
SEANCE DU CONSEIL COMMUNAL DU 18 FÉVRIER 2026

- Présents :** Sébastien DESCHAMPS, Bourgmestre - Président ;
Laetitia LATEUR, Catherine WALEM, Bernard ROSSIGNOL, Arnaud DE LAEVER,
Pierre ROMPATO, Échevins ;
Etienne VAN HONACKER, Président du CPAS avec voix consultative ;
Philippe BOTTEMANNE, Marine VALENTIN, Eléna CASTERMANT, Stéphanie
ROBERT, Romain DEBLANDRE-STIRMAN, Xavier DUPONT, Dominique FAIGNART,
Michel MONFORT, Véronique SGALLARI, Arnaud GUERARD, Julien SLUYS,
Conseillers ;
Ronald WISBECQ, Directeur Général ;
- Excusé(s) :** Stéphane VAN LIEFFERINGE, Julie REMY SPILTOIR, Christophe BAUDOUIN,
Fabien PALMANS, Conseillers ;

Monsieur le Président ouvre la séance à 19h15.

Monsieur Sébastien DESCHAMPS, Bourgmestre, demande aux membres du Conseil communal d'excuser l'absence de Monsieur Fabien PALMANS, Conseiller EN MARCHE, Monsieur Christophe BAUDOUIN, Conseiller EN MARCHE, Madame Julie REMY SPILTOIR, Conseillère ENSEMBLE, et Monsieur Stéphane VAN LIEFFERINGE, Conseiller ENSEMBLE, ainsi que le retard de Monsieur Michel MONFORT, Conseiller PS.

SÉANCE PUBLIQUE

1) URBANISME - Boucle du Hainaut - Motion

Le Conseil communal, réuni en séance publique,

Vu le Code du Développement Territorial, et en particulier ses articles D.I.1, D.II.21, D.II.49 et D.VIII.30 ;

Vu la procédure de révision des plans de secteur visant l'inscription d'un périmètre de réservation pour une infrastructure principale de transport d'énergie, initiée à la demande de la S.A. ELIA ;

Vu l'arrêté du ministre de l'Aménagement du territoire du 19 mai 2023 décidant la révision des plans de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz, Ath-Messines-Enghien, Mons-Borinage, La Louvière-Soignies et de Charleroi et adoptant le projet de plan visant l'inscription d'un périmètre de réservation d'une infrastructure principale de transport d'énergie, à savoir une ligne électrique à haute tension, entre les communes de Mont-de-l'Enclus et de Courcelles et décidant de soumettre le projet à évaluation des incidences sur l'environnement (RIE) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'Aménagement du territoire du 19 juillet 2023 fixant le contenu du rapport sur les incidences environnementales dont le projet de révision des plans de secteur doit faire l'objet ;

Vu le courrier du Ministre de l'Aménagement du territoire du 10 juillet 2025, jugeant le rapport sur les incidences environnementales déposé par ELIA le 12 juin 2024 incomplet et dressant la liste des informations principales à fournir afin de compléter le RIE ;

Vu le Rapport sur les incidences environnementales (RIE), tel que complété à la demande de l'autorité régionale ;

Vu le courrier du 24 novembre 2025 émanant du Service Public de Wallonie TLPE qui invite la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (ci-après :

« CCATM ») de la Commune d'Ecaussinnes à formuler ses observations dans les 60 jours de la réception ;

Vu l'avis rendu à l'unanimité par la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) d'Ecaussinnes en sa séance du 15 janvier 2026, joint en annexe de la présente délibération ;

Vu les avis rendus par d'autres commissions communales concernées par le projet, et notamment par la CCATM de Soignies, dont les analyses font apparaître des constats largement convergents ;

1. Rappel de la demande et de sa portée planologique et procédurale

Considérant que la procédure porte sur une révision des plans de secteur visant à inscrire un périmètre de réservation destiné à permettre l'implantation ultérieure d'une infrastructure principale de transport d'électricité à très haute tension, dénommée « Boucle du Hainaut » ;

Considérant que le projet est porté par le gestionnaire du réseau de transport d'électricité (S.A. ELIA) et consiste en la création d'une liaison électrique de 380 kV reliant notamment les postes d'Avelgem et de Courcelles, destinée à renforcer la capacité et la sécurité du réseau électrique à l'échelle suprarégionale ;

Considérant que l'inscription d'un périmètre de réservation a pour objet de réserver, au plan de secteur, les espaces nécessaires à la réalisation, à la protection et au maintien de cette infrastructure, sans constituer en elle-même une autorisation de mise en œuvre ;

Considérant que le périmètre de réservation envisagé est généralement défini sous la forme d'un corridor d'une largeur de l'ordre de 200 mètres, à l'intérieur duquel l'implantation précise de l'infrastructure serait déterminée ultérieurement lors de la demande de permis ;

Considérant que le projet est étudié principalement selon une configuration aérienne de la ligne électrique, reposant sur l'implantation de pylônes et de câbles aériens, conformément aux standards techniques du réseau de transport à très haute tension ;

Considérant que le Rapport sur les incidences environnementales (RIE) a été établi afin d'identifier, de décrire et d'évaluer les incidences potentielles du projet sur l'environnement, le cadre de vie, les paysages, la santé humaine, les activités agricoles, les milieux naturels et les usages du territoire ; que le RIE identifie un tracé de référence ainsi que plusieurs tracés alternatifs, correspondant à différents corridors possibles entre les points de raccordement, chacun de ces tracés étant analysé au regard d'un ensemble de critères environnementaux, territoriaux et humains ;

Considérant que les alternatives étudiées diffèrent notamment par leur longueur, leur degré de proximité avec des zones d'habitat, des espaces agricoles, des paysages sensibles ou des infrastructures existantes, ainsi que par leur insertion territoriale globale ;

Considérant que certaines alternatives privilégient un tracé plus direct ou plus rectiligne, tandis que d'autres visent à s'écarter de certains noyaux d'habitat ou éléments sensibles, ce qui peut entraîner un allongement du parcours ou un déplacement des incidences vers d'autres secteurs ;

Considérant que le RIE mentionne également, de manière ponctuelle, la possibilité de recourir à des solutions d'enfouissement ou de franchissements spécifiques pour certaines sections du tracé, sans que ces solutions ne constituent l'option technique principale retenue pour l'ensemble du projet ;

Considérant que l'analyse comparative des tracés et alternatives repose sur une grille d'évaluation et un système de pondération des contraintes, permettant d'identifier les incidences relatives de chaque option au regard des thématiques examinées ;

Considérant qu'il convient de considérer que, par « périmètre de réservation », on entend la partie du territoire destinée à réserver les espaces nécessaires à la réalisation, à la protection ou au maintien d'une infrastructure principale ; que l'inscription d'un périmètre de réservation au plan de secteur constitue une démarche planologique structurante qui ne vaut pas autorisation de mise en œuvre de l'infrastructure, mais qui fixe de manière déterminante le cadre spatial dans lequel celle-ci pourra être implantée ; que, sauf révision ultérieure du plan de secteur ou dérogation dûment motivée, toute demande de permis relative à l'infrastructure concernée devra nécessairement s'inscrire dans ce périmètre ; qu'il en résulte que l'inscription d'un périmètre de réservation a pour effet de préjuger de manière substantielle des options de tracé et de localisation de l'infrastructure, en réduisant

significativement la possibilité d'envisager ultérieurement des alternatives, sans préjudice de la nécessité, le cas échéant, de recourir à une nouvelle procédure de révision du plan de secteur pour toute modification substantielle de ce cadre spatial ;

Considérant que le périmètre de réservation proposé est défini sur la base d'une implantation principalement aérienne de l'infrastructure, l'enfouissement étant envisagé de manière ponctuelle et subsidiaire ;

Considérant que l'approche actuelle procède d'une scission de l'examen de l'ensemble des paramètres d'un projet déjà largement connu ; qu'en réalité, on ne saurait identifier le tracé idoine sans auditer, en même temps, l'ensemble des incidences du projet déjà connu (à savoir l'implantation des pylônes et des lignes dans le tracé) ; qu'en l'espèce on ne saurait justifier de la création d'un tracé sans prendre en compte l'impact des installations qui y seront indubitablement établies ;

Considérant que le tracé adéquat ne saurait être déterminé sans prendre en compte l'ensemble des incidences des installations ;

Considérant notamment que les possibilités d'enfouissement, les solutions d'intégration paysagères, et les alternatives de tracé tiennent insuffisamment compte de ces paramètres ;

Considérant qu'il est constaté qu'ici la détermination du périmètre de réservation précède et conditionne le choix des solutions techniques, alors même que, d'un point de vue méthodologique, l'analyse des solutions techniques raisonnables, y compris les hypothèses d'enfouissement, devrait précéder et informer la définition du périmètre planologique ;

Considérant qu'un tracé optimal pour une infrastructure aérienne ne correspond pas nécessairement au tracé optimal pour une infrastructure enfouie, laquelle peut requérir, même ponctuellement, des alignements ou des corridors différents ;

Considérant qu'en conséquence, la définition d'un périmètre de réservation fondé principalement sur une logique aérienne est susceptible de restreindre a priori l'examen effectif de certaines solutions d'enfouissement, non en raison de leur irréalisme technique intrinsèque, mais en raison de leur incompatibilité avec le périmètre retenu ;

Considérant que cette approche est de nature à limiter la portée de l'analyse comparative des alternatives au stade planologique, alors même que l'inscription d'un périmètre de réservation a pour effet de figer durablement le cadre spatial dans lequel toute solution ultérieure devra s'inscrire ;

Considérant que, compte tenu de l'ampleur du projet, de son caractère structurant à l'échelle suprarégionale et des choix stratégiques qu'il implique, notamment en matière de localisation et de solutions techniques, une procédure de type plan-permis, telle que visée à l'article D.II.54 du CoDT, aurait peut-être été de nature à permettre une évaluation plus globale, cohérente et transparente des incidences environnementales ;

Considérant qu'une telle approche aurait notamment permis d'appréhender de manière intégrée les besoins énergétiques, les scénarios alternatifs, les options technologiques et leurs incidences cumulées, là où la procédure actuellement suivie conduit à une appréciation progressive et sectorisée des choix, au risque de restreindre en amont l'examen effectif de certaines alternatives ;

Considérant que, sans préjuger de la légalité de la procédure engagée, le Conseil communal s'interroge quant à l'opportunité de recourir à une procédure plan-permis, laquelle apparaît de nature à offrir des garanties accrues en matière de lisibilité du projet, de transparence du processus décisionnel et d'évaluation environnementale complète ;

2. Prise d'acte des avis communaux et constats convergents

Considérant que le Conseil communal prend formellement acte de l'avis circonstancié, argumenté et unanimement défavorable rendu par la Commission Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité d'Ecaussinnes ;

Considérant qu'il ressort de cet avis, étayé par des analyses factuelles et territorialisées, que le Rapport sur les incidences environnementales présente, pour ce qui concerne le territoire communal, un ensemble de limites et d'insuffisances identifiées, portant notamment sur :

- la méthodologie d'évaluation des incidences, en particulier la construction et la hiérarchisation des critères de contraintes, dont la pondération ne reflète pas toujours la réalité des impacts humains, paysagers et agricoles constatés sur le terrain ;
- la qualité et l'exhaustivité des données de base utilisées, certaines estimations relatives aux habitations, aux habitants et aux exploitations agricoles apparaissant susceptibles d'être précisées ou corrigées au regard des constats locaux documentés ;
- la portée territoriale de l'analyse, celle-ci étant principalement conduite à une échelle globale, sans déclinaison suffisante permettant d'appréhender finement les incidences spécifiques à chaque commune concernée ;
- l'examen des alternatives, qui reste limité dans sa portée comparative, notamment en ce qui concerne les hypothèses de regroupement d'infrastructures existantes, de renforcement de lignes en place ou d'enfouissement plus étendu ;
- la prise en compte effective des outils communaux de planification, tels que le Schéma de Développement Communal et le Guide communal d'urbanisme, dont les orientations ne sont pas explicitement intégrées dans l'analyse des incidences et la justification des choix opérés ;

Considérant que le Conseil communal s'y rallie pleinement ;

Considérant qu'il est en outre relevé que ces constats ne sont pas isolés, mais rejoignent très largement ceux formulés par d'autres commissions communales, et notamment par la CCATM de Soignies, laquelle met également en évidence des insuffisances structurelles du RIE et s'interroge sur la capacité de celui-ci à fonder une appréciation équilibrée du projet au regard des objectifs du développement territorial durable.

3. Appréciation méthodologique et informationnelle du RIE

Considérant que, au regard du contenu du Rapport sur les incidences environnementales, des avis communaux précités et des paramètres applicables en matière de police de l'aménagement du territoire, plusieurs manquements apparaissent dans l'analyse proposée ;

Considérant que l'écartement de certaines solutions d'enfouissement dans le Rapport sur les incidences environnementales repose principalement sur des considérations générales relatives à leur complexité technique et à leur coût, sans que ces affirmations ne soient étayées par des éléments techniques et économiques suffisamment précis, objectivés et vérifiables ;

Considérant que le RIE ne contient, à cet égard, ni estimation chiffrée, ni ordre de grandeur des coûts, ni éléments de comparaison permettant de mettre en balance les solutions aériennes et les solutions souterraines, que ce soit en termes de coût par kilomètre, de faisabilité technique selon les contextes territoriaux, ou encore de bénéfices environnementaux, paysagers, humains et sanitaires associés ;

Considérant qu'en l'absence de tels éléments, le Conseil communal constate qu'il n'est pas possible d'apprécier de manière transparente et comparative le caractère réellement disproportionné ou non des solutions d'enfouissement, ni de vérifier si celles-ci ont été écartées à l'issue d'une analyse technique et économique suffisamment approfondie ; que cette absence de justification chiffrée et comparative limite la capacité du Rapport sur les Incidences Environnementales à satisfaire pleinement à sa fonction d'aide à la décision et à motiver de manière objective l'écartement de certaines alternatives, alors même que celles-ci sont susceptibles de réduire significativement les impacts paysagers, humains et sanitaires du projet ;

Considérant que la méthodologie retenue dans le RIE repose sur des hypothèses d'exploitation, des choix de pondération et des périmètres d'analyse qui ne sont pas toujours explicités de manière suffisante et qui ne sont pas systématiquement confrontés à des scénarios alternatifs, notamment en ce qui concerne l'exposition des populations dans différentes situations de charge ;

Considérant que certaines thématiques essentielles ne sont pas abordées avec un niveau de détail suffisant pour permettre une appréciation complète des incidences du projet, notamment les impacts sanitaires en situation de charge élevée, les effets cumulatifs d'exposition et les conséquences socio-économiques locales ;

Considérant que le Rapport sur les incidences environnementales ne comporte pas d'analyse spécifique et structurée des incidences du projet sur le patrimoine bâti et paysager, en particulier en ce qui concerne les biens présentant un intérêt patrimonial, les ensembles bâtis, les perspectives et les structures paysagères associées ;

Considérant que le RIE ne procède pas davantage à une évaluation, même qualitative ou comparative, des incidences économiques du projet sur les riverains, en particulier en ce qui concerne la dépréciation potentielle des biens immobiliers et fonciers résultant de l'implantation aérienne de l'infrastructure ;

Considérant que le Rapport ne développe pas non plus de manière suffisante le détail, le coût et l'efficacité des mesures d'atténuation et de compensation associées à la solution aérienne envisagée ;

Considérant que les dimensions patrimoniales et économiques précitées relèvent pourtant pleinement des objectifs du développement territorial durable visés à l'article D.I.1 du Code du Développement Territorial, en ce qu'elles affectent durablement la qualité du cadre de vie, la valorisation du territoire et l'équilibre socio-économique local ;

Considérant qu'en l'absence de ces éléments, il apparaît impossible de prendre une décision pleinement éclairée quant à l'opportunité, notamment sur le plan économique, de privilégier la solution aérienne par rapport aux solutions d'enfouissement ;

Considérant que cette carence empêche, plus largement, une comparaison complète, équilibrée et transparente des alternatives étudiées, en particulier entre les solutions aériennes et les solutions enfouies ;

Considérant enfin que l'évaluation environnementale gagnerait à être davantage territorialisée, en tenant compte des spécificités paysagères, agricoles, patrimoniales et résidentielles propres à chaque commune concernée par le projet ;

4. Conséquences pour l'appréciation du projet

Considérant que, dans ces conditions, et au regard des constats développés aux points précédents, le Conseil communal estime que :

- les éléments actuellement soumis ne permettent pas de statuer en parfaite connaissance de cause sur la compatibilité du projet avec la préservation du cadre de vie, de l'identité territoriale et des usages locaux ;
- les manquements identifiés ne se limitent pas à la comparaison entre les différents tracés, mais affectent plus largement la capacité du Rapport sur les incidences environnementales à éclairer de manière complète, transparente et équilibrée le processus décisionnel, notamment au regard des principes du développement territorial durable énoncés à l'article D.I.1 du Code du Développement Territorial ;

Considérant que, compte tenu de la portée planologique et des effets structurants de l'inscription d'un périmètre de réservation, ces insuffisances ne permettent pas au Conseil communal de se prononcer favorablement sur le projet tel que présenté à ce stade de la procédure ;

Considérant que, sans préjuger de l'opportunité du projet dans son principe, le Conseil communal ne peut, en l'état, émettre qu'un avis défavorable sur la demande telle qu'introduite, ainsi que sur la qualité du contenu du Rapport sur les Incidences Environnementales qui en analyse les impacts ;

5. Position du Conseil communal et perspectives

Considérant que l'Autorité communale réclame une évaluation globale et complète des incidences à ce stade de la procédure ;

Considérant qu'avant toute poursuite de la procédure, il apparaît nécessaire que le Rapport sur les Incidences Environnementales fasse l'objet de compléments substantiels et objectivés, portant notamment sur :

- l'analyse des impacts sanitaires en scénarios de charge élevée ;
- l'exposition cumulative des populations ;
- l'examen comparatif d'alternatives techniques et structurelles crédibles ;

- l'examen complet de l'impact patrimonial et économique de la solution aérienne ;
- un approfondissement de l'évaluation des incidences à l'échelle communale, en intégrant explicitement les orientations issues des outils locaux de planification ;
- le détail et le coût des mesures d'atténuation liées à la solution aérienne ;

Considérant qu'à titre strictement hypothétique et sans préjuger de la solution à retenir, le Conseil communal relève que certaines hypothèses pourraient présenter des incidences moindres que d'autres pour le territoire communal ;

Que toutefois, en l'absence des compléments précités, aucune alternative ne peut être considérée comme suffisamment étayée pour être tenue pour acceptable à ce stade ;

6. Transmission

Considérant que le présent avis est communiqué d'initiative aux autorités régionales compétentes afin de contribuer à une appréciation complète, équilibrée et éclairée du dossier ;

Qu'il est accompagné, en annexe, de l'avis rendu par la CCATM d'Ecaussinnes en date du 15 janvier 2026 ;

Après présentation de Monsieur Sébastien DESCHAMPS, Bourgmestre, intervention de Monsieur Sébastien HOUCHARD, Président de la CCATM, Maître Alexis JOSEPH, Avocat au Cabinet Philippe CASTIAUX, Monsieur Philippe JANSSENS, représentant du groupement "*Les Survoltés*", Monsieur Arnaud GUERARD, Conseiller ECOLO, Monsieur Xavier DUPONT, Conseiller PS, Madame Véronique SGALLARI, Conseillère EN MARCHE, Monsieur Romain DEBLANDRE-STIRMAN, Conseiller ENSEMBLE, et réponse de Maître Alexis JOSEPH, Avocat au Cabinet Philippe CASTIAUX ;

DECIDE, à l'unanimité des membres présents :

Article 1 : de prendre acte de l'avis de la CCATM.

Article 2 : d'émettre un avis d'initiative défavorable sur le projet de Boucle du Hainaut en l'état, pour les raisons et arguments développés dans la présente délibération.

Article 3 : de transmettre la présente délibération au Gouvernement wallon ainsi qu'au Service Public de Wallonie compétent dans le dossier.

SEANCE A HUIS CLOS

Conformément au Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation, les délibérations tenues à huis clos ne sont pas reprises dans cette version publique du procès-verbal.

Monsieur le Président clôture la séance à 20h16.

Le Conseil communal,

Le Directeur Général,
Ronald WISBECQ



Le Président,
Sébastien DESCHAMPS