

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE**Arrêté du Gouvernement wallon adoptant provisoirement le projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant sur l'inscription du projet de tracé de la N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines et de son périmètre de réservation**

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 janvier 2010 ;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP), notamment les articles 22, 23, 40, 42, 43 à 46 et 452/25 ;

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

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 juillet 1987 établissant le plan de secteur de La Louvière-Soignies, modifié notamment par arrêtés du Gouvernement wallon des 1^{er} avril 1999, 16 janvier 2003, 19 février 2004 et 22 avril 2004 ;

Vu l'arrêté royal du 10 septembre 1979 établissant le plan de secteur de Thuin-Chimay, modifié notamment par arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 20 juillet 1989, 29 juillet 1993, 10 février 1994 et 20 novembre 1997 et par arrêtés du Gouvernement wallon des 1^{er} avril 1999, 28 février 2002 et 22 avril 2004 ;

Vu la décision du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 fixant le contenu de l'étude d'incidences relative à la révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay et chargeant le Ministre de l'Aménagement du territoire de lancer l'appel d'offres et de désigner l'auteur de l'étude d'incidences ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 octobre 2001 (*Moniteur belge* du 7 novembre 2001) décidant la révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay en vue de l'inscription du projet de tracé de la voie rapide à grand gabarit N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines ;

Considérant que les modifications aux plans de secteur concernés portent sur l'inscription d'une alternative de projets de tracés, un tracé dit « Nord » et un tracé dit « Central », et de leurs périmètres de réservation ;

Vu la désignation, en exécution de la décision du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001, de l'auteur chargé de réaliser l'étude d'incidences sur l'avant-projet de révision des plans de secteur concernés, en l'occurrence le Centre d'études en aménagement du territoire (CREAT) ;

Considérant que des réunions de consultation volontaire du public ont été organisées du 17 avril au 17 mai 2002 en présence de l'auteur d'étude, préalablement à l'adoption de l'avant-projet de révision des plans de secteur, dans les communes potentiellement concernées par le tracé (Anderlues, Binche, Erquelines, Estinnes, Lobbes et Merbes-le-Château) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 décembre 2002 (*Moniteur belge* du 31 janvier 2003) adoptant l'avant-projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay en vue de l'inscription du projet de tracé de la voie rapide à grand gabarit N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines (planches 46/6, 52/1 et 52/2) ;

Vu l'étude d'incidences sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay en vue de l'inscription du projet de tracé de la N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines, réalisée en exécution de la décision du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 par le CREAT et déposée en septembre 2004 ;

Considérant que l'auteur d'étude a étudié chacun des tracés de l'alternative proposée par le Gouvernement wallon, les 17 tracés issus de la consultation volontaire du public et six autres tracés qu'il a proposé d'ajouter afin d'appréhender le plus complètement possible les différentes solutions permettant de relier Lobbes à Erquelines ;

Vu l'entrée en vigueur du décret-programme de relance économique et de simplification administrative (RESA) le 11 mars 2005, avant l'adoption provisoire du projet de révision des plans de secteurs concernés, et la nécessité de s'y conformer en appliquant les nouvelles dispositions de l'article 42 du Code ;

Vu la décision du Gouvernement wallon du 21 avril 2005 décidant de soumettre à l'avis de la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire (CRAT), du Conseil wallon pour le Développement durable (CWEDD) et de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement (DGRNE) du Ministère de la Région wallonne, le projet de contenu de l'étude d'incidences établi conformément au nouveau prescrit légal ainsi que l'avant-projet de révision des plans de secteur concernés ;

Considérant que la CRAT a estimé dans son avis du 24 juin 2005 (référence 05/CRAT A. 506) que les incidences liées à la non-réalisation de ce tronçon de voie rapide, tels que des itinéraires alternatifs utilisés par les usagers en cas de circulation trop dense ou de bouchons, devraient être analysées ;

Considérant que la DGRNE a communiqué le 28 juin 2005 (référence DNF/DEV/CD.990.1/JCG/FG/ 2805/Sortie2005 : 22304) une liste de sites sensibles en matière d'impact sur le milieu naturel situés sur ou à proximité directe d'un des tracés et a demandé que soient examinés les impacts de l'avant-projet de plan sur le milieu, les cours d'eau, la faune et le réseau écologique local ;

Considérant qu'un avenant au marché initial passé en 2002 avec le CREAT a permis de compléter et d'actualiser l'étude d'incidences déjà réalisée, le changement de la législation provoqué le 11 mars 2005 par l'entrée en vigueur du décret dit « RESA » constituant en effet un motif valable pour modifier le marché initial ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 avril 2007 (*Moniteur belge* du 23 mai 2007) décidant de faire réaliser un complément d'étude d'incidences sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay portant sur l'inscription du projet de tracé de la N54 Charleroi-Erquelines, tronçon Lobbes-Erquelines ;

Considérant que le bureau d'études CREAT dispose du double agrément nécessaire à la réalisation de ce complément d'étude d'incidences ;

Considérant que le Ministre de l'Aménagement du Territoire a désigné le 10 janvier 2008 le bureau d'études CREAT comme auteur du complément d'étude d'incidences ;

Considérant que le complément d'étude d'incidences intègre les informations de la première étude d'incidences et qu'il peut donc être considéré comme une étude d'incidences à part entière ;

Considérant que l'auteur d'étude a complété et parfois nuancé les évaluations qu'il avait effectuées lors de la première étude d'incidences, sur la base d'informations nouvelles, en appliquant les mêmes méthodes ;

Considérant que l'auteur d'étude a réalisé le complément d'étude d'incidences dans le respect du prescrit de l'art. 42 du CWATUP et du cahier spécial des charges ;

Considérant que la CRAT a fait part de ses remarques sur la première étude d'incidences le 25 janvier 2008 (référence 08/CRAT A. 657-AN) ;

Considérant que ses remarques portent sur les points suivants :

- la validation des critères d'évaluation des tracés ;
- la pondération des critères ;
- la prise en considération insuffisante du facteur humain ;
- les reports de circulation et leurs impacts sur les villages et hameaux ;
- l'absence d'étude des déplacements des riverains et travailleurs selon l'origine et la destination et du trafic transfrontalier ;
- l'analyse des schémas de structure communaux et plans communaux de mobilité existants ;

- une cartographie plus complète ;

Considérant que l'auteur d'étude a répondu dans le complément d'étude d'incidences à ces remarques et à la demande que formulait la CRAT dans son avis du 24 juin 2005 ;

Considérant que l'auteur d'étude justifie, corrige ou complète son analyse sur les points suivants :

- les descripteurs et critères élaborés afin de départager les tracés ont été validés par le comité de suivi de la première étude d'incidences composé de membres du Cabinet du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de représentants de la Division de l'Aménagement régional de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine (DGATLP) et du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) ;

- les critères ont été pondérés à plusieurs reprises sans pouvoir départager les tracés central, mixte et central 6 ;

- le facteur humain a été étudié, d'une part, via plusieurs critères tels que la suppression d'immeubles, la proximité du tracé et ses effets visuels, le bruit par rapport à l'habitat, la présence et la proximité d'équipements sensibles, l'impact sur l'activité économique et plus particulièrement sur l'activité agricole, la coupure de liaisons routières et pédestres, etc. et, d'autre part, à travers l'analyse du bruit et du cadre paysager, critères considérés comme importants par la CRAT pour évaluer l'impact de la présence d'une nouvelle voirie sur les habitations avoisinantes ;

- l'évaluation du report de trafic a été effectuée pour chaque tracé en 2004 et est actualisée en fonction des statistiques du MET de 2007 ;

- le complément d'étude d'incidences comprend un critère intégrant une étude de déplacements selon l'origine et la destination, sans toutefois y ajouter le trafic transfrontalier en raison de l'absence de données ;

- les schémas de structure communaux et les plans communaux de mobilité sont traités dans le complément d'étude d'incidences ;

Considérant que l'auteur d'étude relève que le trafic, l'urbanisation, les activités économiques et l'activité agricole ont évolué de manière significative depuis la première étude d'incidences ;

Considérant que l'auteur d'étude confirme que l'avant-projet de plan rencontre globalement les principales options des plans régionaux et, plus particulièrement :

- le schéma de développement de l'espace régional (SDER) mentionne explicitement la future réalisation de la N54, et ce par deux fois : son absence est « un des principaux points faibles en matière de connexion aux réseaux des territoires voisins », et sa présence améliorerait « l'accessibilité de la zone de Charleroi » ;

- le Plan de Mobilité et de Transports cite l'opportunité d'étudier la continuité de la N54 entre Charleroi et Maubeuge dans le cadre de l'intégration de la Wallonie dans les systèmes de transports européens ;

Considérant que l'auteur d'étude estime que l'avant-projet de plan rencontre globalement les principales options des schémas de structure communaux d'Erquelinnes et Binche qui prennent en compte la future liaison dans leur vision de développement ;

Considérant que l'auteur d'étude confirme que l'avant-projet de plan rencontre les options du Plan communal de Mobilité de la commune de Binche qui évalue de manière positive la réalisation de la N54 ;

Considérant que l'auteur d'étude estime que la réalisation du tronçon de la N54 Lobbes-Erquelinnes est justifiée au regard des objectifs de l'art. 1^{er} § 1^{er} du CWATUP, à savoir de rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, de mobilité, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources, par la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager ;

Considérant qu'en confrontant les critères de la circulaire CT.98.12(01)D.113 de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments du Service public de Wallonie avec ses estimations de trafic sur le nouveau tronçon, l'auteur d'étude estime que la nouvelle liaison devrait présenter un profil en travers minimum de route à deux fois deux bandes de circulation de type « route à grand gabarit » RGG II (avec échangeur supérieur ou inférieur) ou RGG III (avec rond-point) ;

Considérant que l'auteur d'étude relève que :

- la seule amélioration du réseau routier existant ne pourra répondre de manière globale aux problématiques de mobilité, de sécurité et de bien-être rencontrées dans la région ;

- une offre accrue et améliorée de la desserte par le chemin de fer et les TEC, même si elle est nécessaire, n'apportera pas de solution suffisante en termes de reports modaux ;

Considérant que l'auteur d'étude estime que la nouvelle infrastructure permettra une meilleure accessibilité depuis et vers les pôles de la région, particulièrement Charleroi, avec de nombreux effets positifs pour les habitants, les services, le commerce et les zones d'activité économique, et quelques effets négatifs comme le risque de déstructuration des noyaux villageois ;

Considérant que l'auteur d'étude estime que la N54, sans devenir un axe prioritaire, pourrait s'avérer intéressante comme itinéraire de délestage en cas de saturation de la E42-E19 pour les liaisons entre Paris et l'Allemagne, principalement pour les professionnels de la route ;

Considérant que l'auteur d'étude montre que des gains de temps de parcours routiers importants seront possibles, estimant notamment à vingt minutes le gain entre Maubeuge et Charleroi lorsque la N54 sera achevée ;

Considérant que le complément d'étude d'incidences a actualisé la première étude d'incidences remise en juin 2004 et a dès lors étudié les vingt-cinq mêmes tracés, conformément à l'art. 42, alinéa 2, 11°, du CWATUP ;

Considérant que l'analyse territoriale générale réalisée en première phase du complément d'étude d'incidences a permis de retenir quatre tracés qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et détaillée en deuxième phase du complément d'étude d'incidences ;

Considérant que l'auteur d'étude propose des améliorations de ces quatre tracés, afin d'en augmenter les performances environnementales locales ;

Considérant ces quatre tracés peuvent brièvement être décrits comme suit :

- Nord+ : amélioration du tracé Nord proposé initialement, en le combinant entre la rue des Cinq Etoiles et la N55 avec sa variante Nord 3. Cette amélioration a déjà été proposée par l'auteur d'étude lors de la première étude d'incidences ;

- Central+ : amélioration du tracé Central proposé initialement, amendé sur son tronçon passant à proximité de Bienne-lez-Happart et de Sars-la-Buissière. L'auteur d'étude propose ces améliorations en raison des évolutions du territoire depuis la première étude d'incidences ;

- Central 6+ : variante du tracé Central proposé initialement, également modifiée aux abords de Bienne-lez-Happart et de Sars-la-Buissière. L'auteur d'étude propose ces améliorations en raison des évolutions du territoire depuis la première étude d'incidences ;

- Mixte : combinaison entre le tracé Nord et le tracé Central ;

Considérant que l'auteur d'étude propose des mesures pour éviter ou réduire les effets négatifs de la nouvelle infrastructure lors de sa mise en œuvre :

- utilisation d'un revêtement de la voirie acoustiquement efficient ;

- création de merlons acoustiques dont l'impact paysager est considéré comme le moins gênant parmi les différents dispositifs de lutte contre le bruit ;

- aménagement de talus enherbés pouvant servir d'habitat à de nombreuses espèces ;

- installation d'obstacles au passage du gibier dans les sections donnant accès aux massifs boisés ;

- complémentarément, réalisation de passages à gibier ;

- plantation des talus et merlons dans un but paysager, de protection des habitations, mais aussi des milieux naturels ;

- en cas de choix du tracé Nord, reconstitution de la lisière forestière au sud du tracé ;

- en cas de choix d'un tracé central, respect du paysage « ouvert » en limitant les aménagements paysagers ;

- la réalisation de l'infrastructure peut permettre une amélioration de la qualité du paysage par la suppression d'infrastructures peu adéquates voire négatives (bâtiments isolés, habitations abandonnées) ;

- exécution d'une opération de remembrement agricole telle que le prévoit la loi du 12 juillet 1976 modifiée par le décret du 6 avril 1996 portant des mesures particulières en matière de remembrement légal de biens ruraux lors de l'exécution de grand travaux d'infrastructure ;

- mise en place de nouveaux chemins agricoles ;

- en cas de choix du tracé Nord, assurer l'accès à la Maison du Leu par une voirie latérale au projet depuis la rue des Bois ;

- en cas de choix d'un tracé central, création d'un rond-point sur la N54 au droit d'un tournant à angle droit de la N562 en contrebas du Centre Regniers, de manière à en améliorer la desserte ;

Considérant que l'auteur d'étude a évalué la performance des différents tracés, d'une part sans les mesures proposées, d'autre part en les prenant en compte (situation dite « améliorée ») ;

Considérant que l'auteur d'étude aboutit à la même conclusion, privilégiant le tracé Central 6, tant dans la première étude d'incidences que dans le complément d'étude d'incidences, les légères améliorations de tracé suggérées dans le complément (tracé Central 6+) n'influençant pas ce constat ;

Considérant que le tracé Nord+ obtient les moins bons résultats pour la plupart des critères, à l'exception des critères « hydrogéologie » et « agriculture », ainsi que des critères « contraintes techniques » et « géologie » en situation améliorée ;

Considérant que, d'un point de vue strictement quantitatif, les critères et scénarii étudiés ne permettent pas un classement significatif des tracés Central+, Central 6+ et Mixte ;

Considérant qu'en situation « améliorée », l'auteur d'étude estime pouvoir écarter le tracé Central+ ;

Considérant que, quantitativement toujours, l'auteur d'étude démontre que le tracé Mixte est significativement meilleur que le tracé Central 6+ en ce qui concerne les effets sur les entités urbaines, le patrimoine et l'activité agricole ; qu'à l'inverse, il constate que le tracé Central 6+ obtient un score significativement meilleur que le tracé Mixte en ce qui concerne les effets sur la géologie, le milieu naturel et les infrastructures de transport ;

Considérant que l'auteur d'étude cite la « destruction potentielle » d'une ferme (Ferme du Moulin) dont le bâtiment est repris à l'inventaire du patrimoine monumental de la Belgique et la traversée d'un site (Bois du Baron) présentant toutes les caractéristiques pour être catalogué Natura 2000 comme les inconvénients majeurs du tracé Central 6+ ;

Considérant qu'il y a lieu de souligner que l'impact de ce tracé sur le milieu naturel reste cependant quantitativement moins élevé que celui du tracé Mixte ;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que le périmètre de réservation de 150 mètres de large offre suffisamment de latitude pour éviter la destruction du bâtiment repris à l'inventaire du patrimoine monumental de la Belgique lors de la mise en œuvre du tracé ;

Considérant que le Gouvernement wallon constate que les tracés Central 6+ et Mixte altèrent tous deux le site du Bois du Baron ;

Considérant que le Gouvernement wallon relève que le site du Bois du Baron n'est pas catalogué Natura 2000 ;

Considérant qu'en ce qui concerne les problématiques de mobilité, l'auteur d'étude estime que le tracé Mixte est susceptible de capter moins de trafic que le tracé Central 6+ ;

Considérant que le tracé Central 6+ constitue une alternative aux itinéraires actuellement empruntés par les poids lourds desservant l'Atelier Jean Regniers, ce qui n'est pas le cas du tracé Mixte ;

Considérant que l'auteur d'étude privilégie en conclusion l'inscription du tracé Central 6+, qui répond aux enjeux de mobilité locale tout en minimisant les impacts sur l'environnement au sens large du terme, et permet un bon aménagement du territoire ;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que ces constats rencontrent les objectifs principaux émis dans l'arrêté du 19 décembre 2002 adoptant l'avant-projet de plan ;

Considérant que le Gouvernement wallon a pris acte du dépôt du complément d'étude d'incidences le 17 juillet 2008 et chargé le Ministre de l'Aménagement du Territoire de la communiquer à la CRAT ;

Vu la décision du Gouvernement wallon du 17 juillet 2008 demandant qu'une attention particulière soit réservée à la problématique agricole ;

Considérant que l'auteur d'étude y a répondu en accordant une pondération de 25% au critère « agriculture » pour l'évaluation des tracés, ce qui ne modifie pas ses conclusions quant au choix du tracé Central 6+ ;

Considérant que la CRAT, dans ses remarques transmises le 4 novembre 2008 (référence 08/CRAT A.722-AN), estime que l'auteur d'étude a pris en compte les remarques formulées le 25 janvier 2008 (référence 08/CRAT A.657-AN) et se rallie à ses conclusions ;

Considérant que le Gouvernement wallon retient, pour ces motifs, le tracé dénommé ci-dessus « Central 6+ » ;

Considérant que le Gouvernement wallon relève les conclusions de l'auteur d'étude concernant le gabarit de la nouvelle voirie mais entend néanmoins rappeler qu'il s'est engagé, dans sa Déclaration de Politique régionale 2009-2014, à « veiller à concrétiser la route de liaison N54 entre Lobbes et Erquelinnes, au travers d'un axe léger (une bande dans chaque sens) » ;

Considérant que le Gouvernement wallon entend par là répondre d'abord au besoin d'améliorer la desserte des noyaux urbanisés des communes riveraines de la Sambre vers Charleroi et Bruxelles et des zones d'activité économique de Solre-sur-Sambre et de Thuin-Lobbes avant celui d'inscrire la nouvelle voirie dans un réseau plus vaste ;

Considérant que le Gouvernement wallon souhaite donner la priorité à la fonction d'accessibilité de la nouvelle voirie plutôt qu'à la mobilité des usagers et à la fluidité du trafic ; qu'il a adapté sa configuration à cette fonction ;

Considérant que si la configuration retenue par le Gouvernement wallon pour la nouvelle voirie n'est pas sans conséquences sur la répartition du trafic attendu et les temps de parcours, il convient de souligner que l'auteur d'étude relève à cet égard que le projet de liaison routière entre Lobbes et Erquelines par la N54 s'inscrit au sein d'un triangle délimité par trois voiries régionales desservant les noyaux urbanisés locaux, la N90 (Mons – Charleroi), la N53 (Charleroi – Beaumont) et la N40 (Mons – Beaumont), qui offrent de bonnes conditions de déplacement malgré leur gabarit limité à une bande de circulation dans chaque sens ;

Considérant que la configuration retenue par le Gouvernement wallon pour la nouvelle voirie a également pour conséquences de réduire l'emprise nécessaire et de limiter le nombre d'ouvrages de franchissement et de voiries latérales de compensation ;

Considérant que la réduction de l'emprise de la voirie a elle même pour corollaires d'atténuer son impact sur le paysage, sur les superficies agricoles, ou encore l'effet de coupure du à sa présence ; les utilisateurs, dont les agriculteurs, ne devant plus parcourir de trajets supplémentaires jusqu'au point d'accès le plus proche à l'infrastructure ;

Considérant que le coût lié à la mise en œuvre de l'infrastructure sera également moindre si la voirie est conçue sur la base d'une bande de circulation dans chaque sens au lieu de deux ;

Considérant que la configuration d'une bande dans chaque sens sera dès lors clairement présentée pour ces motifs comme le choix du Gouvernement wallon lors de la phase d'enquête publique telle que prévue à l'article 43, § 1^{er}, du Code ;

Considérant que le projet de plan est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de la France du fait de la fonction qu'aura le tracé projeté dans le réseau routier transnational ; qu'il convient dès lors de transmettre le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences aux autorités françaises en application de l'article 43 § 2 bis du Code ;

Considérant qu'il y a par ailleurs lieu de fixer les modalités de la réunion accessible au public qui doit être organisée en application de l'article 4, 8^o du Code ;

Considérant que le Gouvernement wallon opte pour l'organisation d'une réunion dans la commune dont le territoire supporte la portion de projet de tracé la plus longue, en l'occurrence la commune de Lobbes ;

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

Arrête :

Article 1^{er}. Le Gouvernement wallon adopte provisoirement, conformément au plan ci-annexé, le projet de révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay, qui comprend :

- l'inscription du projet de tracé de la N54 entre Lobbes et Erquelines, correspondant au tracé dénommé ci-dessus « Central 6+ » ;
- l'inscription du périmètre de réservation de 75 mètres de largeur de part et d'autre de ce projet de tracé.

Art. 2. Une réunion accessible au public, telle que visée par l'article 4, 8^o, du Code, sera organisée dans la commune de Lobbes.

Art. 3. Il y a lieu, en application de l'article 43, § 2bis, du Code, de transmettre le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences, aux autorités françaises compétentes.

Art. 4. Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

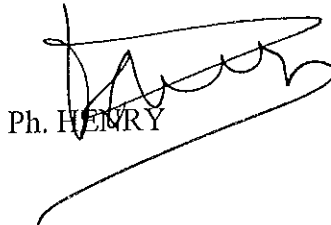
Namur, le 16 décembre 2010.

Le Ministre-Président,

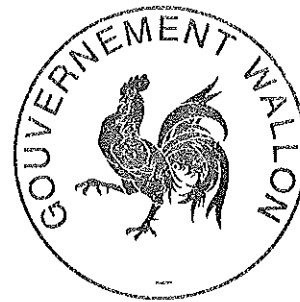


R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,



Ph. HENRY



Copie certifiée conforme



Dirk WINDMULLER
Secrétariat du Gouvernement