

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

MOBILITE ET INFRASTRUCTURES

Arrêté ministériel relatif à l'expropriation de biens immeubles sur le territoire de la Commune d'AUBEL

Le Vice-Président, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,

Vu la Constitution, l'article 16 ;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08 août 1980, article 6, §1er, X, 1° ;

Vu le décret du 06 mai 1988 relatif aux expropriations pour cause d'utilité publique poursuivies ou autorisées par l'Exécutif Régional Wallon ;

Vu le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, notamment l'article 3 ter ;

Vu le décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation ;

Vu l'arrêté du Gouvernement Wallon du 17 janvier 2019 portant exécution du décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation ;

Vu l'arrêté du Gouvernement Wallon du 10 octobre 2024 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et portant règlement du fonctionnement du Gouvernement, articles 3 et 24 ;

Considérant les biens à exproprier tels que repris dans le tableau des emprises figurant dans le plan d'expropriation numéro E/N648/812. I.0958.3-A, et indiquant l'identité des titulaires des droits sur les biens immobiliers, les contenances et l'affectation des biens immobiliers à exproprier, déterminées selon les indications du cadastre ;

Considérant que la Direction des Routes de Verviers, ci-après dénommée « le pouvoir expropriant », envisage des travaux d'implantation d'un giratoire au carrefour dit « d'Hagelstein » entre la N608 et la N648 ;

Quant au déroulement de la procédure administrative :

Considérant que le pouvoir expropriant est un organisme d'intérêt public, le Gouvernement est compétent pour adopter l'arrêté d'expropriation, en vertu de l'article 6, §1er du décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation, ci-après dénommé « le décret ».

Considérant que le dossier d'expropriation a été réceptionné en date du 12 janvier 2026 par le SPW Mobilité et Infrastructures, Direction du Support juridique et de la Domanialité, ci-après dénommé « l'Administration » ;

Considérant que l'Administration a transmis par recommandé l'accusé de complétude du dossier en date du 16 janvier 2026 ;

Considérant que l'avis de la fonctionnaire déléguée du SPW TLPE – Direction de Liège 2 a été sollicité en date du 22 janvier 2026 ; qu'elle n'a pas remis d'avis sur le dossier.

Considérant que l'avis du Collège communal de la Commune d'Aubel a été sollicité en date du 22 janvier 2026 ; qu'il a remis un avis favorable sur le dossier lors de sa séance du 16 février 2026.

Considérant qu'en date du 22 janvier 2026, les titulaires de droits sur les biens tels qu'identifiés dans le tableau des emprises ont été invités à remettre leurs observations écrites sur le dossier ; que Madame Pelsser et Madame Leclerc ont transmis leurs observations en date du 21 février 2026 ;

Considérant que les intéressées contestent la réalité et la transparence de l'étude des alternatives au projet ; qu'elles évoquent l'existence de plans datant de 2017, qu'elles estiment quasi identiques au projet actuel, et en déduisent que l'option du giratoire aurait été arrêtée de manière figée, sans comparaison quantifiée avec d'autres solutions telles qu'un carrefour classique ou un carrefour à feux ;

Considérant qu'elles critiquent l'argument selon lequel la faible fréquentation du carrefour rendrait un feu tricolore inadapté ; qu'elles dénoncent l'emploi, dans le dossier du SPW, de formules qu'elles jugent vagues, telles que « faible fréquentation » ou « appel à la vitesse », sans données chiffrées, sans comparaison comportementale ni justification objectivée ;

Considérant qu'elles estiment incohérente la comparaison opérée entre un carrefour à feux et un giratoire, qualifiant de « logique triviale » l'argument selon lequel un giratoire serait plus visible qu'un feu ; qu'elles ajoutent que plus un ouvrage est massif, plus il est coûteux et plus il contribue à l'imperméabilisation des sols ;

Considérant que les intéressées estiment que la topographie des lieux, et notamment la pente de la RN648 en direction de Battice ainsi que les courbes situées en amont, rend illusoire l'objectif d'intervisibilité recherché ; qu'elles critiquent l'ajout d'une contre-courbe, la proximité de deux branches du carrefour et la non-prise en compte des courbes précédant le carrefour ; qu'elles considèrent que le giratoire est « forcé » et qu'il aurait fallu y renoncer en raison d'une emprise insuffisante, qualifiant l'aménagement projeté de giratoire « entré au chausse-pied » ;

Considérant que Madame Pelsser et Madame Leclerc attirent l'attention sur la vulnérabilité des cyclistes, précisant qu'il ne s'agit pas uniquement de cyclistes isolés mais de pelotons dominicaux nombreux ; qu'elles citent des études faisant état d'une augmentation de l'accidentologie des cyclistes en giratoire et reprochent au SPW de ne pas avoir analysé ce point ;

Considérant qu'elles font valoir que la largeur prévue des trottoirs, limitée à 1,50 mètre, ne permet pas le croisement de deux cyclistes ; qu'elles relèvent que certaines trajectoires imposeraient de franchir jusqu'à trois passages pour piétons, dont l'un serait, selon elles, mortellement dangereux ; qu'elles concluent à l'existence d'une erreur manifeste d'appréciation technique entraînant, selon elles, une erreur juridique dans la justification de l'expropriation ;

Considérant que les intéressées indiquent qu'il n'y aurait quasi aucun piéton dans la zone concernée ; qu'elles en déduisent que la création de trottoirs constitue un gaspillage ;

Considérant qu'elles estiment que les trottoirs liés aux arrêts de bus TEC et De Lijn sont disproportionnés, les arrêts étant selon elles très peu utilisés, Madame Pelsser évoquant le cas de sa mère comme seule utilisatrice « historique » ; qu'elles soulignent que les trottoirs ne se raccordent à aucun itinéraire piéton existant et ne prolongent aucun cheminement ; qu'elles indiquent que les trottoirs le long de la RN648 en direction de Battice ne mèneraient qu'à une seule habitation isolée, sise au numéro 13, qualifiant l'ensemble des travaux de « grands travaux inutiles » ;

Considérant que les intéressées analysent les trajets des lignes 139, 396, 399 et 339 et estiment que le nombre de passagers est très limité ; qu'elles en concluent que les travaux prévus pour l'aménagement des quais et trottoirs sont coûteux et inutiles ;

Considérant qu'elles évoquent, concernant le passage pour piétons sur la RN648 en direction de Battice, une mauvaise visibilité ; qu'elles demandent le déplacement de ce passage à l'entrée de la branche RN648, avant les courbes existantes, afin d'accroître la visibilité ;

Considérant que les intéressées dénoncent un projet qu'elles qualifient de maximaliste, entraînant de nombreux déplacements de réseaux, d'impétrants et de poteaux, qu'elles estiment très invasifs et coûteux ;

Considérant qu'elles évoquent la « complexité absurde » des aménagements comprenant espaces pavés et espaces verts ; qu'elles signalent l'impossibilité d'entretenir une haie le long de la parcelle cadastrée section ... n° 385L ; qu'elles demandent le maintien ou le remplacement de la barrière d'accès existante et formulent des prescriptions détaillées relatives à la clôture et aux plantations ;

Considérant que les intéressées font valoir une atteinte au potentiel bâti de la parcelle cadastrée n° 385L, qu'elles estiment à 7.935 m² correspondant à huit parcelles potentielles ; qu'elles invoquent l'impossibilité d'accès à certaines parcelles ainsi que les charges d'entretien induites par la création du trottoir ; qu'elles demandent que ces impacts soient explicitement chiffrés et intégrés dans l'offre d'expropriation ;

Considérant qu'elles suggèrent, à titre alternatif, le glissement du centre de giratoire vers la gauche, la suppression du trottoir et du quai de bus le long de la montée de la RN648, la réduction du nombre de points lumineux et le déplacement du passage pour piétons ;

Considérant qu'elles concluent leur courrier en s'opposant formellement au projet tel que conçu ;

Considérant qu'en date du 16 mars 2026, le pouvoir expropriant a transmis à l'Administration ses réponses aux observations écrites émises par Mesdames Pelsser et Leclerc ; qu'il indique que les objectifs poursuivis par le projet de giratoire sont l'augmentation de la visibilité du carrefour et la diminution des vitesses afin de réduire les accidents et leurs conséquences ;

Considérant que le pouvoir expropriant précise que les projets de voirie doivent intégrer à la réflexion les modes actifs, à savoir les piétons et les cyclistes, ainsi que les usagers des transports en commun, en l'espèce les bus ;

Considérant que l'étude s'inscrit dans le principe STOP (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privé vervoer), correspondant à la hiérarchie de mobilité en Belgique favorisant les modes actifs et collectifs, ainsi que dans la vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert modal), principalement par la prise en compte du critère de transfert modal ;

Considérant que la RN648 faisant partie d'un itinéraire bis pour convois exceptionnels, le pouvoir expropriant indique que ceux-ci doivent être pris en compte pour le dimensionnement et la position du giratoire projeté ;

Considérant, en ce qui concerne l'étude du projet et les alternatives examinées, que le pouvoir expropriant expose qu'un carrefour franc, même légèrement aménagé, ne répond pas aux exigences poursuivies, les trajectoires y étant trop tendues et la visibilité des branches n'y étant pas améliorée ; qu'il indique qu'il en va de même pour un carrefour à feux ;

Considérant qu'il estime que Madame Pelsser confond la charge de trafic en attente en pied de feu et la charge totale de trafic sur un axe ou un carrefour ; qu'il fait valoir que l'implantation d'un feu tricolore en zone rurale ou faiblement urbanisée provoque fréquemment une augmentation des vitesses, phénomène qualifié d'« effet d'appel à la vitesse », dès lors que les conducteurs tendent à accélérer en présence d'un feu vert visible à distance, à dépasser les vitesses réglementaires et à franchir le feu à l'orange, voire au rouge ; que ce comportement, moins présent en milieu urbain, est contraire aux objectifs poursuivis par le projet ;

Considérant que différentes versions de giratoires ont été étudiées et présentées aux parties prenantes, à savoir la commune, la Région et le TEC ; que trois esquisses ont été écartées et qu'une quatrième a servi de base au projet final ; que les esquisses non retenues ne répondaient pas aux objectifs de lisibilité, de girations, de visibilité et d'intégration en trois dimensions ;

Considérant qu'un aménagement similaire a été réalisé sur la N3, au carrefour dit « Cavalier Fonck », et qu'il répond pleinement au besoin initial, jugé sensiblement similaire à celui du carrefour concerné ; que le décalage et le dévoiement de la branche sud y permettent les raccordements entre les branches sud et ouest, tant en deux qu'en trois dimensions, comme dans le présent projet ;

Considérant, en ce qui concerne l'intervisibilité et la géométrie du projet, que le pouvoir expropriant indique que le giratoire n'est pas entré « au chausse-pied », sa réalisation nécessitant des expropriations ;

Considérant qu'il précise que des courbes existent déjà en amont du carrefour et que la sécurisation projetée ne nécessite pas de les modifier ; qu'il estime dès lors les critiques formulées à cet égard hors propos et contradictoires ;

Considérant que l'intervisibilité entre les branches est rendue possible par le déplacement de l'axe vers la maison située côté Flandre et par le décalage de la

branche sud, permettant une meilleure perception réciproque des usagers ; qu'un maintien du giratoire côté ouest aurait masqué la visibilité depuis Aubel en raison de l'habitation existante ;

Considérant, en ce qui concerne la vulnérabilité des cyclistes, que le pouvoir expropriant estime que Mesdames Pelsser et Leclerc n'ont pas compris l'aménagement prévu ; qu'il précise que les trottoirs sont exclusivement destinés aux piétons et qu'il n'est pas envisagé que les cyclistes les empruntent ; que les groupes de cyclistes sont appelés à rester sur la chaussée ;

Considérant que les cheminements cyclables ont été étudiés et qu'il a été conclu qu'ils ne nécessitaient pas, dans un premier temps, d'aménagement spécifique ; que le projet permet néanmoins d'envisager ultérieurement des élargissements des trottoirs afin de les rendre compatibles avec un usage cyclable via un statut F99 ;

Considérant, en ce qui concerne les piétons et les arrêts TEC et De Lijn, qu'une faible fréquentation piétonne ne justifie pas l'absence d'aménagement ; que le pouvoir expropriant indique qu'un projet de voirie doit être conçu de manière globale et intégrer des trottoirs, des quais de bus et de la végétation, ces éléments participant à la lecture et à la compréhension de l'espace du giratoire ;

Considérant, en ce qui concerne la conformité des arrêts de bus, que lorsque cela est possible, les quais sont aménagés conformément aux recommandations du TEC reprises dans la Sécurothèque ; que l'évasement des quais contribue à une meilleure lecture du carrefour à son approche ;

Considérant, en ce qui concerne le passage pour piétons sur la RN648 en direction de Battice, que le pouvoir expropriant estime que l'analyse développée par Mesdames Pelsser et Leclerc n'est pas correcte ; que le dévoiement de la branche sud permet de rectifier le profil en long et d'augmenter la visibilité du passage depuis les autres branches, celle-ci restant suffisante pour les usagers venant d'Aubel ;

Considérant qu'un déplacement du passage vers le sud serait, selon le pouvoir expropriant, plus surprenant pour les automobilistes accélérant après le giratoire et peu utile pour les piétons ;

Considérant, en ce qui concerne les impétrants et les coûts, que tout projet d'implantation d'un giratoire nécessite des déplacements de réseaux ; que les coûts y afférents sont considérés comme nécessaires et justifiés au regard du but d'utilité publique poursuivi, la sécurité des usagers devant primer ;

Considérant, en ce qui concerne les espaces verts, les haies et les accès, que la présence d'arbres de haute tige n'empêche pas l'entretien des haies ; que le choix des plantations a été validé par le Département de la Nature et des Forêts et par l'organisme flamand compétent ; que l'accès à la prairie existante sera maintenu ;

Considérant, en ce qui concerne l'atteinte au potentiel bâti de la parcelle cadastrée section n° 385L et les charges d'entretien invoquées, que l'affectation en zone à bâtir au plan de secteur n'implique pas l'octroi automatique d'un permis d'urbanisme ; qu'il est peu probable qu'un permis autorisant un accès direct à huit parcelles distinctes aurait été délivré sans condition et qu'un regroupement des accès aurait, au minimum, été imposé ;

Considérant que la prise en compte financière de la perte alléguée sera traitée et évaluée dans le cadre de la négociation avec le Comité d'Acquisition d'Immeubles ;

Considérant que la proposition visant au déplacement du centre du giratoire vers la gauche ne permettrait pas, selon le pouvoir expropriant, de rencontrer suffisamment les objectifs poursuivis ni de créer un aménagement de qualité suffisante ;

Considérant que l'analyse des alternatives éventuelles a été menée dans l'exposé des motifs, joint au dossier de demande d'expropriation, et conclut qu'aucune alternative technique ou géographique ne peut être retenue.

Considérant que le Comité d'Acquisition d'Immeubles de LIEGE a procédé en date du 18 août 2025 à l'estimation du coût de l'acquisition des parcelles ;

Considérant que l'Inspecteur des Finances a validé le projet d'expropriation en date du 10 octobre 2025 et a confirmé son avis en date du 15 janvier 2026 ;

Quant à la remise du rapport de synthèse de l'Administration qui comporte sa proposition de décision :

Considérant le rapport de synthèse établi par l'Administration en date du 7 avril 2026, lequel décide de procéder à l'expropriation des biens cadastrés ou l'ayant été à AUBEL, tels que repris au plan d'expropriation numéro E/N648/812. I.0958.3-A, en vue de d'acquérir en pleine propriété les biens immobiliers visés par la demande d'expropriation selon la procédure prévue par le décret du 22 novembre 2018 ;

Quant au champ d'application et au but d'utilité publique de l'expropriation :

Considérant que l'expropriation a pour objet le transfert du droit de propriété sur des biens immeubles ;

Considérant que le projet consiste en la sécurisation du carrefour dit « Carrefour de Hagelstein », formé par le croisement des voiries N608 et N648 ;

Considérant que ce carrefour est, depuis de nombreuses années, le siège de nombreux accrochages, ayant entraîné tant des dégâts matériels que corporels, liés notamment à une visibilité insuffisante et à des vitesses excessives pratiquées aux abords du carrefour ;

Considérant qu'une réunion de la Commission provinciale de sécurité routière (CPSR) a été organisée afin de permettre à l'ensemble des partenaires du projet d'exposer leurs objectifs et contraintes ;

Considérant qu'il est ressorti de ces échanges que l'option de l'aménagement sous forme de carrefour giratoire constitue la solution la plus appropriée pour augmenter la visibilité du carrefour et réduire les vitesses à son approche, dans un contexte de zone rurale ;

Considérant que les différentes variantes étudiées, à savoir un carrefour franc modifié ou un carrefour à feux, ne permettent pas d'atteindre les objectifs ainsi définis ;

Considérant que les esquisses d'aménagement en carrefour franc ne permettent pas d'augmenter significativement la visibilité des différentes branches ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'option du carrefour à feux, l'usager percevant un feu en phase verte a tendance à accélérer afin de franchir le carrefour avant la phase orange ou rouge, ce qui est contre-productif au regard de l'objectif de réduction des vitesses ;

Considérant en outre que, dans les zones rurales caractérisées par un trafic relativement faible, le non-respect des carrefours à feux est statistiquement plus fréquent ;

Considérant que le projet est repris au Plan Mobilité et Infrastructures pour Tous (PIMPT), adopté par le Gouvernement wallon ;

Considérant que le projet consiste dès lors en la création d'un carrefour giratoire en lieu et place du carrefour franc existant et qu'il intègre également des traversées piétonnes sécurisées, le déplacement et la mise en conformité des quais de bus situés au droit du carrefour, la mise en place d'un éclairage spécifique sur l'ensemble des branches ainsi qu'autour de l'anneau, et la possibilité d'installer ultérieurement un cheminement cyclable lorsque les tracés en provenance de Flandre auront été définis ;

Considérant que la réalisation de cet aménagement nécessite l'acquisition de certaines emprises foncières et implique, à cet effet, le recours à l'expropriation ;

Considérant que la réalisation de ce projet est de nature à permettre une augmentation de la visibilité du carrefour, une diminution des vitesses pratiquées, une réduction du nombre d'accidents, la mise en conformité des arrêts de bus ainsi que la sécurisation des traversées piétonnes et des cheminements cyclables futurs ;

Quant à l'analyse des éventuelles alternatives au projet proposé :

Considérant que le pouvoir expropriant expose l'analyse suivante quant aux différentes solutions d'aménagement envisagées ;

Considérant, en ce qui concerne l'aménagement du carrefour franc, que le pouvoir expropriant indique que les différentes versions étudiées ne permettent pas d'atteindre les effets et retombées poursuivis et décrits ci-avant ;

Considérant, en ce qui concerne l'aménagement d'un carrefour à feux, que le pouvoir expropriant reconnaît que cette solution présente l'avantage de conserver les emprises routières existantes et d'être moins coûteuse qu'un carrefour giratoire ;

Considérant toutefois que le pouvoir expropriant souligne que, dans cette configuration, le manque de visibilité à l'approche du carrefour ne participe pas à sa visibilité, alors que le carrefour giratoire est perceptible de plus loin et que sa signalisation d'approche est plus claire ;

Considérant que le fonctionnement d'un carrefour à feux dans une zone faiblement fréquentée est susceptible d'engendrer des effets qualifiés de pervers, en ce qu'il provoque un appel à la vitesse lors des phases vertes pour les véhicules en approche, ce qui est contre-productif, et un non-respect des phases rouges en raison de la faible fréquentation ;

Considérant qu'un carrefour à feux aménagé dans ces conditions ne contribue pas de manière significative à la réduction des vitesses en approche ni à la lisibilité du carrefour ;

Considérant que le pouvoir expropriant indique que la création d'un carrefour giratoire permet d'augmenter la visibilité du carrefour sur l'ensemble des branches et l'intervisibilité d'une branche à l'autre, de réduire les vitesses pratiquées et d'intégrer les cyclistes de manière sécurisée ; qu'il est précisé qu'aucun itinéraire cyclable officiel ne traverse actuellement le carrefour, mais que celui-ci est néanmoins emprunté par de nombreux cyclistes ;

Considérant que différentes versions de giratoires ont été étudiées ;

Considérant qu'un diamètre plus réduit ne permet pas d'assurer des girations suffisantes pour les poids lourds ;

Considérant qu'un giratoire excentré permettrait d'éviter certaines expropriations mais conduirait à la suppression de l'effet de dévoiement et de ralentissement recherché aux entrées ; qu'un tel giratoire rendrait la trajectoire tendue et la branche non prioritaire plus dangereuse que la configuration actuelle du carrefour ;

Considérant que ces différentes alternatives ne respectent pas les caractéristiques minimales nécessaires, notamment en ce qui concerne les girations, les rayons de raccordement et la largeur des bandes ;

Considérant que les titulaires de droits sur l'emprise numéro 1 figurant au plan d'expropriation ont proposé diverses alternatives ;

Considérant que la Direction des routes de Verviers a estimé que ces propositions ne permettraient pas de rencontrer de manière suffisante les objectifs et contraintes exposés ci-dessus et ne permettraient pas de créer un aménagement de qualité suffisante ;

Quant à la nécessité d'exproprier :

Considérant que l'espace public disponible ne permet pas l'aménagement du projet sus décrit ;

Considérant dès lors que la seule issue possible est l'acquisition des parcelles nécessaires au projet par le biais d'une procédure d'expropriation, l'utilité publique se justifiant pleinement dans le cas d'espèce, comme évoqué ci-avant ;

ARRETE :

Art. 1 : L'utilité publique exige, pour la création d'un giratoire au carrefour, dit « d'Hagelstein », entre la N608 et la N648, l'acquisition des emprises reprises au plan numéro E/N648/812. I.0958.3-A.

Art. 2 : A défaut de cessions amiables, les emprises indiquées au plan visé à l'article 1 seront expropriées conformément à la procédure judiciaire instaurée par le décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation.

Art. 3 : Le plan visé à l'article 1 peut être consulté auprès des bureaux de la Direction des Routes de Verviers sise rue Xhavée, 62 à 4800 VERVIERS.

Art. 4 : La liste des propriétaires des parcelles cadastrales visées par ce plan est annexée au présent arrêté.

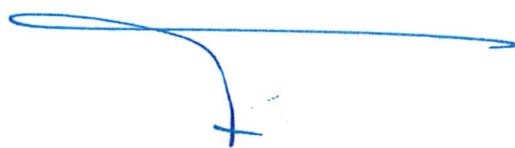
Art. 5 : Les biens visés par le présent arrêté sont intégrés au domaine public de la Région wallonne.

Art. 6 : Le présent arrêté est publié durant trente jours sur le site internet de la Commune d'Aubel ou, à défaut, aux endroits habituels d'affichage.

Art. 7 : Le présent arrêté est publié par extrait au Moniteur belge.

Namur, le 27 AVR. 2026

Le Ministre,



François DESQUESNES