

20 octobre 2026

Boucle du Hainaut : le choix d'un tracé responsable pour réindustrialiser notre pays

Post RS

La Boucle du Hainaut est un projet d'infrastructure essentiel pour garantir l'avenir industriel et énergétique de notre pays. Son déploiement est un signal fort : celui d'une Wallonie qui agit et investit dans son avenir. Après l'analyse de près de 3 millions de combinaisons, le Gouvernement wallon a retenu un tracé privilégiant trois priorités : la santé des riverains, la préservation du cadre de vie et le développement économique du Hainaut. Avec un objectif d'au moins 8 km d'enfouissement et des compensations pour les territoires concernés. Un choix responsable pour concilier qualité de vie et avenir économique de notre région !

Abstract :

- ***Un projet stratégique pour le Hainaut : la Boucle du Hainaut est indispensable pour sécuriser l'approvisionnement électrique, intégrer les énergies renouvelables et soutenir la réindustrialisation et le développement économique du Hainaut. Sa nécessité a été confirmée par plusieurs expertises scientifiques indépendantes.***
- ***Un tracé entièrement réexaminé à la demande du Gouvernement : le Ministre a exigé des études complémentaires, notamment sur les alternatives proposées. Au total, 238 tronçons, près de 3 millions de combinaisons et 5 grandes familles de tracés ont été analysés.***
- ***Un choix reposant sur trois critères objectifs et prioritaires :***
 - ***La santé : éloigner autant que possible la ligne des habitations et limiter l'exposition aux champs magnétiques.***
 - ***L'aménagement du territoire : privilégier les infrastructures existantes (autoroutes, voies ferrées, canaux, lignes électriques) pour éviter de nouvelles coupures paysagères.***
 - ***L'économie : favoriser la proximité des parcs d'activités économiques afin d'accompagner le développement industriel du Hainaut.***
- ***Une volonté de limiter les nuisances et d'accompagner les communes : le Gouvernement prévoit un objectif d'au moins 8 km d'enfouissement avec une priorité identifiée à Thoricourt (Silly), ainsi que des mesures de compensation pour les riverains, agriculteurs, entreprises et communes, actuellement en négociation avec Elia.***
- ***Une procédure qui reste ouverte : le corridor de réservation de 200 mètres est retenu, mais l'emplacement précis des pylônes et des tronçons souterrains reste à définir. Une nouvelle enquête publique est prévue début 2027.***
- ***Le Gouvernement a choisi sur la base d'une méthodologie rigoureuse, privilégiant la protection des habitants, la limitation des impacts territoriaux et l'avenir économique du Hainaut.***
- ***Le Gouvernement a également fait le choix de la transparence totale en rendant public et disponible sur le site web du SPW Territoire, Logement, Patrimoine et Urbanisme les études et analyses réalisées par l'administration. L'ensemble des documents est accessible via le lien suivant : <https://territoire.wallonie.be/fr/actualite/boucle-du-hainaut-mise-a-disposition-des-documents>***

1. *Objet de la décision du Gouvernement wallon*

Le Gouvernement wallon a retenu ce 12 octobre 2026 un **nouveau périmètre de réservation (200m de large)** pour la Boucle du Hainaut, projet de renforcement du réseau électrique entre Avelgem et Courcelles (capacité de transport de 6 GW). Le projet est nécessaire pour sécuriser l'approvisionnement électrique, accueillir l'électricité renouvelable de la mer du Nord, contribuer à la décarbonation et éviter la saturation du réseau hennuyer.

Le besoin de la liaison 380 kV de 6 GW ne repose pas sur la seule appréciation du gestionnaire de réseau. Une expertise confiée au professeur Jing Dai (CentraleSupélec), puis une contre-expertise confiée à Menelika Bekolo Mekomba (Hydro-Québec), ont confirmé la nécessité de renforcer l'axe Avelgem–Courcelles, notamment pour assurer la fiabilité du réseau aux horizons 2030 et 2040, y compris en situation N-1 (perte d'un élément du réseau). Le rapport d'incidences complété s'est aussi appuyé sur Pierre Henneaux (ULB) et Roberto Benato (Université de Padoue). Ces expertises confortent le besoin et le choix technologique ; elles ne désignent pas, à elles seules, le meilleur tracé local.

Le projet répond à cinq enjeux : sécurité d'approvisionnement, intégration des productions renouvelables, contribution à une électricité abordable, compétitivité industrielle et attractivité économique du Hainaut. Il s'articule avec Ventilus et l'évolution des flux électriques belges. La proximité de pôles comme Feluy donne un sens territorial au choix de privilégier les zones d'activités ; elle ne signifie toutefois pas que chaque entreprise traversée sera directement raccordée ni que le projet garantit à lui seul une baisse du prix de l'électricité.

Le Ministre a demandé à Elia de retravailler son projet afin de longer davantage les infrastructures existantes ; de rejoindre les parcs et zones d'activités économiques ; de réduire les impacts paysagers ; de limiter les nouvelles coupures du territoire ; de réduire les incidences sur les habitations et d'intégrer des tronçons souterrains.

La décision ne constitue pas l'approbation définitive du projet de révision du plan de secteur. Elle ouvre la poursuite des procédures avec nouvelle **enquête publique prévue début 2027 et adoption définitive envisagée fin 2027**.

Pour rappel, le rapport d'incidence environnementale (RIE) a étudié les combinaisons entre 200 tronçons en leur attribuant des cotations objectives sur les principaux critères (la santé, le paysage, l'environnement, ...). Cinq grands itinéraires avec la meilleure cotation finale ont été retenus. Le RIE a laissé des variantes qui reprenaient des tracés avec les mêmes impacts et avec l'atteinte du même objectif. Le choix a donc été fait dans les options du rapport d'incidence environnementale.

2. *Ce que le Gouvernement wallon propose comme révision du plan de secteur*

- un **corridor revu de 85 km** ;
- une solution combinant aérien et souterrain – un seul tronçon continu
- un tracé privilégiant les grandes infrastructures existantes et les parcs d'activités économiques ;

ARGUMENTAIRE



- un objectif de **minimum 8 km d'enfouissement** avec possibilité d'aller au-delà lorsque les conditions techniques et environnementales le permettent ; alors que le RIE préconise (expert) un max de 8 km (chaque kilomètre enfoui implique des millions d'euros supplémentaires).
- un ensemble de **10 conditions obligatoires** concernant les riverains, les agriculteurs, les entreprises, le paysage et les compensations territoriales.

3. Communes MR concernées

Parmi les 14 communes du corridor retenu, 8 sont des communes MR :

- Mont de l'Enclus ;
- Celles ;
- Leuze-en-Hainaut ;
- Chièvres ¹;
- Braine-le-Comte ;
- Silly ;
- Courcelles ²;
- Seneffe.

4. Comprendre le tracé proposé par l'administration

Le corridor retenu entre en Wallonie à hauteur de Mont-de-l'Enclus puis traverse successivement :

Mont-de-l'Enclus → Celles → Frasnes-lez-Anvaing → Leuze-en-Hainaut → Ath. → Brugelette → Chièvres → Silly (enfouissement le plus probable) → Soignies → Braine-le-Comte → Écaussinnes → Seneffe → Manage → Courcelles

Concrètement (voir lien vers la carte):

Depuis la frontière régionale, le périmètre de réservation préférentiel suit le tracé de la ligne 150 kV « Ruien-Chièvres » (en cours d'enfouissement) sur 13,5 km, jusqu'au lieu-dit « Le Maillet » à Frasnes-lez-Anvaing.

Le périmètre de réservation bifurque alors vers l'est pour longer l'autoroute A8/E429 puis se tourne vers le sud pour longer la N60 sur 2,5 km.

Ensuite le périmètre de réservation préférentiel passe au sud du lieu-dit « Coquéreaumont » puis à l'est du village de Chapelle-à-Wattines pour retrouver le tracé de la ligne 150 kV. Le périmètre de réservation suit le tracé de la ligne 150 kV existante sur environ 8 km jusqu'au poste de transformation de Chièvres.

¹ Pour ces 4 communes, ce tracé est inévitable. Tous les tracés étudiés par le RIE font passer par ces communes. Il n'y a pas d'alternatives possibles.

² En raison de la présence du poste à haute tension de Gouyt lez Piéton, Elia ne peut faire que boucler la ligne 380. Par ailleurs Courcelles a déjà la ligne de 380 qui faut rejoindre pour réaliser la boucle du Hainaut.

ARGUMENTAIRE



Le périmètre de réservation bifurque ensuite vers le nord-est afin de longer la ligne TGV Lille-Bruxelles pendant 12 kilomètres. Au nord du village de Gibecq, le périmètre de réservation bifurque vers le sud-est et se dirige vers Soignies en restant au sud de la N57 et au nord des villages de Fouleng, Thoricourt et Chaussée-Notre-Dame-Louvignies.

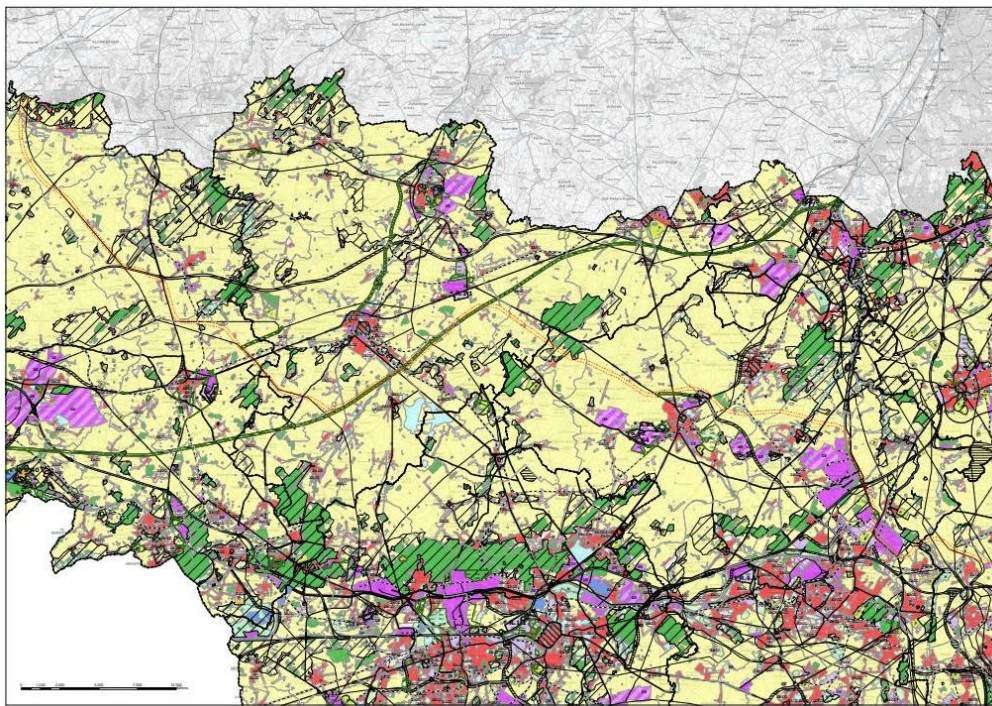
Depuis le rond-point N57/N524, le périmètre de réservation continue vers l'est, en longeant la N57 puis en passant au nord du zoning industriel de la Guélenne puis au sud du Bois de Salmonsart.

Ensuite, le périmètre de réservation se poursuit vers l'est jusqu'à intersecter le canal Bruxelles-Charleroi au nord d'Ecaussinnes-Lalaing.

Le périmètre de réservation bifurque vers le sud pour longer le canal sur 6 km puis la N59 sur 3,5 km. A la sortie du PAE de Seneffe-Manage, le périmètre de réservation bifurque vers le nord-est, traverse le canal et rejoint le tracé d'une ligne 70 kV au nord du lieu-dit « Morelmont ».

Le périmètre de réservation suit le tracé de la ligne 70 kV existante sur 2,5 km puis rejoint le poste de Courcelles vers le sud-est.

L'objectif est de réduire les nouvelles coupures du territoire et de concentrer l'impact à proximité d'infrastructures déjà existantes. Car à chaque fois qu'il y a un virage et un changement de section, il y a un pylône.



Le tracé est représenté par le **pointillé orange**. Il correspond au **corridor préférentiel retenu**, et non au **tracé définitif des pylônes**. La **localisation précise de la ligne, des pylônes et des tronçons souterrains** sera affinée lors des **étapes ultérieures (demande de permis)**.

4. Méthodologie pour définir ce tracé

Le tracé retenu ne résulte pas d'une simple reprise de la proposition initiale d'Elia.

Le Gouvernement n'a pas simplement validé le projet initial d'Elia. Un dialogue contradictoire, organisé sous la présidence de l'administration, a permis à Elia et à Revolht de confronter leurs analyses. Il n'a pas débouché sur un consensus, mais la proposition de Revolht a été soumise à une analyse technique ainsi qu'à une comparaison des coûts et des délais ; l'auteur du RIE ne l'a pas retenue comme alternative pertinente. Les options en courant continu, les liaisons souterraines de longue distance et le recours aux infrastructures 150 kV ont également été examinés.

Le RIE a considéré 238 tronçons et près de trois millions de combinaisons, puis cinq grandes familles d'itinéraires. Aucune n'est la meilleure sur toutes les thématiques. La décision repose donc sur un arbitrage explicite : santé et éloignement des habitations, regroupement avec les grandes infrastructures existantes et proximité des parcs d'activités. Le corridor retenu doit être défendu comme le meilleur compromis au regard de ces priorités, et non comme une solution sans aucune incidence.

ARGUMENTAIRE



Fondement juridique : l'article D.II.49, §3, du CoDT permet d'approuver comme projet de plan une autre solution raisonnable mieux adaptée aux objectifs poursuivis, sur la base du RIE et des avis. L'administration propose explicitement ce fondement pour le corridor préférentiel. Il s'agit d'une motivation administrative, et non d'une validation juridictionnelle définitive.

Le Ministre du Territoire a en effet considéré, en 2025, que le premier rapport sur les incidences environnementales ne constituait pas encore un outil d'aide à la décision suffisant. Il a été relevé un manque de transparence concernant l'intervention d'experts externes ainsi qu'une difficulté à apprécier la robustesse scientifique de certaines analyses. Pour cette raison, le Ministre a refusé de considérer le RIE comme complet et a demandé sa révision approfondie.

Le 10 juillet 2025, le Ministre a ainsi imposé plusieurs compléments majeurs :

- démontrer explicitement l'intervention et les conclusions des experts externes ;
- actualiser l'analyse des besoins et des technologies ;
- examiner la proposition alternative portée par Revolht ;
- analyser la pertinence d'une utilisation des tracés 150 kV existants ;
- produire plusieurs scénarios de tracé reflétant différentes sensibilités environnementales (paysage, santé, biodiversité, etc.) ;
- revoir les pondérations utilisées afin de permettre un véritable arbitrage politique et scientifique ;
- améliorer la lisibilité et la dimension pédagogique de l'étude.

Les compléments ainsi demandés ont ensuite été soumis aux pôles, aux CCATM et aux communes concernées avant le dépôt de la version finale du RIE le 20 mars 2026. À l'issue de cette phase, les pôles « Environnement » et « Aménagement du territoire » ont considéré le rapport comme complet.

Le RIE a étudié :

- environ 238 tronçons ;
- près de 3 millions de combinaisons de tracés possibles ;
- 40 tronçons alternatifs ;
- 5 grandes familles de tracés finalistes.

L'auteur d'étude conclut expressément qu'aucune des 5 grandes options ne s'impose sur l'ensemble des critères environnementaux et qu'aucun tracé n'obtient le meilleur résultat dans toutes les thématiques analysées.

Le rapport souligne que plusieurs itinéraires présentent des incidences globales relativement proches et **qu'il appartient à l'autorité politique de fixer les priorités à retenir.**

Pour construire le corridor préférentiel et pour orienter le choix dans les différents tronçons, le Ministre a demandé à l'administration de :

1) Privilégier le critère santé – seuil de 0,4 microtesla (exposition aux champs magnétiques – normes OMS, nb : l'exposition est plus importante en souterrain qu'en aérien).

ARGUMENTAIRE



2) Suivre 2 critères complémentaires pour opérer des choix :

- Privilégier le regroupement avec les grandes infrastructures existantes (voies ferrées, voies navigables, réseau routier 2x2 bandes min, autres infrastructures de transport d'énergie), ce principe est en fait l'application pure et simple du SDT ;
- Privilégier le passage à travers ou à proximité des parcs d'activités économiques, ce qui est un critère pertinent étant donné que le projet est essentiellement motivé pour sa finalité économique.

Le corridor proposé par l'administration résulte de l'application systématique de ces trois critères à chacun des 13 points d'arbitrage identifiés dans le RIE.

Le choix n'est donc pas discrétionnaire mais repose sur une méthodologie explicitée et appliquée de manière cohérente tout au long du parcours et dont voici le résumé :

Point	Variante écartée	Variante retenue	Motivation de l'administration
A – Lieu-dit « Le Maillet »	A1 : suit principalement la ligne HT 150 kV existante	A2 : suit l'autoroute A8/E429 puis la N60	L'administration estime que le regroupement avec deux infrastructures routières structurantes (A8 + N60) répond mieux au critère retenu que le suivi d'une ligne 150 kV. C'est défendable car prévu par le SDT - Le tracé est en outre compatible avec le projet éolien Virya (futur demande).
B (Grandmetz -> Chapelle-à-Wattines) -	B1 : s'écarte davantage du centre de Grandmetz et des habitations	B2 : passe entre les secteurs Émile Albot et Rhosnes	Le RIE considère que B1 réduit davantage les incidences sur l'habitat mais augmente les impacts paysagers. B2 constitue un meilleur compromis habitat/paysage. Aucun des deux tracés ne présente un avantage infrastructurel ou économique (pas de regroupement d'infra ou de PAE). L'administration suit donc la recommandation du RIE.
C (Chapelle-à-Wattines -> Ormeignies)	C1 : rapprochement vers le village d'Ath	C2 : tracé plus éloigné d'Ath	Les incidences globales sont proches mais C1 rapproche davantage le corridor du tissu urbanisé d'Ath. Aucun des deux tracés ne présente un avantage infrastructurel ou économique (pas de regroupement d'infra ou de PAE). L'administration retient donc la solution recommandée par le RIE.

ARGUMENTAIRE



Ormeignies - >Brugelette	/	/	1 seule alternative possible dans le RIE – suivi partiel de la ligne TGV Bxl-Lille-Paris
D (Brugelette – Soignies nord-ouest)	D2 : itinéraire alternatif sans suivi du TGV descend vers le sud de Brugelette et de Lens.	D1 : longe la ligne TGV Bruxelles-Lille-Paris	Gain direct en termes de regroupement d'infrastructures grâce au corridor TGV. C'est un des arbitrages majeurs qui oriente définitivement le tracé vers le nord de Soignies.
<i>Si choix du D2 – obligation ensuite à emprunter des variantes E, F et L³ moins compatibles avec les objectifs poursuivis de regroupement avec les grandes infrastructures existantes et de proximité PAE</i>			
G (Soignies nord-ouest -> Soignies nord-est)	G1 : plus éloigné des pôles économiques	G2 : longe le PAE de La Guélenne	Critère économique explicite. G2 permet un passage immédiat à proximité de la zone d'activité économique de La Guélenne.
H (Soignies nord-est -> Écaussinnes (canal Charleroi-Bxl))	H2 : ouvre la possibilité des variantes M1-M2 au sud	H1 : corridor vers le canal Bruxelles-Charleroi	H1 est la seule variante permettant ensuite de combiner les choix I1 et J2 qui maximisent simultanément les deux critères décidés.
<i>Si choix du H2, on est obligé de poursuivre ensuite par les variantes du point M⁴, qui respectent moins bien les critères retenus et empêche de rejoindre efficacement le scénario J2, qui est celui que l'administration considère comme le plus cohérent ;</i>			
I (Écaussinnes canal Charleroi-Bxl -> Seneffe A7/E19)	I2 : suit davantage le couloir E19 et une ligne HT	I1 : suit le canal Charleroi-Bruxelles	I1 longe directement le canal et le PAE de Feluy. Le rapport souligne que cela constitue une véritable opportunité de regroupement des infrastructures.
J (Seneffe A7/E19 -> Morelmont)	J1 : ± 2 km le long de l'E19 et ± 4 km le long d'une ligne 380 kV	J2 : canal + N59 + zonings économiques	J2 permet le longement du canal Charleroi-Bruxelles, de la N59 et des zonings de Seneffe-Tyberchamps, Seneffe-Stauffer, Manage Nord et Seneffe-Manage. L'administration considère que le bénéfice économique et territorial est nettement supérieur.
<i>Le choix de la variante J2 réduit certaines possibilités d'itinéraires ultérieurs (M) qui auraient découlé de J1 mais l'administration considère que ces variantes alternatives, bien que bénéficiant partiellement d'un regroupement avec l'A7/E19 ou une ligne 380 kV existante, répondent moins bien aux critères généraux ayant présidé à la construction du corridor préférentiel. Le choix J2 est dès lors retenu pour sa meilleure cohérence d'ensemble à l'échelle du projet.</i>			

Commenté [RL1]: Je pige pas grand-chose à tout ça. Ca a été gardé dans la décision finale?

Si non, ça a une plus-value?

³ Les variantes E, F et L correspondent aux sections d'arbitrage situées entre Lens, Soignies, Braine-le-Comte, Écaussinnes et Seneffe (à l'aval du point D).

⁴ L'itinéraire M2 passe à proximité des PAE de Seneffe-Tyberchamps, Seneffe-Stauffer et Manage Nord sans possibilité de regroupement avec une infrastructure existante.

ARGUMENTAIRE



K (Morelmont -> Courcelles)	K2/K3 : variantes plus impactantes localement	K1 : tracé le plus neutre environnementalement	K1 évite davantage les habitations, les boisements et les PIP. Un léger décalage permet également d'éviter la zone d'habitat de Gouy-lez-Piéton.
M (entre Le Roeulx, Manage et Seneffe)	M1 (Traverse une partie du domaine du château de Buisseret, quelques PIP et le SGIB de Bernimont) et M2 (zoning industriel de Manage et des secteurs Godarville / Bête Refaite)	Rejet complet	M2 passe près des PAE mais sans infrastructure structurante. M1 ne rencontre aucun des deux critères de sélection. Le rapport indique explicitement que ces variantes sont moins performantes. Les variantes M ne permettent pas un niveau de regroupement des infrastructures et de cohérence territoriale équivalent à celui obtenu avec la combinaison retenue dans le corridor préférentiel.

Le corridor retenu n'est pas le résultat d'une succession d'arbitrages opportunistes mais d'une application cohérente des critères retenus à l'ensemble du réseau d'alternatives. Une vérification a été opérée en reprenant cette logique de choix sur bases des critères mais dans le sens inverse du parcours (depuis Courcelles). Cela a permis de confirmer la solidité de l'itinéraire. En effet, l'administration a présenté les arbitrages en partant d'Avelgem vers Courcelles (d'ouest en est). Mais si l'on refait exactement le même exercice dans l'autre sens, c'est-à-dire depuis Courcelles vers Avelgem, on arrive aux mêmes conclusions et au même corridor préférentiel.

Le RIE raisonne essentiellement en termes d'incidences environnementales. A l'intérieur des variantes laissées par le RIE, l'Administration a appliqué les critères prioritaires retenus pour choisir l'option A, B ou C et ainsi poursuivre le tracé optimal.

5. Où devraient se situer les 8 km d'enfouissement ?

À ce stade, le Gouvernement ne fixe pas encore les tronçons définitifs à enfouir.

En revanche, une priorité claire ressort du dossier :

Silly (Thoricourt)

Le Gouvernement identifie explicitement :

- les châteaux de Thoricourt et d'Aulnoy ;
- une aire d'intérêt paysager ;
- des enjeux patrimoniaux importants ;
- des habitations proches.

ARGUMENTAIRE



Ce secteur **devrait intégrer le tronçon enfoui**. Il ne s'agit toutefois pas d'une solution sans impact.

Le rapport du SPW compare les deux zones d'enjeu élevé subsistant sur le corridor préférentiel. À Thoricourt (section 8), une zone d'environ 2,2 km cumule des enjeux patrimoniaux (châteaux de Thoricourt et d'Aulnoy), paysagers (périmètre d'intérêt paysager) et résidentiels (rue de Silly), sans contrainte technique particulière identifiée à ce stade. Dans la section 14, vers la Sennette, la zone d'environ 1,2 km présente un enjeu surtout paysager, localisé, et un franchissement souterrain plus contraignant.

Ce constat justifie de privilégier l'étude d'un tronçon continu à Thoricourt, éventuellement prolongé pour atteindre une longueur cohérente. Il ne vaut pas décision définitive d'implantation : aucune étude spécifique de faisabilité de l'enfouissement n'a encore été menée. La multiplication des sections enterrées créerait davantage de postes de transition et de coûts ; l'objectif de 8 km et tout éventuel dépassement restent soumis aux vérifications techniques.

Le rapport sur les incidences rappelle qu'une liaison souterraine en courant alternatif 380 kV nécessite :

- une emprise de chantier importante (jusqu'à ± 70 mètres de largeur durant les travaux) ;
- des restrictions permanentes sur l'utilisation des terrains situés au-dessus des câbles (constructions, plantations profondes, modifications du relief, etc.) ;
- l'installation de postes de transition entre les parties aériennes et souterraines ;
- des équipements complémentaires de compensation électrique (réacteurs shunt, filtres, etc.).

Par ailleurs, les infrastructures associées aux transitions entre liaison aérienne et souterraine peuvent représenter une emprise foncière significative. Selon les configurations techniques, les postes de transition et équipements associés peuvent nécessiter plusieurs hectares de terrain, de l'ordre de 1 à 4 ha pour chaque poste d'entrée et de sortie de terre. Cette réalité constitue l'une des raisons pour lesquelles l'administration privilégie un tronçon continu plutôt que plusieurs tronçons souterrains dispersés.

Il convient également de rappeler que l'enfouissement n'est pas neutre du point de vue sanitaire. Le rapport sur les incidences retient parmi les critères d'analyse la possibilité de respecter un seuil moyen d'exposition aux champs magnétiques de $0,4 \mu\text{T}$ (microtesla) au niveau des habitations. Or, contrairement à une idée répandue, l'enfouissement n'entraîne pas une diminution de l'exposition aux champs magnétiques. Les câbles souterrains étant situés à moins faible profondeur, les champs magnétiques mesurés directement à la surface du sol sont même plus élevés que ceux générés par une ligne aérienne située à plusieurs dizaines de mètres au-dessus des habitations.

L'intérêt principal de l'enfouissement réside donc essentiellement dans la réduction des impacts paysagers, patrimoniaux et visuels, davantage que dans une amélioration systématique de l'exposition aux champs magnétiques.

6. Quelles compensations prévues (négociation avec Elia)

Pour les riverains

- rachat volontaire des habitations situées dans un rayon de 100 mètres de chaque côté de la ligne ;

ARGUMENTAIRE



- expertise indépendante en cas de désaccord sur le prix ;
- frais connexes ajoutés au prix de vente
- indemnisation automatique des habitations dans un rayon de 200 mètres selon une grille dégressive.

Pour les agriculteurs

- renforcement du protocole d'accompagnement avec les organisations agricoles ;
- accompagnement spécifique des exploitations et installations agricoles (concernant les mises à la terre).

Pour les entreprises

- mécanisme de compensation des activités économiques situées à proximité de la ligne.

Pour les communes

- fonds communautaire territorial alimenté par Elia (inspiré du modèle Ventilus) ;
- compensations territoriales ;
- pylônes de haute qualité paysagère, selon faisabilité -
- financements visant à réduire l'impact visuel (intégration paysagère avec écran d'arbres à haute tige) ;
- compensation des impacts sur la biodiversité.

7. Détails

1. Mont-de-l'Enclus

Situation

- Porte d'entrée du projet en Wallonie depuis Avelgem.
- Commune concernée dès le début du corridor.
- Secteur essentiellement rural et agricole.

Ce qu'il faut retenir

- Aucun secteur d'enfouissement n'est actuellement identifié dans les documents.
- Les enjeux portent principalement sur l'intégration paysagère et agricole.

2. Celles

Enjeu identifié dans le RIE

- environ 2 km ;
- présence d'habitations ;
- rues Haute Wimbreucq, Capon, d'Anseroeul, de la Cheminière et du Becquereau ;

ARGUMENTAIRE



- enjeu qualifié de faible.

3. Leuze-en-Hainaut

Situation

Commune directement concernée dans la partie occidentale du corridor.

Enjeu identifié

- un PIP ADESA ;
- une forte visibilité de la ligne depuis plusieurs habitations ;
- les secteurs de la rue Emile Albot et de Rhosnes ;
- enjeu qualifié de moyen.

Point de vigilance

Suivre particulièrement la question de l'impact visuel.

4. Chièvres

Ce qu'il faut retenir

- Pas d'enjeu spécifique propre à Chièvres.
- La commune n'apparaît pas parmi les secteurs prioritaires pour l'enfouissement.

Point de vigilance

Obtenir des précisions sur le passage exact du corridor sur le territoire communal.

5. Braine-le-Comte

Situation

Commune importante du corridor dans sa partie centrale.

Enjeu identifié

Le RIE relève :

- le parc et le château de Salmonsart ;
- plusieurs massifs boisés ;
- un périmètre d'intérêt paysager ;
- enjeu qualifié de faible.

Point de vigilance

ARGUMENTAIRE



Limiter l'impact sur les zones patrimoniales et boisées.

6. Silly

Enjeu identifié

Le secteur de Thoricourt concentre :

- enjeux paysagers ;
- enjeux patrimoniaux ;
- proximité des châteaux de Thoricourt et d'Aulnoy ;
- proximité des habitations ;
- aire d'intérêt paysager.

Silly est aujourd'hui la seule commune pour laquelle le Gouvernement identifie explicitement un secteur destiné à intégrer une partie de l'enfouissement. Elia préfère d'ailleurs cette alternative plutôt que celle d'Ecaussinnes, qui s'avère beaucoup plus technique.

7. Seneffe

Situation

Le corridor se rapproche du canal Bruxelles-Charleroi et des grands pôles économiques.

Enjeu identifié

Le RIE mentionne un secteur partagé avec :

- Manage ;
- Courcelles ;
- vallée de la Samme ;
- tunnel de la Bête Refaite ;
- Natura 2000.

Point de vigilance

Préserver les espaces naturels et limiter les incidences sur les infrastructures existantes.

8. Courcelles

Situation

Point d'arrivée du projet en Wallonie.

Ce qu'il faut retenir

ARGUMENTAIRE



- Le raccordement final du réseau est prévu sur le poste de Courcelles.
- Le territoire est directement concerné par l'aboutissement de la liaison.

8. Prochaines étapes :

Le dossier doit maintenant entrer à nouveau dans la phase d'enquête publique.

Cette enquête :

- portera sur le périmètre de réservation ;
- permettra aux citoyens de déposer des observations ;
- permettra aux conseils communaux de rendre un avis officiel.

- un calendrier adapté aux congés scolaires sera prévu ;
- l'enquête ne commencera pas pendant les congés ;
- l'enquête ne se terminera pas pendant les congés.

Après l'enquête publique et les consultations :

- le Gouvernement devra adopter définitivement la révision des plans de secteur.
- c'est à ce stade que le corridor deviendra juridiquement stabilisé.
- adoption définitive envisagée fin 2027.

Une fois les plans de secteur adoptés, le dossier entrera dans la phase permis.

C'est à ce moment qu'interviendront :

- le tracé précis ;
- l'implantation exacte des pylônes ;
- les sections souterraines définitives ;
- les études techniques détaillées ;
- les prescriptions environnementales finales