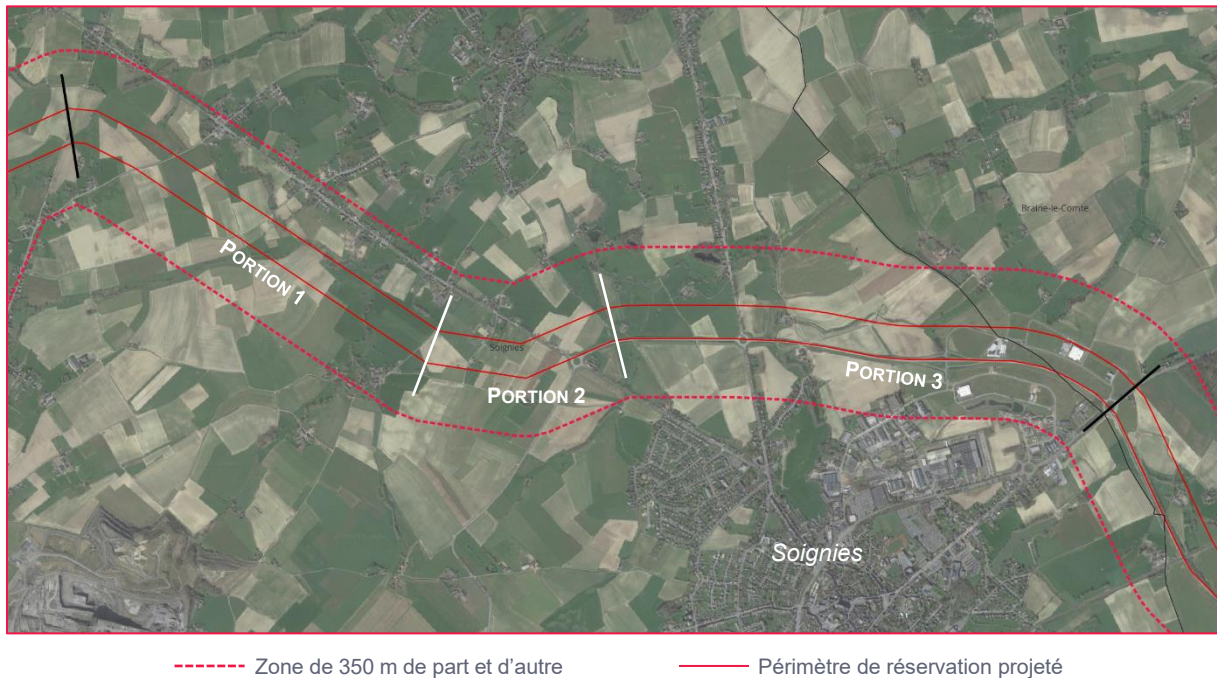


Figure 202 : Tracé du tronçon VII (source : WalOnMap)

Les portions 1 et 3 sont donc associées à des voiries structurantes pour la centralité de Soignies (bien que sur la portion 1 la distance reste importante entre le projet de périmètre de réservation et la voirie), répondant ainsi au principe de regroupement des infrastructures, car elles sont proposées parallèlement à ces infrastructures. La portion 2, quant à elle, permet la transition entre ces portions 1 et 3, amenant le projet de périmètre de réservation à couper en diagonale la chaussée de Lessines. Si cela n'est pas nécessairement ce qui est préconisé en matière d'insertion paysagère, cela permet toutefois ici de proposer deux pylônes qui ne soient pas trop imposants au point de changement de direction. En effet, plus le changement de direction est marqué, plus le pylône doit être robuste afin de supporter le déséquilibre des charges liées aux conducteurs. Ce changement de direction se fait donc en deux points, permettant de prévoir une courbe relativement lisse dans le projet de périmètre de réservation (plutôt qu'un changement de direction franc).

Concernant la visibilité de la ligne et son impact dans le paysage, il apparaît que le projet de périmètre de réservation pourrait avoir des incidences importantes le long de la chaussée de Lessines pour les habitations qui la bordent côté ouest. Celles-ci pourraient en effet être situées entre une ligne haute tension et une voirie accueillant une circulation importante, et les habitants qui profitent actuellement d'une vue plein ouest sur la campagne auraient en premier plan des pylônes espacés de 320 à 480 m et des conducteurs aériens. C'est ainsi plus d'une trentaine d'habitations qui seraient concernées, auxquelles s'ajouteraient celles profitant de la vue depuis le côté est de la chaussée de Lessines.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 203 : Portion 1 du tronçon VII (source : WalOnMap)

Compte tenu de la distance entre les habitations et le projet de périmètre de réservation, les vues pourront être écrasantes (moins de 250 m) ou dominantes (250 à 350m) et de ce fait impacter fortement la qualité paysagère qui a sans doute largement contribué au développement progressif de ces habitations le long de l'axe routier.

Au niveau de la portion 3, les impacts paysagers ne devraient pas être aussi importants car la N57 n'est bordée que de zones d'activités économiques, car les fermes (au nord) qui auront vue sur le projet de périmètre de réservation sont plus distantes de celui-ci et, surtout, et car le projet vient directement contre l'infrastructure routière qui par ailleurs est importante (2x1 bande de circulation + bandes d'arrêt). Le secteur est donc moins exposé visuellement, plus distant des habitations et compte par ailleurs un parc éolien en développement. Il sera visible depuis la chaussée de Lessines, à une distance toutefois suffisante pour être qualifiée de sous-dominant. A noter toutefois que la N57 est actuellement toujours reprise au plan de secteur au sein d'un périmètre de réservation, qui n'a donc pas été abrogé suite à la mise en œuvre de l'infrastructure. Des évolutions pourraient donc potentiellement être apportées (élargissement de la voirie en 2x2 bandes par exemple) et impliquant certaines contraintes d'implantation pour une éventuelle ligne haute tension au sein du projet de périmètre de réservation. De plus, des éoliennes sont présentes aux abords de la N57 et nécessitent le respect d'une distance de sécurité importante (et croissante dans le cas de leur renouvellement).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 204 : Portion 3 du tronçon VII (source : Google Maps)

A l'extrémité est de son tracé, le tronçon VII passe au niveau d'une zone d'activités en cours de développement. Si pour le moment le nombre de bâtiments implantés n'est pas important, le site est destiné à se développer par l'implantation de bâtiments le long de la voirie centrale. La mise en place d'une ligne haute tension dans un tel cadre ne devrait pas porter atteinte au paysage, étant entendu que les ZAE comptent généralement des bâtiments aux formes, matériaux et couleurs disparates (répondant à des besoins fonctionnels avant tout) n'amenant généralement pas un intérêt paysager particulièrement intéressant. De plus, il est très peu probable que des zones résidentielles viennent se greffer aux abords de ce type de zone (pour des raisons de nuisances, de cohérence urbanistique, de cadre de vie). Le fait de proposer une implantation du projet de périmètre de réservation de ce côté de la N57, plutôt qu'à proximité des zones résidentielles bordant le nord de Soignies, représente un choix pertinent.



Figure 205 : Zone d'activité concernée par l'emprise du projet de périmètre de réservation et exemple de ligne haute tension en zone d'activités (source : Google Maps)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Ainsi, ce 7^e tronçon est à distinguer en deux parties concernant les incidences. Pour la première partie qui borde des habitations longeant la chaussée de Lessines, les impacts paysagers sont importants pour les habitations existantes qui verront potentiellement une ligne haute tension venir en premier plan d'un paysage rural qualitatif. La distance entre le projet et ces habitations ne permet pas d'avoir suffisamment de recul pour éviter un sentiment d'écrasement visuel. Après avoir croisé la chaussée, le projet vient suivre la route de contournement de Soignies (N57) en application du principe de regroupement. Ici, compte tenu de ce principe et de la distanciation vis-à-vis de l'entité urbaine de Soignies, les incidences paysagères attendues sont moindres et plus acceptables que sur la première portion. Il vient toutefois se superposer à une zone d'activité économique en début de développement, qui pourrait être potentiellement affectée (voir analyse du chapitre Socio-économique). Il est également à noter que l'implantation d'une ligne viendrait également accentuer l'effet barrière physique de la route.

TRONÇON VIII

Ce tronçon longe sur toute sa longueur la N57. Il reste du côté est de la route et ondule (tout comme la N57) à travers le territoire en venant notamment se superposer à deux fermes, quelques habitations de hameaux isolés, deux rues résidentielles de l'entité de *Thiarmont – Ecaussinnes* ainsi que la carrière de *Restaumont*. En étant proposé de ce côté de la N57, le tronçon VIII recoupe environ 60 parcelles habitées, soit trois fois plus que si le projet avait été proposé côté ouest (une vingtaine de parcelles comptabilisées). En considérant une bande de 350 m de part et d'autre du projet, le tronçon VIII passe à proximité d'environ 190 habitations. Le fait d'avoir privilégié une localisation à l'est permet d'éviter un double passage de l'infrastructure au-dessus de la N57 (au début et à la fin du tronçon VIII). En effet, le projet de périmètre de réservation est proposé de ce côté de l'axe au niveau des tronçons VII et IX.



Figure 206 : Tronçon VIII longeant la N57 (source : Google Maps)

Les incidences visuelles d'une potentielle ligne haute tension devraient être importantes au niveau du passage à proximité de *Thiarmon*. En effet, une part importante du village se trouve à moins de 700 m du projet de périmètre de réservation, distance sous laquelle la potentielle ligne haute tension devrait avoir un impact visuel non nul. La figure ci-dessous présente les différentes zones de visibilité maximale (prise depuis l'extrémité du projet de périmètre) et l'impact généré par la présence d'une potentielle ligne haute tension au sein du projet de périmètre de réservation.

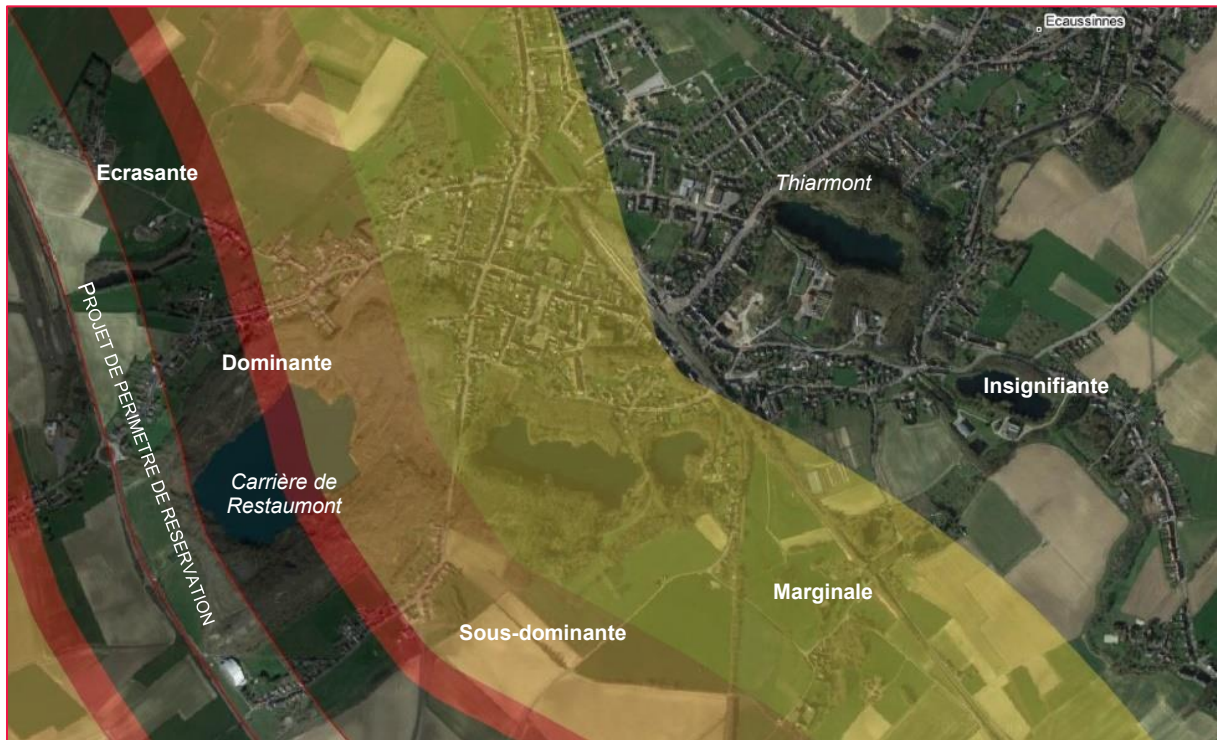


Figure 207 : Distance d'observation maximaliste vis-à-vis du projet de périmètre de réservation (source : WalOnMap)

Il apparaît que les habitations situées au centre de *Thiarmont* (autour de la gare) pourraient avoir un visuel sur la potentielle ligne haute tension (même si des éléments existants feront obstacles : arbres, maisons, etc.), qui viendrait alors délimiter de manière franche la limite ouest de l'entité.

La carrière de *Restaumont*, partiellement située dans l'emprise du projet de périmètre de réservation, n'est plus exploitée depuis 2004. Si rien n'est prévu pour le moment sur ce site en termes d'évolution, l'abandon de l'exploitation a permis le développement et l'installation de nombreuses espèces animales et végétales qui pourraient l'amener (comme c'est le cas sur d'autres anciennes carrières comme celle de *Perlonjour*) à être classée en tant que réserve naturelle. Le site pourrait alors potentiellement évoluer vers une zone strictement protégée (pas d'accès public) ou bien être aménagée en tant que zone de parc accueillant des personnes dans un cadre naturel. Dans ce second cas, la proximité d'une ligne haute tension potentielle pourrait contrevenir à cette évolution car les pylônes seraient perçus de façon écrasante dans le paysage. Cette évolution de l'ancienne carrière représente toutefois une inconnue à ce stade, et le fait de mettre potentiellement en place une ligne haute tension à proximité du site n'affecterait pas le biotope de cette zone (cf. chapitre Biodiversité).

Le projet longe donc ici intégralement la voie de contournement de Soignies, ce qui l'amène à passer à proximité immédiate de l'entité de *Thiarmont* (en surplomb de nombreuses habitations) ainsi que sur une ancienne carrière (*Restaumont*) susceptible d'accueillir une zone où la nature reprend ses droits. Une recommandation sera émise pour la modification du tracé car, malgré le double franchissement nécessaire de la voirie, d'un point de vue paysager, il est plus important d'éviter les plus nombreuses habitations situées côté ouest.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

TRONÇON IX

Cet avant-dernier tronçon suit, de façon plus distante que précédemment, les infrastructures routières que sont la N57 puis la E19. Il apparaît toutefois que le projet de périmètre de réservation et ces infrastructures sont espacés latéralement selon une largeur qui varie entre 0 et 500 m, n'amenant pas un regroupement visuel très efficace sur cette zone.

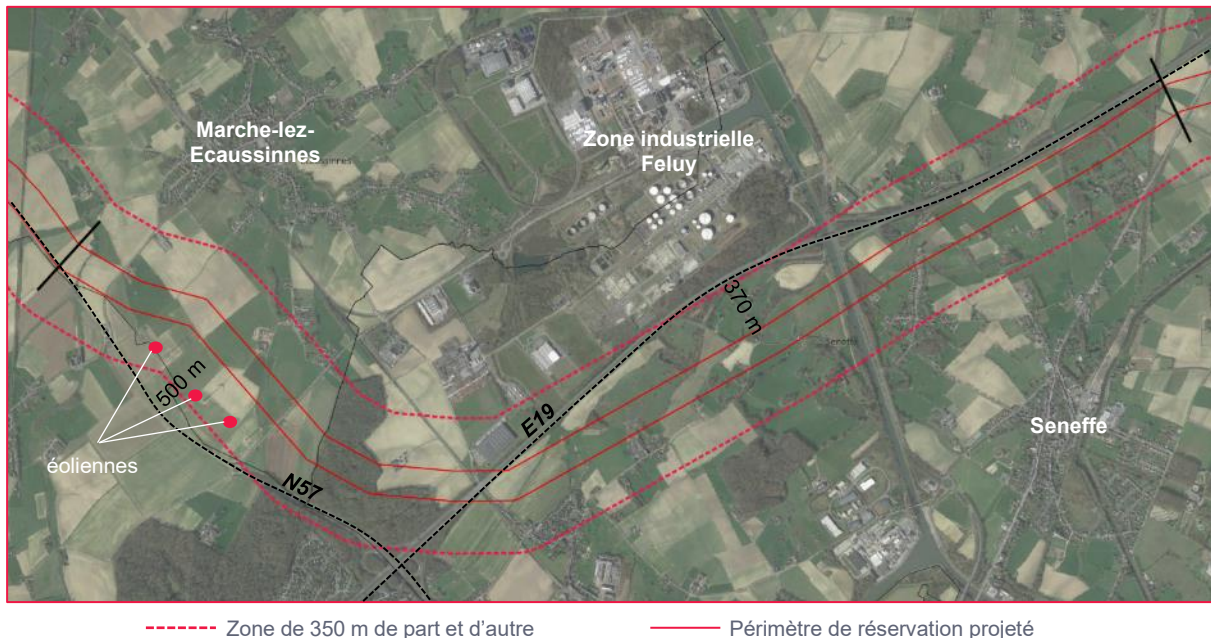


Figure 208 : Tronçon IX et infrastructures routières (source : Google Maps)

Les raisons de ces écarts sont toutefois très claires. En effet, le projet de périmètre de réservation s'écarte de la N57 du fait de la présence de 3 éoliennes à l'est de l'axe (placées en 2018), l'amenant à se trouver à 500 m à l'est de la route, aux milieux des champs.



Le projet croise ensuite le bois de Courrière, qu'il traverse sur 420 m. Compte tenu de la hauteur des arbres et de la distance entre les lisières ouest et est du massif, la mise en œuvre potentielle d'une ligne haute tension pourrait impliquer de devoir réaliser une coupe dans le couloir du tracé, et potentiellement de placer un pylône au sein du massif. Cette coupe pourrait être visible de loin étant donné la pleine exposition de la lisière nord du bois depuis la chaussée de la Résistance (voirie connectant la N57 au zoning de Feluy) mais la distance entre cette voirie et le bois est suffisamment importante (330 m) pour limiter les impacts visuels de la brèche qui pourrait être créée dans le massif. Les deux images ci-dessous permettent de rendre compte de cette évolution potentielle (sans ici que la ligne haute tension ne soit reprise sur la figure). Le postulat a été fait ici que, conformément aux principes préconisés lors de couloirs forestiers, des plantations basses seraient proposées dans le couloir du tracé (en non pas une coupe franche). Le fait de maintenir un liseré boisé, même réduit en hauteur au niveau du passage de la ligne, permettrait de maintenir une image relativement similaire à celle d'aujourd'hui concernant ce massif, qui pour rappel se voit de loin (et uniquement de loin d'ailleurs car l'accès au massif se fait côté est et non par le nord).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 209 : Illustration avant – après (sans inscription de la ligne haute tension) (source : Google Maps)

Une fois le bois de Courrière franchi, le projet de périmètre de réservation le longe sur sa limite est à travers un paysage de champs ouverts, des voies de chemin de fer ainsi qu'un site DSV, classé SEVESO, qui affiche de longues façades nord (250 m) et ouest (140 m). L'autoroute E19, pourtant présente au sud, reste relativement discrète visuellement car elle est très majoritairement masquée par des talus arborés. Pourtant, cet axe est plus haut que les éléments précités (DSV, champs, chemins de fer), passant d'ailleurs au-dessus de la rue de Courrière et la voie de chemin de fer. Le projet de périmètre de réservation passe au niveau de cette zone de croisement entre les trois infrastructures, impliquant, en cas de mise en œuvre d'une ligne haute tension, l'installation de pylônes plus élevés mais également plus résistants (pylônes d'arrêt) en amont et en aval de ce franchissement. Le croisement avec ces infrastructures se fait par ailleurs en diagonale, rendant la potentielle ligne haute tension localement plus présente visuellement. Toutefois, au niveau de l'autoroute, les plantations en place le long de l'axe devraient permettre de réduire l'impact visuel des pylônes à proximité.



Figure 210 : Localisation du projet de périmètre de réservation au niveau du point de rencontre du chemin de fer, de la E19, du site DSV et de la rue de Courrière (source : Google Maps)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Après avoir franchi l'autoroute, le projet de périmètre de réservation suit, à distance, le tracé de la E19. De nouveau, cette distance vis-à-vis de l'infrastructure routière s'explique par la présence d'une autre installation, une ligne à haute tension, vis-à-vis de laquelle il est nécessaire d'éviter les multiples croisements (complexes à mettre en œuvre et problématiques en cas d'incident, impliquant par ailleurs de mettre en place de plus grands pylônes). La présence de la zone industrielle de Feluy explique la densité de lignes haute tension à proximité de la E19, dans une zone où par ailleurs prédomine un paysage agricole de qualité comptant des collines, de nombreuses haies et bosquets ainsi qu'un patrimoine bâti intéressant.

Afin de ne pas devoir effectuer un changement de direction trop franc, le projet de périmètre de réservation suit un tracé rectiligne et ne vient que dans un second temps se superposer à la ligne haute tension existante, un peu avant le point de franchissement du canal Bruxelles-Charleroi. Si cet écart vis-à-vis de l'infrastructure électrique existante peut être justifié sur la base d'arguments techniques, il y a toutefois lieu de noter que la zone apparaît localement relativement épargnée de la présence de telles installations pourtant proches (du fait des arbres présents). La mise en place d'une nouvelle infrastructure devrait par conséquent impacter des habitations / fermes qui ont jusqu'ici pu profiter de peu de visibilité sur les pylônes.

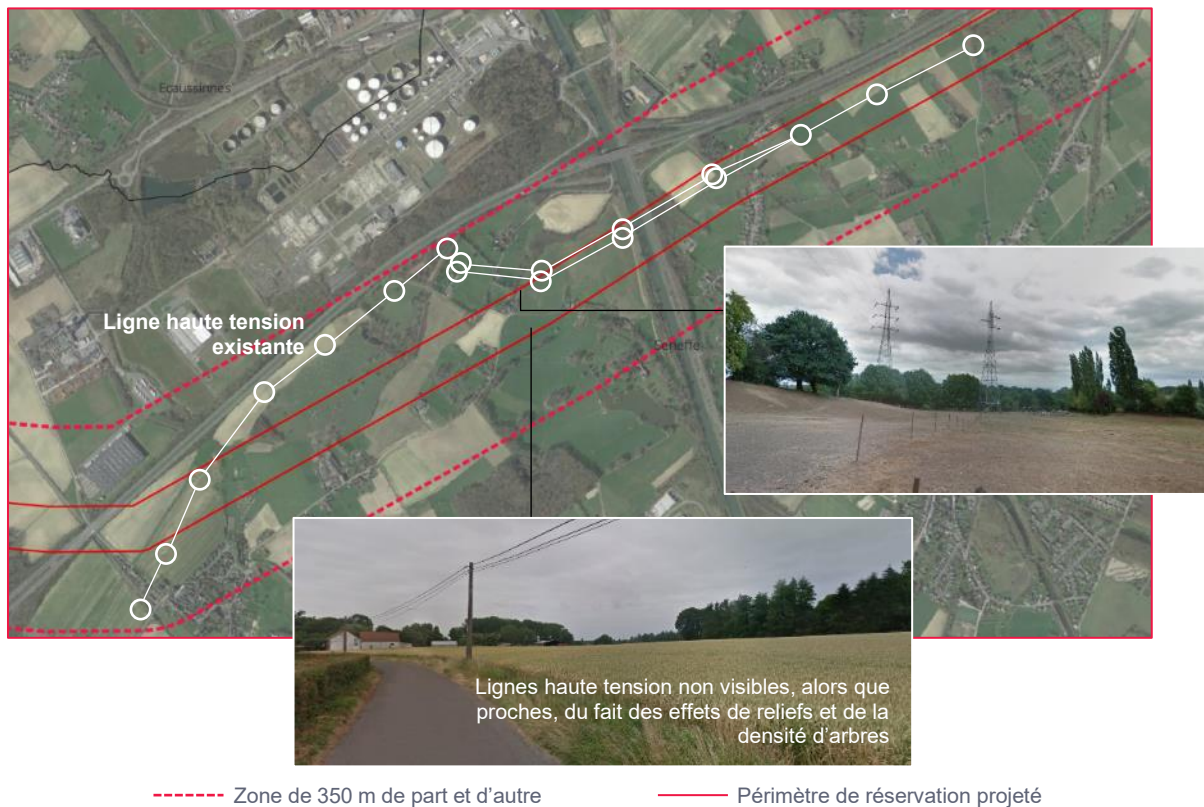


Figure 211 : Localisation du projet de périmètre de réservation le long des lignes haute tension existantes (source : Google Maps)

Le projet de périmètre de réservation recolle à l'actuelle ligne haute tension au niveau du franchissement du canal puis continue le long de la E19 de façon tout à fait rectiligne jusqu'au tronçon X. Compte tenu du franchissement d'obstacle important autour de la voie d'eau, les pylônes qui pourraient prendre place en cas de mise en œuvre d'une ligne haute tension seront des pylônes d'arrêts, à l'image de celui déjà présent visible sur la figure ci-dessous.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 212 : Vue sur la voie d'eau depuis la E19 (source : Google Maps)

Le canal présente ici deux profils avec, rive droite, une route 2x2 bandes de circulation perçue comme une zone de circulation uniquement tandis que, rive gauche, la présence du chemin de halage et des champs offre un paysage plus agréable et propice aux loisirs. Les lignes haute tension passent suffisamment haut et les pylônes sont suffisamment distants (ou masqués par des arbres) pour ne pas impacter défavorablement ce paysage rive ouest. Le projet de périmètre de réservation devrait conduire à une plus forte présence de ces infrastructures dans le paysage, mais les impacts devraient être faibles compte tenu du contexte existant.

A l'est du canal, le projet de périmètre de réservation vient se superposer aux dernières maisons d'une rue résidentielle (chemin de la Terre Pelée). Cette zone compte déjà aujourd'hui deux édifices qui marquent localement le paysage avec un pylône et un château d'eau, distants d'une quarantaine de mètres. Le château d'eau masque ou met en second plan le pylône depuis les habitations, et sa silhouette s'impose de façon importante car il est placé nécessairement en haut de la rue. En arrivant depuis le nord, le pylône et le château d'eau sont en partie masqués par des arbres plantés intentionnellement afin de limiter leurs impacts visuels vis-à-vis des habitations toutes proches.

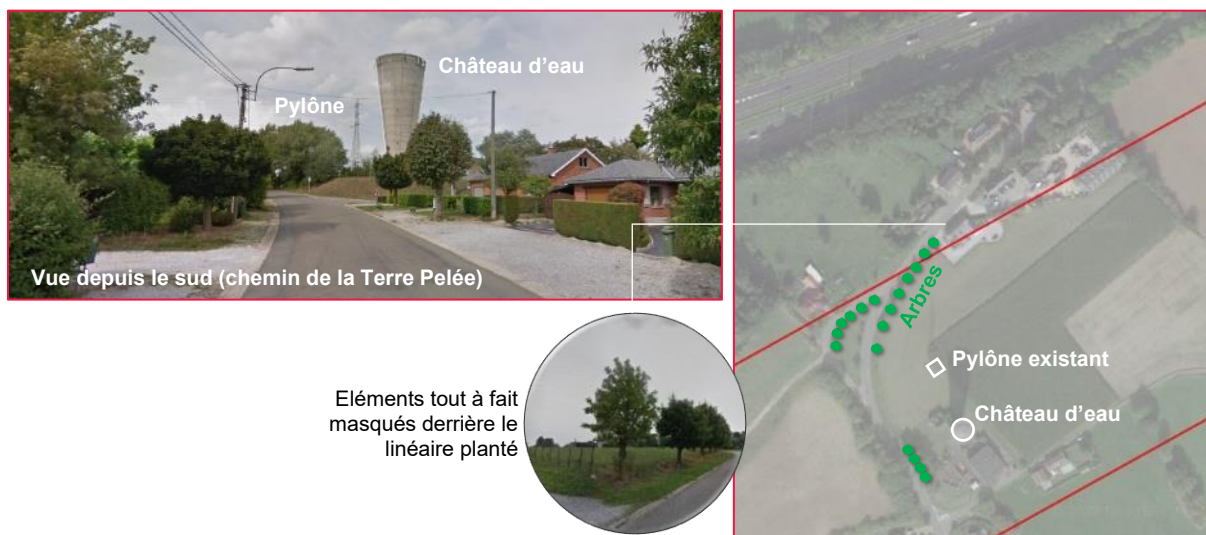


Figure 213 : Vue sur le château d'eau et le pylône et éléments plantés afin de les masquer depuis le nord (sources : Google Maps et WalOnMap)

Le projet de périmètre de réservation devrait impliquer, dans le cas de la mise en œuvre d'une nouvelle ligne haute tension, l'installation d'un second pylône au niveau de cette zone qui devrait

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

vraisemblablement être plus proche de la route au nord³⁵ (compte tenu de la rupture de pente à l'ouest) et de ce fait davantage visible que l'actuel. Sa proximité avec les habitations voisines impliquerait alors un impact visuel très important, les maisons présentes n'ayant aucun recul vis-à-vis de ce pylône potentiel et très peu par rapport aux deux autres éléments déjà présents.

Sur la fin du tronçon, le projet de périmètre de réservation longe par le sud la rue de Saint-Georges. Cette voirie, qui ne compte pas d'habitation, est bordée de tout son long par un double alignement d'arbres. Celui-ci offre des « fenêtres » visuelles en direction du sud, mais constitue un élément de premier plan qui devrait (tout comme il le fait actuellement avec la ligne haute tension implantée) atténuer grandement la visibilité des éléments d'une potentielle nouvelle ligne haute tension. Ces alignements d'arbres accentuent par ailleurs l'effet de perspective dans l'axe de la route, ce qui limite dans une certaine mesure les regards jetés par les automobilistes en direction du sud (et du projet de périmètre de réservation).



Ainsi, ce tronçon compte une certaine variété de paysages (massif forestier, champs ouvert, bord d'autoroute ou encore pâtures arborées) avec lesquels une potentielle ligne haute tension pourrait localement induire des perturbations visuelles. En effet, si au niveau du croisement avec l'autoroute et sur certaines portions où il la longe (notamment au niveau du canal) les impacts paysagers attendus peuvent être faibles, des effets plus négatifs sont à anticiper au niveau de :

- la superposition avec le bois de Courrière, qu'une potentielle ligne haute tension viendrait visuellement couper en deux, mais dont l'incidence pourrait être réduite par l'aménagement d'un couvert boisé de plus faible hauteur sous la ligne³⁶ ;
- la zone rurale ponctuées d'arbres et de haies situé côté ouest du canal ;
- chemin de la Terre Pelée bordé d'habitations et qui devront composer avec la présence de deux lignes haute tension voisines.

En termes de paysage, un regroupement plus important avec l'autoroute est contraint par la présence de lignes haute tension existantes vis-à-vis desquelles le projet vise à limiter le nombre de croisements.

³⁵ En effet, pour éviter les lignes actuelles et le château d'eau, le périmètre projeté doit passer au sud du corridor, donc à proximité des habitations.

³⁶ Un point d'attention sera émis en ce sens.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

TRONÇON X

Il s'agit ici du dernier tronçon, s'éloignant de l'infrastructure routière qu'est la E19 pour aller en direction du sud rejoindre le poste de Courcelles. La zone compte par ailleurs deux postes (Courcelles et Gouy-les-Piétons), vers lesquels convergent déjà de nombreuses lignes haute tension. La présence de ces dernières est importante dans le paysage de ce 10^e tronçon, du fait de leur nombre mais également du fait de l'ouverture visuelle de ces espaces de plateau, qui offrent des vues dégagées très lointaines.



Figure 214 : Paysages marqués par les lignes haute tension dans la zone du 10^e tronçon (sources : Stratec, Google Maps)

Le tronçon X suit un itinéraire courbe dans un premier temps, afin de se détacher du regroupement proposé avec la E19 dans le tronçon IX et pour pouvoir venir ensuite se regrouper avec une ligne haute tension 380 kV existante. Cette courbe est réalisée dans un paysage ouvert développé autour du cours d'eau de la *Samme*. La présence de cet ancien canal souligne un léger relief (descendant puis montant), et est par ailleurs tout à fait identifiable dans le paysage du fait de la présence de linéaires boisés de part et d'autre (seule zone arborée dans ce secteur sur lequel passe le projet de périmètre de réservation). Le croisement entre le projet et l'ancien canal n'est pas tout à fait perpendiculaire, laissant à penser que la ligne haute tension pouvant potentiellement s'intégrer dans le projet sera visuellement assez présente. La *Samme* représente pourtant aujourd'hui un secteur aux qualités paysagères intéressantes, avec un cours d'eau bordé d'un RAVeL, d'un chemin de contre-halage et de linéaires boisés limitant jusqu'au dernier moment les vues sur la E19 pourtant toute proche. Outre ce croisement en diagonale qui n'est pas justifié par des contraintes particulières, cela amène le périmètre à se superposer au ruisseau de *Renissart* (affluent de la *Samme*).

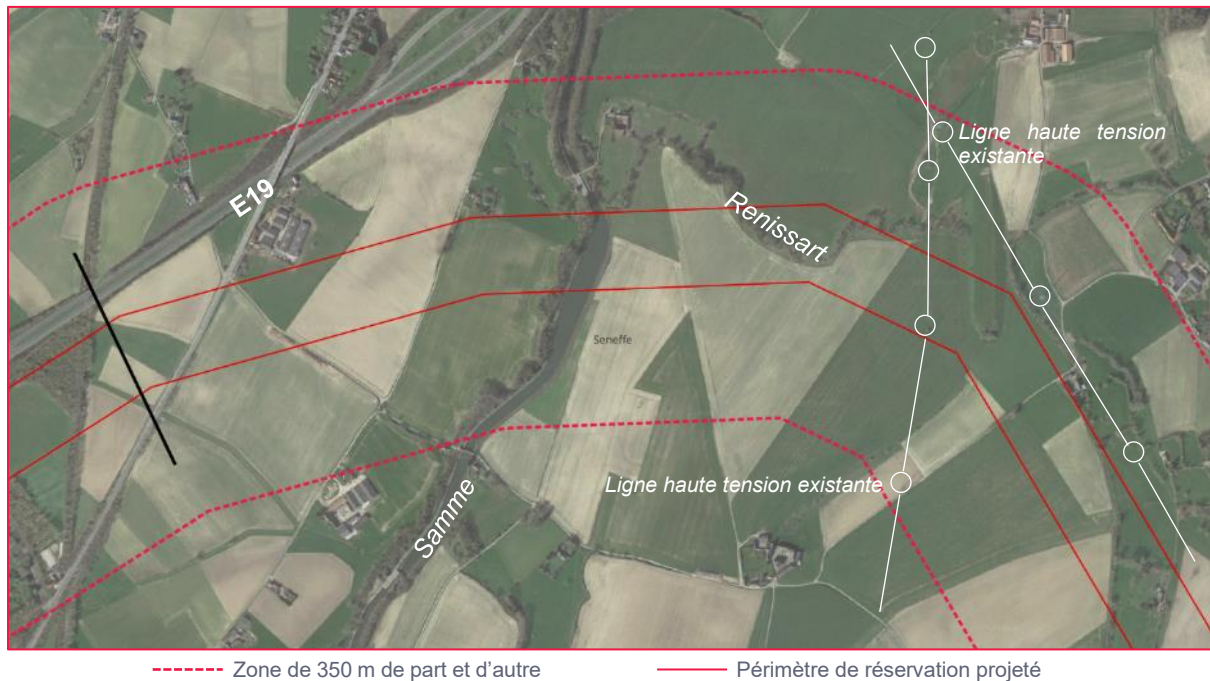


Figure 215 : Superposition du projet de périmètre de réservation et des deux alternatives de tracé proposées (source : WalOnMap)

Le projet de périmètre de réservation suit ensuite une ligne droite sur plus de 6,5 km (respectant ainsi le principe de tracé rectiligne) et se positionne en regroupement avec une ligne haute tension 380 kV existante. Il s'en distance de 60 m environ (distance respectée tout au long de ce tracé rectiligne) ce qui correspond à la distance minimale de sécurité entre deux infrastructures de ce type. Toutefois, le fait de pouvoir proposer une distance plus importante (jusqu'à 260 m) entre la ligne haute tension existante et la ligne potentielle pourrait perturber l'expérience visuelle car le sentiment d'unité serait remis en question.

Plus les lignes sont proches, dans le respect des distances de sécurité, plus les impacts paysagers sont réduits. Il convient d'associer par ailleurs à ce rapprochement une fréquence de pylônes identique pour les deux lignes (pylônes proposés au même rythme). La distance minimale de 60 m entre deux lignes HT génère toutefois, comme évoqué plus haut, un effet d'encombrement visuel lorsqu'une ligne est ajoutée en parallèle d'une première ligne existante.

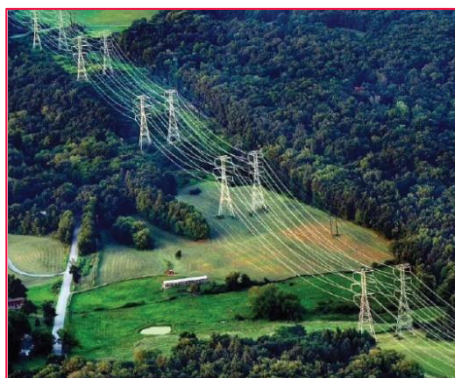


Figure 216 : Illustration de deux lignes respectant la même fréquence d'implantation des pylônes

Le projet est proposé à l'ouest de cette ligne. Cela évite de devoir effectuer deux croisements entre les deux (qui implique des pylônes plus importants, ayant plus d'impacts visuels, et qui représente

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

davantage de risque en cas de problème sur les lignes ou lors des phases de chantier) mais aussi de passer au niveau de la rue de Scoumont (village de *Rosseignies*), bordée d'habitations. Sur la photo ci-dessous, le projet de périmètre de réservation viendrait se positionner en arrière-plan de la ligne haute tension actuelle, rendant l'impact visuel de la potentielle ligne haute tension relativement modéré (et en tout cas moindre que si la ligne devait passer au-dessus des habitations).



Figure 217 : Vue sur l'actuelle ligne haute tension depuis la rue de Scoumont (source : Google Maps)

Jusqu'au canal Bruxelles-Charleroi, le projet de périmètre de réservation passe au travers d'une zone dépourvue d'habitation, exploitée dans le cadre de grandes cultures. Les noyaux d'habitats présents autour de ce vaste espace auront des vues très lointaines sur la ligne haute tension potentiellement mise en œuvre au sein du projet de périmètre de réservation, qui du fait de son regroupement avec une ligne haute tension existante, du même niveau de tension, amènerait peu de changements visuels. Si la distance de 60 m minimum entre les lignes haute tension potentielle et existante est relativement importante, l'éloignement des habitations permet toutefois d'avoir le sentiment d'une ligne haute tension unique.

Le projet de périmètre de réservation coupe le canal de façon perpendiculaire, amenant la ligne haute tension potentielle à être peu visible d'autant que les voies d'eau sont bordées de talus arborés (masquant les pylônes les plus proches). Il passe ensuite à proximité du repère naturel de Launoy, qui se trouve à l'est de ligne haute tension existante dans la zone. Il s'agit d'une zone écologique autour d'un point d'eau régulièrement visité par les naturalistes venant observer l'écologie d'une mare. Cet espace est déjà très marqué par la présence de la ligne haute tension (dont le pylône est bien présent visuellement) et la mise en place d'une ligne haute tension potentielle en second plan devrait avoir relativement peu d'incidences paysagères pour cet espace qui se destine avant tout comme milieu de vie d'espèces aquatiques plutôt que comme zone de parc ou récréative.



Figure 218 : Repère naturel de Launoy (source : <http://www.artpixel.be/gallery>)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le projet passe ensuite successivement au niveau de deux noyaux d'habitats : un plus ancien, comptant des éléments bâtis caractéristique de villages ruraux / ferme, et un second constitué autour d'une voirie de façon étirée. Compte tenu de sa distance de 60 m avec la ligne haute tension voisine, le projet de ligne passe au niveau de plusieurs habitations, pour lesquelles le projet de périmètre de réservation serait « écrasant visuellement » (selon la terminologie employée lors que la distance est de moins de 250 m).



Figure 219 : Superposition du projet de périmètre de réservation et des lignes existantes (source : Google Maps)

Le tronçon X se termine après un dernier changement de direction puis une courte ligne droite, aboutissant sur le poste de Courcelles. Ce dernier voit déjà converger de nombreuses lignes, et représente de ce fait un élément particulièrement visible et imposant dans le territoire. Il compte en effet plusieurs pylônes d'extrémité, aux dimensions importantes et à la structure massive. Le projet de périmètre de réservation ne devrait pas impacter de manière forte un paysage déjà chargé d'infrastructures électriques.



Figure 220 : Poste de Courcelles vu depuis des perspectives lointaines (depuis le nord) et proche (depuis le sud) (sources : Stratec, Google Maps)

En conclusion, ce dernier tronçon s'inscrit dans un paysage déjà très marqué par la présence d'infrastructures de transport d'énergie et par ailleurs très faiblement bâti. Le principe de regroupement proposé avec la ligne haute tension 380 kV existante est intéressant et devrait permettre d'associer visuellement les deux lignes (limitant ainsi les impacts paysagers), mais impacte deux noyaux d'habitats qui se retrouvent au niveau du projet de réservation (avec des impacts paysagers et urbanistiques importants). Au niveau du changement de direction visant à s'écarter de l'autoroute pour venir opérer un regroupement avec la ligne haute tension actuelle, le projet suit une courbe venant en superposition d'un paysage particulièrement intéressant (le long de la Samme) et qui sera fortement marqué par la présence d'une ligne potentielle.

2.3.3.d.2. Incidences relatives à l'objet

Le projet de périmètre de réservation ne désigne pas l'emplacement des futurs pylônes (uniquement le périmètre dans lequel il sera possible d'en implanter) et ne fixe pas non plus à ce stade leur type (d'angle, d'arrêt, etc.) et le/les modèles choisi(s). L'analyse de l'objet ne peut par conséquent pas être faite de façon aussi systématique et complète que celle concernant le tracé réalisée dans le point précédent (il s'agit ici d'éléments étudiés dans le cadre de l'étude d'incidences associée à la future demande de permis d'urbanisme pour la construction de la ligne haute tension).

Néanmoins, il apparaît que lors de regroupement des infrastructures, il est souhaitable de proposer des pylônes du même type afin de proposer une certaine unité qui permettra d'être moins perturbante visuellement. Un nouveau type peut toutefois être proposé, à condition d'être placé en parallèle aux pylônes existants, de manière à offrir une même distance entre pylônes de chaque ligne haute tension et *créer ainsi un rythme dans l'expérience visuelle*³⁷.

Le regroupement des lignes haute tension n'est proposé de manière franche qu'au niveau du tronçon X. Sur les tronçons I à IV, le projet de périmètre de réservation suit le tracé d'une actuelle ligne haute tension de 150 kV qui a vocation à être enfouie. Il s'agit plutôt d'un principe de substitution sur cette portion du projet de périmètre. À partir du tronçon V, le projet de périmètre de réservation emprunte un itinéraire « nouveau » et peut alors adopter un style d'objet nouveau par rapport à ce qui est proposé sur le début de la ligne, d'autant qu'il ne s'agit plus de s'associer à une ligne haute tension mais :

- à une LGV dans un premier temps (sur le tronçon V) ;
- à aucune infrastructure (pylônes inexistants dans l'actuel paysage au niveau des tronçons VI et VII) ;
- à une infrastructure routière (tronçon VIII et IX).

Si le type de pylône peut ici être d'un type nouveau, de manière à s'intégrer au mieux dans des paysages qui ne comptent aujourd'hui pas ce genre d'installation, il sera toutefois nécessaire de respecter les règles d'application pour une telle ligne haute tension en termes de longueur moyenne de portée (environ 400 m) et de hauteur moyenne des pylônes (50-60 m).

Il est également à noter que sur les tronçons I, V et VI, la potentielle ligne passerait à proximité d'aérodromes. Afin d'assurer les meilleures conditions de visibilité de la ligne aux alentours de celui-ci,

³⁷ Source : Vision de l'intégration paysagère des lignes à haute tension - CLUSTER – juin 2019

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

les pylônes font l'objet d'un balisage rouge et blanc. Si cela les rend plus visibles, cela augmente également leur impact paysager.

En somme, du point de vue des aspects paysagers relatifs aux pylônes, quels que soient les choix en la matière, il n'y a pas véritablement de modèle qui puisse réellement permettre d'amener moins d'impacts paysagers, si ce n'est au travers d'une réduction de la hauteur de pylônes (mais qui peut alors se confronter à des problématiques abordées dans d'autres thématiques telles que les champs électromagnétiques).

2.3.3.e. INSERTIONS PAYSAGÈRES

Des insertions paysagères ont été réalisées sur des photos à 360° afin de montrer l'impact visuel de la potentielle ligne haute tension. Un seul type de pylône, semblable à ceux envisagés par Elia, a été inséré dans les vues suivantes. A noter également que certaines maximalisent la prégnance du (ou des) pylône(s) en les plaçant au centre, ce qui n'est pas nécessairement ce qui serait réalisé si une ligne haute tension venait à prendre place dans le périmètre de réservation projeté étudié ici.

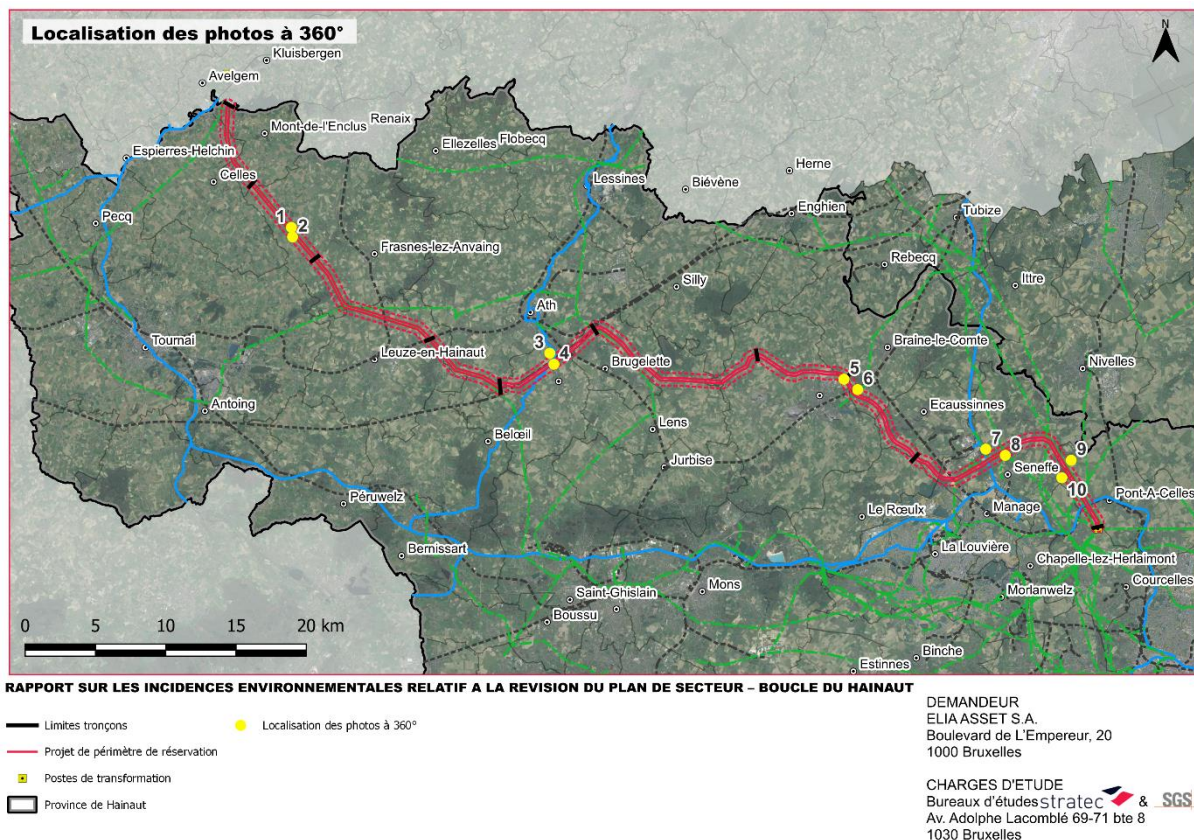


Figure 221 : Localisation des photos à 360° réalisées (source : Elia)



Figure 222 : Insertion paysagère à Frasnes-lez-Anvaing (tronçon II), à environ 150 m de la potentielle ligne côté est (source : Elia)

La ligne actuelle devant être enfouie, la présence d'une nouvelle ligne en substitution impactera de manière semblable le paysage. L'impact paysager est faible ici.



Figure 223 : Insertion paysagère à Frasnes-lez-Anvaing (tronçon II), à environ 150 m de la potentielle ligne côté ouest (source : Elia)

La ligne actuelle devant être enfouie, la présence d'une nouvelle ligne en substitution impactera de manière semblable le paysage. L'impact paysager est faible ici.



Figure 224 : Insertion paysagère à Chièvres (tronçon V), à environ 600 m de la potentielle ligne côté nord (source : Elia)

La ligne potentielle longerait ici la voie ferrée, peu visible à cette distance puisque les caténaires sont d'une hauteur plus faible (environ 5-6 m). Toutefois, les pylônes de la ligne marquent ici le paysage puisqu'il n'y a pas d'autre infrastructure de grande hauteur à proximité. L'impact paysager est plutôt fort ici.



Figure 225 : Insertion paysagère à Chièvres (tronçon V), à environ 200 m de la potentielle ligne côté sud (source : Elia)

La ligne potentielle longerait ici la voie ferrée, en arrière-plan. De ce côté-ci de la voie ferrée, les pylônes de la ligne marquent le paysage mais restent discrets puisqu'ils sont derrière l'infrastructure ferroviaire qui prédomine visuellement. L'impact visuel de la potentielle ligne est plutôt faible ici.



Figure 226 : Insertion paysagère à Braine-le-Comte (tronçon VIII), à environ 150 m de la potentielle ligne côté sud (source : Elia)

L'ajout d'une ligne ajouterait un encombrement visuel ici, sans être prédominant en raison de la présence de nombreux lampadaires qui sont des structures pleines et sombres tandis que les pylônes ont une structure en treillis et donc ajourée, moins visible. L'impact paysager est donc faible ici.



Figure 227 : Insertion paysagère à Braine-le-Comte (tronçon VIII), à environ 350 m de la potentielle ligne côté nord (source : Elia)

L'ajout d'une ligne électrique transversalement à celle existante est marqué visuellement par la présence de plusieurs pylônes dans un faible rayon. A cette distance, l'infrastructure ferroviaire marque aussi le paysage. L'impact paysager est fort ici.



Figure 228 : Insertion paysagère à Seneffe (tronçon IX), à environ 500 m de la potentielle ligne côté nord (source : Elia)

L'ajout d'une ligne haute tension dans cette zone marque très peu le paysage à cette distance grâce à la présence en arrière-plan d'une zone boisée. De plus, les lampadaires sont nombreux aux abords du giratoire et l'ajout de pylônes se confond avec ces derniers visuellement. L'impact paysager est très faible ici.



Figure 229 : Insertion paysagère à Seneffe (tronçon IX), à environ 350 m de la potentielle ligne côté sud (source : Elia)

L'ajout d'une ligne électrique transversalement à celle existante est peu marqué visuellement à cette distance malgré la présence de plusieurs pylônes dans un faible rayon. L'impact paysager est marqué sans être prédominant ici.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 230 : Insertion paysagère à Pont-à-Celles (tronçon X), à environ 500 m de la potentielle ligne côté est (source : Elia)

L'ajout d'une ligne se confond à cette distance avec la ligne existante grâce à la structure ajourée des pylônes. L'impact paysager est plutôt faible ici.



Figure 231 : Insertion paysagère à Seneffe (tronçon X), à environ 600 m de la potentielle ligne côté ouest (source : Elia)

L'ajout d'une ligne sera peu marquant dans le paysage en raison de la présence d'autres lignes. En respectant le même rythme de pylônes, les espaces entre ces derniers restent importants et limitent l'effet d'encombrement visuel. L'impact paysager est marqué sans être prédominant ici.

2.3.3.f. SYNTHÈSE DES INCIDENCES PAR TRONÇON

Les figures suivantes reprennent, tronçon par tronçon, les impacts paysagers, selon leur degré d'importance au global, pour les zones surplombées par le projet de périmètre de réservation ou dans la bande de 350 m de part et d'autre du projet de périmètre. Il est particulièrement prêté attention aux paysages d'intérêt (PIP), aux arbres et haies remarquables, aux principes paysagers généraux étudiés ci-avant et à l'appréciation qualitative du paysage rencontré au fil des tronçons. Ce dernier critère est ici ajouté suite à l'analyse de la situation existante étant donné qu'un paysage ne peut être évalué que sur base d'outils réglementaires (sans remettre en question leur pertinence, ce critère s'ajoute à ceux déjà considérés pour plus de complétude). L'impact est majoré selon les PIP rencontrés par le surplomb du projet de périmètre ou dans la bande de 350 m de part et d'autre de celui-ci si cela ne correspond pas à l'application d'un principe paysager tel qu'étudié ci-dessus (regroupement avec des infrastructures notamment).

Il s'agit d'une représentation des impacts sur le paysage le long du projet de périmètre de réservation et les zones d'habitations (selon l'utilisation des sols relevée en Wallonie) sont mentionnées pour mesurer les enjeux de visibilité depuis les habitations en cas de mise en œuvre d'une ligne HT.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

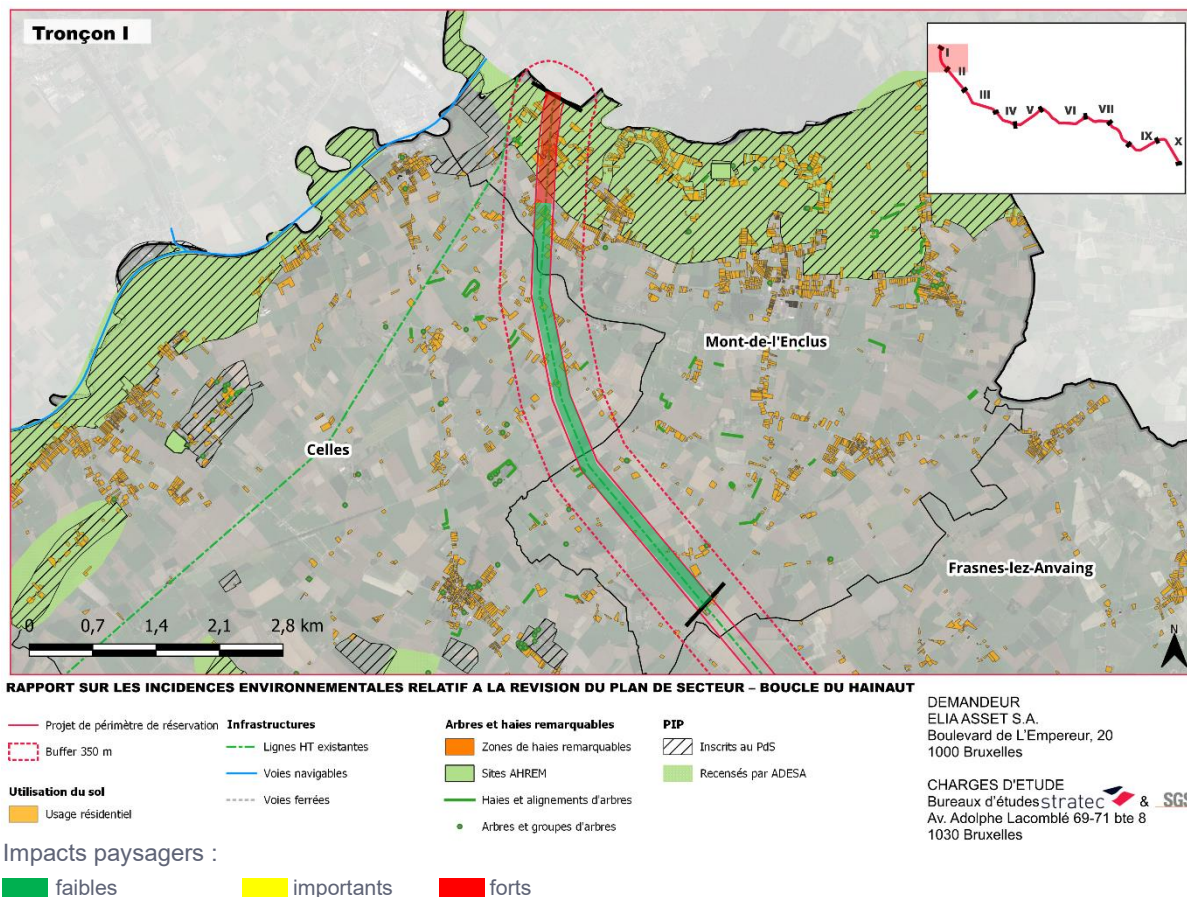


Figure 232 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon I (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

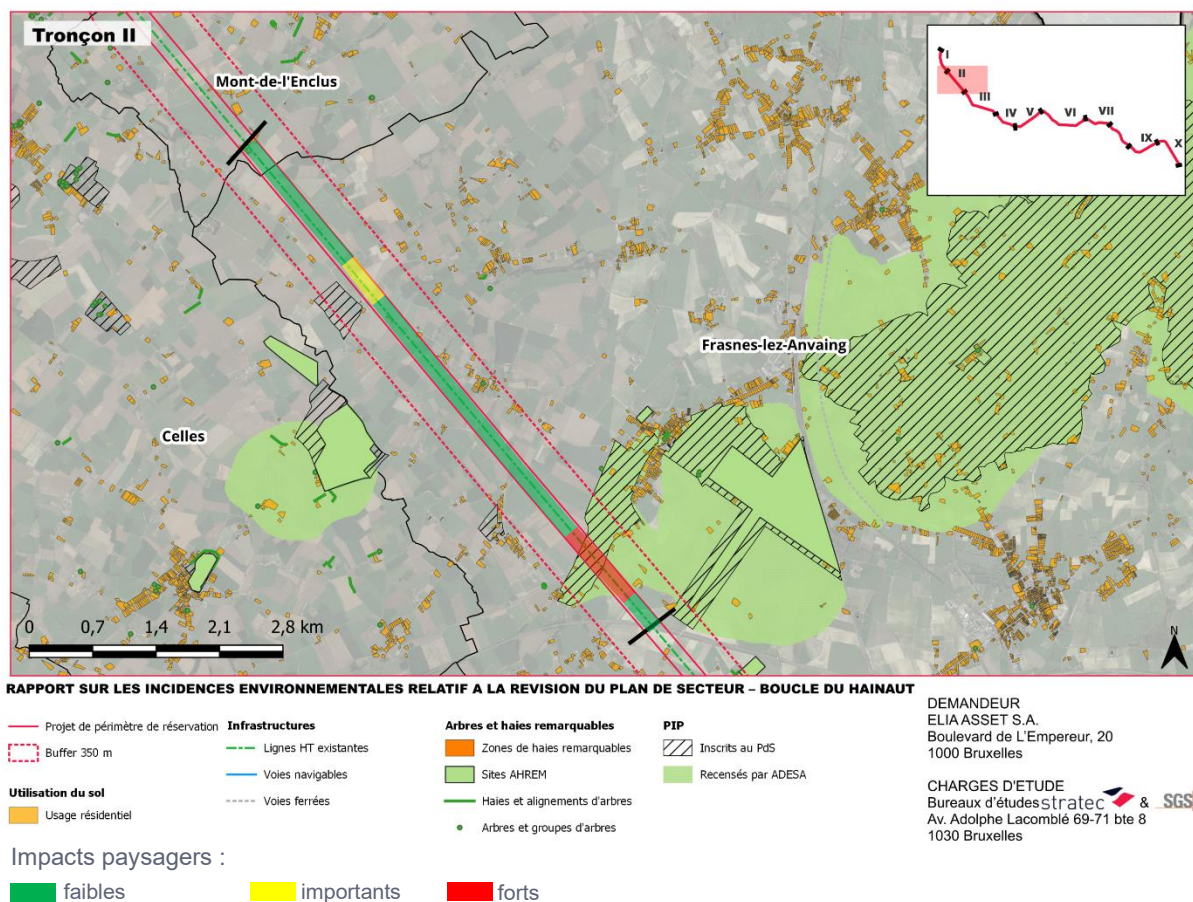


Figure 233 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon II (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

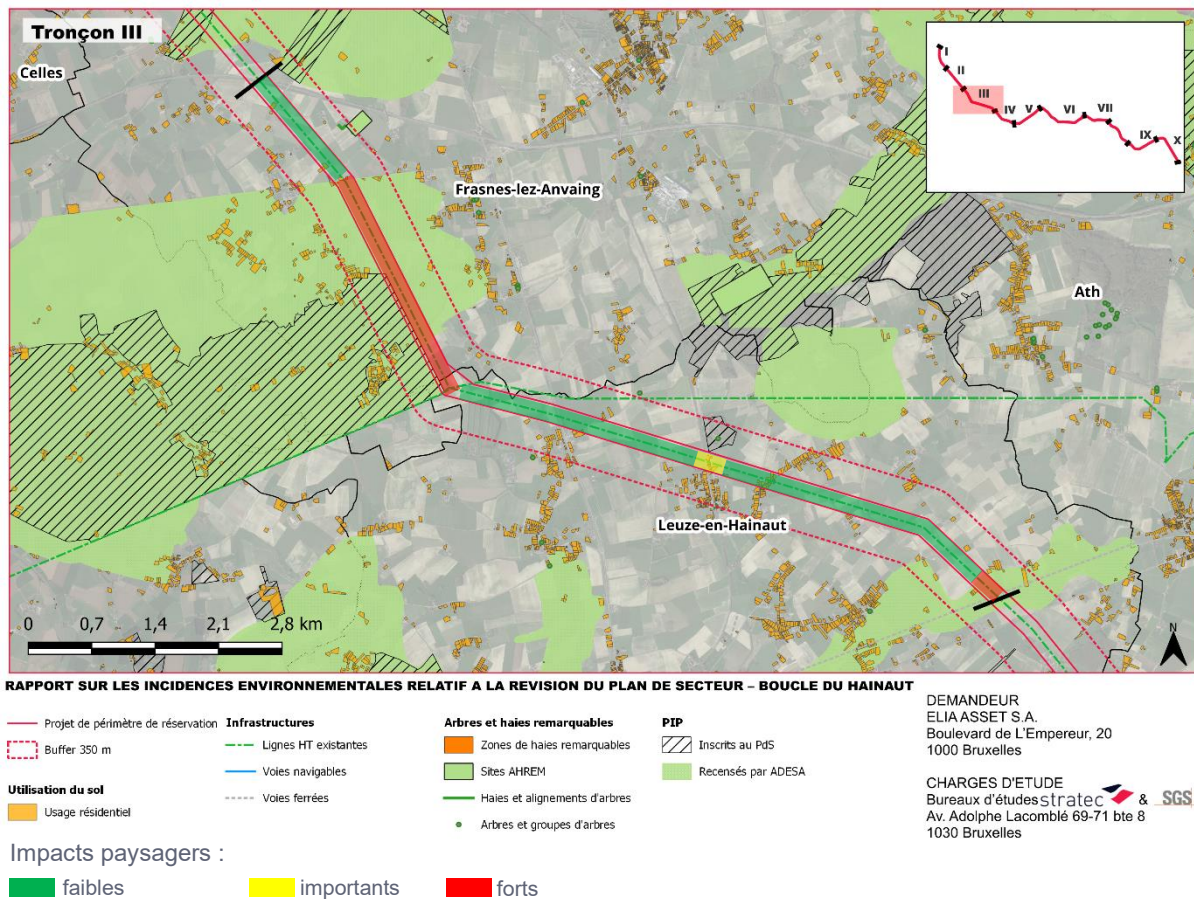


Figure 234 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon III (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

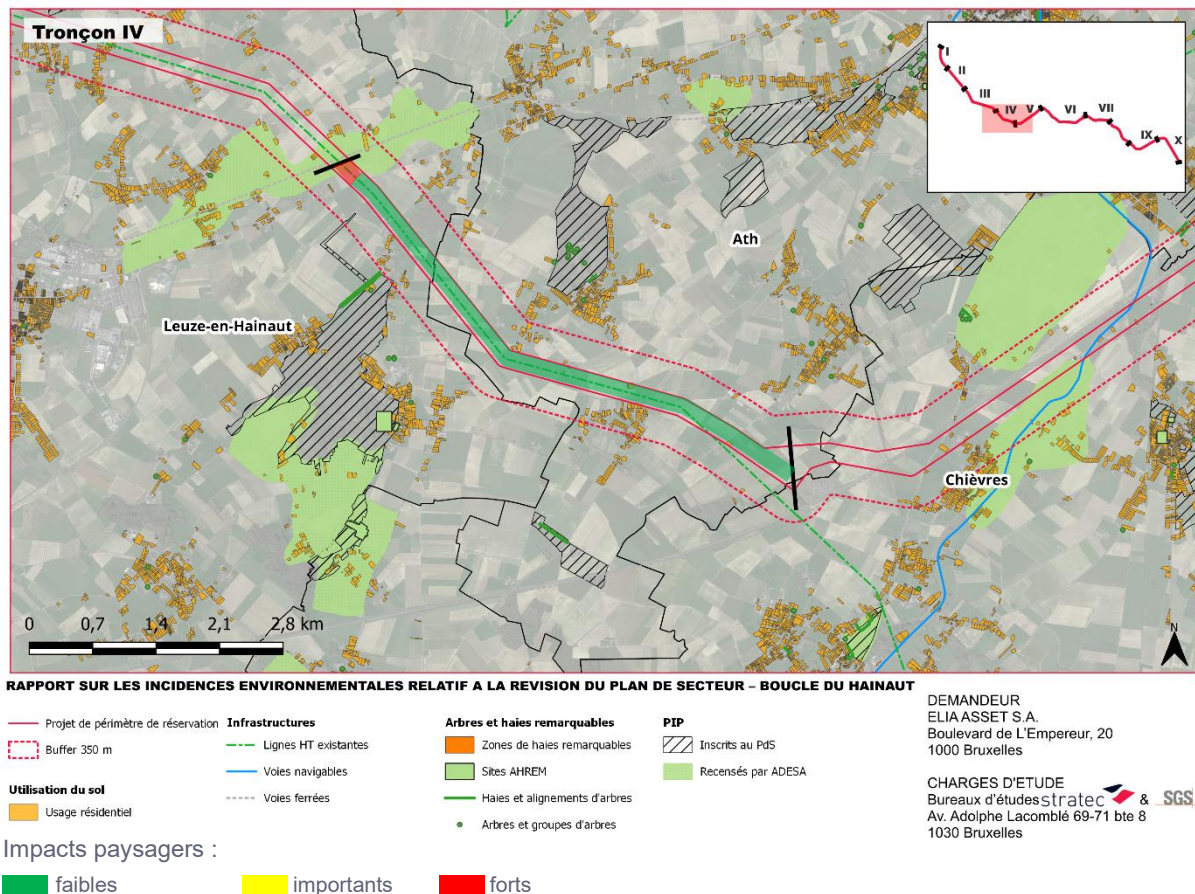


Figure 235 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon IV (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

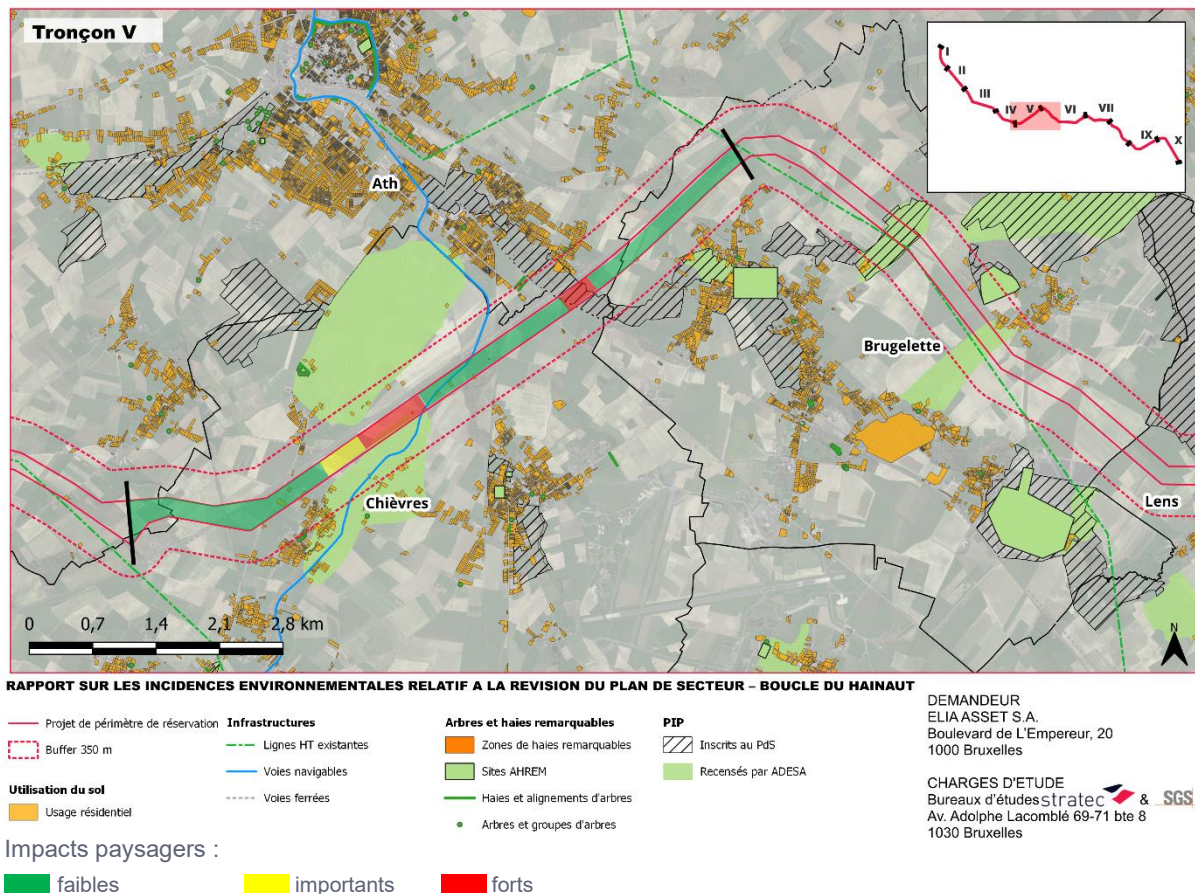


Figure 236 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon V (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

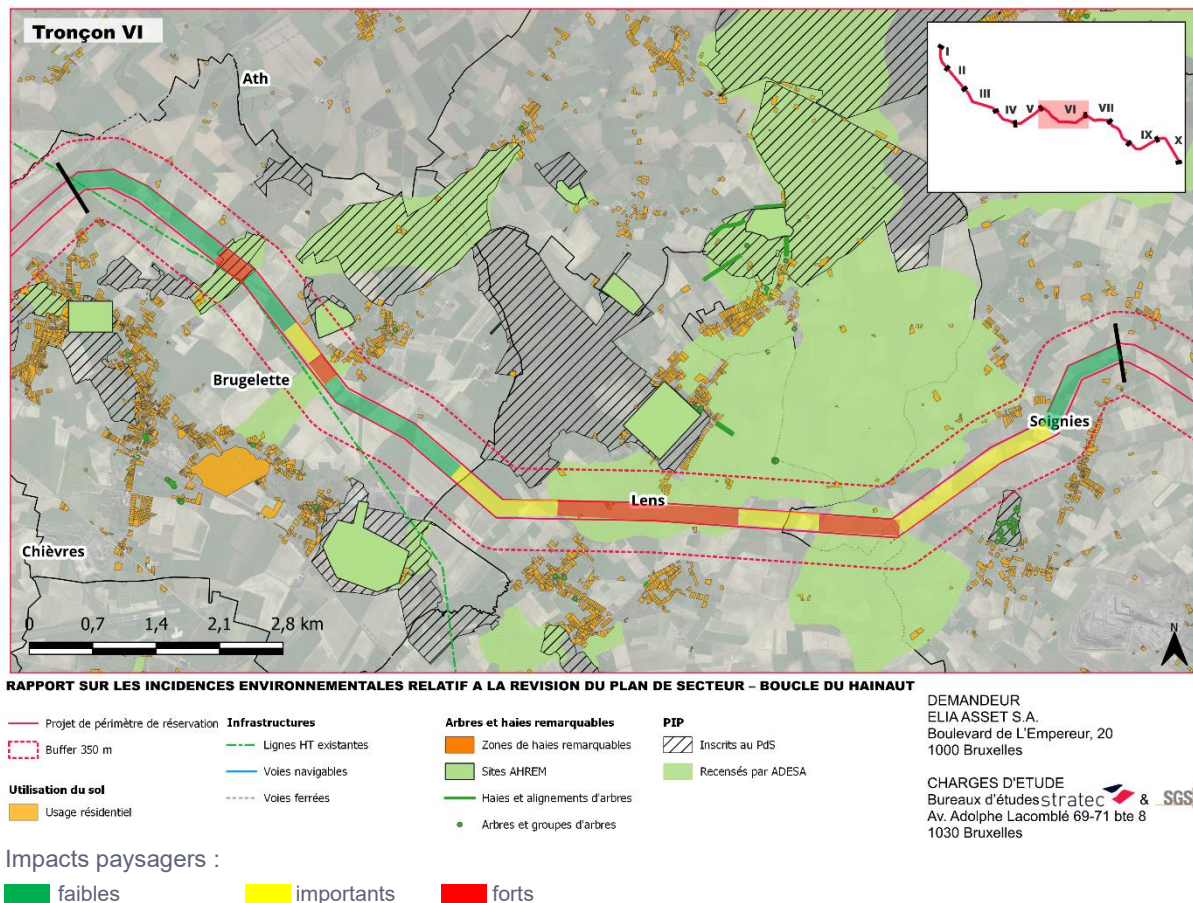


Figure 237 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon VI (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

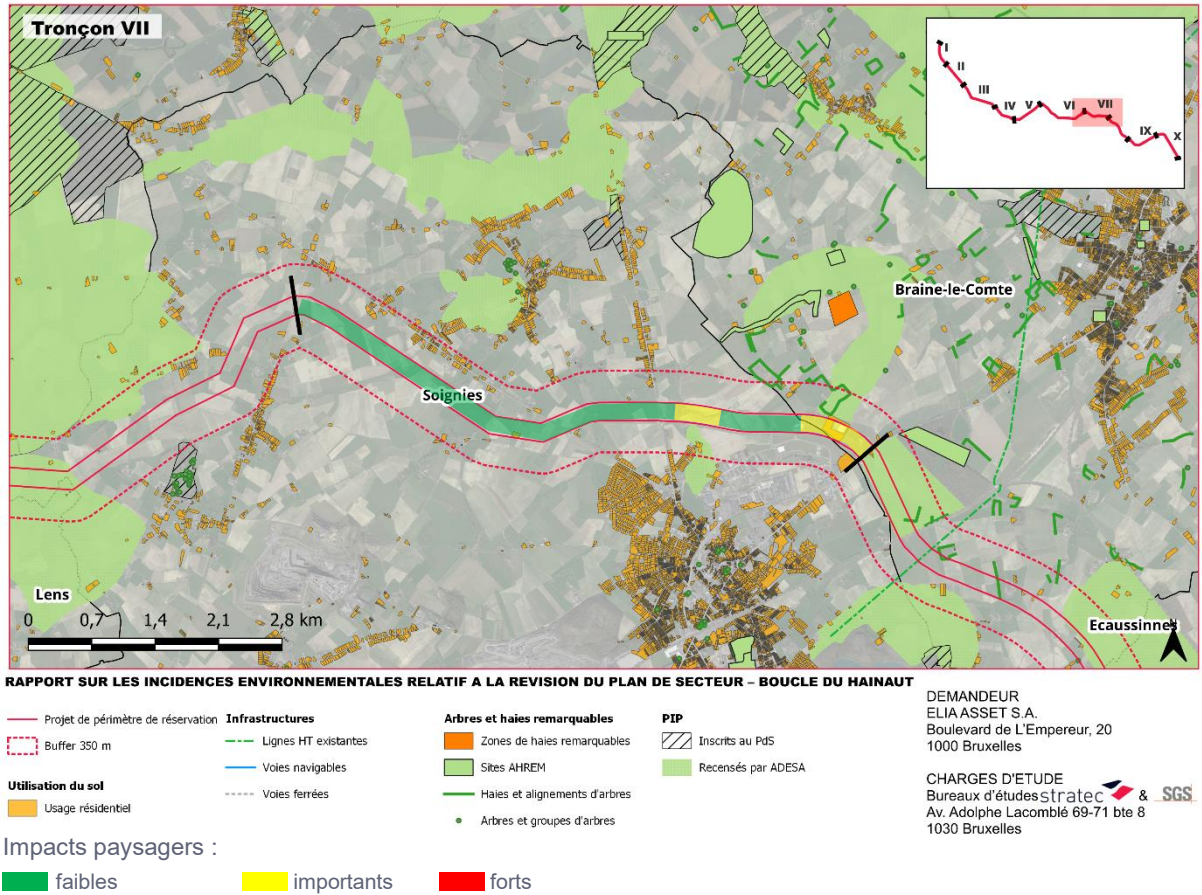


Figure 238 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon VII (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

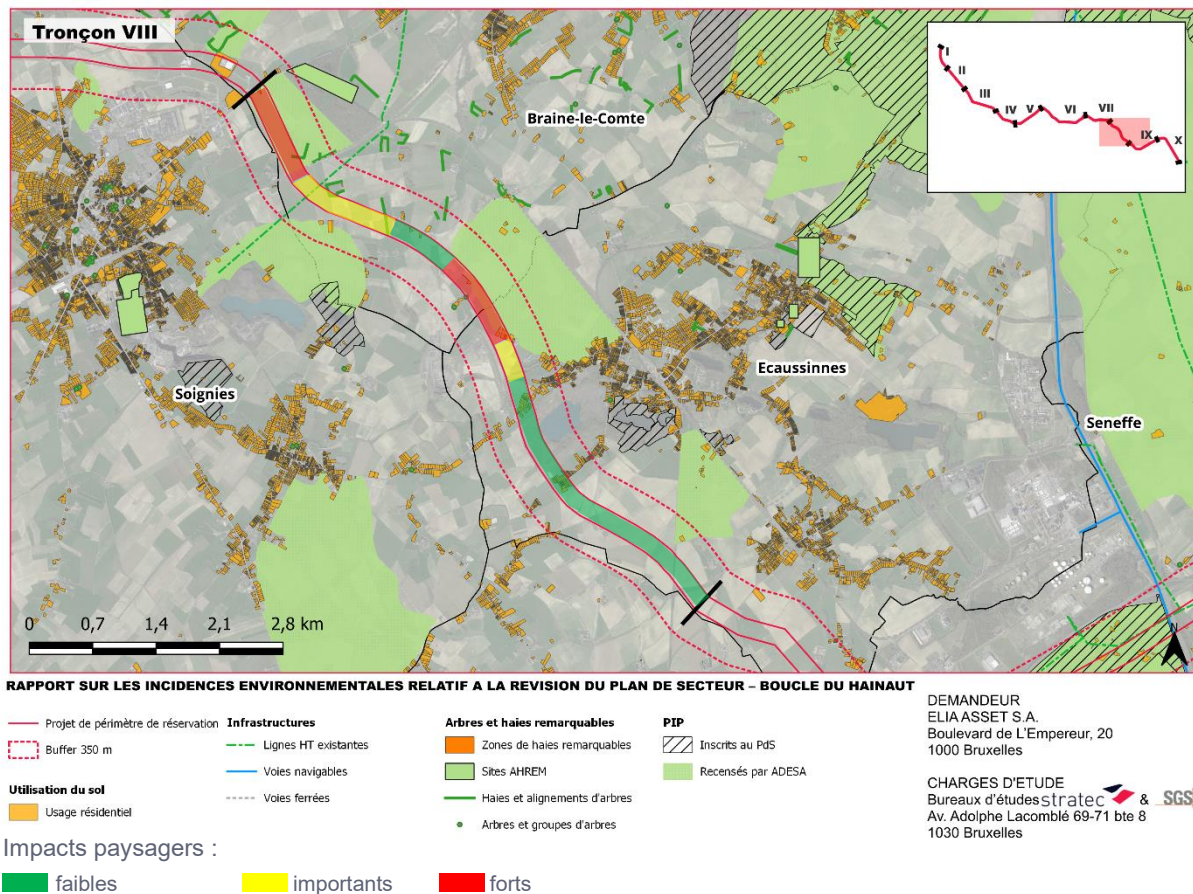


Figure 239 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon VIII (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

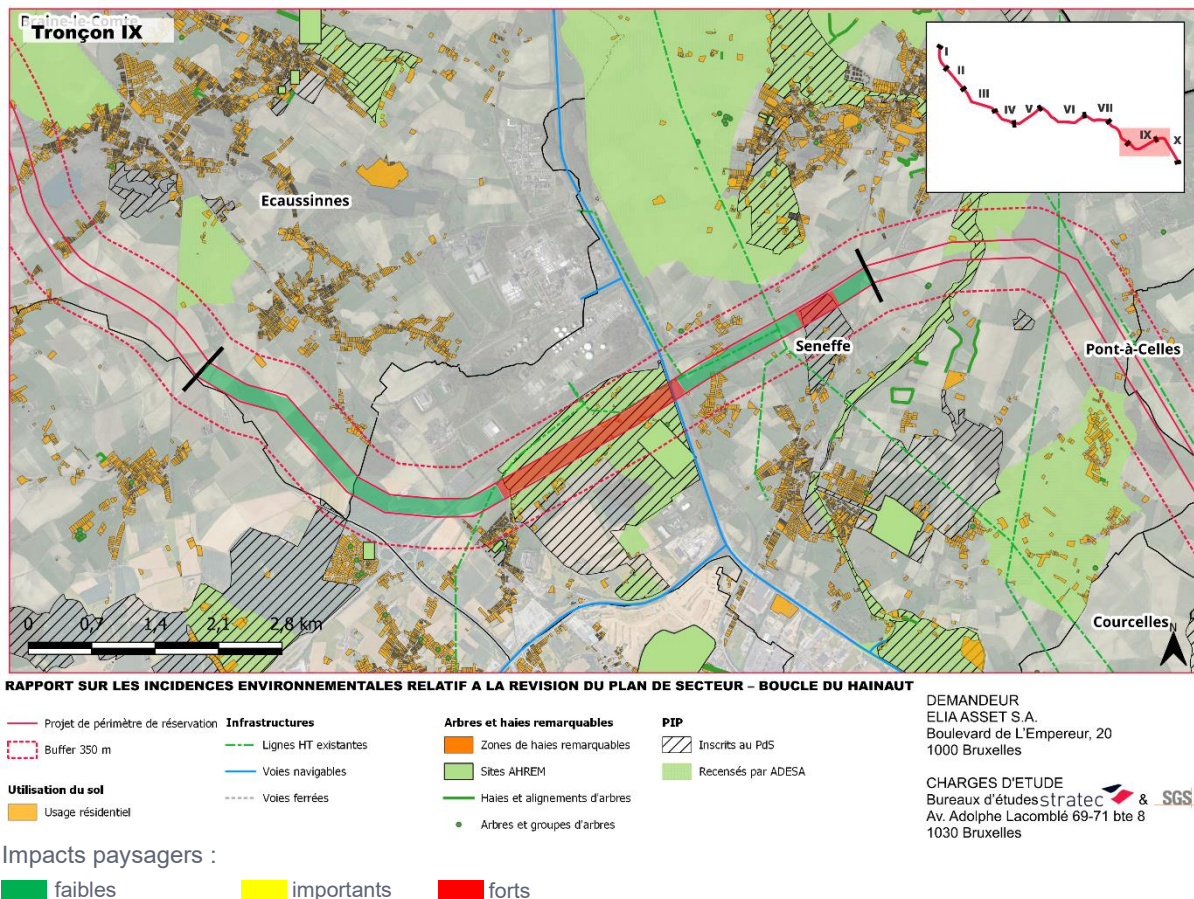


Figure 240 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon IX (source : Stratec sur fond WalOnMap)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

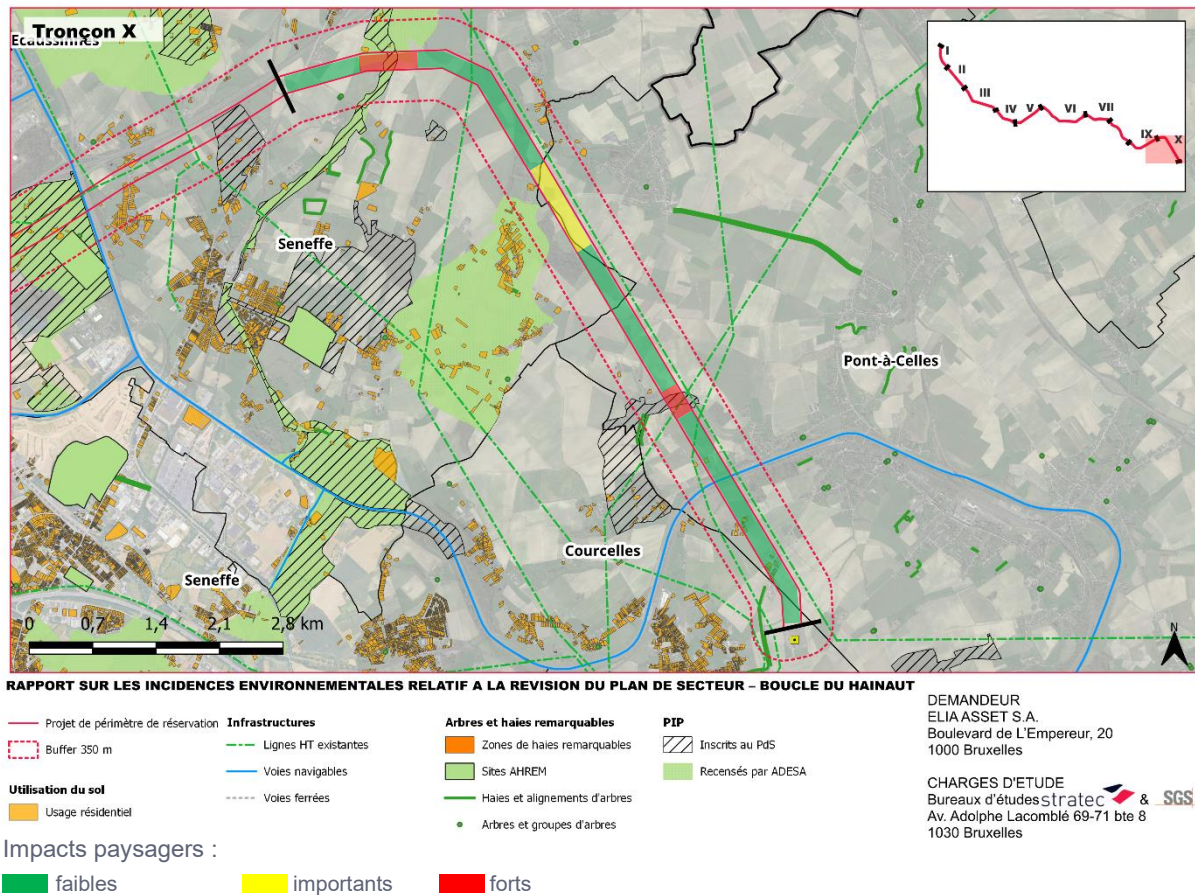


Figure 241 : Synthèse des impacts paysagers sur le tronçon X (source : Stratec sur fond WalOnMap)

Sur les 84,8 km de tronçon, l'impact fort est d'environ 21,8%, l'impact important est d'environ 14,4% et l'impact faible est d'environ 63,8%, ce qui est dominant.

Les incidences sur le paysage sont donc importantes par endroits mais les impacts forts restent limités à moins de 22% du tracé du périmètre de réservation.

2.3.4. RÉPARTITION DES INCIDENCES LE LONG DU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION

Certaines incidences sont inhérentes au projet de ligne électrique aérienne et d'autres dépendent davantage du territoire concerné par le projet. Il est intéressant d'analyser la répartition de ces incidences à travers le projet de périmètre de réservation. A l'issue de l'analyse des incidences du projet de périmètre de réservation pour la thématique Paysage, il apparaît que les incidences susceptibles de varier selon le territoire concernent principalement les thématiques suivantes :

- Le surplomb **d'arbres et haies remarquables** ;
- Le surplomb **d'éléments paysagers** de qualité, repris au PdS ou inventoriés par ADESA en PIP ;
- Le surplomb **de zones peu impactées par l'être humain** ;
- Le surplomb **d'habitations**.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Ces incidences se répartissent le long des 10 tronçons du projet de périmètre de réservation avec une importance variant selon le contexte territorial. La figure suivante présente graphiquement l'analyse quantitative de ces incidences pour chacun des 10 tronçons du projet de périmètre de réservation. La quantification de ces incidences a été réalisée suivant la méthode de quantification (critères et pondérations) appliquée pour l'analyse des alternatives (présentée au point 6.6 de la Phase 1), afin de permettre une comparaison entre les tronçons de base et les tronçons alternatifs.

A noter que la valeur « 75 » sur chacune des figures de contrainte totale ci-après pour le paysage est une valeur supérieure proche à la valeur de contrainte maximale obtenue.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

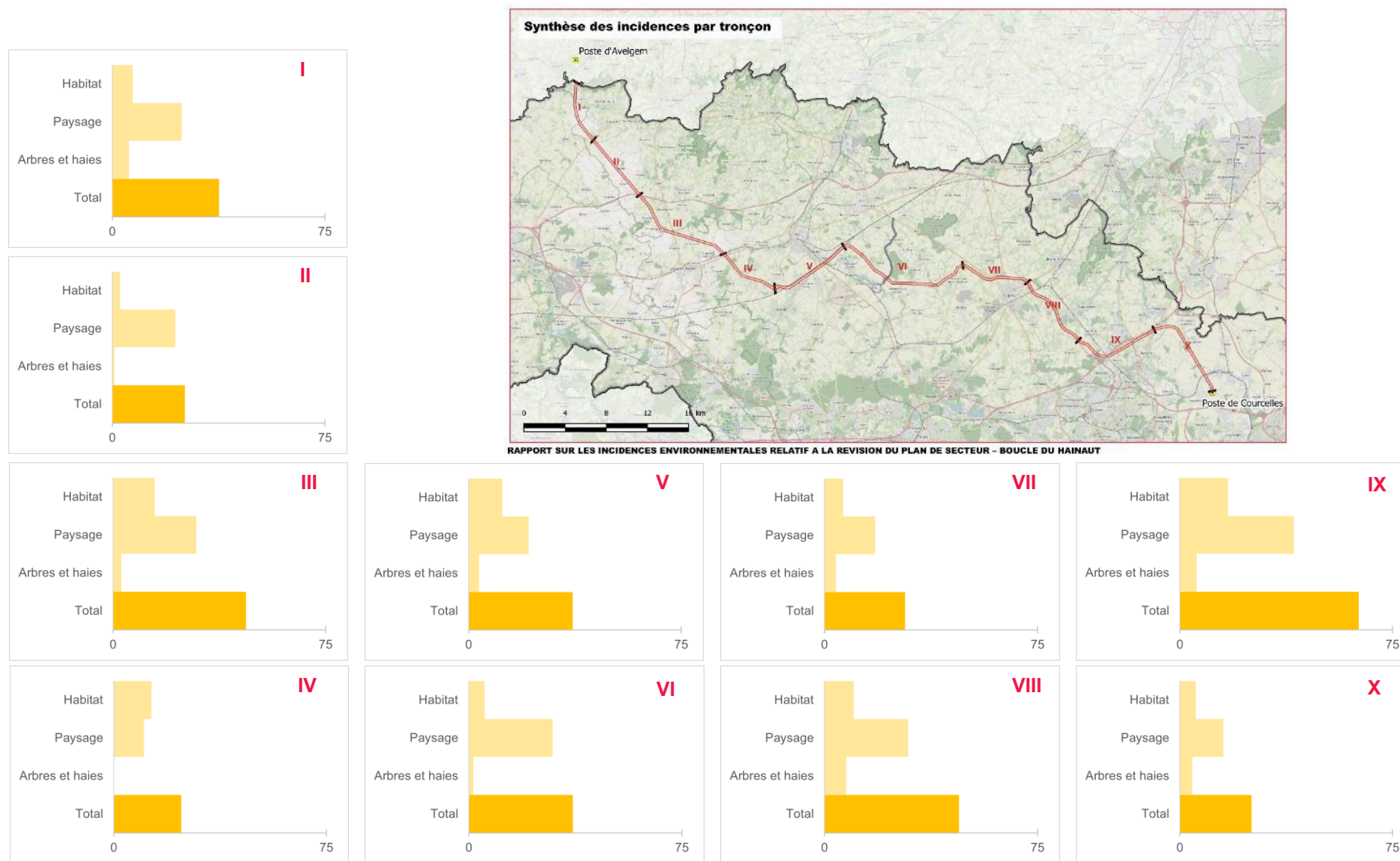


Figure 242 : Incidences paysagères pour les 10 tronçons du projet

2.3.5. ANALYSE DES ALTERNATIVES

L'analyse des alternatives porte sur les 40 tronçons alternatifs sélectionnés à l'issue de l'analyse multicritère décrite au point 6.6 de la Phase 1 du RIE. Les tronçons sont localisés sur la figure 96 du même point.

2.3.5.a. INTRODUCTION

Le périmètre de réservation projeté et la mise en œuvre éventuelle d'une ligne à haute tension en son sein peut avoir un impact notable sur le paysage, comme évoqué dans la partie d'analyse des incidences du projet de périmètre de réservation.

Cet impact visuel sera négatif lorsque la potentielle future ligne se trouvera :

- à proximité d'habitations, de périmètres d'intérêt paysager (PIP), d'arbres et haies remarquables
- ou de l'intérêt des paysages observés par le chargé d'études³⁸.

Ces critères sont considérés dans l'analyse des alternatives ci-dessous, y compris pour le score paysager établi pour chaque tronçon. Deux d'entre eux sont quantitatifs (PIP et arbres et haies remarquables), basés sur les documents mis à disposition par la Région wallonne, et deux sont qualitatifs (zones à proximité d'habitations et intérêt des paysages observés), basés sur les observations menées par le chargé d'étude. Deux des critères sont pondérés et regroupés en un seul critère « paysage » (surplomb de PIP et intérêt des paysages observés par le chargé d'études). Les 3 critères (habitation / paysage / arbres et haies remarquables) sont pondérés en priorisant les critères habitations et « paysage » (i.e. compris dans un PIP et/ou considéré comme tel par le chargé d'études). Les arbres et haies remarquables sont également considérés comme importants dans la pondération, dans une moindre mesure.

Tableau 6 : Critères d'analyse pour l'évaluation de la contrainte totale en urbanisme, biens matériels et patrimoniaux

Catégorie		Pondération	Méthodologie	Buffer (de chaque côté du tronçon)	Source
Arbres et haies remarquables	Arbres remarquables	50%	<i>Nombre d'arbres et haies remarquables dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour</i>	350 m	Wallonie : 'Arbres et haies remarquables (AHREM) – Série' (SPW) Flandre : Geopunt.be : 'Landschappelijk waardevolle bomen + Landschappelijk erfgoed (haag)'
	Haies remarquables	50%			
Paysage	PIP	40%	<i>Superficies reprise en PIP dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour</i>	350 m	Wallonie : 'Inventaire des périmètres d'intérêt paysager et des points et lignes de vue remarquables de l'ADESA' + Plan de secteur (SPW) Flandre : Geopunt.be : 'Vastgesteld landschappelijk erfgoed' + 'Erfgoedlandschappen' + 'Beschermdde cultuurhistorische landschappen'

³⁸ Il a notamment été considéré l'impact de l'être humain sur l'environnement (présence d'infrastructures dans le paysage, type de paysage (ouvert ou non), présence de végétation, relief ...).

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

	Appréciation du paysage	60%	Appréciation générale du paysage sur base d'observations dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour	350 m	Observations visuelles
Habitation	/	100%	Nombre d'habitations dans le périmètre et dans un buffer de 350 m autour	350 m	Wallonie : 'Carte occupation du sol' (SPW) Flandre : Geopunt.be : 'Landgebruik - Vlaanderen - toestand 2019' (categorïe: Ruimtebeslag)

Le buffer considéré pour les incidences dans cette thématique est de 350 m de part et d'autre des extrémités du périmètre de réservation de chaque tronçon alternatif. Pour rappel, à partir de cette distance, le pylône devient sous-dominant dans le paysage. A noter qu'il n'y a pas de doublon entre les différents buffers, chaque portion située dans les 350 m autour des tracés est soit analysée avec le tronçon en question, soit avec celui d'avant, soit avec celui d'après.

Par ailleurs, pour l'analyse paysagères des différents tronçons alternatifs, les principes paysagers généraux pour l'intégration paysagère des lignes HT présentés dans l'analyse des incidences sont considérés. Pour rappel, ce sont les suivants :

- Pour le tracé :
 - La linéarité du tracé : moins il y a de changements de direction de la ligne dans un paysage ouvert, moins il en résulte un effet d'encombrement du paysage,
 - Le rapport au relief : un tracé en ligne de crête ou au centre d'une vallée sera plus visible qu'un tracé en limite de vallée ou autour d'une colline,
 - Le franchissement des massifs forestiers : il est préférable de longer une lisière plutôt que de franchir par un couloir droit le massif,
 - Le principe de regroupement : associer visuellement l'infrastructure électrique à d'autres éléments qui structurent déjà aujourd'hui le paysage (lignes haute tension existantes, infrastructures routières importantes, chemins de fer, canaux) afin d'atténuer le cumul des effets paysagers.
 - La substitution : le remplacement d'une ligne HT par une autre permet de réutiliser les aménagements déjà effectués pour réduire les incidences visuelles,
 - Le franchissement des zones d'habitation : il est préférable d'éviter le passage au niveau de ces zones pour réduire la proximité avec les riverains.
- Pour la ligne :
 - La minimisation des changements de direction : l'atténuation des changements de direction et l'emploi de courbes douces favorise l'intégration paysagère,
 - Les intersections avec les infrastructures : les franchissements en un point bas de l'infrastructure sont à favoriser, ainsi que les franchissements perpendiculaires,
 - La couverture végétale : il est conseillé de masquer la tête des pylônes de la vue grâce à des plantations à la bonne distance pour briser la ligne de visée à hauteur d'œil,
- Pour l'objet :
 - Type de pylônes : opter pour une catégorie de pylônes la moins visible possible,
 - Éloignement des habitations : idéalement, les habitations ne doivent pas se trouver à moins de 350 m de la ligne (paysage dominant et écrasant en deçà).

A noter qu'au stade de l'analyse du projet d'inscription d'un périmètre de réservation et de ses alternatives, les principes relatifs à l'objet ne peuvent être pris en compte concrètement. De plus, tous les principes généraux ne sont pas systématiquement discutés dans les commentaires d'analyse réalisés pour chacun des tronçons alternatifs. Seuls les principes pertinents au cas par cas par tronçon

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

alternatif sont commentés. Ces principes paysagers ne figurent d'ailleurs pas dans le score attribué en paysage à chacun des tronçons puisque, pour le chargé d'études, les critères paysagers majeurs sont celui du non-surplomb de zones d'habitations de fait et celui de la beauté du paysage.

A noter que la valeur « 75 » sur chacune des figures de contrainte totale ci-après pour le paysage est une valeur supérieure proche à la valeur de contrainte maximale obtenue.

2.3.5.b. ANALYSE PAR TRONÇON

TRONÇON 1

Ce tronçon se situe en Flandre. Il forme une boucle à son début puis suit une forme courbe dans sa seconde partie où il longe puis franchit l'Escaut en biais. Le paysage situé dans le buffer est composé à la fois de terres agricoles et de zones d'habitations de fait (au nord, à l'ouest et à l'est) et d'industries (à l'est). Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

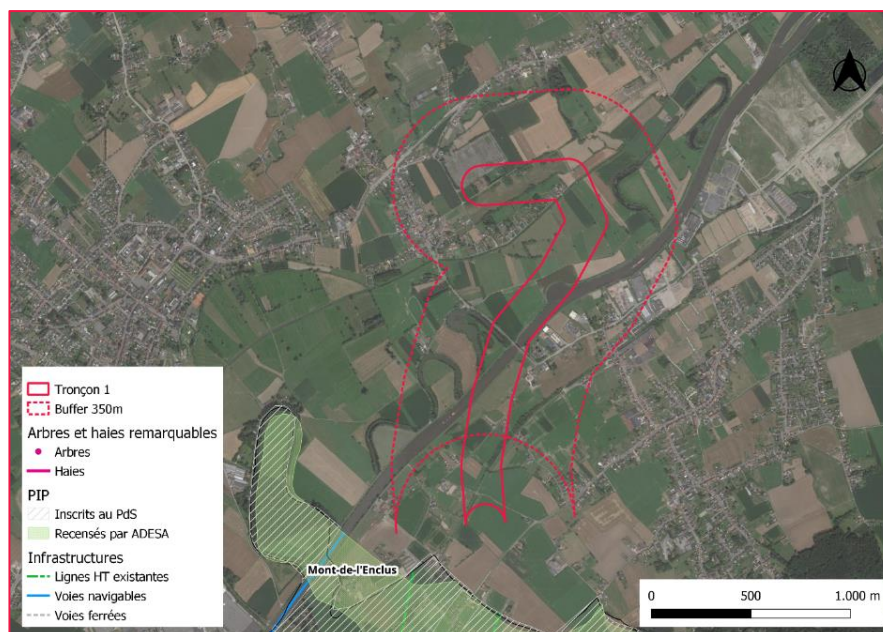


Figure 243 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 1 (source : WalOnMap)



Figure 244 : Paysage dans le tronçon 1 – Ruggestraat (source : Google Street View)

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Par la courbe importante qu'il marque en son début, le tronçon ne respecte pas le principe de linéarité. Cela permet toutefois de limiter le nombre d'habitations impactées. Le franchissement de l'Escaut se fait de biais et sera donc très visible pour les usagers de cette voie navigable. Là encore, il s'agit d'éviter le surplomb d'un maximum d'habitations.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et comporte des petits massifs d'arbres, ainsi qu'une ligne HT existante. Il est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

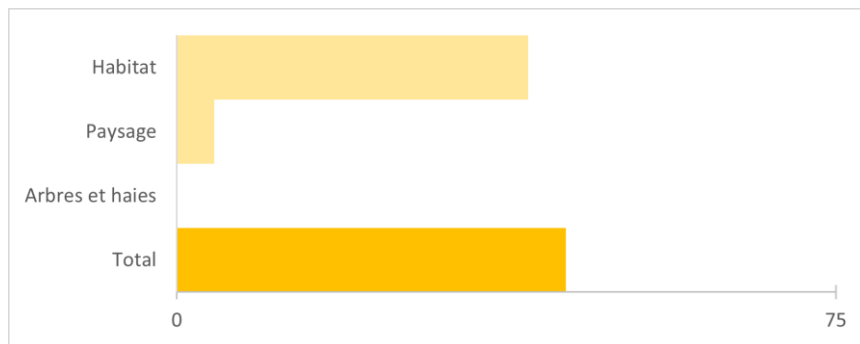


Figure 245 : Scores obtenus sur le tronçon 1³⁹

TRONÇON 2

Ce tronçon se situe en Flandre. Il est rectiligne jusqu'au franchissement de l'Escaut en biais, puis amorce un changement de direction marqué. Le paysage situé dans le buffer est composé à la fois de terres agricoles et de zones d'habitations (au nord, à l'ouest et à l'est) et d'industries (à l'est). Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

³⁹ La valeur « 75 » sur chacune des figures de contrainte totale pour le paysage est une valeur supérieure proche à la valeur de contrainte maximale obtenue.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

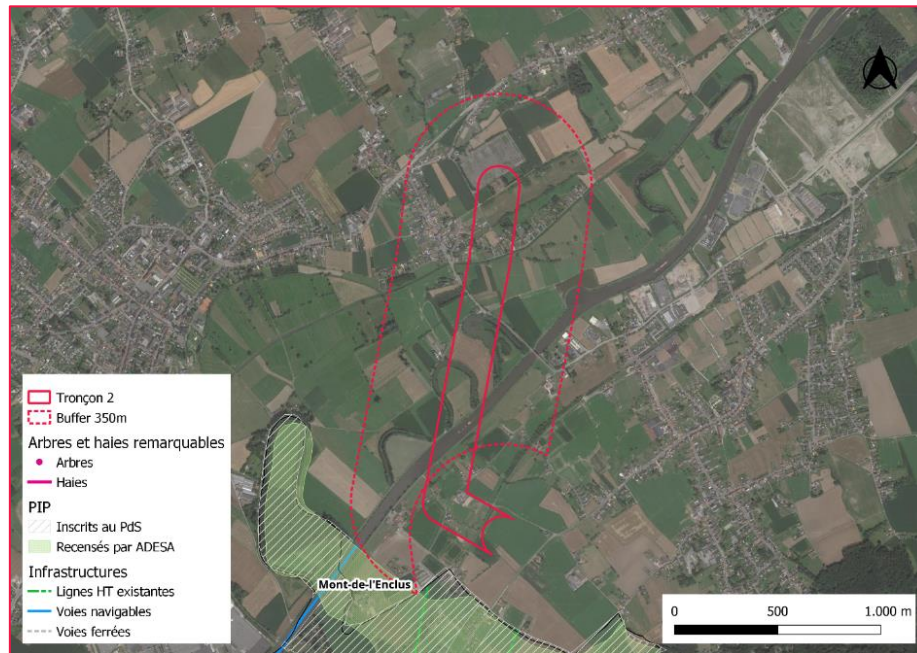


Figure 246 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 2 (source : WalOnMap)

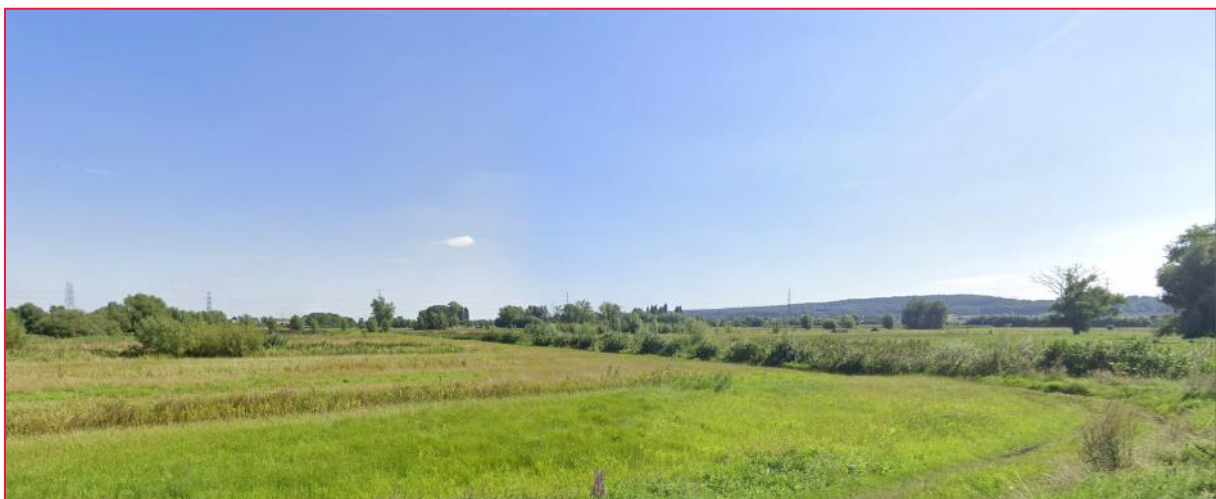


Figure 247 : Paysage dans le tronçon 2 – Kareelovenstraat (source : Google Street View)

Le tracé marque une courbe importante seulement à la fin de son tracé, il respecte donc le principe de linéarité sur sa quasi-totalité. Cela ne permet toutefois pas de limiter le nombre d'habitations impactées. Le franchissement de l'Escaut se fait là aussi de biais et sera visible pour les usagers de cette voie navigable, dans une moindre mesure que le tronçon 1.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et comporte des petits massifs d'arbres, ainsi qu'une ligne HT existante. Il est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

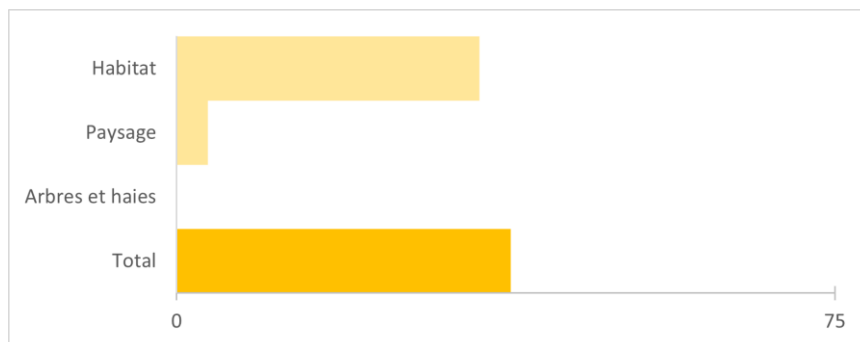


Figure 248 : Scores obtenus sur le tronçon 2

TRONÇON 3

Ce tronçon est également situé en Flandre. Il est de faible longueur est rectiligne et surplombe des terres agricoles. Dans sa partie centrale, il intersecte une route en biais. Le paysage est plutôt ouvert. Une zone d'habitations est surplombée à la fin du tronçon. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.



Figure 249 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 3 (source : WalOnMap)



Figure 250 : Paysage dans le tronçon 3 – Marvijlestraat (source : Google Street View)

Le tracé respecte le principe de linéarité. Cela ne permet toutefois pas de limiter le nombre d'habitations impactées puisqu'il en surplombe quelques-unes en fin de tracé.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué par des terres agricoles et comporte deux lignes HT existantes. Il est déjà très impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

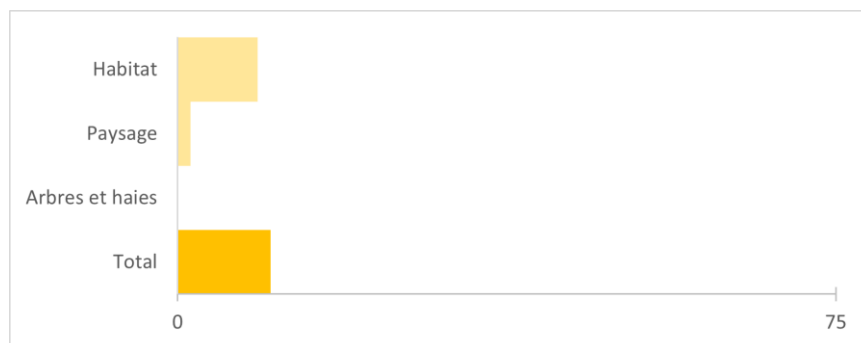


Figure 251 : Scores obtenus sur le tronçon 3

TRONÇON 4

La première section de ce tronçon longe l'E429 sur près de 2,5 km jusqu'à son croisement avec la N60. Elle traverse partiellement un PIP composé de surfaces agricoles entrecoupées de petits massifs. Ensuite, le tracé bifurque alors vers le sud en longeant la N60 à l'est. Le paysage est essentiellement composé de terres agricoles avec quelques habitations à l'ouest de la N60 et est plutôt ouvert. Plusieurs haies et arbres remarquables se situent dans le buffer autour du tracé.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

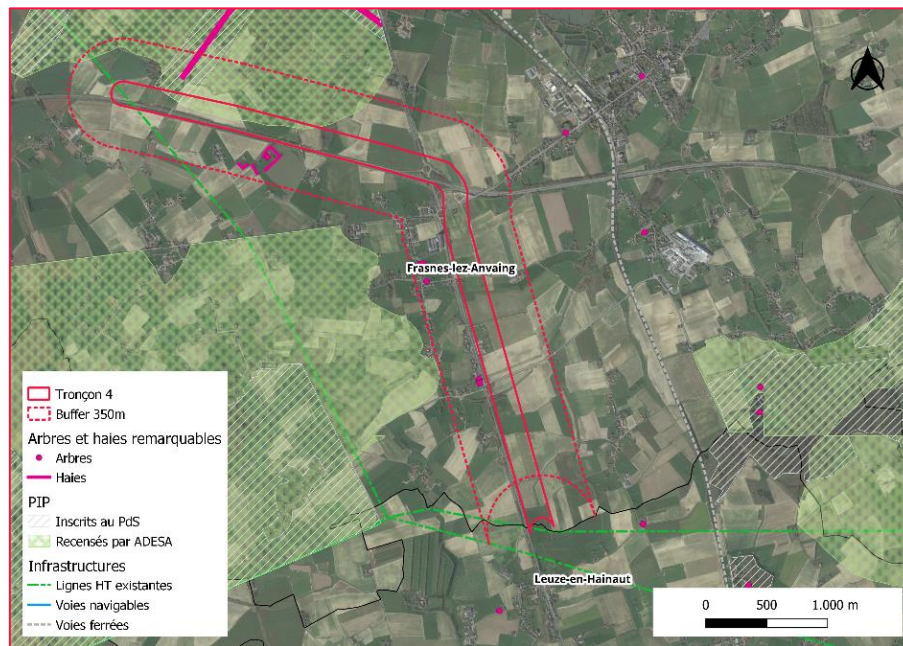


Figure 252 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 4 (source : WalOnMap)



Figure 253 : PIP dans le tronçon 4 – chemin de Rochart (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé marque une courbe importante entre deux portions rectilignes, il ne respecte donc pas complètement le principe de linéarité. Cela permet toutefois d'appliquer le principe de regroupement sur les deux portions avec deux autres infrastructures (routières) et de limiter le nombre d'habitations impactées. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et comporte des alignements d'arbres, ainsi que plusieurs lignes HT existantes. Il comporte des infrastructures routières importantes. Sa portion sud dispose d'un beau paysage un peu vallonné. Il est déjà impacté par l'être humain mais reste qualitatif par endroits.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

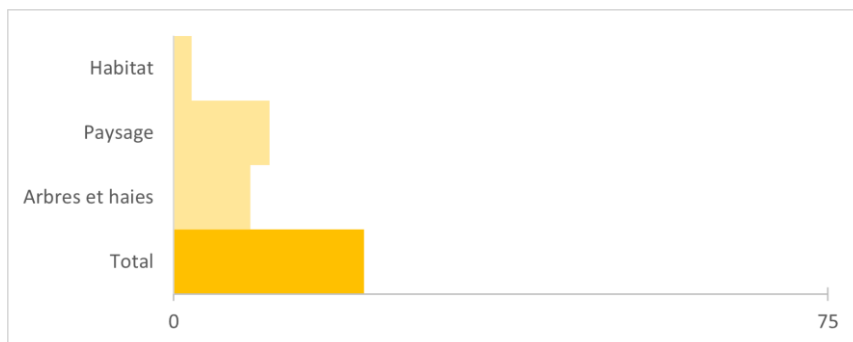


Figure 254 : Scores obtenus sur le tronçon 4

TRONÇON 5

Ce tronçon rectiligne intersecte perpendiculairement la N60 et se situe non loin d'une ligne haute tension existante. Le tracé survole majoritairement des parcelles agricoles, dont une faible partie est reprise en PIP dans le buffer. Le paysage est plutôt ouvert. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

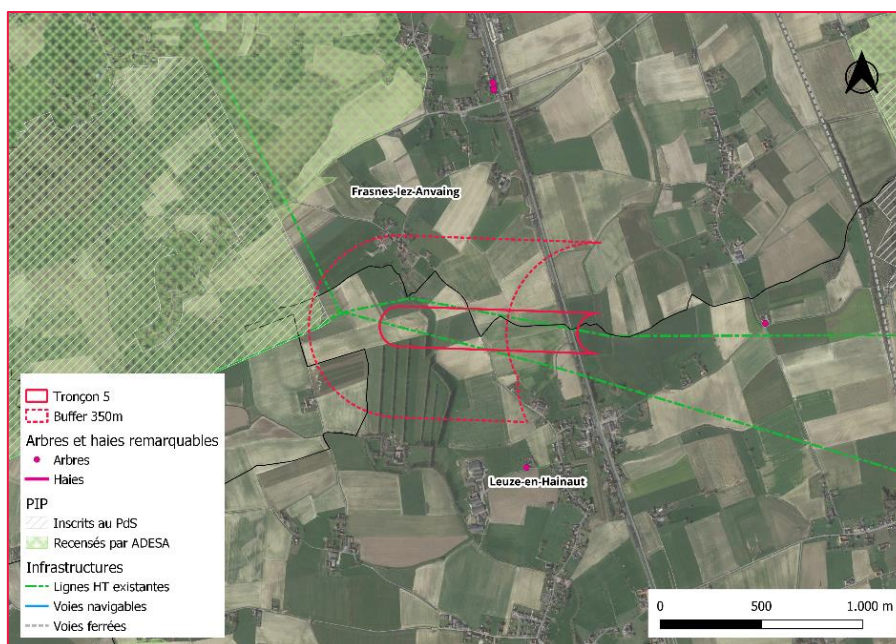




Figure 256 : Paysage dans le tronçon 5 – rue Haut-Doux (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé respecte le principe de linéarité. Il se trouve plutôt à distance suffisamment éloignée des habitations (uniquement quelques-unes dans le buffer) et se retrouve à proximité de lignes HT existantes, permettant un regroupement visuel. Il n’y a pas d’éléments particulièrement impactés par cette alternative. Le faible surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles et comporte plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est sans qualité remarquable. Il est déjà impacté par l’être humain.

D’un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

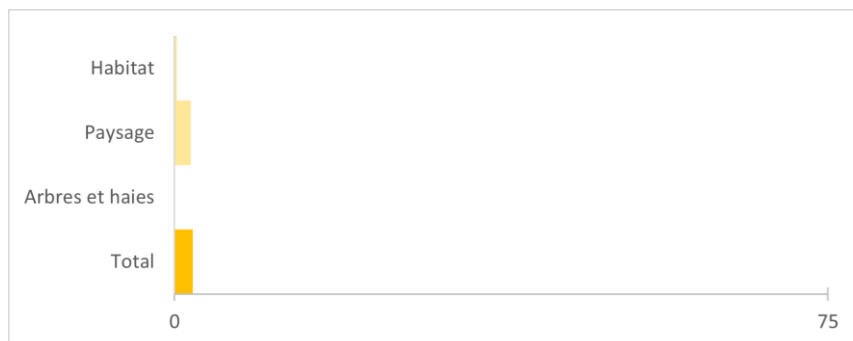


Figure 257 : Scores obtenus sur le tronçon 5

TRONÇON 6

Ce tronçon court (250 m) est légèrement courbé. Il survole uniquement des parcelles agricoles et la chaussée de Leuze (N60) à l’ouest. Le paysage est plutôt ouvert. Une ligne HT existante se situe perpendiculairement au tronçon. Il n’y a pas d’arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

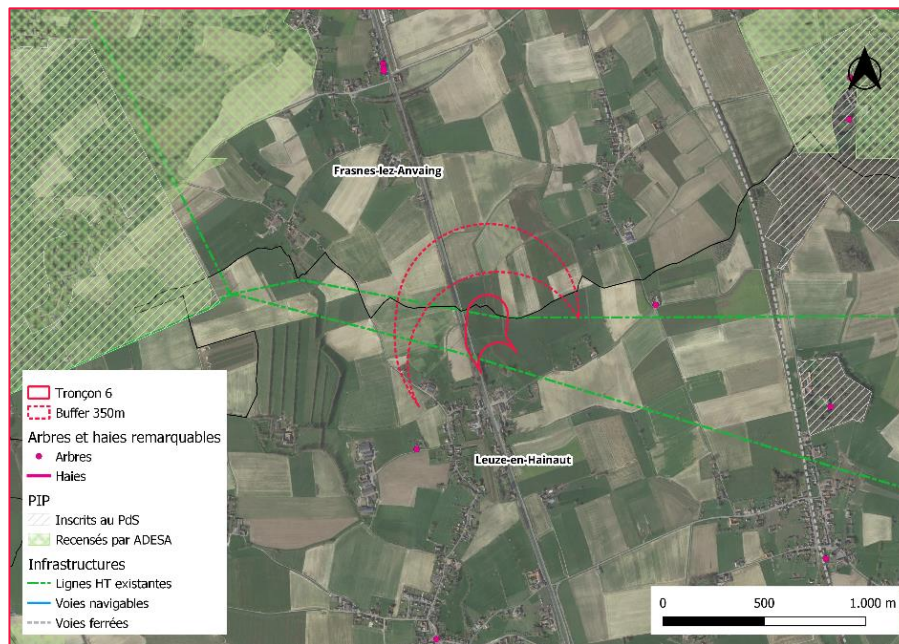


Figure 258 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 6 (source : WalOnMap)



Figure 259 : Paysage dans le tronçon 6 – chaussée de Leuze (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé marque une légère courbe, sur une courte distance, ce qui n'est pas spécialement marquant visuellement. Il se situe dans un cadre où deux lignes HT sont déjà présentes, rendant peu visible la potentielle future ligne sur ce tronçon.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles et comporte plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est sans qualité remarquable. Il est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

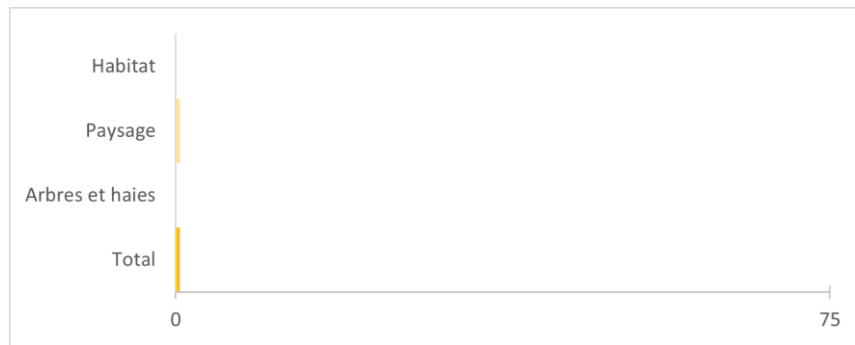


Figure 260 : Scores obtenus sur le tronçon 6

TRONÇON 7

Le paysage de ce tronçon est composé principalement de terres agricoles. À l'ouest, le tronçon suit une ligne HT existante surplombant des terres agricoles dans un paysage plutôt ouvert, puis intersecte la chaussée de Leuze (N60). Un arbre remarquable se situe dans cette première portion. Ensuite, le tronçon surplombe un RAVeL nouvellement aménagé entre Leuze-en-Hainaut et Frasnes-lez-Anvaing sur l'ancienne ligne ferroviaire 86 puis à nouveau des terres agricoles dans un paysage plutôt ouvert dont une partie se situe dans un PIP. Dans cette seconde partie, le tronçon intersecte plusieurs routes secondaires autour desquelles sont présentes quelques habitations. Deux autres PIP sont surplombés par le buffer à proximité de la N60, dont un comprenant un arbre remarquable.

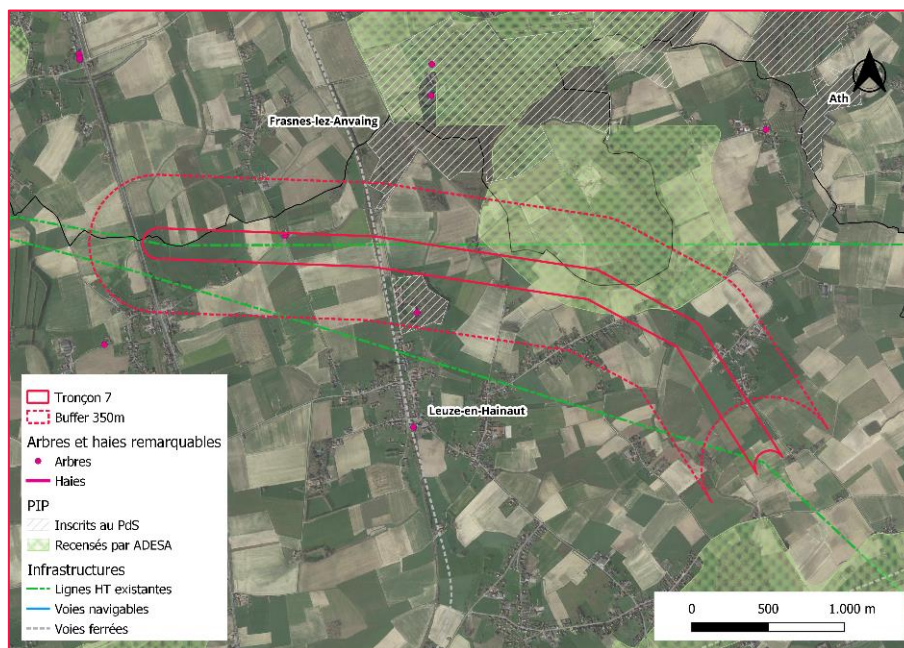


Figure 261 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 7 (source : WalOnMap)



Figure 262 : PIP dans le tronçon 7 – rue Emile Albot (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé marque une courbe plutôt douce et, s'il ne respecte pas le principe de linéarité, cela permet de limiter le nombre d'habitations impactées. De plus, il suit sur la première partie le tracé d'une ligne HT existante, appliquant ainsi un principe de regroupement. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère des terres agricoles en question.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles et comporte plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est sans qualité remarquable. Il est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante, excepté sur la fin du tracé.

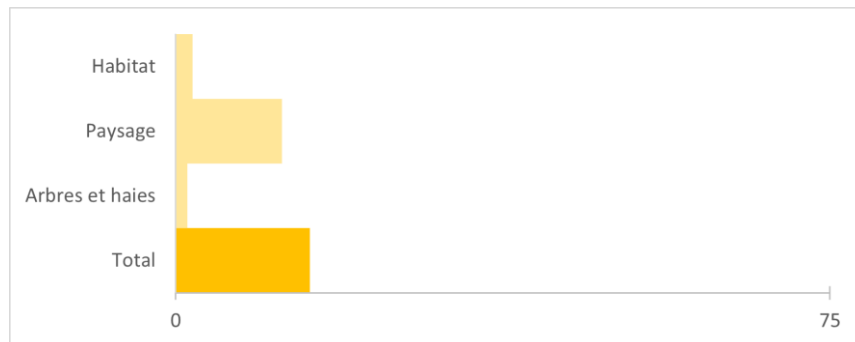


Figure 263 : Scores obtenus sur le tronçon 7

TRONÇON 8

Le paysage de ce tronçon est également composé principalement de terres agricoles. À l'ouest, le tronçon suit une ligne HT existante surplombant des terres agricoles dans un paysage plutôt ouvert, puis intersecte la chaussée de Leuze (N60), comme dans le tronçon 7. Un arbre remarquable se situe dans cette première portion. Ensuite, le tronçon surplombe le même RAVeL que le tronçon 7 puis à nouveau des terres agricoles dans un paysage plutôt ouvert dont une partie se situe dans un PIP. Dans cette seconde partie, le tronçon intersecte plusieurs routes secondaires autour desquelles est présent un faible nombre d'habitations. En effet, la courbe finale du tronçon évite au maximum ces habitations. La fin du tronçon se situe au niveau d'un PIP. Deux autres PIP sont surplombés par le buffer à proximité de la N60, dont un comportant un arbre remarquable.

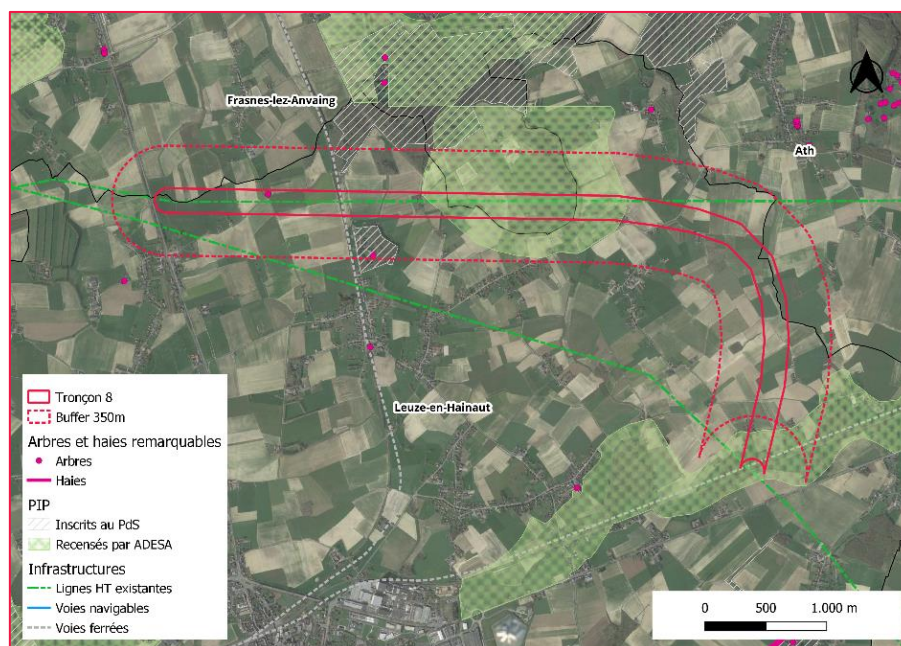




Figure 265 : Paysage dans le tronçon 8 – rue de Rhosnes (source : Google Street View)

Le tracé marque une courbe plutôt douce dans sa première partie puis marque un virage important et, s'il ne respecte pas le principe de linéarité, cela permet de limiter le nombre d'habitations impactées. De plus, il suit sur la première moitié le tracé d'une ligne HT existante, appliquant ainsi un principe de regroupement. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère des terres agricoles en question.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles et comporte plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est sans qualité remarquable. Il est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

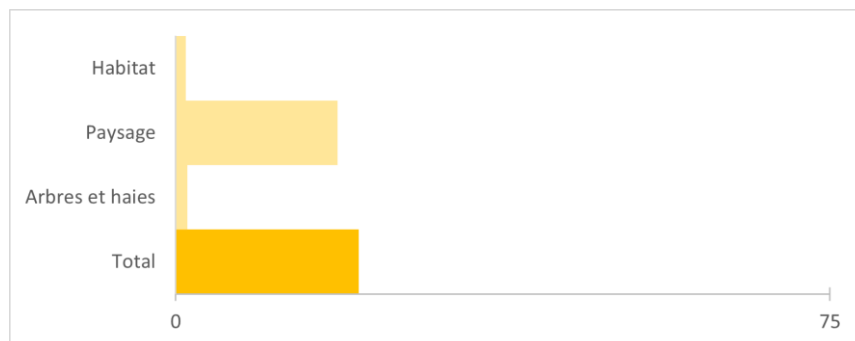


Figure 266 : Scores obtenus sur le tronçon 8

TRONÇON 9

La première partie de ce tronçon suit le tracé d'une voie ferrée tout en passant dans un PIP, avant de bifurquer vers le sud-est en intersectant en biais la N7. Vers la fin du tronçon, celui-ci rebifurque légèrement et surplombe une faible zone d'un autre PIP. Les paysages surplombés sont essentiellement des terres agricoles et sont plutôt ouverts. Au tout début du tronçon passe une ligne HT existante transversalement. A la première bifurcation, autour de la N7, le tronçon surplombe quelques habitations. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

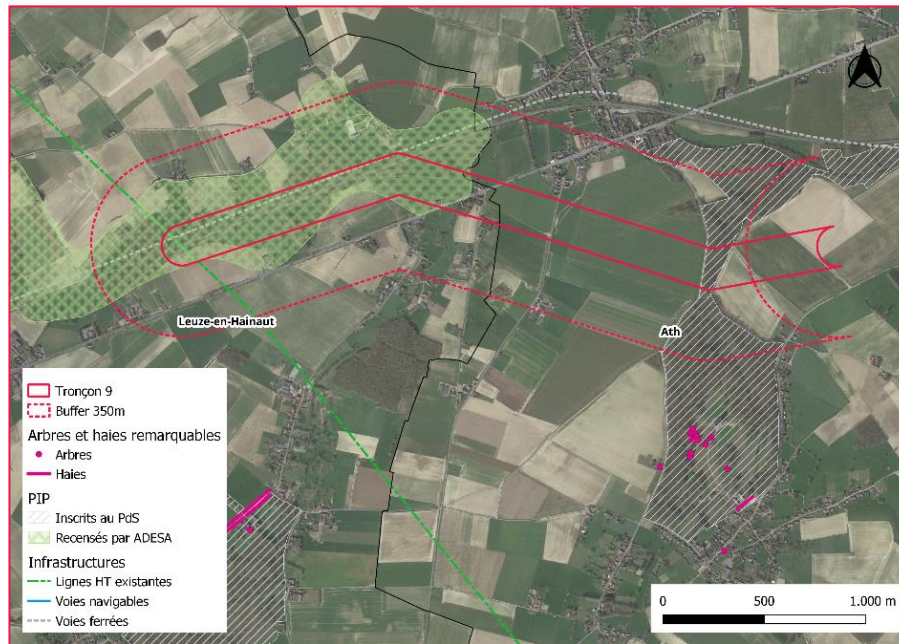


Figure 267 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 9 (source : WalOnMap)



Figure 268 : PIP dans le tronçon 9 – rue des Nuages (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé marque deux changements de direction. S'il ne respecte pas le principe de linéarité, cela permet de limiter les incidences visuelles puisqu'il suit sur la première partie le tracé d'une voie ferrée, appliquant ainsi un principe de regroupement, mais celle-ci se situe au niveau d'un PIP. Il surplombe un second PIP sur une fiable distance, ce qui est dommageable pour la qualité du paysage tout en étant en bordure de PIP et non au centre.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles et comporte quelques alignements d'arbres, ainsi qu'une ligne HT existante au début. Il est plutôt peu impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante mais qui gagnerait à suivre la voie ferrée sur la totalité du tracé.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

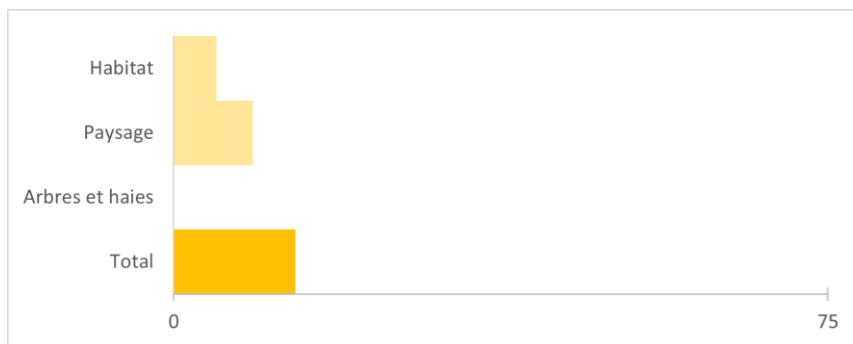


Figure 269 : Scores obtenus sur le tronçon 9

TRONÇON 10

Le tronçon marque une courbe à sa moitié. Sur les deux parties, il surplombe majoritairement des terres agricoles et les paysages traversés sont plutôt ouverts. Seules quelques habitations sont concernées par le surplomb dans la première partie du tronçon. Le buffer surplombe partiellement un PIP au nord. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

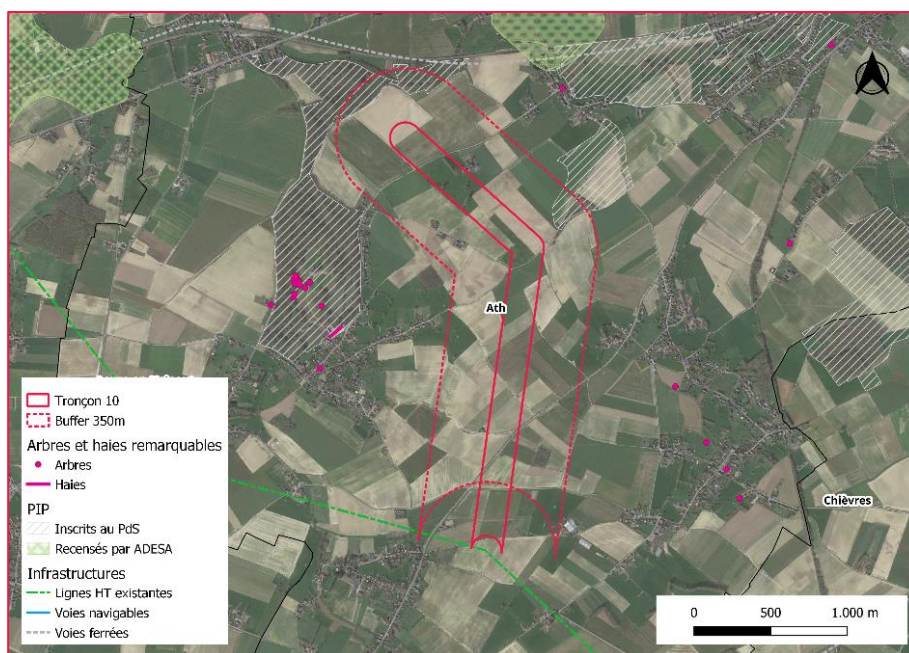


Figure 270 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 10 (source : WalOnMap)



Figure 271 : Paysage dans le tronçon 10 – chemin du Bois de Mouchy (source : Google Street View)

Le tracé marque un changement de direction et, s'il ne respecte pas le principe de linéarité, cela permet de limiter le nombre d'habitations et de PIP impactés. Le surplomb de faibles surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère. Il n'y a pas d'éléments particulièrement impactés par cette alternative.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est sans qualité remarquable. Il est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

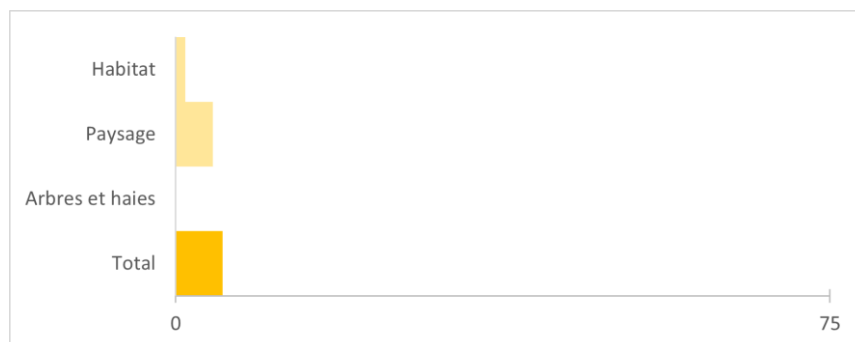


Figure 272 : Scores obtenus sur le tronçon 10

TRONÇON 11

Ce tronçon suit un tracé courbe. Il traverse deux PIP et deux autres sont surplombés par le buffer (au nord-ouest et au sud). Les paysages traversés sont plutôt ouverts et comportent quelques habitations dans la seconde moitié du tronçon. Deux arbres remarquables isolés se situent dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

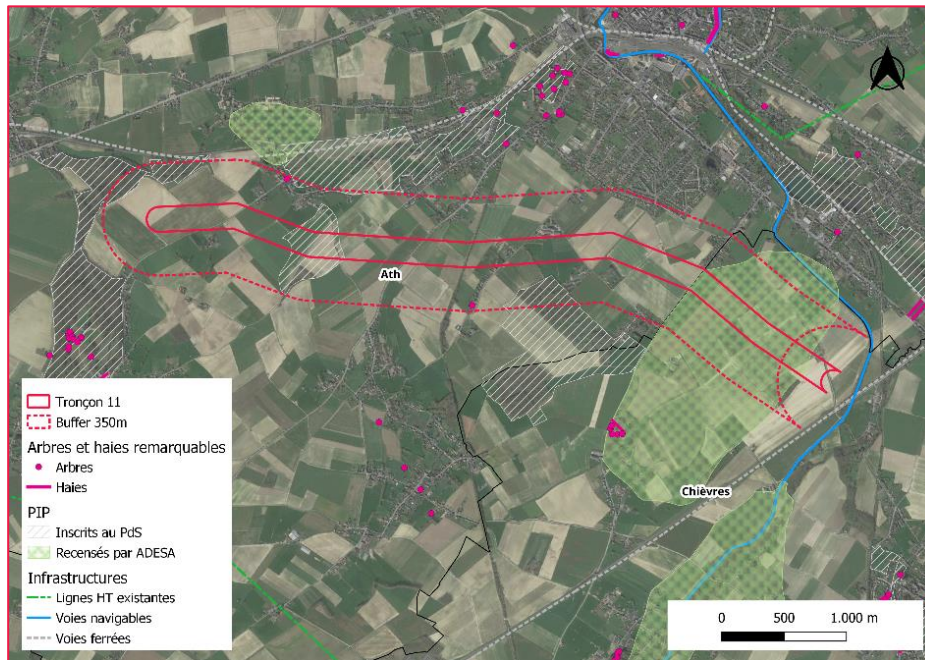


Figure 273 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 11 (source : WalOnMap)



Figure 274 : PIP dans le tronçon 11 – rue d’Ath (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé suit une courbe plutôt douce avec plusieurs changements de direction. S’il ne respecte pas le principe de linéarité, cela permet de limiter le nombre d’habitations et de PIP impactés. Toutefois, le surplomb d’un PIP sur une « longue » distance en fin de tronçon est dommageable pour la qualité du paysage en question.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est sans qualité remarquable. Il est déjà impacté par l’être humain.

D’un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

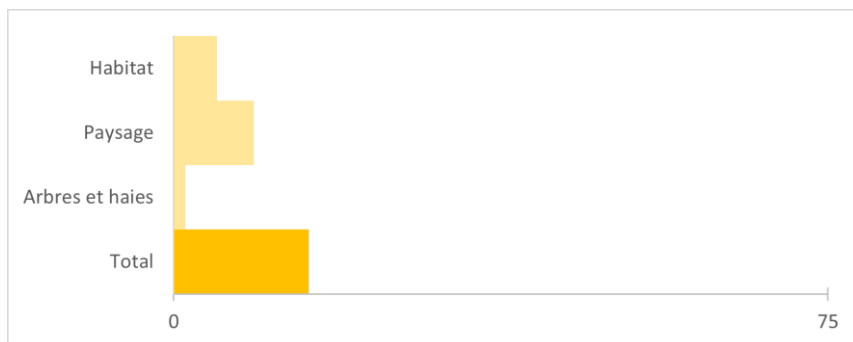


Figure 275 : Scores obtenus sur le tronçon 11

TRONÇON 12

Ce tronçon suit un tracé légèrement courbe, proche d'une voie de chemin de fer. Il surplombe partiellement un PIP. Un autre PIP est partiellement surplombé par le buffer côté sud. Les paysages traversés sont plutôt ouverts et comportent quelques habitations dans la partie centrale du tronçon. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

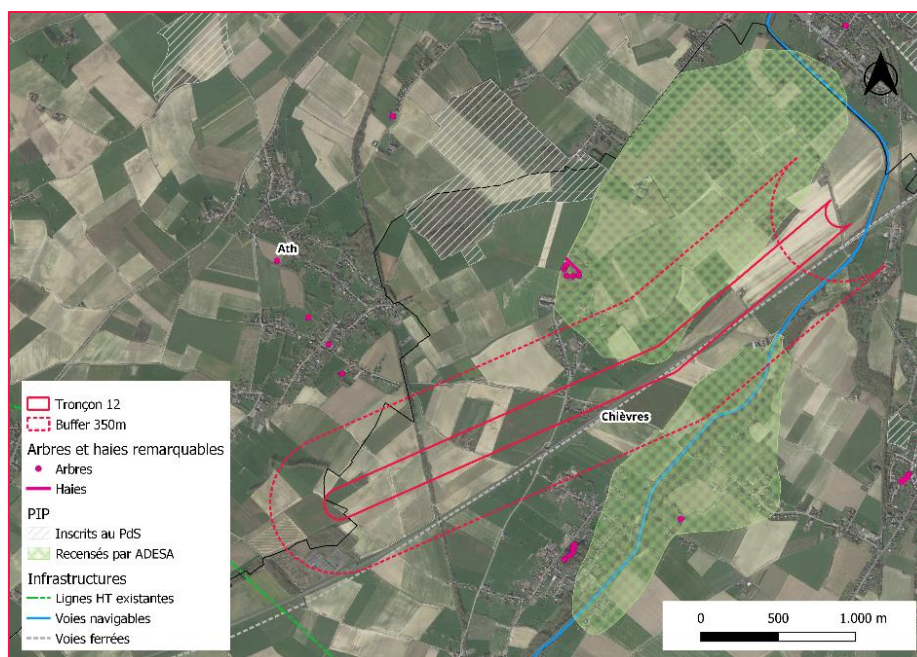


Figure 276 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 12 (source : WalOnMap)



Figure 277 : Paysage dans le tronçon 12 – chemin du Vert Buisson
(source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé est quasiment rectiligne et, s'il ne respecte pas le principe de linéarité, cela permet de suivre la voie ferrée présente. Un principe de regroupement pourrait être appliqué si le tronçon suivait précisément le tracé de cette voie ferrée. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles. Le paysage est sans qualité remarquable, parcouru par la LGV. Quelques massifs forestiers sont présents. Le paysage est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante qui gagnerait à suivre le tracé de la voie ferrée.

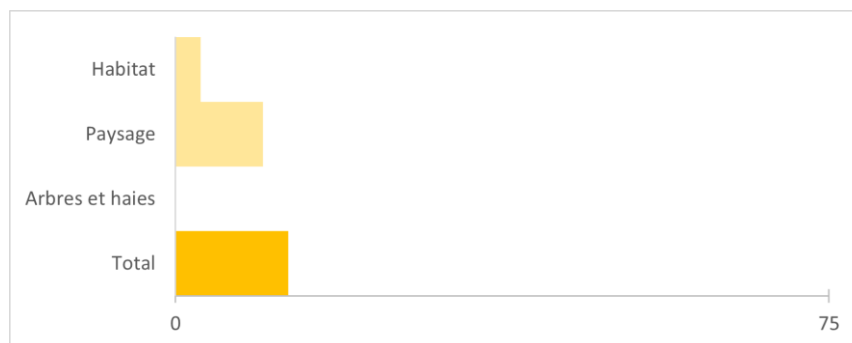


Figure 278 : Scores obtenus sur le tronçon 12

TRONÇON 13

Ce tronçon court suit un tracé rectiligne. Il traverse un canal en son centre, ainsi qu'une voie ferrée en biais. Les paysages traversés sont plutôt ouverts et comportent quelques habitations au sud. Une partie du buffer à l'est surplombe un PIP. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

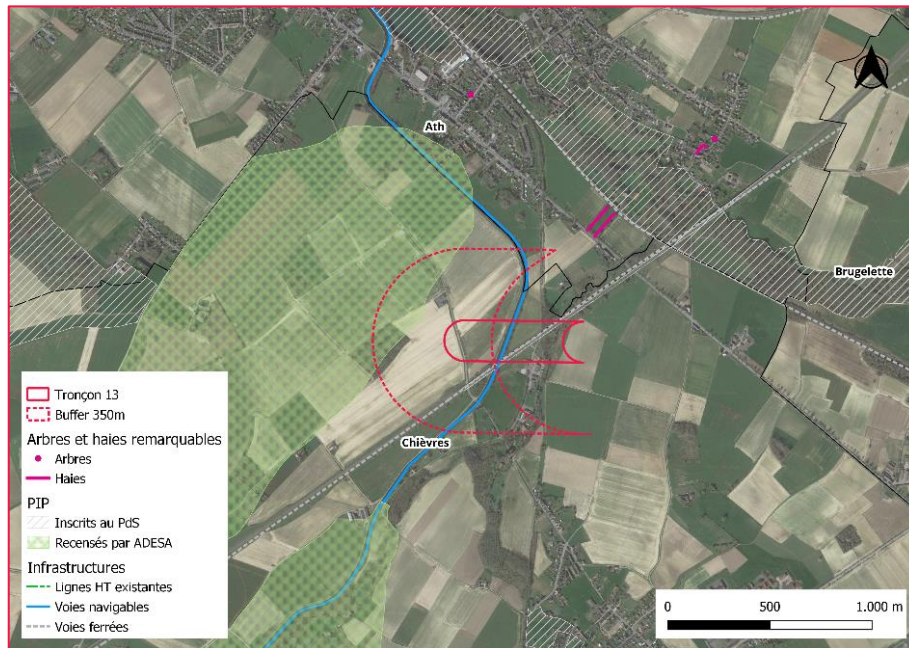


Figure 279 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 13 (source : WalOnMap)



Figure 280 : Paysage dans le tronçon 13 – rue d’Ath (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé respecte le principe de linéarité mais surplombe quelques habitations. Il surplombe également le canal, mais il s’agit d’une zone en présence d’autres infrastructures telles qu’une voie ferrée. Un principe de regroupement pourrait être appliqué si le tronçon suivait précisément le tracé de cette voie ferrée, en lien avec le tronçon précédent. Le surplomb de faibles surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est sans qualité remarquable, parcouru par la LGV. Le paysage est déjà impacté par l’être humain.

D’un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante qui gagnerait à suivre le tracé de la voie ferrée.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

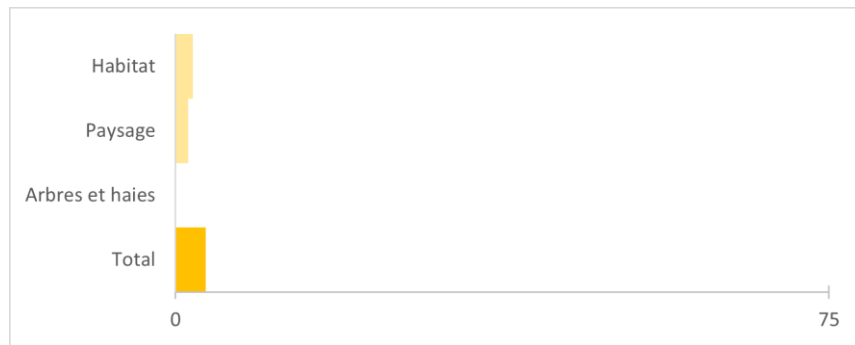


Figure 281 : Scores obtenus sur le tronçon 13

TRONÇON 14

Ce tronçon se distingue en 4 parties, identifiables par des changements de direction plus ou moins marqués. Les paysages traversés sont principalement des terres agricoles et sont plutôt ouverts. Quelques habitations sont surplombées. La première portion intersecte de biais deux voies ferrées, la deuxième un massif forestier et un PIP (comprenant plusieurs arbres et haies remarquables), et la troisième partiellement deux PIP. Des arbres et haies remarquables sont présents à proximité du tronçon, dans le buffer côté sud-ouest de la deuxième portion.

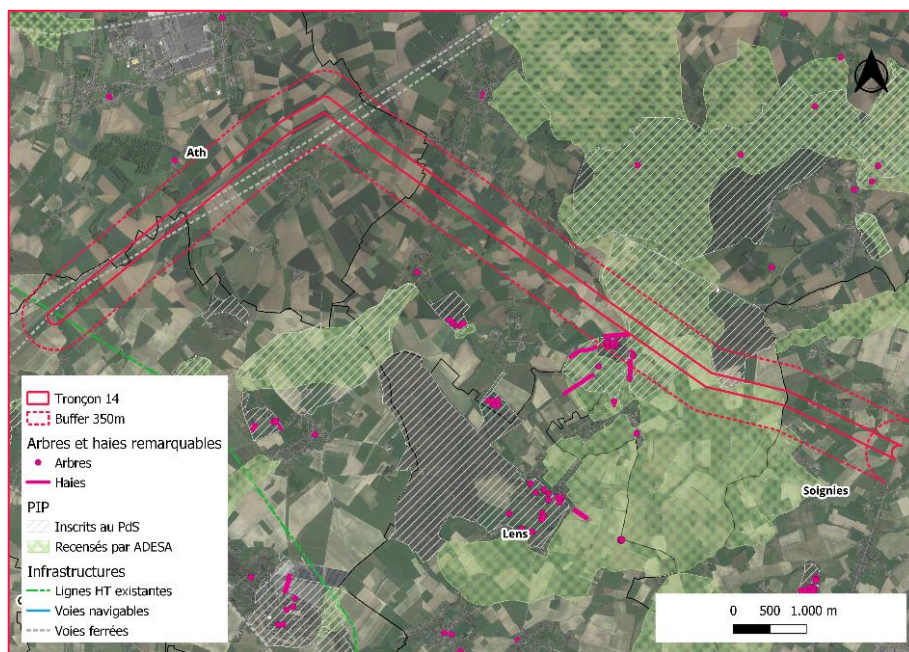


Figure 282 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 14 (source : WalOnMap)



Figure 283 : Paysage dans le tronçon 14 – chemin de Silly (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé marque un changement de direction prononcé et est rectiligne (ou presque) le reste du temps. Cela permet de suivre, de loin, une voie ferrée. Un principe de regroupement pourrait être appliqué si le tronçon suivait précisément le tracé de cette voie ferrée. Ce tracé permet toutefois de limiter le nombre d'habitations impactées. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère des terres agricoles en question mais semble inévitable dans cette zone au vu de l'envergure de ce PIP.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouverte et marqué de terres agricoles. Le paysage est sans qualité remarquable, parcouru par la LGV, excepté à la fin du tronçon. Quelques massifs forestiers sont présents. Le paysage est déjà impacté par l'être humain, notamment au début du tronçon.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante qui gagnerait à suivre le tracé de la voie ferrée.

Les vues-types ci-dessous représentent la potentielle future ligne électrique aérienne dans le paysage. Pour ce faire, les pylônes sont placés **hypothétiquement, ce positionnement n'est pas réaliste**. Deux vues sont présentées, une à environ 375 m de la potentielle future ligne HT (paysage sous-dominant) et une à environ 200 m (paysage écrasant). Ici, les vues confirment bien que le regroupement avec une infrastructure ferroviaire permet de limiter l'encombrement visuel.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 284 : Vue-type du paysage à environ 200 et 375 m de distance d'un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)

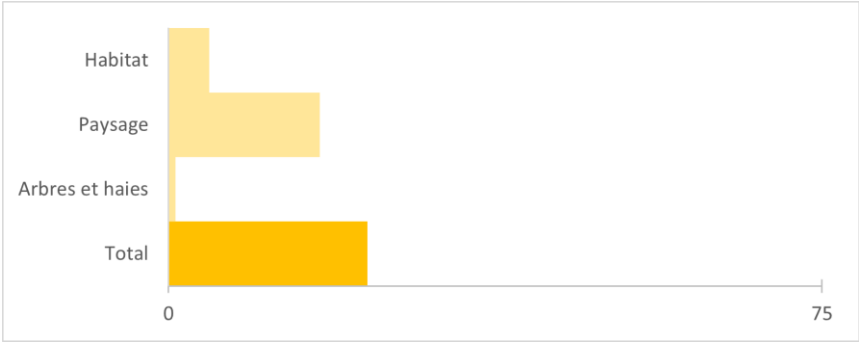


Figure 285 : Scores obtenus sur le tronçon 14

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

TRONÇON 15

Le tronçon suit un tracé courbe avec trois changements de direction, dont deux sont marqués. Il traverse essentiellement des terres agricoles où les paysages sont plutôt ouverts, ainsi que plusieurs habitations au centre du tracé. Il surplombe trois PIP dans sa première partie et des arbres remarquables sont situés dans le buffer, au centre du tracé.

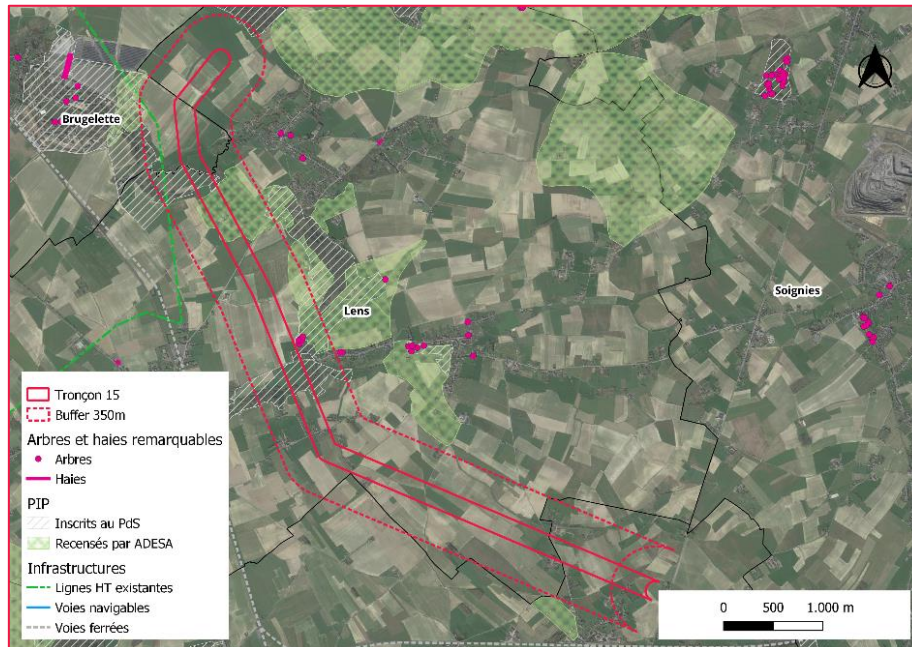


Figure 286 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 15 (source : WalOnMap)



Figure 287 : PIP dans le tronçon 15 – chemin de Soignies (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité, avec deux changements de direction marqués en début et en fin de tracé. Cela permet de limiter le nombre d'habitations impactées mais engendre un surplomb de plusieurs petites surfaces reprises en PIP. Le surplomb de ces surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère. Seule la fin du tronçon ne présente pas d'impact particulièrement négatif.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est de qualité remarquable, grâce à la présence de quelques massifs d'arbres et de vallons. Le paysage est plutôt peu impacté par l'être humain, excepté la présence d'une ligne HT existante au début du tronçon.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante excepté sur la fin du tronçon.

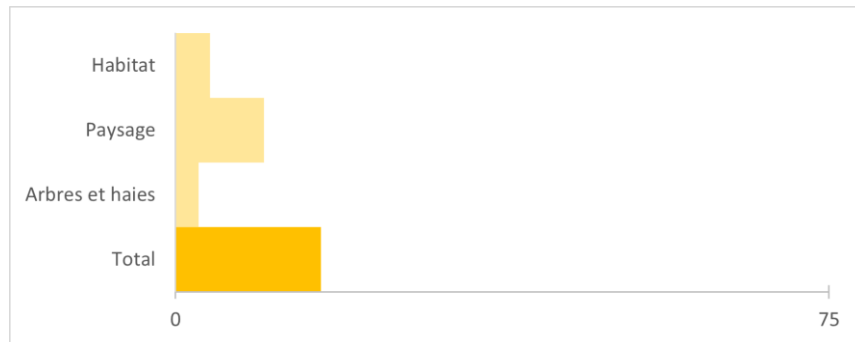


Figure 288 : Scores obtenus sur le tronçon 15

TRONÇON 16

Ce tracé, très court, survole un paysage agricole et ouvert, parsemé de quelques habitations. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

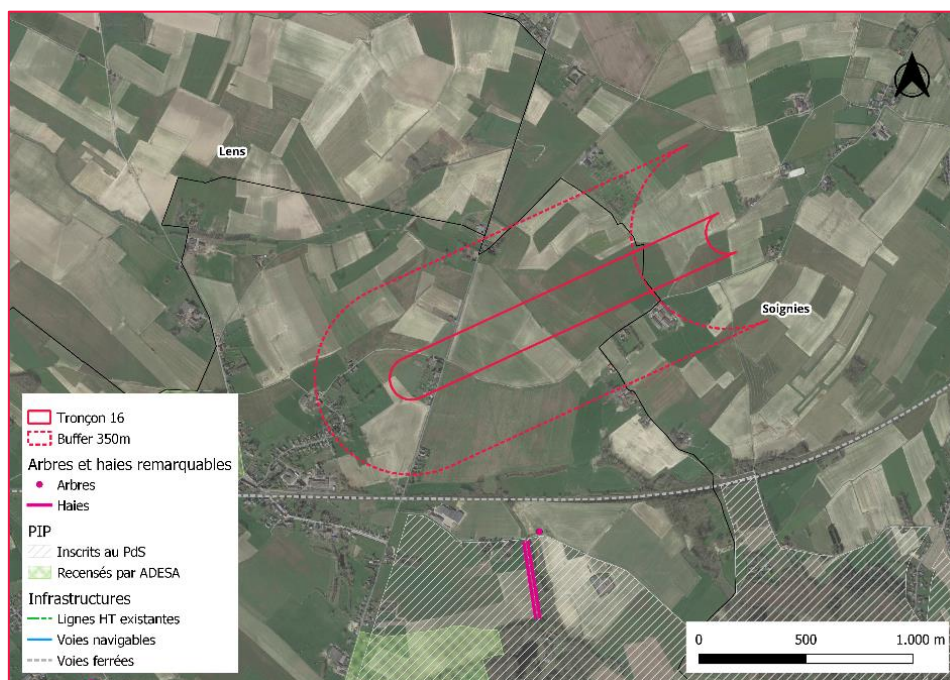


Figure 289 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 16 (source : WalOnMap)



Figure 290 : Paysage dans le tronçon 16 – chemin des Mouzettes (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé respecte le principe de linéarité mais surplombe quelques habitations au début du tronçon. Il n'y a pas d'éléments particulièrement impactés par cette alternative.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est de qualité remarquable, grâce à la présence de quelques massifs d'arbres et de vallons. Le paysage est plutôt peu impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

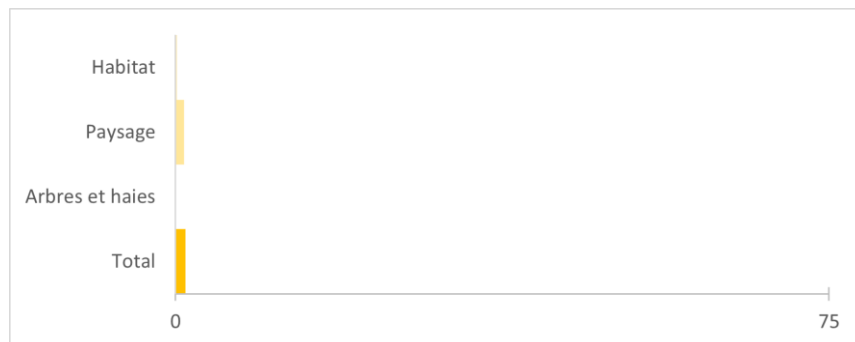


Figure 291 : Scores obtenus sur le tronçon 16

TRONÇON 17

À nouveau ce tronçon suit un tracé court, intersectant avec une route puis une ligne de chemin de fer. Il surplombe un paysage majoritairement agricole ouvert, avec un massif à l'extrémité sud-est. Quelques habitations sont surplombées, notamment au début du tronçon, le long de la route intersectée. Un PIP est également traversé à deux reprises dans la seconde partie du tronçon. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

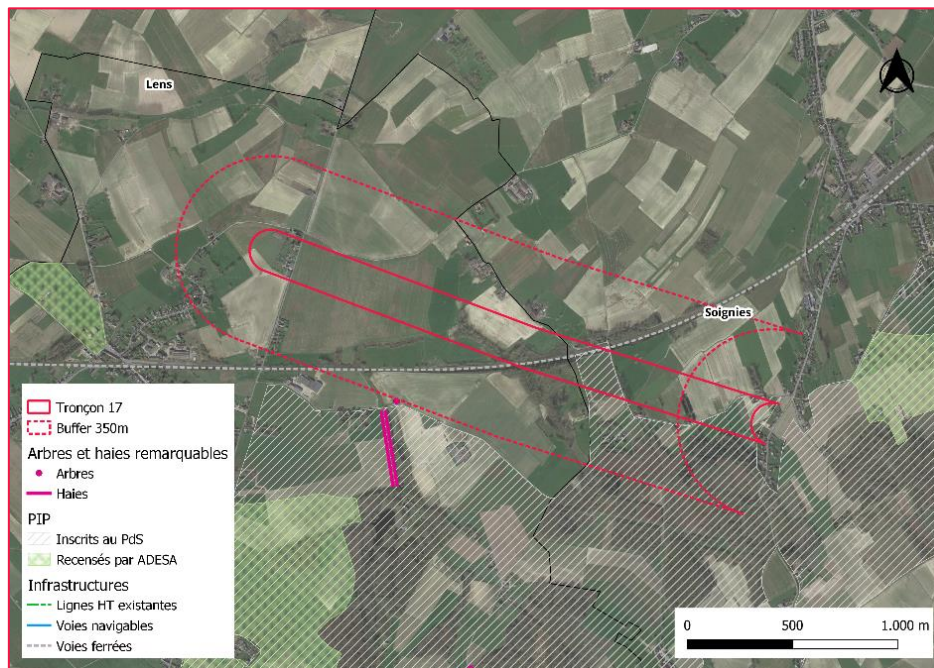


Figure 292 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 17 (source : WalOnMap)



Figure 293 : Paysage dans le tronçon 17 – chemin de la Brûlotte (source : Google Street View)

Le tracé respecte le principe de linéarité mais surplombe quelques habitations. Le surplomb de surfaces reprises en PIP, même sur une faible distance, est dommageable pour la qualité paysagère. Il n'y a pas d'éléments particulièrement impactés par cette alternative.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est de qualité remarquable par endroits. Le paysage est plutôt peu impacté par l'être humain, excepté la présence de la LGV au milieu du tronçon.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

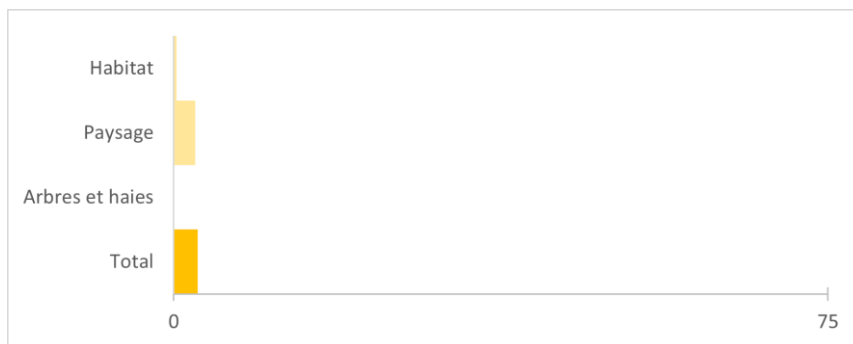


Figure 294 : Scores obtenus sur le tronçon 17

TRONÇON 18

Ce tracé, très court, survole un paysage principalement agricole avec quelques habitations au sud. Celui-ci traverse perpendiculairement une ligne de chemin de fer. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer. Il surplombe également un PIP sur une faible distance à la toute fin du tronçon.



Figure 295 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 18 (source : WalOnMap)



Figure 296 : Paysage dans le tronçon 18 – rue du Masy (source : Google Street View)

Le tracé respecte le principe de linéarité mais concerne quelques habitations.

Le surplomb de surfaces reprises en PIP, même sur une faible distance, est dommageable pour la qualité paysagère. Il n’y a pas d’éléments particulièrement impactés par cette alternative.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est de qualité remarquable par endroits. Le paysage est plutôt peu impacté par l’être humain, excepté la présence de la LGV au milieu du tronçon.

D’un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

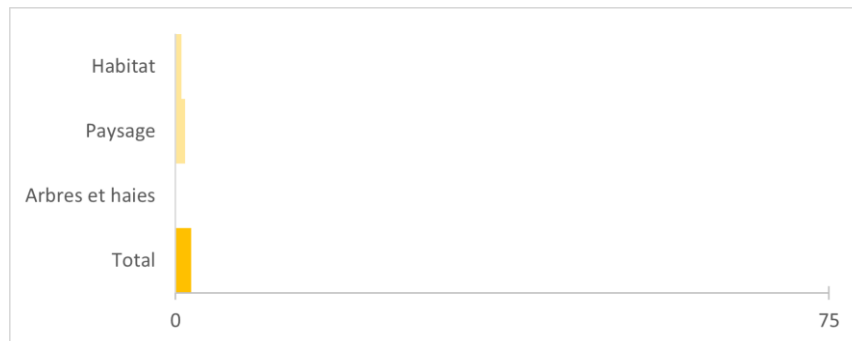


Figure 297 : Scores obtenus sur le tronçon 18

TRONÇON 19

Le tracé, légèrement courbe, intersecte perpendiculairement une rue au nord du village de Neufvilles avec plusieurs habitations, ainsi qu’une ligne de chemin de fer en biais. Le reste du paysage est composé principalement de terres agricoles dans un paysage plutôt ouvert. Il n’y a pas d’arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

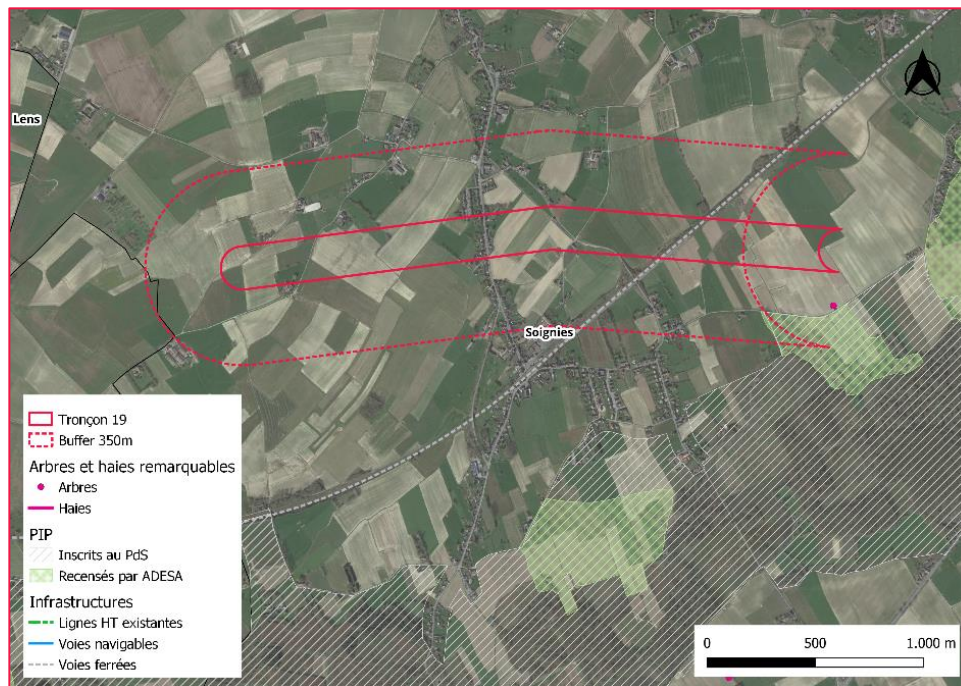


Figure 298 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 19 (source : WalOnMap)



Figure 299 : Paysage dans le tronçon 19 – rue Reine de Hongrie (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé est légèrement courbé au centre mais cela n'empêche pas le surplomb de quelques habitations. Il n'y a pas d'éléments particulièrement impactés par cette alternative.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est de qualité remarquable par endroits. Le paysage est plutôt peu impacté par l'être humain, excepté la présence de la LGV au milieu du tronçon.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

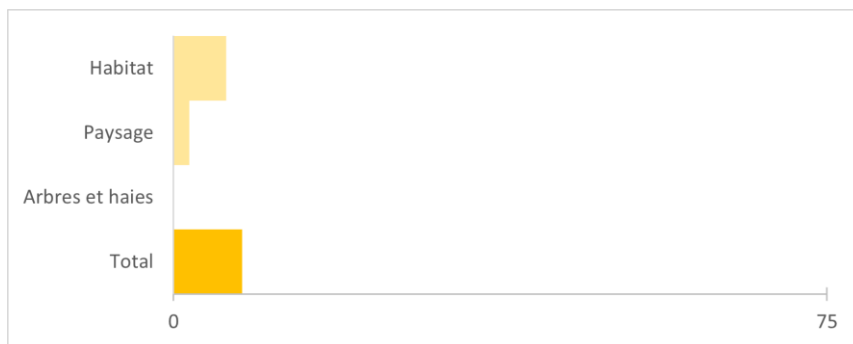


Figure 300 : Scores obtenus sur le tronçon 19

TRONÇON 20

Le tracé, courbe, entrecoupe plusieurs rues, notamment au début du tronçon, comptant quelques habitations espacées les unes des autres. Entre ces rues se trouvent des terres agricoles avec peu d'arbres en bordure de champ donnant un paysage assez ouvert. Le tracé traverse également deux PIP, dont un partiellement, et surplombe un massif forestier partiellement. Un arbre remarquable est présent dans la première partie du tronçon.

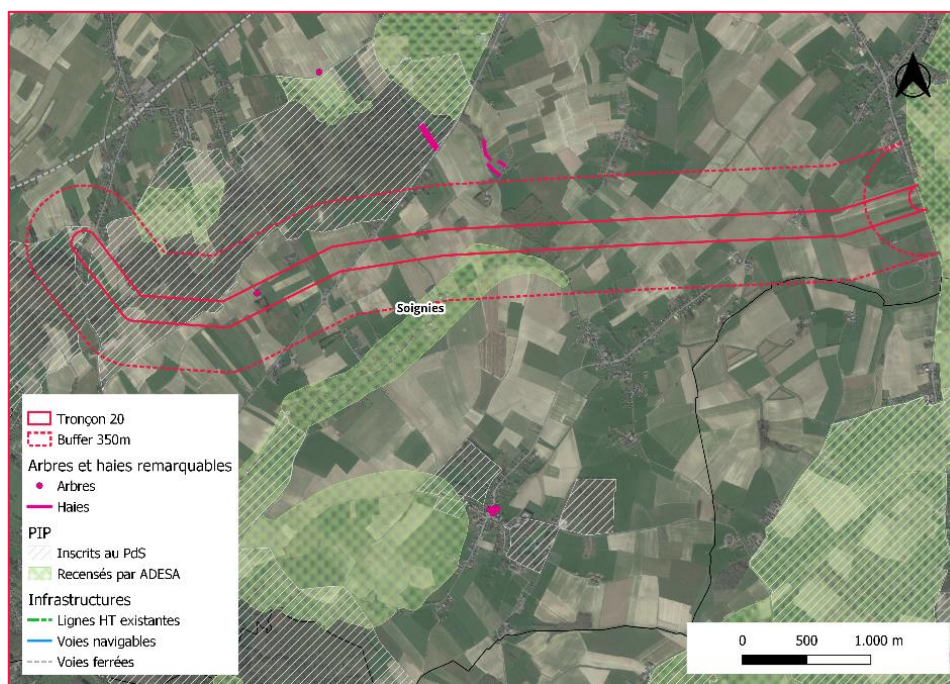


Figure 301 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 20 (source : WalOnMap)



Figure 302 : PIP dans le tronçon 20 – rue de la Gage (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité. Toutefois, cela ne permet pas d'éviter de surplomber toutes les habitations ainsi que deux PIP. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles. Quelques massifs forestiers sont présents au long du tronçon. Le paysage est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

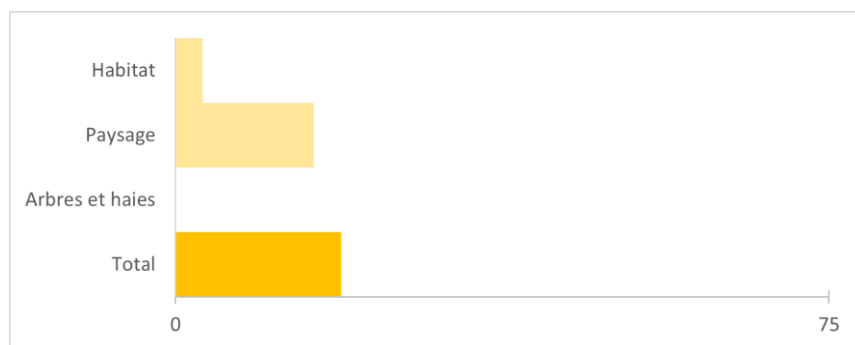


Figure 303 : Scores obtenus sur le tronçon 20

TRONÇON 21

Le tracé traverse un PIP au début du tronçon. Le reste du tracé survole essentiellement des terres agricoles, dans un paysage plutôt ouvert, et est entrecoupé par plusieurs rues comprenant des habitations de part et d'autre. Celles-ci sont quasiment toutes hors du tracé mais dans le buffer. Des arbres et haies remarquables sont présents dans la première portion du buffer, côté sud.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

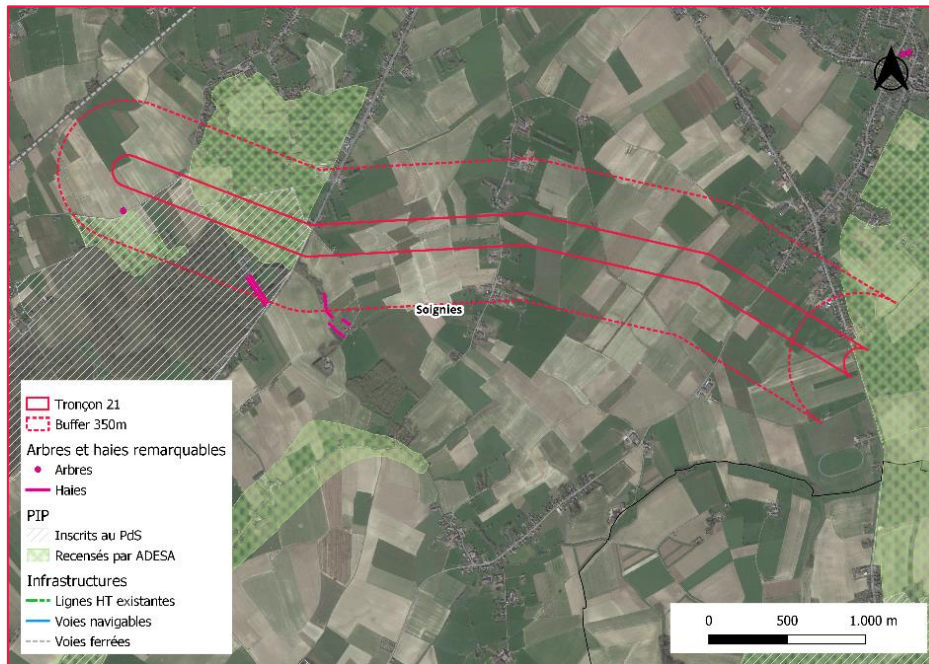


Figure 304 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 21 (source : WalOnMap)



Figure 305 : PIP dans le tronçon 21 – chemin Sauterre (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité et cela n'empêche pas de surplomber quelques habitations. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles. Quelques massifs d'arbres sont présents au long du tronçon. Le paysage est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

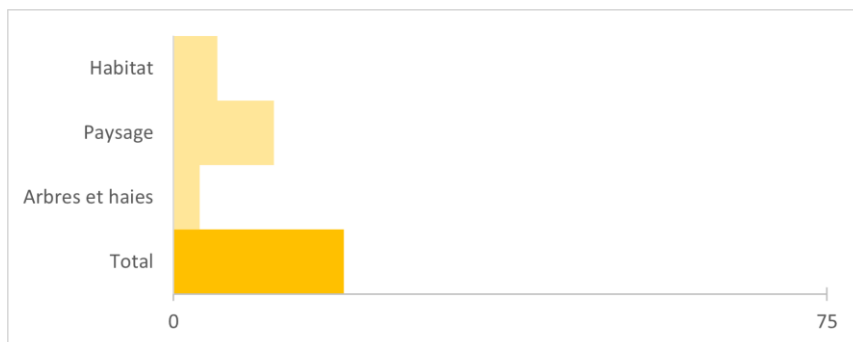


Figure 306 : Scores obtenus sur le tronçon 21

TRONÇON 22

Le tronçon suit là aussi un tracé courbe. Dans sa première partie, il intersecte un PIP. Les paysages traversés sont majoritairement des terres agricoles et sont plutôt ouverts. Des petits massifs forestiers sont présents dans la partie centrale du buffer. Plusieurs rues où se trouvent quelques habitations de part et d'autre sont intersectées, principalement dans le buffer. Une haie remarquable est présente dans le buffer, côté sud, au niveau d'un hameau.

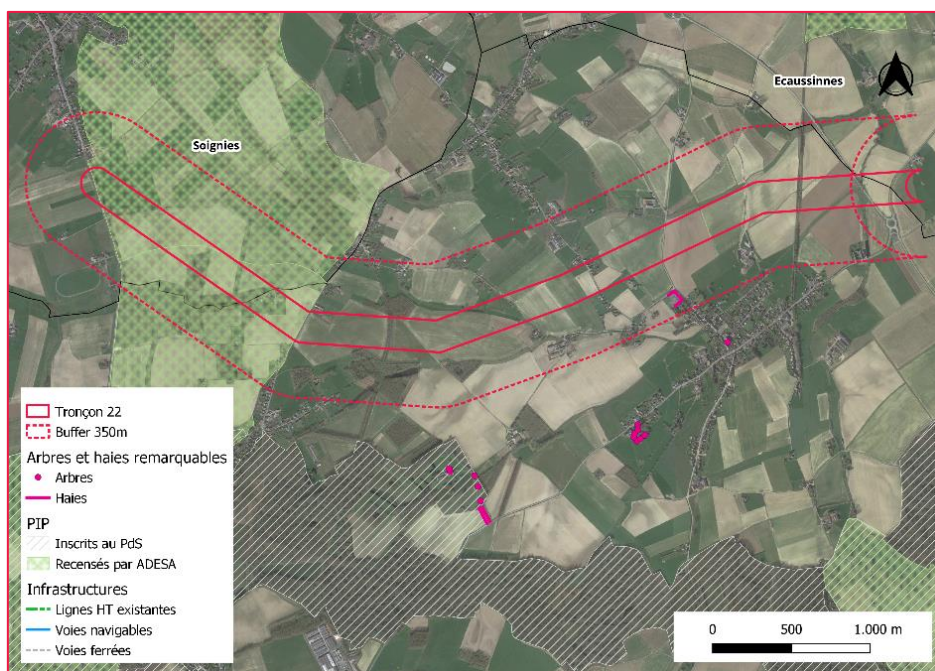


Figure 307 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 22 (source : WalOnMap)



Figure 308 : Paysage dans le tronçon 22 – rue Jules Beghin (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité mais n'empêche pas de surplomber quelques habitations. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles. Quelques massifs d'arbres sont présents au long du tronçon. Le village Mignault est impacté car les vues depuis celui-ci sont plutôt belles. Le paysage est plutôt peu impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

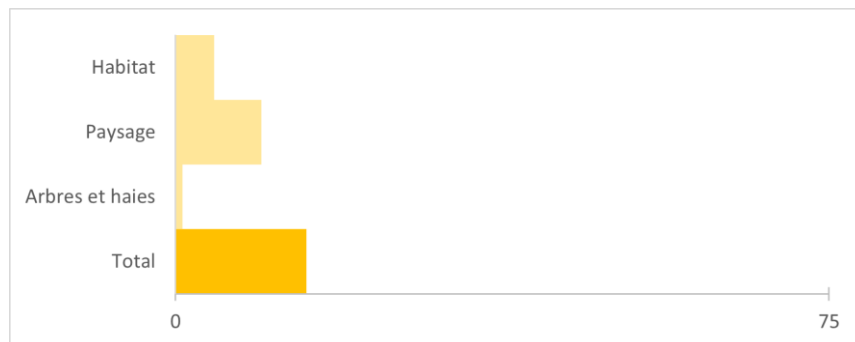


Figure 309 : Scores obtenus sur le tronçon 22

TRONÇON 23

Le tracé, courbe, longe une route sur sa partie centrale, puis intersecte un PIP et le bois de Courrière, et enfin une voie ferrée. Le paysage est constitué de terres agricoles et est plutôt ouvert. Il n'y a pas d'habitations surplombées par le tracé. Dans le buffer, seules quelques-unes isolées et une partie d'un lotissement au sud le sont. Des arbres remarquables sont présents dans ce lotissement.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

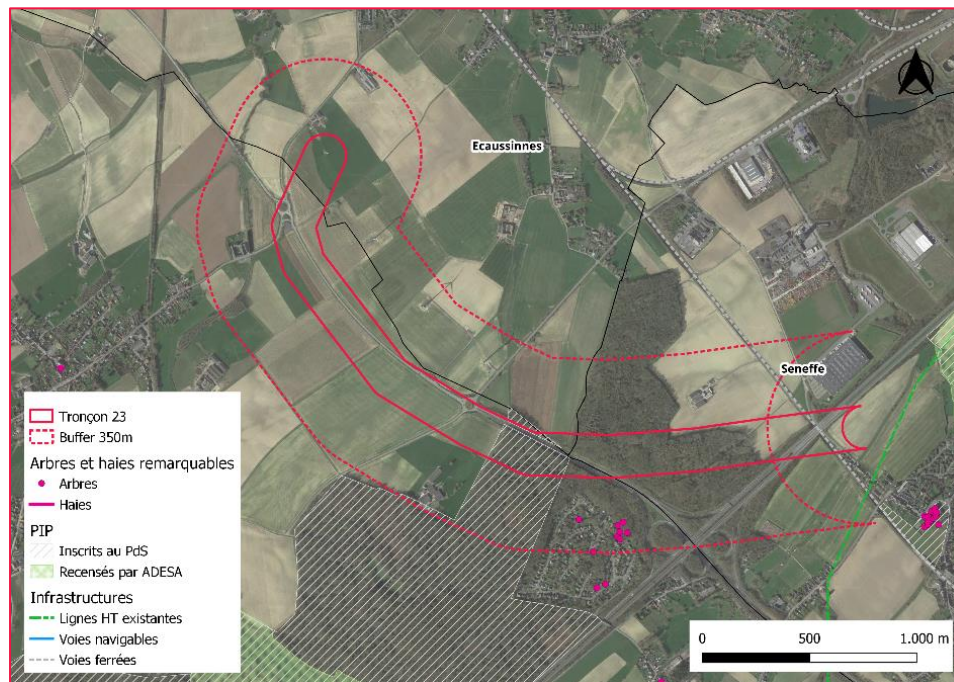


Figure 310 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 23 (source : WalOnMap)



Figure 311 : Paysage dans le tronçon 23 avec le bois de Courrière (PIP) en arrière-plan – N57 (source : Google Street View)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité mais cela permet d'appliquer un principe de regroupement sur une partie du tronçon avec une voie de circulation. Toutefois, cela n'empêche pas de traverser le bois de Courrière et un PIP, ce qui est dommageable pour la qualité du paysage.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles et passe dans une forêt intéressante d'un point de vue paysager. Le paysage est déjà impacté par l'être humain pour le reste, notamment car le tronçon suit ou croise des infrastructures de transport.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante qui gagnerait à suivre les voies de circulation existantes pour appliquer un principe de regroupement plutôt que de passer dans le bois de Courrière.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

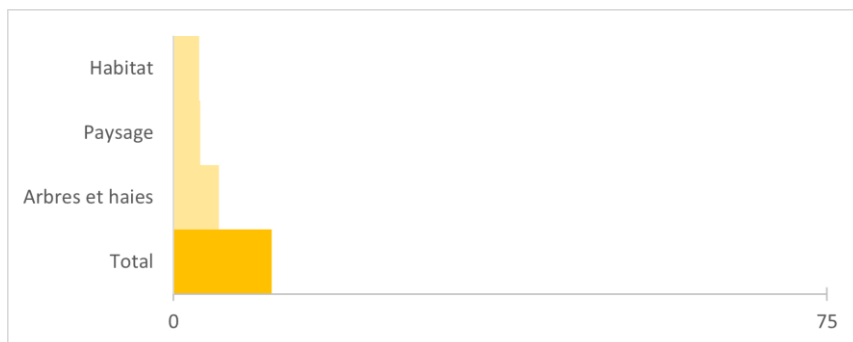


Figure 312 : Scores obtenus sur le tronçon 23

TRONÇON 24

Le tracé est rectiligne sur ce tronçon. Il intersecte deux PIP, puis une route en biais et surplombe principalement des terres agricoles. Des zones d'habitations sont également traversées, notamment au niveau de l'intersection avec la route et à la fin du tronçon. Des arbres remarquables sont surplombés au niveau du deuxième PIP qui est un petit massif forestier. Le paysage est plutôt ouvert.

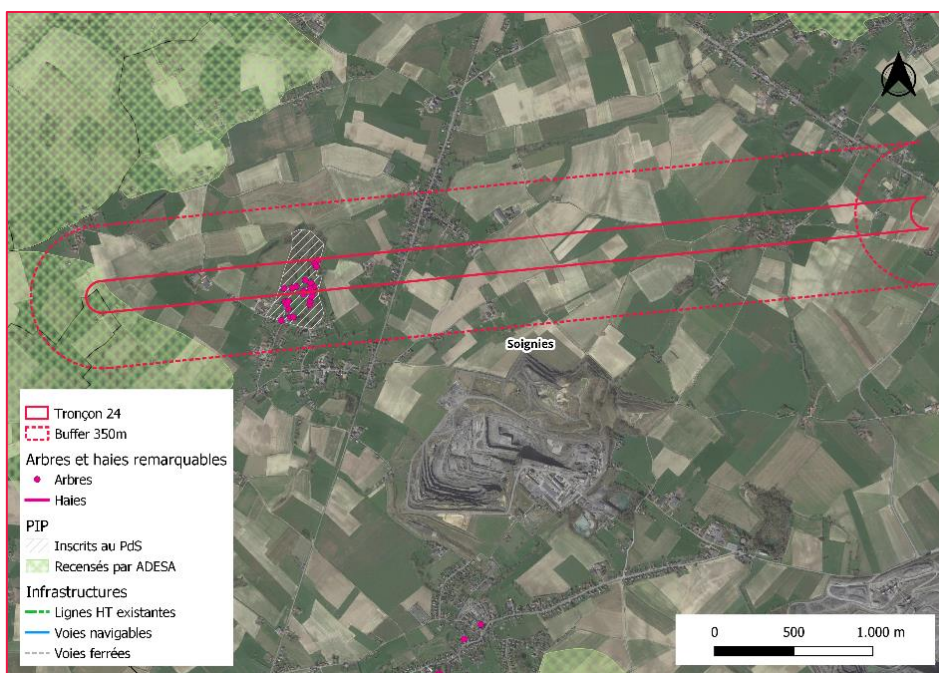


Figure 313 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 24 (source : WalOnMap)



Figure 314 : PIP dans le tronçon 24 – rue d'Ath (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé respecte le principe de linéarité mais surplombe des habitations et un PIP, ce qui est dommageable pour la qualité du paysage. La pertinence de la linéarité n'est pas avérée ici au vu de l'impact sur les différents éléments précités.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles. Le paysage est plutôt peu impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

Les vues-types ci-dessous représentent la potentielle future ligne HT dans le paysage. Pour ce faire, les pylônes sont placés **hypothétiquement, ce positionnement n'est pas réaliste**. Deux vues sont présentées, une à environ 300 m de la potentielle future ligne HT (paysage dominant) et une à environ 150 m (paysage écrasant). Ici, les vues confirment bien que le tracé linéaire au milieu d'un champ est dommageable pour la qualité paysagère du site.



PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 315 : Vue-type du paysage à environ 150 et 300 m de distance d'un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)

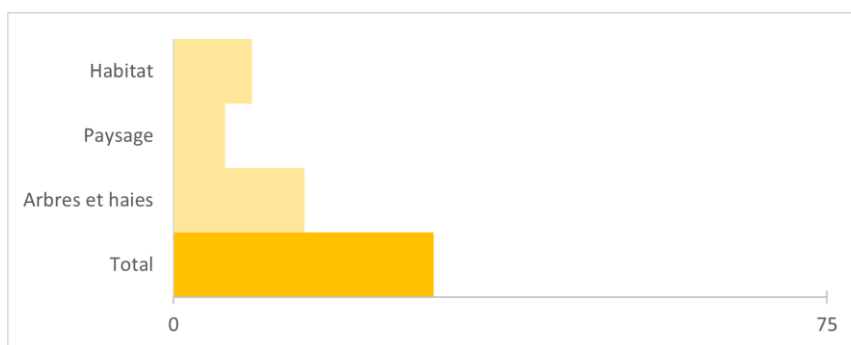


Figure 316 : Scores obtenus sur le tronçon 24

TRONÇON 25

Le tracé marque ici une courbe prononcée en son centre, pour éviter un maximum d'habitations. Il survole principalement des terres agricoles, dans un paysage plutôt ouvert mais marqué par la présence d'une carrière. Le tronçon traverse un PIP au début du tracé, puis intersecte une route perpendiculairement et enfin contourne la carrière. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

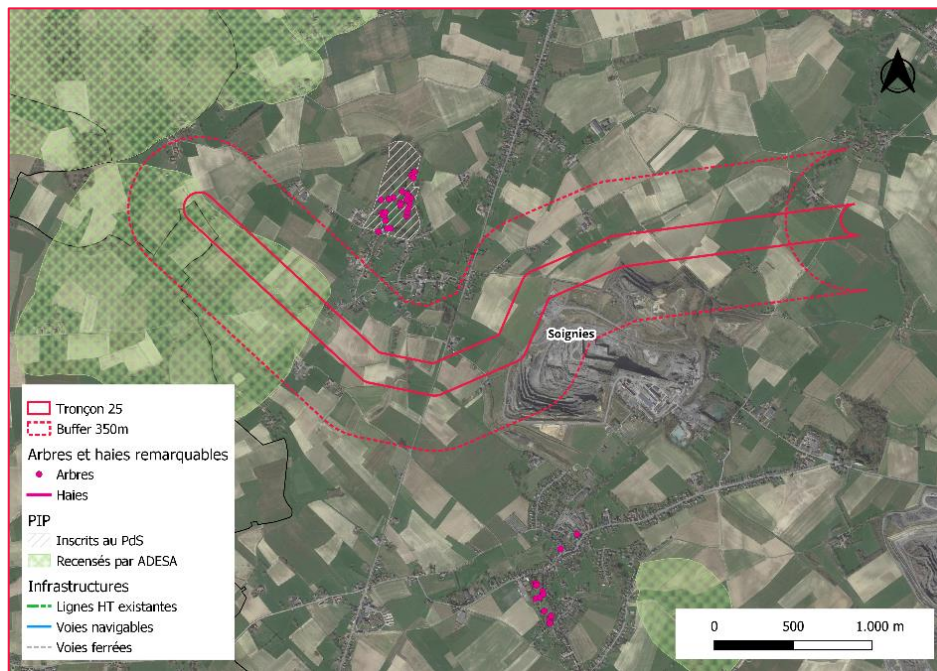


Figure 317 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 25 (source : WalOnMap)



Figure 318 : PIP dans le tronçon 25 – rue Godimont (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité mais cela permet de réduire le nombre d'habitations surplombées et de contourner un PIP. Toutefois, il surplombe un autre PIP qu'il pourrait contourner pour réduire les incidences sur celui-ci puisque le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué par la présence d'une carrière, au sein d'un paysage ouvert et marqué de terres agricoles, sans intérêt remarquable. Le paysage est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

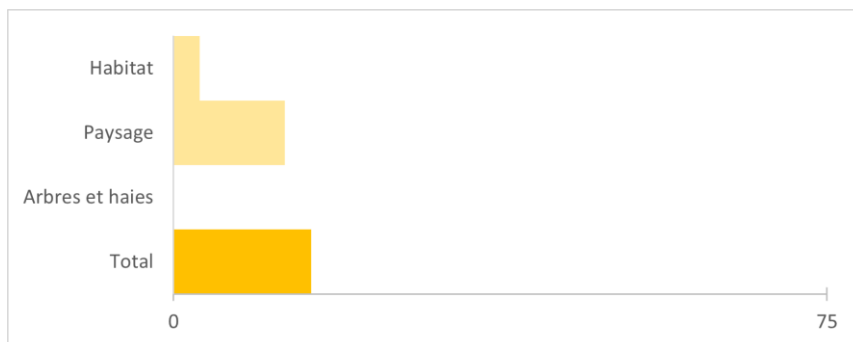


Figure 319 : Scores obtenus sur le tronçon 25

TRONÇON 26

Le tronçon, court, est rectiligne. Il traverse un paysage agricole ouvert avec très peu d'arbres. Une zone d'habitation se trouve dans la partie nord du buffer. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

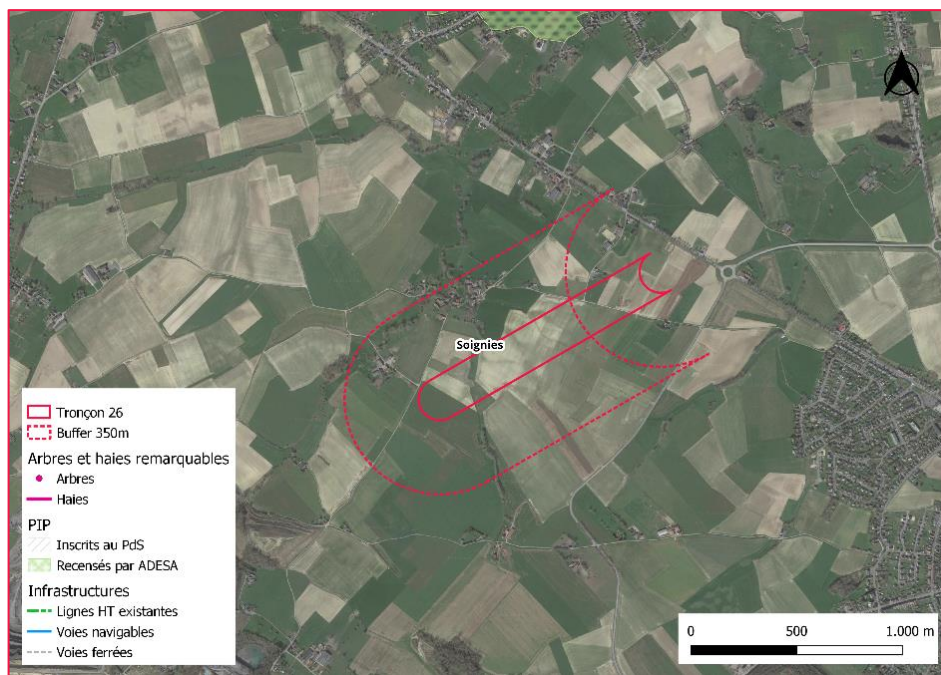


Figure 320 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 26 (source : WalOnMap)



Figure 321 : Paysage dans le tronçon 26 – chemin de Lorette (source : Google Street View)

Le tracé respecte un principe de linéarité. Il n’y a pas d’éléments particulièrement impactés par cette alternative.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, sans intérêt remarquable. Le paysage est déjà impacté par l’être humain.

D’un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

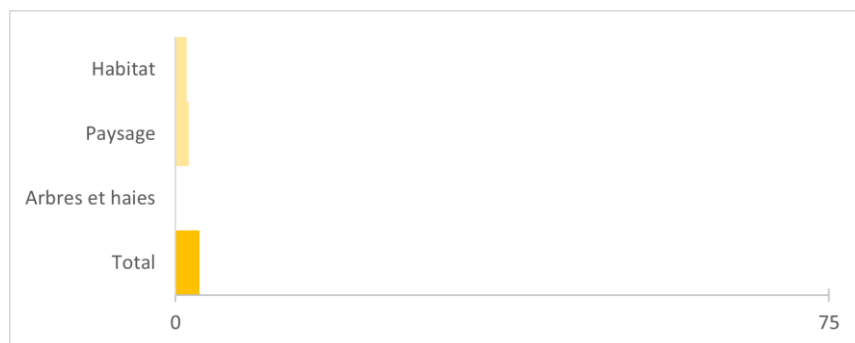


Figure 322 : Scores obtenus sur le tronçon 26

TRONÇON 27

Le tracé, rectiligne, passe entre deux carrières. Le reste du paysage est composé essentiellement de parcelles agricoles. Un chemin de fer est traversé à la fin du tronçon. Quelques habitations sont présentes et sont surplombées au centre du tronçon et du buffer associé. Il n’y a pas d’arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

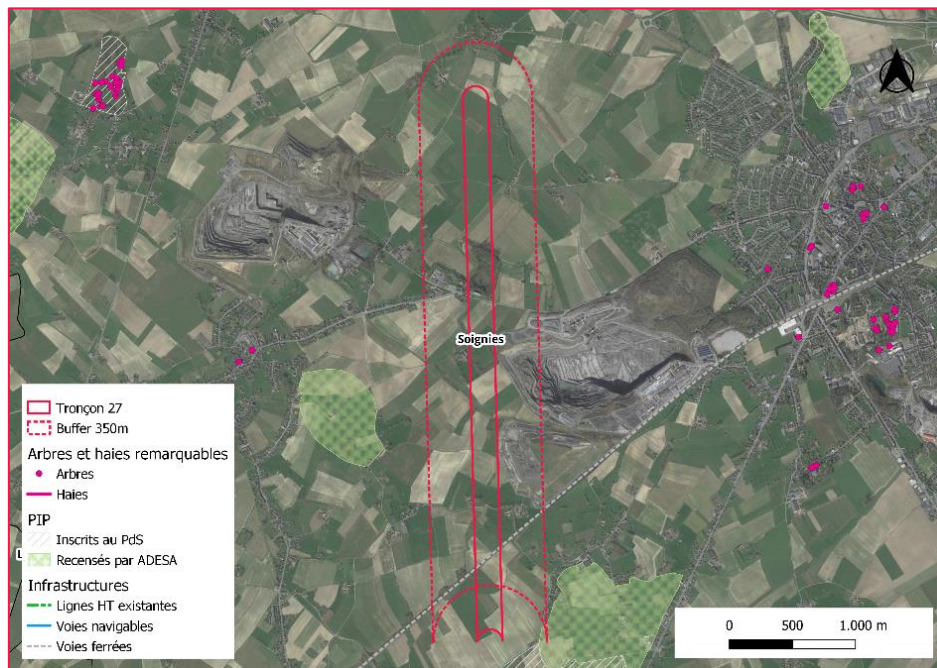


Figure 323 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 27 (source : WalOnMap)



Figure 324 : Paysage dans le tronçon 27 – rue Ramée (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé respecte un principe de linéarité. Il n’y a pas d’éléments particulièrement impactés par cette alternative excepté quelques habitations au centre qui pourraient être évitées par une courbe du tracé.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué par la présence de deux carrières, au sein d’un paysage ouvert et marqué de terres agricoles. L’intérêt de ce paysage est pénalisé à l’approche des carrières. Le paysage est déjà impacté par l’être humain.

D’un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

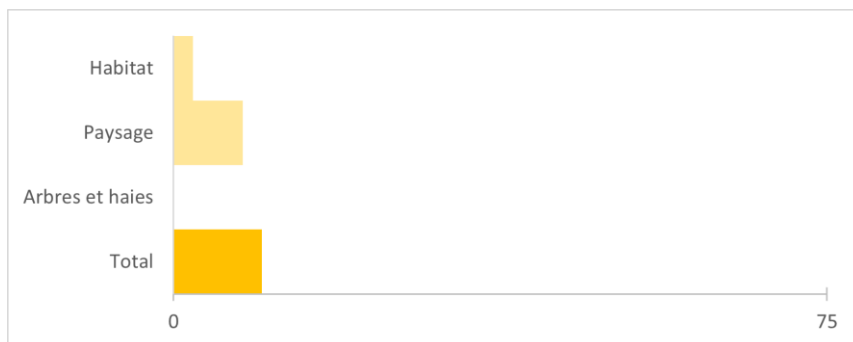


Figure 325 : Scores obtenus sur le tronçon 27

TRONÇON 28

Le tronçon présente un tracé courbe, avec deux changements de direction. Il traverse d'abord un PIP, puis une ligne de chemin de fer et une ligne HT existante, en biais. Ce début de tronçon est marqué par la présence de plusieurs massifs forestiers dans le buffer. Ensuite, il traverse une autre ligne de chemin de fer et une route. Entre ces éléments se trouvent des terres agricoles formant un paysage qui n'est pas spécialement ouvert en raison de la présence d'arbres et haies isolés. Un autre PIP est surplombé au niveau du buffer, côté sud. De nombreuses haies remarquables sont présentes de part et d'autre dans le buffer. Quelques habitations, plutôt isolées, sont surplombées ou dans la zone de buffer.

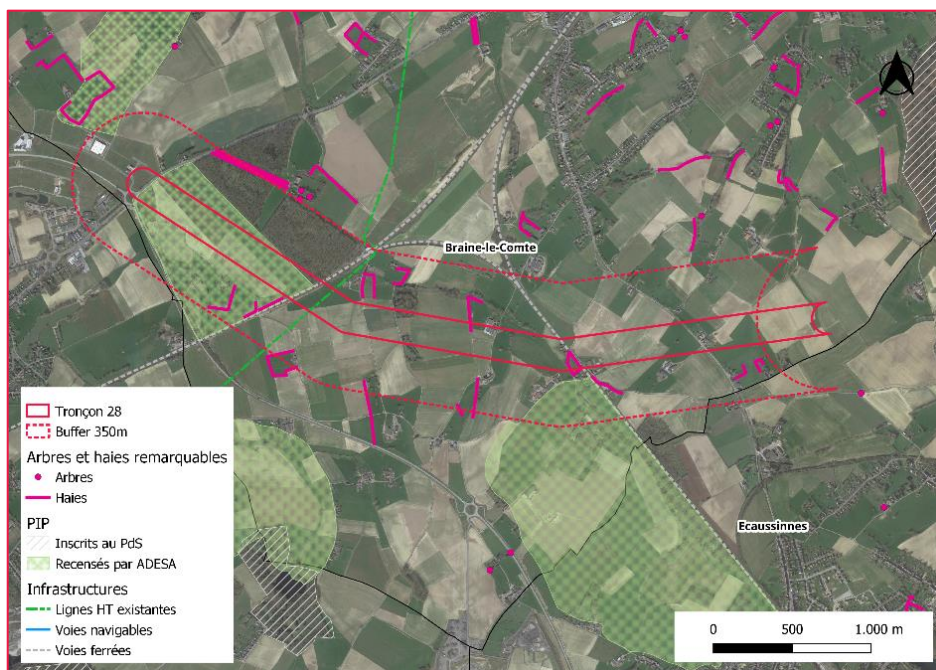


Figure 326 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 28 (source : WalOnMap)



Figure 327 : Paysage dans le tronçon 28 – chemin de Nivelles (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas un principe de linéarité. Cela permet de réduire le nombre d'habitations surplombées par le tronçon mais pas de PIP et massifs forestiers. Le surplomb d'un PIP au début du tronçon est dommageable pour le paysage concerné. D'autres infrastructures sont présentes dans la zone, réduisant l'intérêt paysager de la zone.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué par la présence d'une carrière, au sein d'un paysage ouvert et marqué de terres agricoles et par des lignes HT existantes, sans intérêt remarquable. Le paysage est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante mais gagnerait à appliquer des principes de regroupement avec les infrastructures présentes, notamment la route au début du tracé.

Les vues-types ci-dessous représentent la potentielle future ligne électrique aérienne dans le paysage. Pour ce faire, les pylônes sont placés **hypothétiquement, ce positionnement n'est pas réaliste**. Deux vues sont présentées, une à environ 300 m de la potentielle future ligne HT (paysage dominant) et une à environ 150 m (paysage écrasant). Ici, les vues confirment bien que le tracé au milieu d'un champ est dommageable pour la qualité paysagère du site.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES



Figure 328 : Vue-type du paysage à environ 150 et 300 m de distance d'un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)

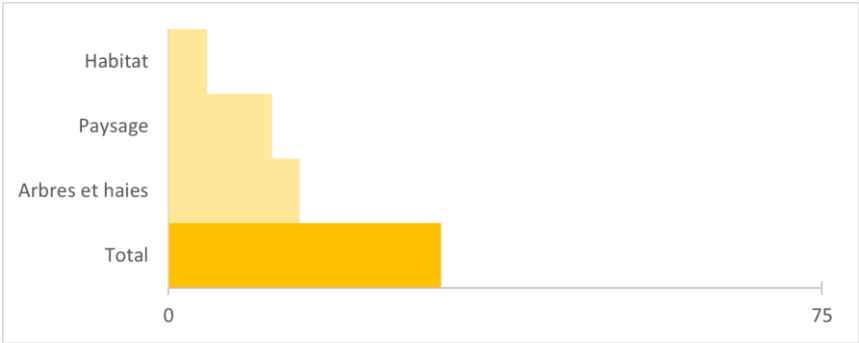


Figure 329 : Scores obtenus sur le tronçon 28

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

TRONÇON 29

Le tronçon suit un tracé rectiligne sur les 2/3 avant de marquer une courbe prononcée à l'approche du canal Charleroi-Bruxelles, qu'il intersecte à la toute fin en biais. Au centre, le tracé surplombe un PIP sur plus d'un tiers de sa longueur. Le paysage traversé est essentiellement composé de terres agricoles où sont présentes quelques habitations, notamment dans deux hameaux au centre et à la fin du buffer. Une haie remarquable est présente dans le buffer, à proximité du canal.

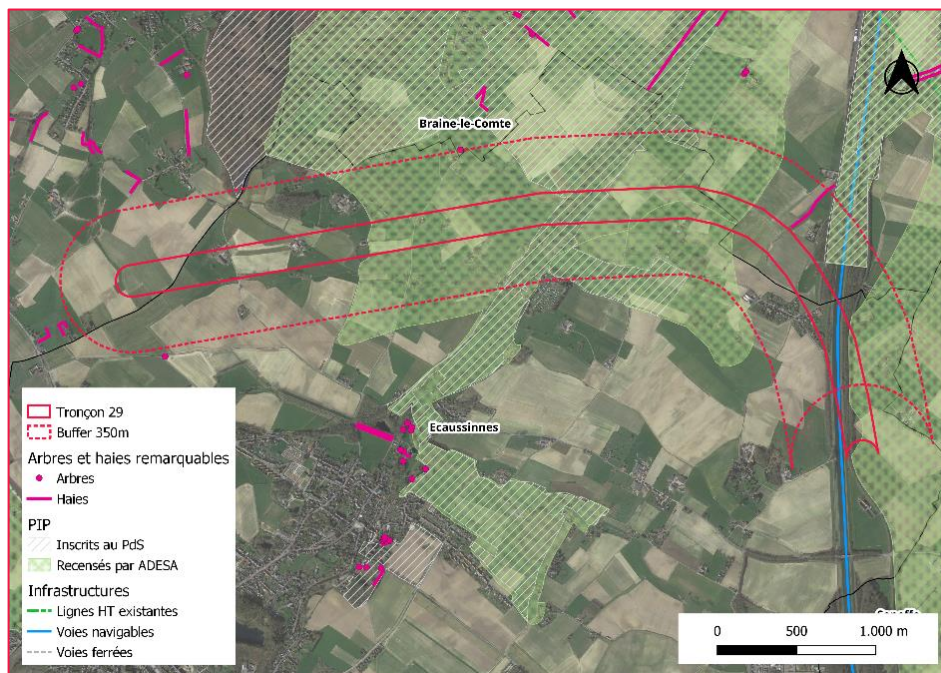


Figure 330 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 29 (source : WalOnMap)



Figure 331 : PIP dans le tronçon 29 – rue de Ronquières (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas un principe de linéarité et cela ne permet pas d'éviter toutes les habitations, notamment au niveau du canal. Le surplomb de surfaces reprises en PIP, sur une grande longueur, est dommageable pour la qualité paysagère.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles, par le canal et la tour de Ronquières. Le paysage est déjà impacté par l'être humain mais reste intéressant par endroits grâce à ses éléments végétaux et vallons.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

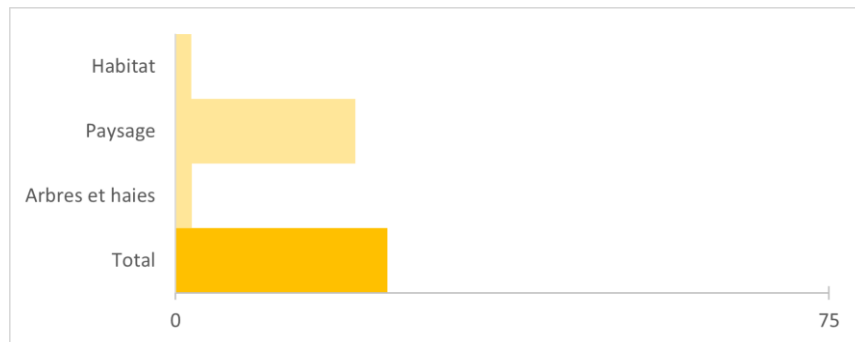


Figure 332 : Scores obtenus sur le tronçon 29

TRONÇON 30

Le tronçon suit un tracé quasiment rectiligne. Il traverse des terres agricoles, formant un paysage plutôt ouvert et se termine par une intersection perpendiculaire avec le canal Charleroi-Bruxelles. Il surplombe deux PIP en son centre ainsi que plusieurs arbres remarquables dans la partie sud du buffer. Quelques habitations isolées sont présentes tout au long du tracé de ce tronçon, ainsi que plusieurs hameaux dans la dernière partie. Quelques arbres remarquables sont présents dans le buffer, côté sud.

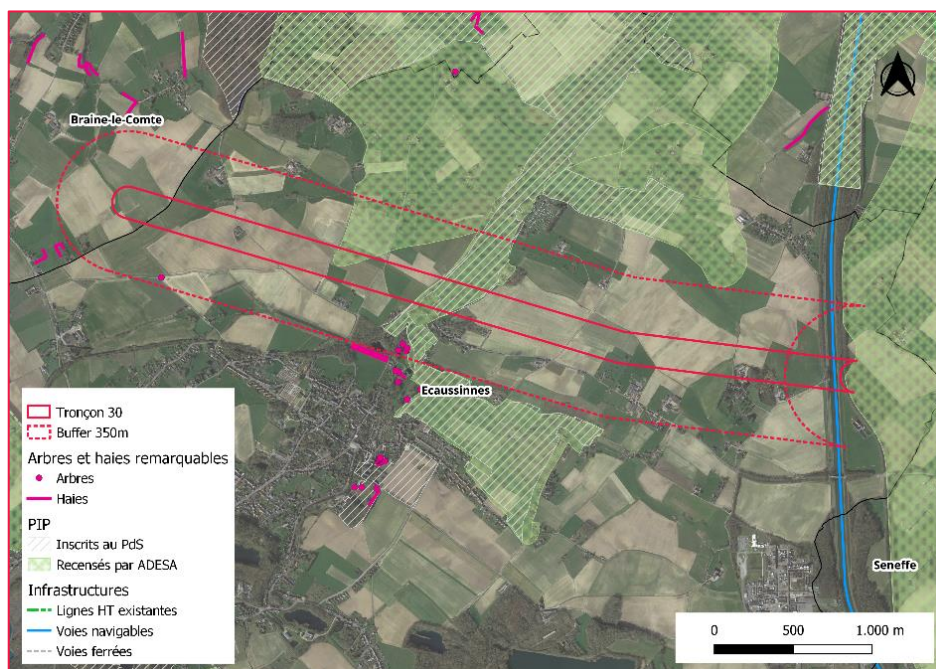


Figure 333 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 30 (source : WalOnMap)



Figure 334 : Paysage dans le tronçon 30 – rue de la Follie (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité mais cela ne permet pas d'éviter toutes les habitations. Le surplomb de surfaces reprises en PIP, même sur une faible distance, est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est marqué de terres agricoles et par le canal en fin de tronçon. Le paysage est déjà impacté par l'être humain mais reste intéressant par endroits grâce à ses éléments végétaux et vallons.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante, à moins de présenter plus de changements de direction pour éviter les habitations.

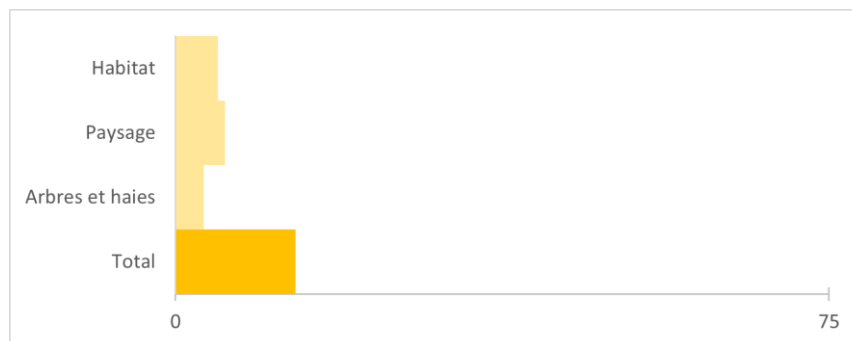


Figure 335 : Scores obtenus sur le tronçon 30

TRONÇON 31

Le tronçon est courbé et marque un changement de direction important à la fin du tracé. Un arbre remarquable se situe dans le buffer au niveau de cette courbure. Avant ce changement de direction, il suit le canal Charleroi-Bruxelles, ainsi qu'une ligne HT existante à partir de la moitié environ. Après le changement de direction, il rejoint approximativement une autoroute (E19) et une ligne HT. Quasiment toute la partie est du buffer surplombe un PIP. À l'ouest, le buffer surplombe une partie d'une zone industrielle pétrochimique. À la fin du tracé, quelques habitations sont surplombées par le tracé et/ou le buffer. Le paysage est plutôt fermé en raison de la grande présence d'arbres hauts le long du côté est du canal, formant un massif forestier tout en longueur dans la partie nord du tronçon.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

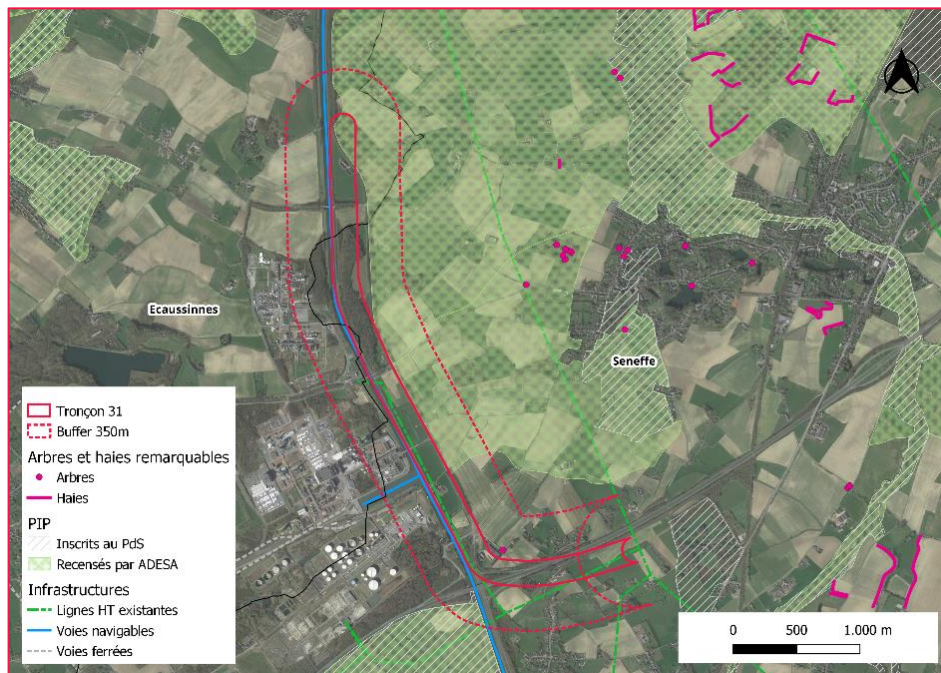


Figure 336 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 31 (source : WalOnMap)



Figure 337 : PIP dans le tronçon 31 – chaussée de Marche (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité au profit du principe de regroupement avec le canal. Il n'y a pas d'éléments particulièrement impactés par cette alternative puisque le tracé contourne le PIP à l'est. La courbe importante à la fin du tracé permet justement d'éviter de traverser le PIP et permet d'appliquer un regroupement avec des lignes HT existantes.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, par le canal et des lignes HT existantes. Le paysage est déjà impacté par l'être humain, notamment par la présence d'un site Seveso.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

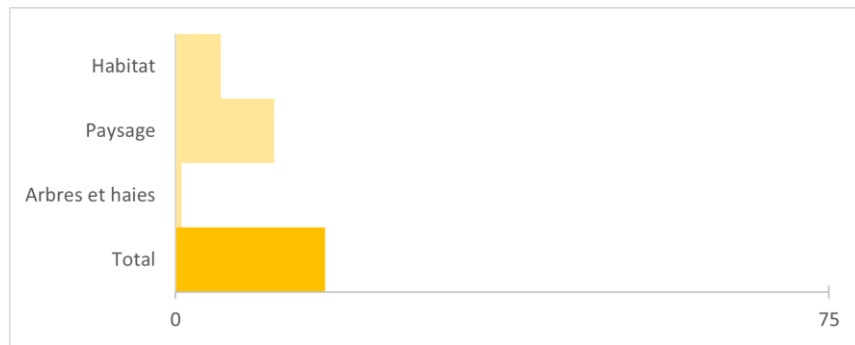


Figure 338 : Scores obtenus sur le tronçon 31

TRONÇON 32

Le tronçon marque une courbe importante avant de suivre un tracé rectiligne où il suit approximativement une ligne HT existante. Sur presque toute sa longueur, il surplombe un PIP où sont présents plusieurs arbres remarquables (dans la partie centrale du tracé et de son buffer). Les paysages traversés sont des terres agricoles et sont plutôt ouverts. Quelques habitations, plutôt isolées, sont surplombées par le tronçon, notamment dans la partie centrale est du buffer.

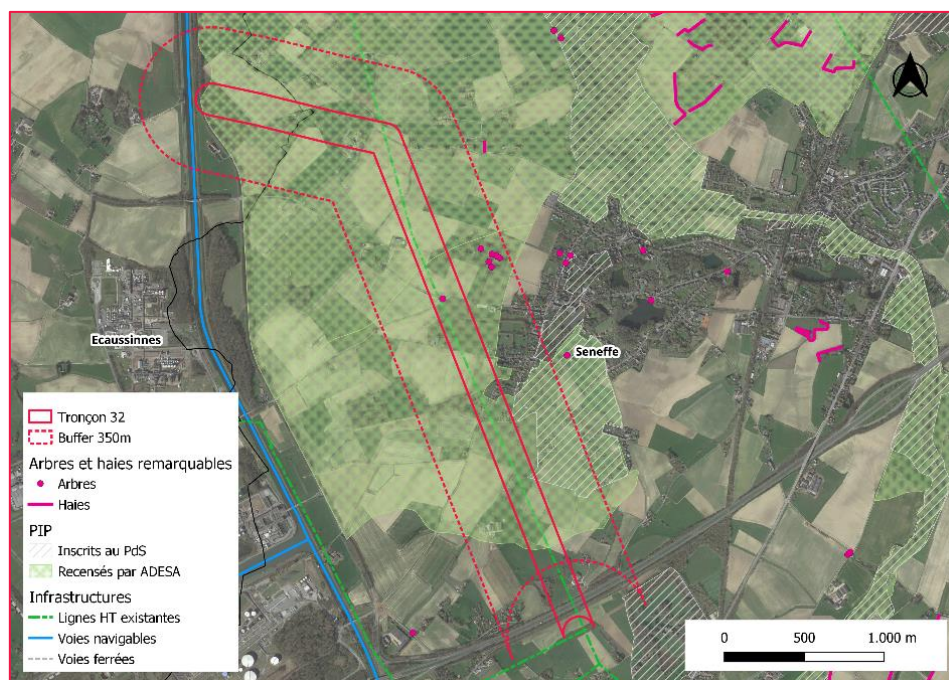


Figure 339 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 32 (source : WalOnMap)



Figure 340 : PIP dans le tronçon 32 – chaussée de Marche (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas le principe de linéarité et cela ne permet pas d'éviter de surplomber le PIP sur la quasi-totalité de sa longueur. Le surplomb de surfaces reprises en PIP est dommageable pour la qualité paysagère. Toutefois, cela permet d'appliquer un regroupement avec une ligne HT existante qui traverse déjà ce PIP.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, par des lignes HT existantes ainsi que par quelques massifs d'arbres. Le paysage est déjà impacté par l'être humain mais reste intéressant par endroits grâce à ses éléments végétaux et vallons. Il s'agit aussi d'un tronçon qui passe à proximité du village de Feluy, étant visible depuis ses habitations.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

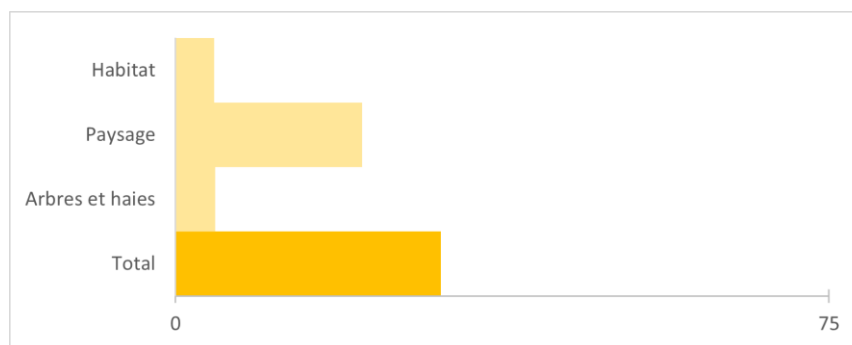


Figure 341 : Scores obtenus sur le tronçon 32

TRONÇON 33

Le tronçon est courbé et plutôt long. Il engendre cinq changements de direction assez marqués. La partie centrale suit principalement une route. Le tronçon surplombe un PIP sur la quasi-totalité de sa première partie, ainsi que deux fois un autre PIP dans la dernière partie de son tracé. Il intersecte également deux voies d'eau, en biais, ainsi que trois lignes HT existantes (une au début et deux à la fin du tracé) et deux lignes de chemin de fer. Des arbres et haies remarquables sont surplombés par le buffer côté ouest. Le tronçon surplombe de nombreux bâtiments dans sa partie centrale (activité industrielle et habitations), tandis qu'au début et à la fin il traverse plutôt des terres agricoles.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

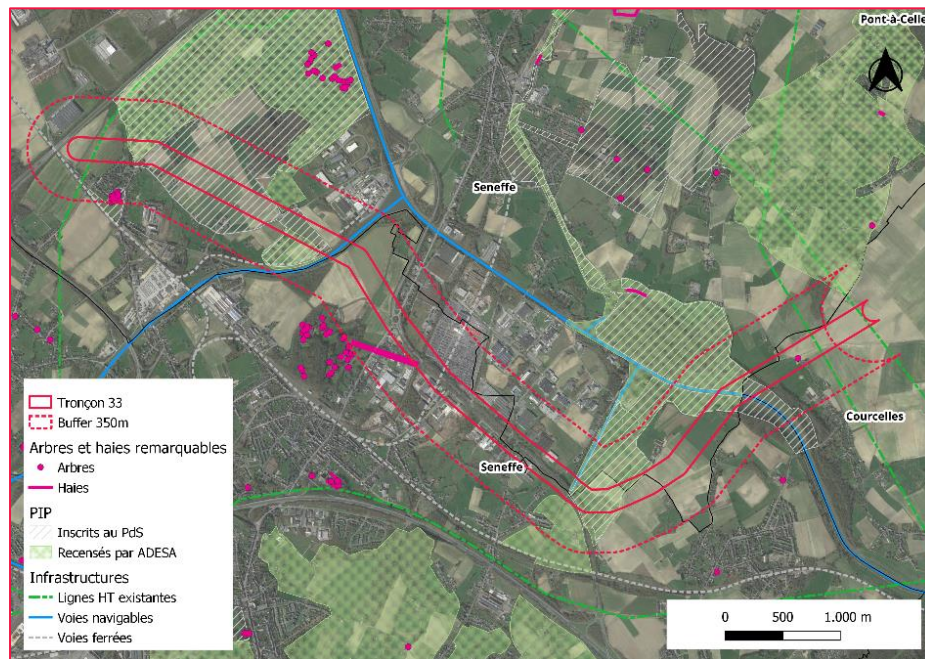


Figure 342 : Eléments paysagers présents sur le tronçon 33 (source : WalOnMap)



Figure 343 : PIP dans le tronçon 33 – rue de Tyberchamps (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas un principe de linéarité et, bien que les éléments surplombés soient une majorité de bâti industriel, des habitations et des PIP sont surplombés, ce qui est dommageable pour la qualité paysagère. De plus, le relief sur ce tronçon est marqué, ce qui pourrait augmenter la visibilité d'une ligne.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, ainsi que par diverses infrastructures et industries. Il n'a pas d'intérêt remarquable. Le paysage est déjà impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

La vue-type ci-dessous représente la potentielle future ligne électrique aérienne dans le paysage. Pour ce faire, les pylônes sont placés **hypothétiquement, ce positionnement n'est pas réaliste**. Une vue est présentée, à environ 200 m de la potentielle future ligne HT (paysage écrasant). Ici, cette vue

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

confirme bien que le tracé linéaire au milieu d'un champ est dommageable pour la qualité paysagère du site, notamment dans un paysage parsemé de PIP.



Figure 344 : Vue-type du paysage à environ 200 m de distance d'un potentiel pylône (source : Stratec, novembre 2023)



Figure 345 : Scores obtenus sur le tronçon 33

TRONÇON 34

Le tronçon est rectiligne. Il intersecte une ligne HT existante en biais sur la quasi-totalité de sa longueur. Très peu d'habitations sont présentes de part et d'autre du tronçon. Un PIP est surplombé par le buffer à l'ouest, à partir duquel toutefois plusieurs lignes HT sont déjà visibles. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

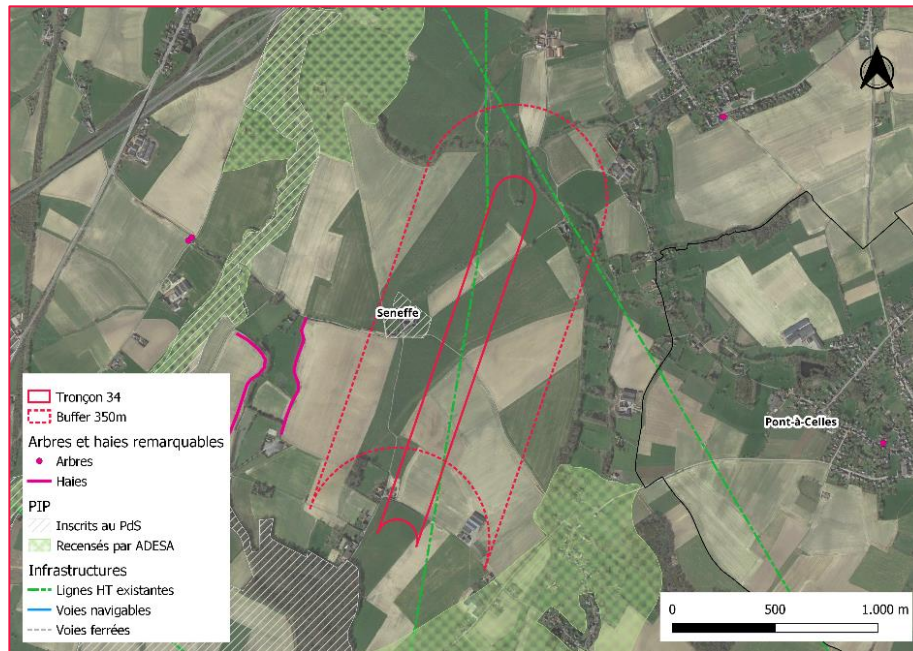


Figure 346 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 34 (source : WalOnMap)



Figure 347 : Paysage dans le tronçon 34 – rue de Froidmont (source : Google Street View)

Le tracé respecte un principe de linéarité. Il n'y a pas d'éléments particulièrement impactés par cette alternative mais le tracé gagnerait à suivre la ligne HT existante plutôt que de l'intersecter de biais.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, ainsi que par la présence de plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est déjà impacté par l'être humain mais reste intéressant par endroits grâce à ses éléments végétaux et vallons.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

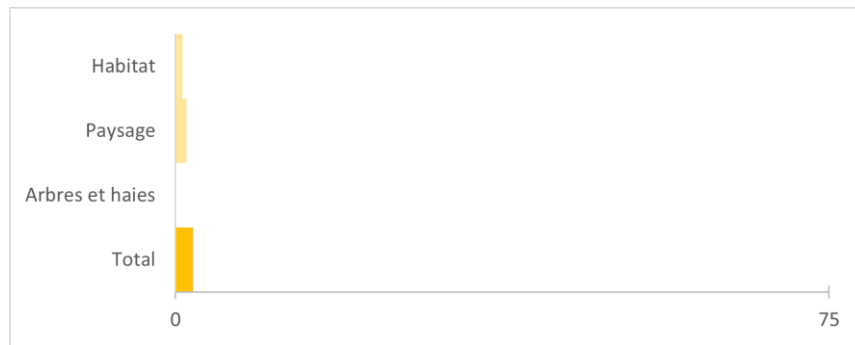


Figure 348 : Scores obtenus sur le tronçon 34

TRONÇON 35

Le tronçon est légèrement courbe. Le tronçon surplombe un PIP (où est présent un arbre remarquable au niveau du buffer) sur la quasi-totalité de sa longueur et intersecte une ligne HT existante en biais, avant d'en suivre une autre par l'est. Le paysage est plutôt ouvert. Des habitations sont présentes de part et d'autre et sont surplombées notamment au niveau de la courbure dans la deuxième partie du tronçon.



Figure 349 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 35 (source : WalOnMap)



Figure 350 : PIP dans le tronçon 35 – chemin des Morts (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas un principe de linéarité. Cela ne permet pas d'éviter de surplomber un PIP sur la quasi-totalité de sa longueur, ce qui est dommageable pour le paysage concerné. Il gagnerait à suivre la ligne HT existante qui traverse déjà ce PIP.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, ainsi que par la présence de plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est déjà impacté par l'être humain mais reste intéressant par endroits grâce à ses éléments végétaux.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

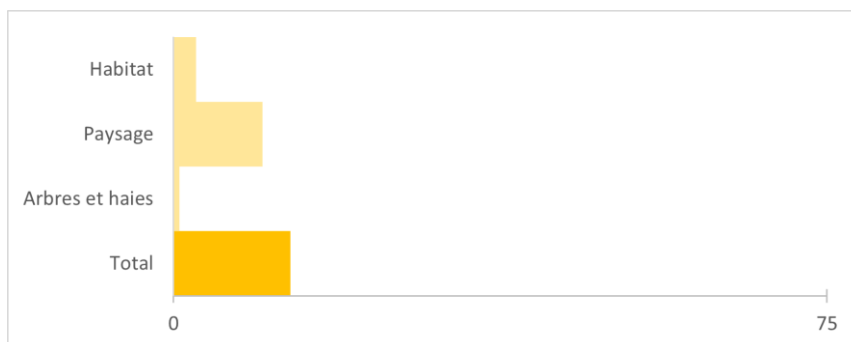


Figure 351 : Scores obtenus sur le tronçon 35

TRONÇON 36

Le tronçon est rectiligne. Le buffer surplombe partiellement un PIP au début et le tronçon en surplombe un sur quasiment la moitié de sa longueur. Quelques arbres remarquables sont présents dans le buffer surplombant ce PIP. Un autre PIP est surplombé à la fin du tracé. Des habitations sont présentes dans la première partie du tronçon. La majorité des paysages traversés sont des terres agricoles. Le paysage est plutôt ouvert.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

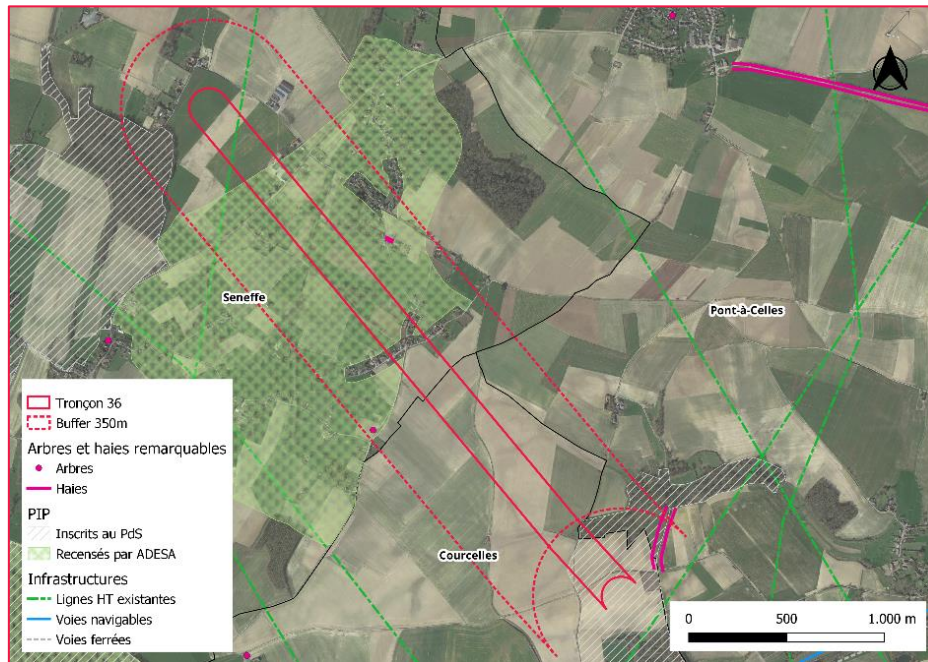


Figure 352 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 36 (source : WalOnMap)



Figure 353 : PIP dans le tronçon 36 – rue des Roquettes (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé respecte un principe de linéarité. Toutefois, cela ne permet pas d'éviter la traversée d'un PIP sur environ la moitié de la longueur du tracé, ni d'éviter les habitations concernées, ce qui est dommageable pour la qualité du paysage concerné.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, de quelques massifs d'arbres, ainsi que par la présence de plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est déjà impacté par l'être humain mais reste intéressant par endroits grâce à ses éléments végétaux et vallons.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon ne représente pas une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

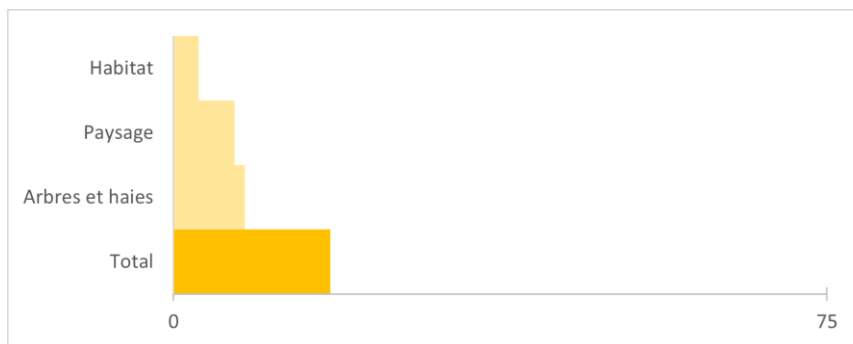


Figure 354 : Scores obtenus sur le tronçon 36

TRONÇON 37

Le tronçon, court, est rectiligne. Le buffer surplombe partiellement un PIP au début et le tronçon en surplombe un à la fin. Une ligne HT est également présente dans le buffer au début du tracé. Les paysages traversés sont des terres agricoles et sont très ouverts. Il n'y a pas d'arbre et/ou de haie remarquable, ni de PIP dans le tracé ni dans le buffer.

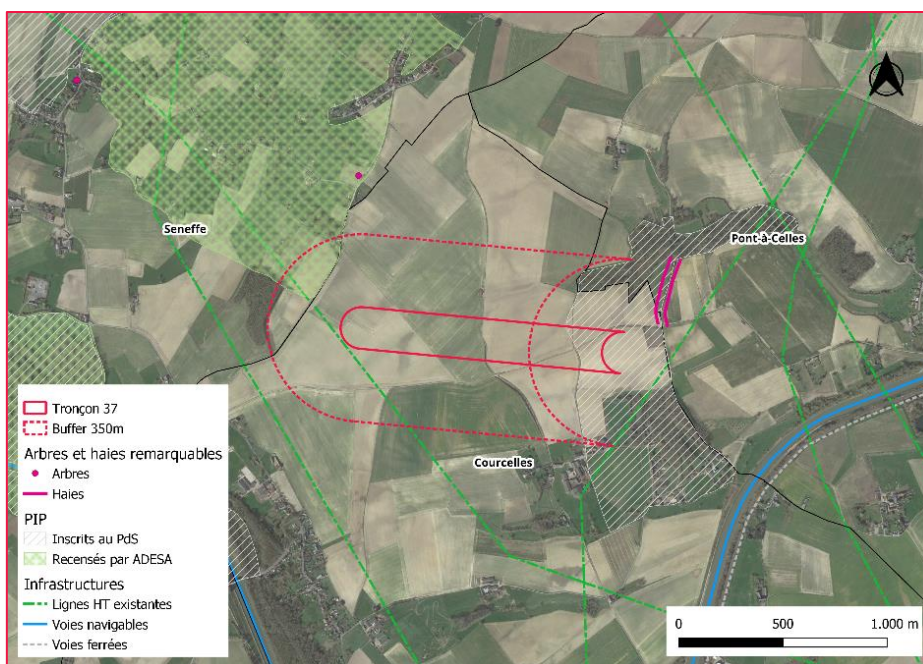


Figure 355 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 37 (source : WalOnMap)



Figure 356 : Paysage dans le tronçon 37 – rue de Nivelles (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé respecte un principe de linéarité. Il n’y a pas d’éléments particulièrement impactés par cette alternative excepté le PIP surplombé en fin de tracé, ce qui est dommageable pour la qualité du paysage concerné.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, ainsi que par la présence de plusieurs lignes HT existantes à ses extrémités. Le paysage reste toutefois très peu impacté par l’être humain et intéressant grâce à ses éléments végétaux et vallons.

D’un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

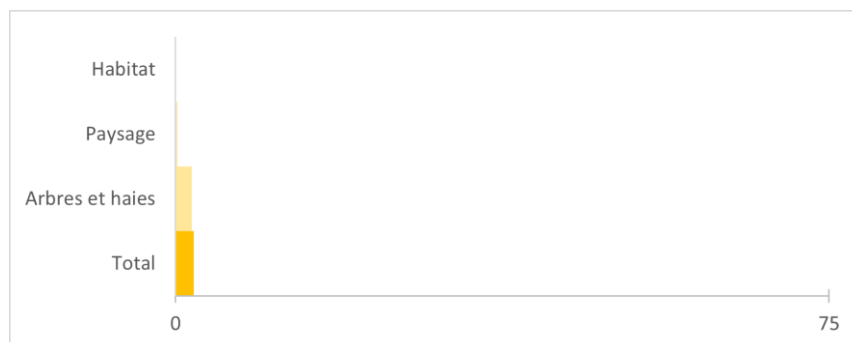


Figure 357 : Scores obtenus sur le tronçon 37

TRONÇON 38

Le tracé est courbe. Le buffer surplombe partiellement deux PIP au début du tracé, puis franchit une voie d’eau et une voie ferrée, en biais, avant de traverser une haie remarquable. Quelques habitations sont présentes de part et d’autre, la majorité des paysages traversés sont des terres agricoles. Le paysage est plutôt ouvert et est très marqué par la présence de nombreuses lignes (HT ou non) existantes à l’approche du poste de Courcelles. Le tronçon suit l’une d’elles sur la quasi-totalité de son tracé et en intersecte deux, en biais.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

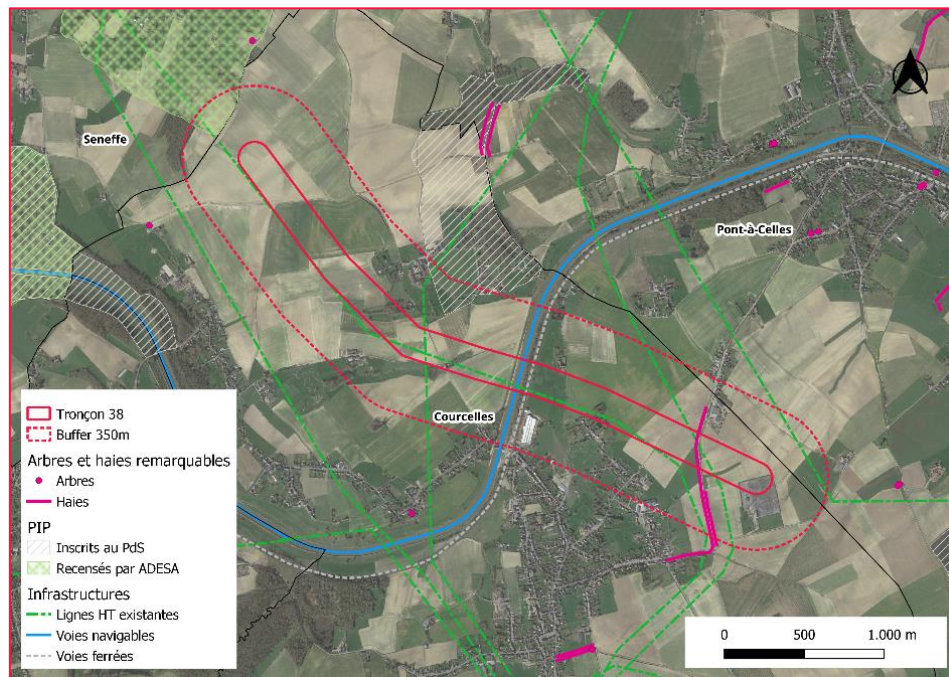


Figure 358 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 38 (source : WalOnMap)



Figure 359 : Paysage dans le tronçon 38 – rue des Nauwes (source : Stratec, novembre 2023)

Le tracé ne respecte pas un principe de linéarité. Toutefois, cela permet de respecter le principe de regroupement avec une ligne HT existante, ainsi que le principe d'intersection perpendiculaire au niveau de la voie d'eau/voie ferrée. Le surplomb de surfaces reprises en PIP dans le buffer est dommageable pour la qualité paysagère.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, ainsi que par la présence de plusieurs lignes HT existantes. Le paysage est déjà impacté par l'être humain mais reste intéressant par endroits grâce à ses éléments végétaux.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

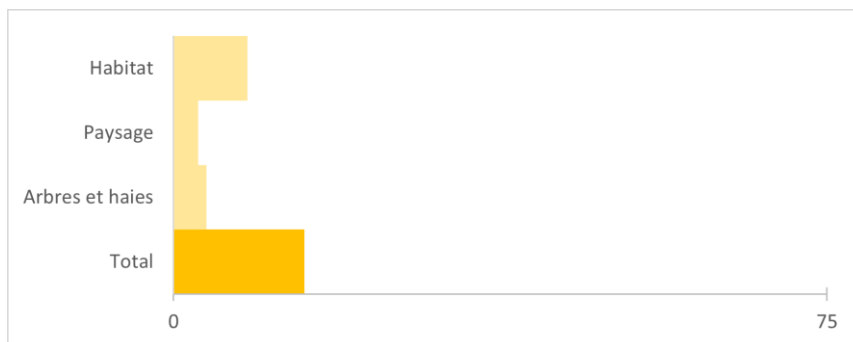


Figure 360 : Scores obtenus sur le tronçon 38

TRONÇON 39

Le tronçon est quasiment rectiligne. Il surplombe un PIP au début du tracé, puis franchit une voie d'eau et une voie ferrée, en biais, avant de traverser une ligne HT existante et une haie remarquable. Quelques habitations sont présentes de part et d'autre, la majorité des paysages traversés sont des terres agricoles, ainsi qu'un massif forestier au début du tronçon. Le paysage est plutôt ouvert et est très marqué par la présence de nombreuses lignes (HT ou non) existantes à l'approche du poste de Courcelles.

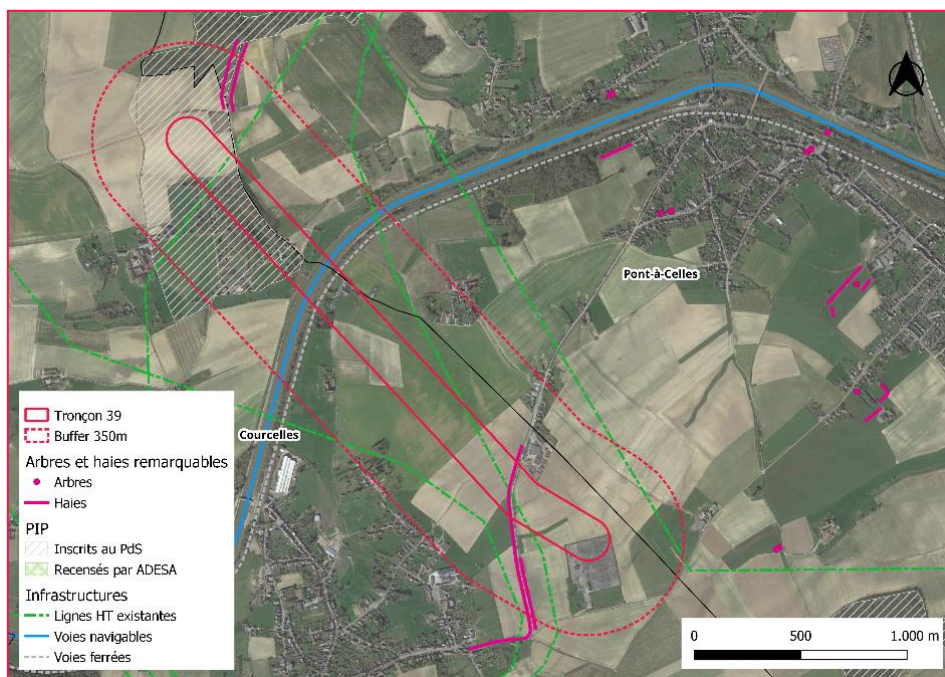


Figure 361 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 39 (source : WalOnMap)



Figure 362 : PIP dans le tronçon 39 – rue de Bernimont (source : Google Street View)

Le tracé respecte un principe de linéarité. Il surplombe toutefois un PIP au début du tronçon, ainsi que quelques habitations, ce qui est dommageable pour la qualité du paysage. La zone étant très concernée par la présence de nombreuses lignes (HT) existantes, l'ajout d'une potentielle ligne HT n'est toutefois pas particulièrement marquant.

Le paysage parcouru sur ce tronçon est ouvert et marqué de terres agricoles, ainsi que par la présence de nombreuses lignes HT existantes. Le paysage est déjà très impacté par l'être humain.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

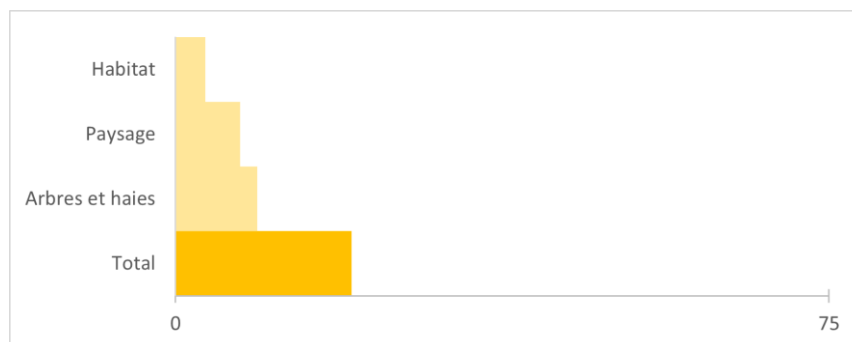


Figure 363 : Scores obtenus sur le tronçon 39

TRONÇON 40

Le tronçon 40 longe d'abord une ligne HT 150kV et traverse l'autoroute E19 dans un paysage fortement marqué par le zoning de Feluy et l'autoroute. Il longe ensuite le canal et la N59 – route Baccara qui le borde dans une zone qui alterne entre espaces agricoles et massifs boisés. Le buffer de 350 m empiète fortement sur le PIP (Adesa et plan de secteur) situé de l'autre côté du canal qui comprend le château de Buisseret. Il comprend également une série d'arbres et de haies remarquables proches du château.

Plus au Sud, le tronçon traverse le canal et entre dans une zone moins paysagère où le terrain a été fortement remanié dans le cadre de l'extension du zoning de Seneffe-Manage. Au moment de rejoindre la route Bacarra, le buffer de 350 m empiète sur deux alignements d'arbres qui bordent l'entrée du château de Prella (ou château de la Courte au Bois). Ces alignements se prolongent à côté de la Drève de la Courte au Bois.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

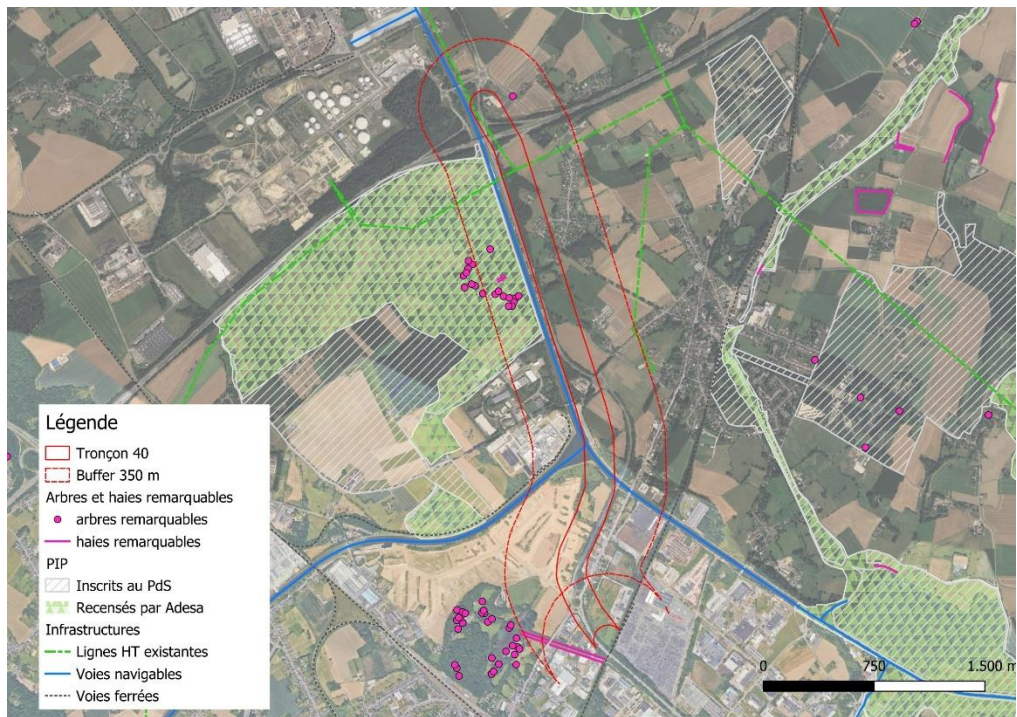


Figure 364 : Éléments paysagers présents sur le tronçon 40 (source : WalOnMap)



Figure 365 : Alignements d'arbres bordants l'entrée du château de PELLE et prolongation le long de la Drève de la Courte au Bois (source : Google map)

Le paysage parcouru sur ce tronçon est assez variable. Il est très marqué par les activités humaines à ces deux extrémités mais comprend une zone plus préservée au centre. Le paysage y est assez ouvert grâce à la présence du canal mais il reste marqué par la N59 – route de Baccarat.

D'un point de vue du paysage, ce tronçon représente une alternative intéressante.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

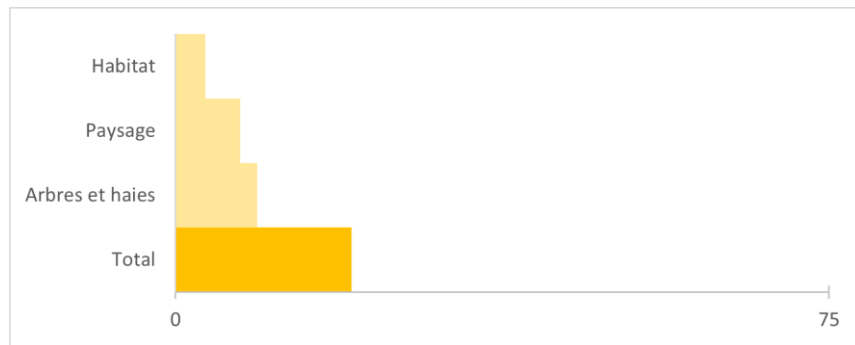


Figure 366 : Scores obtenus sur le tronçon 40

2.3.5.c. SYNTHÈSE DES INCIDENCES DES ALTERNATIVES

La carte suivante représente la densité de contraintes paysagères qui caractérise les différents tronçons du projet de périmètre de réservation adopté par le Ministre et du réseau de 40 tronçons alternatifs. On y repère que les enjeux paysagers sont présents un peu partout le long de ces tronçons avec la présence de « taches » à plus fortes contraintes, notamment au niveau d’Avelgem, entre Pont-à-Celles et Soignies et partiellement au niveau de Ath/Leuze-en-Hainaut. Cela reflète bien les zones où de forts enjeux paysagers sont moins aisément conciliables avec la présence d’une ligne électrique aérienne en raison soit des incidences sur le paysage en tant que tel, soit des incidences sur les zones habitées. Les zones les moins impactées sont, du point de vue paysager, principalement les zones où le principe de regroupement avec une infrastructure existante (notamment voie ferrée, voirie importante) est appliqué.

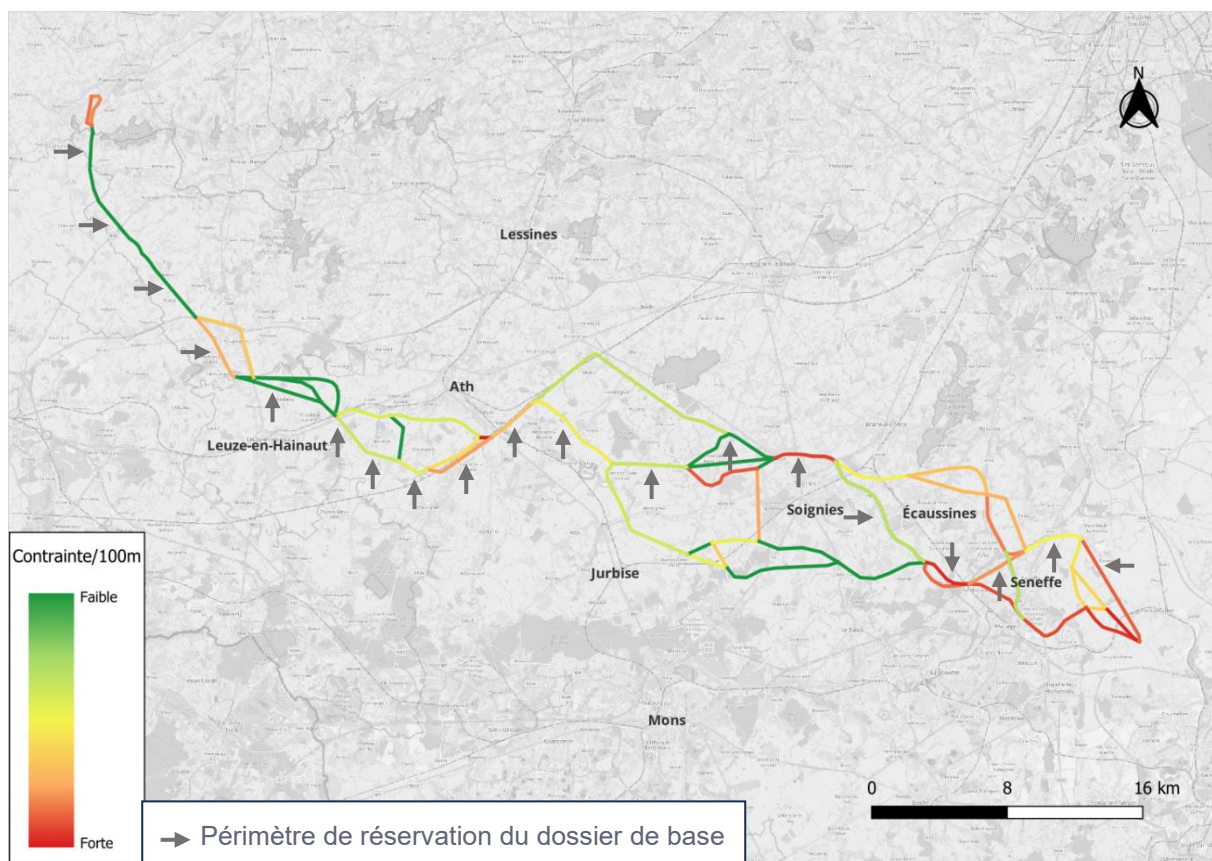


Figure 367 : Carte de la densité de contraintes paysagères

2.3.6. MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES INCIDENCES LIÉES AU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION ET POINTS D'ATTENTION RELATIFS À LA CONCEPTION ET AU CHANTIER DE MISE EN ŒUVRE D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 KV

2.3.6.a. RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'INSCRIPTION DU PROJET DE PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION AU PLAN DE SECTEUR

R-PAYS-1 : Privilégier des intersections perpendiculaires entre le périmètre de réservation et les infrastructures existantes

Il est recommandé de modifier le tracé, dans la mesure du possible techniquement parlant, pour qu'il intersecte le plus souvent possible perpendiculairement les infrastructures croisées.

Evaluation de l'efficacité estimée de la recommandation :

Cette recommandation atténue les impacts visuels le long du tracé et ne présente pas d'incidence résiduelle.

R-PAYS-2 : Modifier le tracé du périmètre de réservation projeté au niveau du tronçon VI pour suivre la ligne électrique existante

Il est recommandé de modifier le tracé du périmètre de réservation pour qu'il suive davantage le tracé de la ligne existante dans la première partie du tronçon VI (Brugelette). Cela permettra d'appliquer un principe de regroupement et de maintenir une certaine distance avec le village de Gages.

Evaluation de l'efficacité estimée de la recommandation :

Cette recommandation atténue les impacts visuels le long du tracé et ne présente pas d'incidence résiduelle.

R-PAYS-3 : Modifier le tracé du périmètre de réservation projeté pour impacter le moins possible les habitations à proximité

Il est recommandé de modifier le tracé du périmètre de réservation pour qu'il évite le plus possible d'impacter les habitations, en particulier au niveau du tronçon III (Grandmetz) et au niveau du tronçon VIII (Braine-le-Comte/Ecaussinnes). Deux options semblent pertinentes pour cela, selon le cas :

- Le déplacement du tracé via un autre tronçon (cf. étude des alternatives) ;
- La réduction ponctuelle de la largeur du tracé de périmètre de réservation pour que la potentielle ligne HT soit le plus adjacente possible à la voie de contournement N57 là où il y a moins d'habitations (tronçon VIII) ;
- Le déplacement du tracé du côté est de la voie de contournement (en particulier dans la partie sud du tronçon VIII).

Evaluation de l'efficacité estimée de la recommandation :

Cette recommandation atténue les impacts visuels le long du tracé et ne présente pas d'incidence résiduelle.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

2.3.6.b. POLITIQUE DE COMPENSATION ET POINTS D'ATTENTION RELATIFS À LA CONCEPTION, AU CHANTIER DE MISE EN ŒUVRE ET À LA PHASE D'EXPLOITATION D'UNE LIAISON ÉLECTRIQUE AÉRIENNE 380 kV

2.3.6.b.1. Politique de compensation d'Elia

Les documents décrivant la politique compensatoire d'Elia sont présentés en **Annexe 15**.

Ces principes compensatoires sont de deux ordres, paysager et financier. Pour réduire les impacts paysagers, Elia prévoit comme mesures dans les zones où cela est nécessaire l'ajout d'écrans verts, de rangées d'arbres ou de lisières boisées. D'un point de vue financier, en concertation avec les parties prenantes locales et par la désignation d'un expert paysagiste, Elia prévoit les fonds suivants pour la réalisation de mesures d'intégration paysagère :

- 62 100 €/km pour une nouvelle liaison aérienne 380 kV ;
- 25 000 €/km pour l'upgrade d'une liaison aérienne existante vers un niveau de tension 380 kV (non concerné ici) ;
- Aucune mesure pour un renforcement (à l'aide de conducteurs HTLS) d'une liaison aérienne 380 kV existante (non concerné ici).

Cf. chapitre « Population et domaines social et économique ».

2.3.6.b.2. Points d'attention relatifs à la conception et au chantier de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV

P.A-PAYS-CH-1 : Anticipation d'un design de pylône qui s'intègre au mieux dans le paysage

Les futurs pylônes de la ligne HT devront faire l'objet d'un point d'attention afin que leur design (idéalement unique sur l'ensemble de la nouvelle liaison entre Avelgem et Courcelles pour réduire les variations visuelles) soit travaillé en accord avec la meilleure intégration paysagère possible. En effet, des réglementations évoquées plus haut comme le projet de nouveau SDT y font référence afin d'atténuer leur présence visuelle.

P.A-PAYS-CH-2 : Enfouissement de la ligne au maximum possible (8 km)

Un point d'attention concerne l'enfouissement de la ligne HT au maximum possible, soit 8 km sur la longueur totale de la ligne. Les emplacements de ces 8 km devront faire l'objet d'une étude ultérieure relative à la ligne en elle-même afin qu'ils proposent la meilleure atténuation des incidences paysagères pour les habitations notamment.

P.A-PAYS-CH-3 : Atténuation des impacts visuels sur le paysage

L'analyse a montré que certains éléments paysagers d'intérêt tels que les PIP pouvaient avoir une vue sur la possible future ligne HT. Aussi, un point d'attention concerne l'atténuation des impacts visuels autour de ces éléments d'intérêt paysager grâce à la plantation de végétaux de manière à masquer au mieux la ligne et/ou ses pylônes. Pour ces derniers, un point d'attention à leur emplacement devra être de rigueur pour que leur agencement ne soit pas visible dans les cônes de vision identifiés autour des éléments d'intérêt paysager.

PHASE 2 : ANALYSE TERRITORIALE GLOBALE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE RÉVISION ET DE SES ALTERNATIVES

P.A-PAYS-CH-4 : Traversée du bois de Courrière

Si le tracé du périmètre de réservation vient traverser le bois de Courrière (tronçon IX), alors un point d'attention concerne la conservation/replantation d'éléments végétaux bas sous la ligne HT pour atténuer le changement du paysage.

2.3.6.b.3. Points d'attention relatifs à l'exploitation en cas de mise en œuvre d'une liaison électrique aérienne 380 kV

Néant.