

**19 avril 2007**

**Arrêté du Gouvernement wallon décidant la mise en révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez et adoptant l'avant-projet de plan (planches 40/1 et 40/2) en vue de promouvoir l'usage de RER aux alentours de la gare de Louvain-la-Neuve par l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'activité économique mixte, d'une zone d'aménagement communal concerté comportant un périmètre d'intérêt paysager, de deux zones d'espaces verts comportant un périmètre d'intérêt paysager, d'un périmètre de réservation destiné à réserver les espaces nécessaires à la reconfiguration de l'échangeur n° 9 sur la E411, sur les territoires des communes de Chaumont-Gistoux, Mont-Saint-Guibert et Ottignies-Louvain-la-Neuve, par la suppression du tracé et du périmètre de réservation de diverses voiries en projet ou existantes et, au titre de compensation planologique, par l'inscription d'une zone naturelle sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux, de quatre zones de parc et d'une zone d'espaces verts sur la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve**

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 octobre 2005 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2004 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement modifié par arrêtés du Gouvernement wallon des 16 septembre 2004 et 15 avril 2005;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 30, 33, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42 à 46 (*soit, les articles 42, 43, 44, 45 et 46*);

Vu l'arrêté royal du 28 mars 1979 établissant le plan de secteur Wavre-Jodoigne-Perwez modifié par arrêtés du 10 octobre 1986, 6 août 1992, 4 avril 1996 et 25 novembre 1999;

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

Considérant que le permis unique délivré à la SA Infrabel le 19 avril 2005 visant la construction et l'exploitation d'une troisième et d'une quatrième voies sur la ligne ferroviaire n°161 Bruxelles-Namur ainsi que divers parkings couverts, avec l'augmentation de la vitesse à 160 km/h, sur le territoire des communes de La Hulpe, Rixensart, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre autorise la mise en oeuvre d'un projet majeur en termes de gestion de la mobilité dans la province du Brabant wallon que le Gouvernement wallon entend accompagner par toutes les mesures de développement territorial dont il peut prendre l'initiative;

Considérant que, pour accroître la demande de déplacements en transports en commun, plusieurs études ont conclu à la nécessité de mener une politique concertée et intégrée en matière de mobilité, de développement économique, de logement et d'aménagement du territoire;

Considérant que les investissements très importants décidés par les pouvoirs publics pour la construction de l'infrastructure ferroviaire justifient aujourd'hui de mener une politique volontariste et proactive en matière de structuration du territoire et de fixer de nouvelles options d'aménagement du territoire en fonction de cette dernière, principalement autour des gares;

Considérant qu'une étude réalisée par STRATEC en décembre 2004 concernant le potentiel de développement qu'offrent les gares du projet de RER en Wallonie « City Freight » démontre la nécessité de valoriser les abords de gare par des activités économiques afin d'assurer une gestion équilibrée des flux entre Bruxelles et la Wallonie;

Considérant qu'une étude réalisée par la conférence permanente de développement territorial visant à organiser l'urbanisation autour des gares en vue de favoriser le report de mode démontre que les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire et de bons accès piétons attirent, dans un rayon de 1 500 m,

jusqu'à 15 à 20 % d'habitants utilisateurs du train, soit en moyenne près de dix fois plus que les habitants plus éloignés;

Considérant qu'il apparaît, par ailleurs, que l'intersection entre une infrastructure ferroviaire et une infrastructure routière offre des potentialités en matière de report de mode plus importantes que dans d'autres configurations;

Considérant que la priorité du Gouvernement wallon en la matière est dès lors de s'attacher à valoriser en priorité les abords des gares du futur réseau RER situées proches d'un axe routier important;

Considérant que la future gare RER de Louvain-la-Neuve bénéficie, à cet égard, d'une localisation stratégique vu sa proximité avec la E411, la N4 et la N25; qu'elle peut donc jouer un rôle de noeud d'échange modal pour les navetteurs de la région se rendant vers Bruxelles; que sa localisation coïncide avec la limite sud de la congestion automobile en direction de Bruxelles; que les automobilistes seraient donc incités à changer de mode en parquant leur voiture et poursuivant leur trajet via le RER;

Considérant que plusieurs initiatives ont déjà été prises dans ce sens, notamment en matière de transports en commun en bus dont l'offre a été améliorée afin de proposer des connexions rapides vers Bruxelles et à terme vers les autres gares RER, qui confirment l'intérêt des automobilistes;

Considérant que le Gouvernement wallon a également décidé, en séance du 4 mai 2006, de financer la construction d'un park-and-ride en suite de l'accord donné le 20 février 2006, par M. B. Tuybens, Secrétaire d'Etat des Entreprises publiques;

Considérant que l'aire de chalandise de la future gare RER de Louvain-la-Neuve est bien couverte par le réseau des infrastructures de communication et de transports existants à l'exception des communes situées à l'est; que la saturation aux heures de pointes de certains axes d'accès à la ville nouvelle et à la N25 est en revanche de nature à décourager les automobilistes à utiliser le RER;

Considérant que les flux de navetteurs de la future gare RER de Louvain-la-Neuve pourraient être développés en établissant autour de la gare des zones plurifonctionnelles génératrices de flux ferroviaires importants et des équipements adaptés;

Considérant que le Gouvernement wallon entend pour ces motifs réviser le plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez autour du site de la future gare RER de Louvain-la-Neuve afin:

- de favoriser l'implantation d'activités de niveau régional ayant un profil de mobilité ferroviaire par l'inscription d'une nouvelle zone d'activité économique mixte et d'une nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires;
- d'augmenter le nombre de résidents à proximité de la gare par l'inscription d'une nouvelle zone d'aménagement communal concerté principalement destinée à la résidence et pour laquelle devrait être élaboré un projet urbain d'ensemble;
- d'établir une transition entre les nouvelles zones urbanisables projetées sur le territoire d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et la zone urbanisable projetée sur le territoire de Chaumont-Gistoux par l'inscription de deux zones d'espaces verts situées de part et d'autre de la E411;

Justification par rapport aux objectifs du schéma de développement de l'espace régional.

Considérant que le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez concrétise les objectifs du schéma de développement de l'espace régional suivants:

Renforcer la structure spatiale du schéma de développement de l'espace régional et intégrer la dimension supra-régionale dans le développement de la Wallonie:

Le schéma de développement de l'espace régional fixe pour objectif fondamental de renforcer la structure du territoire en valorisant les axes, les noeuds et les pôles au sein des aires de coopération (schéma de développement de l'espace régional, p. 146 et suivantes).

La commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve est située dans l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles et appartient à l'eurocorridor Bruxelles-Luxembourg. Elle fait partie du maillage de pôles qui caractérise le territoire wallon et sur lesquels le schéma de développement de l'espace régional projette de s'appuyer pour structurer la région.

Le schéma de développement de l'espace régional met en évidence le rôle que doit jouer le pôle que constitue Ottignies-Louvain-la-Neuve dans la gestion de la croissance à laquelle le Brabant wallon doit aujourd'hui faire face.

La présente révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez fixe à cet égard des options claires quant à la manière dont le Gouvernement wallon entend structurer le développement d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et de son hinterland pour le long terme.

Le schéma de développement de l'espace régional reconnaît l'affectation du sol comme le moyen privilégié pour structurer l'espace en ce qu'il vise à attribuer ou réserver aux différentes activités les espaces qui leurs conviennent le mieux et à séparer les activités incompatibles (schéma de développement de l'espace régional, Projet de structure spatiale, I. Structurer l'espace wallon, p. 116).

La révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez autour de la future gare RER aura pour effet de renforcer Ottignies-Louvain-la-Neuve comme pôle de développement au coeur de l'aire de coopération avec Bruxelles. Le renforcement de sa polarisation par la mise en service de la gare RER doit s'accompagner d'infrastructures et d'activités majeures sur la base d'une densité et d'une mixité raisonnées afin de constituer des noeuds structurants. Par les aménagements projetés une déconcentration d'activités de Bruxelles et la concentration d'activités wallonnes au sein de ce pôle brabançon wallon seront accentuées. Dans le même temps, l'accessibilité à ce noeud sera encore améliorée pour permettre à un plus grand nombre d'habitants issus des zones voisines de se rendre facilement à la gare, aux équipements et activités connexes (schéma de développement de l'espace régional, p. 152).

Les compensations projetées permettront en plus de renforcer l'intérêt paysager et écologique de la partie centrale du Brabant wallon soumise à une urbanisation rapide, dispersée et peu organisée.

Structurer les villes et les villages:

Les zones projetées d'aménagement communal concerté, de services publics et d'équipements communautaires et d'activités économiques mixtes contribuent à renforcer la centralité et à rendre la structure spatiale d'Ottignies-Louvain-la-Neuve plus lisible.

Répondre aux besoins primordiaux et aux besoins en logement:

La valorisation des abords de la gare de Louvain-la-Neuve répond à l'objectif de rencontrer les besoins en logement dans une zone de la Wallonie soumise à une forte pression foncière où le prix du foncier est largement supérieur à la moyenne des prix relevés en Wallonie.

Le projet est l'occasion de mobiliser des terrains non bâtis pour les mettre activement sur le marché immobilier et de concevoir leur mise en oeuvre comme de réels « quartiers durables » dont la densité, la mixité fonctionnelle et la conception urbanistique devront s'inscrire dans la perspective du développement durable.

Contribuer à la création d'emplois et de richesses:

En permettant le développement de nouveaux quartiers, d'espaces publics et communautaires affectés notamment aux infrastructures sportives, et de parcs d'activité économique, le projet contribue à rééquilibrer la structure sociale de la population de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, à constituer des cadres d'accueil favorables à l'implantation d'entreprises et, en conséquence, à la création d'emplois et de richesses.

Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité:

Le schéma de développement de l'espace régional fixe comme objectif de réduire la demande de déplacement routier en favorisant l'usage des transports en commun (schéma de développement de l'espace régional, p.204 et suivantes). La réduction de la demande de déplacement routier passe non seulement par la localisation d'activités à proximité des noeuds de desserte en train et bus mais aussi par la possibilité de recourir à différents modes de transports alternatifs à la voiture pour les déplacements quotidiens. L'implantation d'activités et d'équipements à proximité de la future gare RER permettra aux travailleurs, usagers et clients de s'y rendre par d'autres moyens que l'automobile. Dans le même temps les habitants de la région pourront disposer d'une alternative cohérente à la voiture pour se rendre vers Bruxelles et son agglomération.

En inscrivant des zones destinées à l'urbanisation autour de la future gare RER de Louvain-la-Neuve et des voiries permettant de rabattre la circulation automobile vers celle-ci, le projet permet en outre de localiser les activités et d'organiser les déplacements de manière cohérente.

Le projet permet en effet de concilier le développement de zones d'activités économiques, de quartiers résidentiels et d'espaces publics et communautaires et l'offre de bonnes conditions d'accessibilité.

Justification par rapport aux objectifs du Plan Marshall.

Considérant que le projet réserve des terrains pour l'implantation d'activités économiques et d'équipements communautaires à haute densité d'emplois et de flux de personnes tels que des ensembles de bureaux ou des équipements concentrant de nombreux emplois, clients et usagers; que la concentration des activités économiques en des lieux névralgiques contribue à la création d'une région dynamique et compétitive; que la bonne structuration du territoire permet l'essor d'activités par les économies d'agglomération induites; que la réduction des problèmes de congestion automobile permet également des économies substantielles de temps et d'énergie;

Considérant que les aménagements projetés peuvent également être orientés vers la création de quartiers résidentiels innovants sur le plan de l'éco-construction et de l'urbanisme durable; qu'en conséquence, les projets résidentiels contribueront à l'innovation et à la création d'emplois spécialisés.

Une volonté respectueuse de l'article 1<sup>er</sup> du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

Considérant que le type d'urbanisation généralement observé en Brabant wallon est peu économe du sol;

Considérant que la révision du plan de secteur projetée par le Gouvernement wallon sera mise à profit afin de revoir ces modes d'urbanisation et capter une partie de la pression urbaine;

Considérant que l'objectif du Gouvernement wallon est d'induire un mode d'urbanisation des zones concernées quatre fois plus économe en utilisation du sol qu'observé actuellement dans les communes concernées;

Considérant que cet objectif s'inscrit parfaitement dans le respect de l'article 1<sup>er</sup> du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Analyse de la situation de droit et de fait.

Considérant qu'au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, les terrains non bâtis situés à l'est de la future gare RER sont actuellement inscrits successivement en zone d'habitat, en zone d'activité économique industrielle entre la N4 et la E411 et, au-delà, en zone agricole dont la partie nord comporte en surimpression un périmètre d'intérêt paysager;

Considérant que le tracé d'une ligne à haute tension 150 kv a été inscrit à l'est de la E411 pour la section comprise entre les pylônes n° 418 et 521 par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 10 octobre 1986;

Considérant que le conseil communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a adopté un schéma de structure communal par délibération du 28 juin 1993; que ce schéma a été révisé par délibération du conseil communal du 24 novembre 1997;

Considérant qu'un arrêté ministériel du 18 août 1993 a approuvé le règlement communal d'urbanisme d'Ottignies-Louvain-la-Neuve; que ce règlement a été modifié par arrêté ministériel du 19 mars 1998;

Considérant que le projet se situe dans le périmètre du plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Dyle-Gette adopté par le Gouvernement wallon le 10 octobre 2005; que le plan ne prévoit aucune forme d'épuration pour les terrains concernés par le projet qui ne sont pas inscrits en zone urbanisable;

Considérant que les autorités communales d'Ottignies-Louvain-la-Neuve ont approuvé un plan communal de mobilité en mars 2003;

Considérant que le projet n'est pas concerné par des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 209 du Code ou localisés dans un site repris à l'inventaire des sites archéologiques visés à l'article 233 du Code;

Considérant que le site comporte plusieurs chemins et sentiers repris à l'atlas des chemins vicinaux;

Considérant que l'ensemble de la zone se situe en zone vulnérable des sables bruxellois où les captages d'eau dans la nappe phréatique sont particulièrement fréquents; que les périmètres de protection et de prévention autour des captages ne sont pas fixés pour chaque puit;

Considérant que le projet se situe essentiellement sur les communes d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et de Chaumont-Gistoux; que l'autoroute matérialise à cet endroit la limite des deux communes;

Considérant que le projet s'implante à la limite sud de la suburbanisation bruxelloise dans la partie sablonneuse de la zone agricole « plateau limoneux brabançon »; qu'il est à considérer dans la zone d'influence urbaine de l'eurocorridor Bruxelles-Luxembourg ainsi que comme pôle d'attractivité

spécifique;

Considérant que la zone se trouve au croisement de plusieurs axes de communication de première importance que sont l'autoroute E411, la N4, la ligne de chemin de fer Bruxelles-Namur-Luxembourg et d'autres axes structurants que sont la N275 et la N243 pour ce qui concerne les liaisons nord-sud;

Considérant que les liaisons est-ouest sont quant à elles essentiellement assurées par les deux branches de la N25 (Nivelles-Louvain-la-Neuve ainsi que Wavre-Hamme-Mille) et dans une moindre mesure par les voiries N237, N238, N239, N268 ainsi que par les lignes de chemin de fer n°139 Ottignies-Leuven et n°140 Marcinelle-Ottignies;

Considérant que seule la partie sud-est de la zone de chalandise de Louvain-la-Neuve n'est traversée que par des voiries non structurantes; que celle-ci est constituée d'agglomérations telles que Chaumont, Gistoux, Dion, Incourt, Jodoigne, Ramillies;

Considérant que le projet se situe à l'est du centre urbain de Louvain-la-Neuve à vocation multifonctionnelle; que le pôle que constitue plus largement Louvain-la-Neuve exerce une réelle attractivité à divers égards: scolaire, universitaire, commercial, culturel, sportif, scientifique et économique;

Justification de la localisation du projet et choix du zonage.

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé de mener une politique proactive en vue de valoriser les abords de la future gare RER et de favoriser le report modal;

Considérant l'opportunité pour la Région wallonne de capter une part importante du marché du secteur immobilier à vocation tertiaire recherchant la proximité de Bruxelles; que cette tendance a déjà été concrétisée au travers de diverses initiatives comme la création du parc de l'Alliance, d'Axis-parc, etc,...; qu'il convient de la poursuivre;

Considérant en effet que le parc immobilier de bureaux brabançon wallon représente environ 500 000 m<sup>2</sup> à comparer aux 12 à 13 000 000 m<sup>2</sup> de la Région bruxelloise; que la marge de progression est donc encore importante;

Considérant que les terrains situés entre la N4 et la E411 sont inscrits en zone d'activité économique industrielle; que cette affectation n'est plus pertinente au regard de la proximité de la future gare RER; qu'il serait en effet plus judicieux d'y implanter une ou plusieurs infrastructures d'intérêt régional génératrices de flux ferroviaires importants;

Considérant que la zone d'activité économique industrielle figurant au plan de secteur a été inscrite le 6 août 1992, au terme d'une révision de celui-ci, mais n'a pratiquement pas été mise en oeuvre; qu'il résulte, quinze ans plus tard, que l'option prise au plan de secteur peut et doit être revue;

Considérant que la zone a depuis été divisée par la construction de la voirie donnant accès à la sortie n° 8a de la E411;

Considérant que les études indiquent que la stratégie à suivre pour accroître le flux d'utilisateurs du RER est de placer en première couronne des activités de service, à l'exclusion cependant des activités commerciales, de grande distribution et de stockage;

Considérant qu'il est également opportun, pour les pouvoirs publics, de disposer d'espaces de services à la population bénéficiant d'une accessibilité multimodale; que l'on constate déjà à cet égard un déficit dans l'entité de Louvain-la-Neuve alors que sa population devrait encore croître;

Considérant, au vu du caractère tertiaire, culturel et universitaire de Louvain-la-Neuve et des caractéristiques de son accessibilité en transport en commun et routière, qu'il convient d'opter pour la réaffectation de la zone d'activité industrielle existante située entre la N4 et la E411 d'une part en zone d'activité économique mixte au nord et, d'autre part en zone de services publics et d'équipements communautaires au sud; que la limite entre les deux zones est établie perpendiculairement à la N4 face à l'entrée de la rue de la Baraque;

Considérant, par ailleurs, qu'une plage agricole d'une superficie non négligeable est située à quelques minutes à pieds de la gare; qu'elle représente un potentiel qui peut être affecté à des fonctions contribuant à accroître l'usage du RER; qu'il s'indique donc de l'affecter conformément aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Considérant qu'en fonction des objectifs poursuivis et des contraintes relevés, le Gouvernement wallon

propose de renforcer la demande en utilisateurs du chemin de fer par l'inscription, à l'est de la future gare, d'une nouvelle zone affectée principalement à la résidence au nord du village de Vieusart, sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;

Considérant qu'il ne convient toutefois pas d'y laisser se développer une urbanisation contraire aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Considérant que les dispositions de l'article 33 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine telles que modifiées par le décret dit « RESA » du 3 février 2005 relatives à la mise en oeuvre des zones d'aménagement communal concerté permettent de garantir la cohérence d'ensemble, la progressivité et le bon aboutissement de la mise en oeuvre de la zone d'aménagement communal concerté;

Considérant que pour rencontrer les objectifs poursuivis, il convient que le rapport urbanistique et environnemental couvre l'entièreté de la zone et qu'il vise un projet urbain d'ensemble favorisant l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes; que le réseau de voiries, la composition urbanistique et la densité constituent à cet égard des outils adéquats pour en maîtriser l'urbanisation; qu'il convient, en conséquence, d'assortir ces deux zones d'une prescription supplémentaire « \*S.18 » qui encadre la mise en oeuvre de la zone selon les principes définis ci-dessus;

Considérant que la structure spatiale telle que projetée implique de créer une transition végétale entre les entités bâties Louvain-la-Neuve et Vieusart de part et d'autre de la E411 sans toutefois affecter l'aménagement de liaisons entre elles;

Considérant que l'inscription de deux nouvelles zones d'espaces verts, de part et d'autre de la E411 rencontre ces objectifs, en ce qu'elle présente les avantages:

- de préserver des transitions végétales entre les entités bâties, comme le prévoit le plan directeur de la ville;

- d'autoriser l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclistes entre elles;

- de limiter les nuisances de bruit occasionnées par les voiries importantes sur les zones destinées à la résidence;

Considérant que, outre leur rôle structurant, les deux zones d'espaces verts pourraient également avoir pour vocation d'expérimenter des modes de gestions forestières et horticoles novateurs afin d'anticiper sur les conséquences des changements climatiques;

Considérant que la valorisation de la future gare RER implique de prévoir une liaison importante entre la gare et le centre de Louvain-la-Neuve qui se ferait via un axe principal tracé sur la crête entre l'échangeur 8a et le chemin du Relais; que la continuité de cette liaison est primordiale, notamment à hauteur du franchissement de l'autoroute E411;

Considérant que le Gouvernement wallon propose en outre de transférer les terrains situés à l'intérieur de la bretelle d'accès à l'échangeur n°8a, dans le sens Namur-Bruxelles, sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux, terrains inscrits en zone agricole comportant un périmètre d'intérêt paysager, en zone d'espaces verts comportant un périmètre d'intérêt paysager dans le but d'éviter l'enclavement d'une zone agricole qui, par ses dimensions réduites, sa localisation et son relief, ne présente pas d'intérêt en termes d'exploitation agricole;

Considérant, en termes de mobilité, que le réseau des principales infrastructures de communication figurant au plan de secteur n'est plus adapté aux options du Gouvernement wallon et doit dès lors être révisé afin d'optimiser notamment l'accessibilité à la future gare RER de Louvain-la-Neuve;

Considérant qu'il convient de maintenir une séparation entre les flux locaux et les flux de transit sous peine d'asphyxier les infrastructures de communication existantes; que cette séparation des flux passe par une bonne lisibilité et une hiérarchisation des voies existantes et des échangeurs routiers;

Considérant que la valorisation de la future gare RER implique de prévoir, de la gare et du centre de Louvain-la-Neuve vers les nouvelles zones destinées à l'urbanisation, une liaison importante qui se ferait via un axe principal tracé sur la crête entre l'échangeur 8a et le chemin du Relais; que la continuité de cette liaison est primordiale, notamment à hauteur du franchissement de l'autoroute E411;

Considérant que l'accès à la future gare RER à partir de la nouvelle zone urbanisable projetée à l'est de la E411 en tout état de cause être organisé par le nord via le chemin du Relais et l'échangeur n°8a afin de ne

pas affecter la rue de Mèves, dont les caractéristiques sont peu adaptées au trafic attendu; que la continuité de cette liaison est en outre primordiale, notamment à hauteur du franchissement de l'autoroute E411 et ne devra pas être confondue avec l'accès au futur park-and-ride;

Considérant que le caractère structurant sur le plan intercommunal et régional de l'échangeur n°9 sur la E411 justifie l'inscription au plan de secteur d'un périmètre de réservation afin de réserver les espaces nécessaires à la reconfiguration de celui-ci;

Considérant qu'il est en revanche proposé de supprimer le tracé et le périmètre de réservation de la voirie en projet vers Corroy-le-Grand figurant au plan de secteur;

Considérant que la voirie N238, assurant la jonction de Wavre et Ottignies avec la N25, est entièrement réalisée; que le périmètre de réservation inscrit au plan de secteur n'a plus d'utilité et peut donc être supprimé; qu'il en est de même pour l'échangeur entre la N238 et le boulevard André Oleffe ainsi que pour le boulevard de Lauzelle dont la construction est également terminée;

Application de périmètres et de prescriptions supplémentaires.

Considérant, eu égard au périmètre d'intérêt paysager déjà inscrit en surimpression au bois de Villers et à la plage agricole adjacente, et aux enjeux urbanistiques du projet, que le Gouvernement wallon préconise d'inscrire, en application de l'article 40 du Code, un périmètre d'intérêt paysager à l'est de la N4 en surimpression aux deux zones d'espaces verts et à la zone d'aménagement communal concerté qu'il projette;

Considérant qu'il convient de réserver les espaces suffisants au plan de secteur pour reconfigurer l'échangeur existant entre la N25a et la E411 à Corroy-le-Grand, à hauteur de la sortie n° 9; qu'il est dès lors proposé d'inscrire un périmètre de réservation;

Considérant, par ailleurs, que le plan de secteur peut comporter des prescriptions supplémentaires d'ordre urbanistique ou planologique qui peuvent être fondées sur les éléments visés à l'article 23 du Code;

Considérant que le nouveau potentiel foncier que le Gouvernement wallon projette d'inscrire doit être valorisé conformément à la politique qu'il entend mettre en oeuvre et dont les principes sont développés dans la 4<sup>e</sup> l'option du schéma de développement de l'espace régional, à savoir: « structurer les villes et les villages »;

Considérant qu'il est proposé d'assortir la nouvelle zone d'aménagement communal concerté inscrite à l'est de la E411 de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle « \*S.18 », suivante: « la zone est principalement destinée à la résidence. Le rapport urbanistique et environnemental couvre toute la zone et vise un projet urbain d'ensemble, notamment par le biais du réseau de voiries, de la composition urbanistique et de la densité. La conception du réseau de voiries favorise l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes. »;

Considérant qu'il est proposé d'assortir la nouvelle zone activité économique mixte inscrite à l'est de la N4 de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle « \*S.17 », suivante: « la zone d'activité économique mixte est principalement réservée à l'implantation d'entreprises exerçant des activités dans le secteur « recherche et développement ». Les commerces de détail, la grande distribution et le stockage ne sont pas autorisés à s'implanter dans cette zone. »;

Vérification du respect des conditions visées à l'article 46 du Code.

Considérant que l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation respecte les critères fixés à l'article 46 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Considérant que seule l'inscription de la zone d'aménagement communal concerté avec la surimpression « \*S.18 » doit être compensée aux termes de l'article 46, §1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> du Code, dans la mesure où celle-ci est affectée principalement à la résidence; qu'il s'agit, en conséquence, de transférer des terrains inscrits en zone agricole, non destinée à l'urbanisation, en une zone destinée à l'urbanisation;

Considérant que la nouvelle zone d'aménagement communal concerté, est attenante à une zone d'habitat existante;

Considérant que la nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne présente pas une configuration linéaire le long d'une voirie;

Considérant que l'article 46, §1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> du Code précité dispose que « l'inscription de toute nouvelle zone destinée à l'urbanisation est compensée par la modification équivalente d'une zone existante destinée à

l'urbanisation en zone non destinée à l'urbanisation ou par toute compensation alternative définie par le Gouvernement »;

Considérant que le schéma de structure communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve contient de nombreuses zones de verdurisation aussi appelées coulées vertes ou parcs; que la présence de celles-ci est souvent confirmée au travers des permis de lotir et des plans communaux d'aménagement existants; que ces zones sont, pour la plupart, inscrites en zone urbanisable au plan de secteur; qu'il est aujourd'hui justifié de pérenniser leur fonction en les inscrivant en zone de parc au plan de secteur; que le Gouvernement wallon définit cette option comme une compensation au sens de l'article 46 du Code;

Considérant que le Gouvernement wallon a en revanche écarté l'option de compenser l'inscription des nouvelles zones destinées à l'urbanisation par la désaffectation de diverses zones d'aménagement communal concerté en zone agricole; qu'il apparaît en effet que les zones d'aménagement communal concerté situées dans les entités proches du projet sont souvent bien localisées par rapport aux zones déjà urbanisées et sont de plus difficiles à réaffecter en zone agricole du fait des contraintes que leur environnement bâti feraient peser sur leur exploitation;

Considérant que l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation pour une superficie de 39,57 ha est compensée par la désaffectation de zones destinées à l'urbanisation en zones non destinées à l'urbanisation, représentant une superficie totale de 36,25 ha;

Considérant que le Gouvernement wallon propose, au titre de compensation planologique la modification de la zone de loisirs située au lieu dit « Champtaine » sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux en zone naturelle;

Considérant que cette option est justifiée par le fait que la zone concernée se situe dans un site Natura 2000 BE31007 « Vallée du Train », proposé à la commission européenne par décision du Gouvernement wallon du 26 septembre 2002, complétée par décisions du 3 février 2004 et du 24 mars 2005;

Considérant, au titre de compensation alternative, que le Gouvernement wallon impose, selon des modalités à déterminer, la cession d'un droit réel, sous la forme d'un bail emphytéotique de 99 ans renouvelable, à la Région wallonne, sur les deux zones d'espaces vert comportant un périmètre d'intérêt paysager situées de part et d'autre de la E411;

Considérant, en conclusion, que le présent arrêté vise à inscrire:

- une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une superficie de 13,42 ha, entre la N4 et la E411, sur des terrains situés en zone d'activité économique industrielle;
- une zone d'activité économique mixte, d'une superficie de 20,48 ha, entre la N4 et la E411, sur des terrains situés en zone d'activité économique industrielle;
- une zone d'aménagement communal concerté d'intérêt paysager, d'une superficie de 39,55 hectares, en extension de la zone d'habitat de Vieusart, sur des terrains inscrits en zone agricole;
- deux zones d'espaces verts d'intérêt paysager, d'une superficie de 28,16 ha, de part et d'autre de l'autoroute:
  - la première, située à l'est et le long de la E411 à hauteur de l'échangeur n°8a, sur des terrains inscrits en zone agricole;
  - la seconde, entre la N4 et la E411 au nord de la rue Génistroit, sur des terrains inscrits en zone agricole;
- un périmètre de réservation destiné à réserver les espaces nécessaires à la reconfiguration de l'échangeur n°9;

à supprimer:

- le tracé et le périmètre de réservation de la voirie en projet entre la N25a et le village de Corroy-le-Grand;
- le tracé et le périmètre de réservation de la N238;
- le tracé et le périmètre de réservation du boulevard de Lauzelle;
- le tracé de l'échangeur entre la N238 et le boulevard André Oleffe;

ainsi que, au titre de compensation planologique, à inscrire:

- quatre zones de parc d'une superficie totale de 17,19 ha, dans le tissu urbain de Louvain-la-Neuve:
  - le jardin de la Source et les abords de la promenade de la Nuit de Mai et du chemin Charlier à la Jambe de Bois (7,31 ha) dans le quartier de Lauzelle sur des terrains inscrits en zone d'habitat;



- le bois de Florival et les abords de la Serpentine (5,18 ha) dans le quartier du Biéreau sur des terrains inscrits en zone d'habitat;
- le bois de la Palette (2 ha) dans le quartier des Bruyères sur des terrains inscrits en zone d'habitat;
- la zone verte située en rive sud de l'avenue des Arts (2,70 ha) dans le nouveau quartier des Bruyères sur des terrains inscrits en zone d'habitat;
- une zone d'espaces verts d'une superficie de 10,58 ha aux abords de la N233 et de la N238 sur des terrains situés en zone d'habitat, en zone d'activité économique mixte et en zone de services publics et d'équipements communautaires, sur le territoire des communes de Mont-Saint-Guibert et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- une zone naturelle d'une superficie de 8,48 ha rue du Bois de Sart sur des terrains situés en zone de loisirs, sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;

Etude d'incidences sur l'environnement.

Considérant que, conformément aux dispositions de l'article 42, alinéas 2 et 4 du Code, le Gouvernement wallon est tenu de faire réaliser une étude d'incidences dont il fixe l'ampleur et le degré de précision et de soumettre le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de plan, pour avis, à la commission régionale d'aménagement du territoire et au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable;

Considérant, en ce qui concerne l'ampleur de l'étude à réaliser, que les incidences sur l'environnement de chacune des composantes du projet sont de nature et d'importance très différentes;

Considérant que l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation est, a priori, susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur toutes les composantes du projet présentant cette caractéristique;

Considérant que la désaffectation de zones destinées à l'urbanisation en zones non destinées à l'urbanisation ne pourrait, en revanche, pas être susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences ne devra pas porter sur cette composante du projet à l'exception de la future zone naturelle, reprise en zone Natura 2000;

Considérant que l'inscription d'un périmètre de réservation destiné à réserver les espaces nécessaires à la reconfiguration de l'échangeur n° 9 sur la E411 devrait, a priori, être susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur cette composante du projet;

Considérant que la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet de la N25a vers le village de Corroy-le-Grand devrait, a priori, être susceptible d'avoir des incidences non négligeables et positives sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur cette composante du projet;

Considérant que la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la N238, du tracé de l'échangeur entre la N238 et le boulevard André Oleffe ainsi que du tracé et du périmètre de réservation du boulevard de Lauzelle devrait, à priori, être susceptible d'avoir des incidences non négligeables et positives sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur cette composante du projet;

Considérant que l'étude d'incidences peut, en application de l'article 42, 3<sup>e</sup> alinéa du Code, être fondée notamment sur les renseignements utiles obtenus lors de l'étude d'incidences réalisée dans le cadre de l'instruction du permis unique délivré à la SA Infrabel;

Considérant que la validation des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devraient être circonscrites au territoire situé à proximité de la future gare RER et du park-and-ride de Louvain-la-Neuve;

Considérant que la validation de la délimitation et des conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation ainsi que la recherche des variantes devraient quant à elles être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées;

Considérant, en ce qui concerne la précision de l'étude à réaliser, que le projet de contenu annexé au présent arrêté a été établi en tenant compte des spécificités du projet et respecte le contenu-type défini à l'article 42, 2<sup>e</sup> alinéa du Code;

Considérant qu'une attention particulière devrait cependant être accordée aux éléments suivants:

- évaluation de l'impact de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Dyle-Gette, etc.);
- évaluation de l'impact sur le paysage de la zone d'aménagement communal concerté projetée sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;

Sur la proposition du Ministre du logement, des transports et du développement territorial,

Arrête:

### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Le Gouvernement wallon décide la mise en révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez et adopte l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez (planches 40/1 et 40/2), conformément à la carte ci-annexée, en vue de l'inscription:

- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- d'une zone d'aménagement communal concerté comportant un périmètre d'intérêt paysager sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;
- de deux zones d'espaces verts, comportant un périmètre d'intérêt paysager, sur le territoire de lades communes de Chaumont-Gistoux et d'Ottignies-Louvain-La-Neuve;
- d'un périmètre de réservation destiné à réserver les espaces nécessaires à la reconfiguration de l'échangeur n° 9 sur la E411 sur le territoire des communes de Chaumont-Gistoux, Mont-Saint-Guibert et Ottignies-Louvain-la-Neuve;

et de la suppression:

- du tracé de la voirie et du périmètre de réservation en projet entre la N25a et le village de Corroy-le-Grand sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;
- du tracé et du périmètre de réservation de la N238 sur le territoire des communes de Mont-Saint-Guibert et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- du tracé et du périmètre de réservation du boulevard de Lauzelle sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- du tracé de l'échangeur entre la N238 et le boulevard André Oleffe sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;

ainsi que, au titre de compensation planologique, en vue de l'inscription:

- d'une zone naturelle sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;
- d'une zone d'espaces verts sur le territoire des communes de Mont-Saint-Guibert et d'Ottignies-Louvainla-Neuve;
- de quatre zones de parcs sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

### **Art. 2.**

La prescription supplémentaire suivante, repérée « \*S.18 », est d'application dans la zone d'aménagement communal concerté inscrite au plan par le présent arrêté:

« La zone est principalement destinée à la résidence.

Le rapport urbanistique et environnemental couvre l'ensemble de la zone et vise un projet urbain d'ensemble, notamment par le biais du réseau de voiries, de la composition urbanistique et de la densité.

La conception du réseau de voiries favorise l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes. »

### **Art. 3.**

La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « \*S.17 », est d'application dans la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté: « La zone d'activité économique mixte est principalement réservée à l'implantation d'entreprises exerçant des activités dans le secteur « recherche et développement ». Les commerces de détail, la grande distribution et le stockage ne sont pas autorisés à s'implanter dans cette zone. »

**Art. 4.**

Le Gouvernement wallon impose à titre de compensation alternative, selon des modalités à déterminer, la cession d'un droit réel, sous la forme d'un bail emphytéotique de 99 ans renouvelable, à la Région wallonne, sur les deux zones d'espaces verts comportant un périmètre d'intérêt paysager situées de part et d'autre de la E411.

**Art. 5.**

Le Gouvernement wallon adopte le projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez annexé au présent arrêté.

**Art. 6.**

Le Gouvernement wallon charge le Ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions de soumettre ledit projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, pour avis, à la commission régionale de l'aménagement du territoire, au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable et à la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement, puis de le lui représenter pour approbation.

Namur, le 19 avril 2007.

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

A. ANTOINE

**Annexe 1<sup>re</sup> au cahier des charges**

**Avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez (planches 40/1 et 40/2) en vue de promouvoir l'usage de RER aux alentours de la gare de Louvain-la-Neuve par l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'activité économique mixte, d'une zone d'aménagement communal concerté comportant un périmètre d'intérêt paysager, de deux zones d'espaces verts comportant un périmètre d'intérêt paysager, d'un périmètre de réservation destiné à réserver les espaces nécessaires à la reconfiguration de l'échangeur n°9 sur la E411, sur les territoires des communes de Chaumont-Gistoux, Mont-Saint-Guibert et Ottignies-Louvain-la-Neuve, par la suppression du tracé et du périmètre de réservation de diverses voiries en**

projet ou existantes et, au titre de compensation planologique, par l'inscription d'une zone naturelle sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux, de quatre zones de parc et d'une zone d'espaces verts sur la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

#### **PROJET DE CONTENU DE L'ETUDE D'INCIDENCES DE PLAN DE SECTEUR**

**1. L'avant-projet de révision des planches 40/1 et 40/2 du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez adopté par arrêté du Gouvernement wallon du XX/XX/2007 porte sur l'inscription:**

**\* des composantes de l'avant-projet énumérées ci-dessous:**

- d'une zone d'aménagement communal concerté comportant un périmètre d'intérêt paysager sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;
- d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- d'une zone d'espaces verts comportant un périmètre d'intérêt paysager sur le territoire de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- d'une zone d'espaces verts comportant un périmètre d'intérêt paysager sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;
- d'un périmètre de réservation destiné à réserver les espaces nécessaires à la reconfiguration de l'échangeur n° 9 sur la E411 sur le territoire des communes de Chaumont-Gistoux, Mont-Saint-Guibert et Ottignies-Louvain-la-Neuve;

**et la suppression:**

- du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la N25a et le village de Corroy-le-Grand;
- du tracé et du périmètre de réservation de la N238;
- du tracé et du périmètre de réservation du boulevard de Lauzelle;
- du tracé de l'échangeur entre la N238 et le boulevard André Oleffe;

**\* des compensations planologiques suivantes:**

- d'une zone naturelle sur la commune de Chaumont-Gistoux;
- de quatre zones de parc sur la commune d'Ottignies-Louvain-La-Neuve;
- d'une zone d'espaces verts sur la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;

**\* de la compensation alternative suivante:**

- la cession d'un droit réel, sous la forme d'un bail emphytéotique de 99 ans renouvelable, à la Région wallonne, sur les deux zones d'espaces verts comportant un périmètre d'intérêt paysager situées de part et d'autre de la E411.

**1. Ampleur de l'étude d'incidences et degré de précision des informations (article 42, alinéa 2 du CWATUP)**

**0. Ampleur de l'étude d'incidences.**

**L'étude d'incidences portera sur:**

- l'inscription des nouvelles zones destinées à l'urbanisation;
- l'inscription du tracé et de la zone de réservation de l'échangeur n°9 sur la E411;
- la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet de la N25a vers le village de Corroy-le-Grand;
- la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la N238, du tracé de l'échangeur entre la N238 et le boulevard André Oleffe ainsi que du tracé et du périmètre de réservation du boulevard de Lauzelle.

La désaffectation de zones destinées à l'urbanisation en zones non destinées à l'urbanisation ne devrait pas être susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement, mais l'étude d'incidences devra néanmoins porter sur cette composante du projet étant donné que la zone de loisirs, qu'il est projeté d'inscrire en zone naturelle, est reprise en Natura 2000.

L'étude suivra le principe d'une démarche « en entonnoir », c'est-à-dire que, suivant la nature des

aspects abordés, l'analyse des différentes composantes de l'avant-projet se fera depuis l'échelle la plus large jusqu'à l'échelle locale du périmètre concerné.

La validation des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites au territoire situé à proximité de la future gare RER et du park-and-ride de Louvain-la-Neuve.

La validation de la délimitation et des conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées.

Le périmètre d'étude (échelle micro-géographique) des composantes de l'avant-projet susceptibles de perturber la diversité biologique, la population (mobilité,...), les eaux (souterraines, de surface, usées...), l'air, les facteurs climatiques, les paysages, l'activité agricole et forestière dépendra du territoire susceptible d'être touché pour chacune des problématiques étudiées.

En particulier, le périmètre d'étude des composantes de l'avant-projet et de leurs compensations sur la faune, la flore, les sols, les biens matériels et le patrimoine culturel sera circonscrit aux terrains concernés.

## **2. Degré de précision des informations.**

Le cahier des charges retenu ci-dessous a été établi en tenant compte des spécificités du projet et constitue un document dont le degré de précision est considéré comme suffisant au regard de l'article 42 du Code.

Tous les points du présent cahier des charges doivent, à priori, être considérés comme étant indispensables, néanmoins l'auteur de l'étude peut proposer d'alléger l'analyse de certains points, pour autant qu'il en démontre la non-pertinence par rapport à l'avant-projet étudié.

Par ailleurs, s'il l'estime important par rapport au dossier analysé, l'auteur de l'étude peut toujours aborder et développer l'un ou l'autre point qui ne serait pas repris dans le cahier des charges.

Les facteurs de modification (ou composantes perturbatrices) du milieu et les éléments constitutifs de la situation de droit et de fait sont inventoriés en annexe, à charge pour les auteurs de l'étude d'incidences de ne retenir dans l'analyse que ceux qui se révèlent pertinents ou d'ajouter les éléments qu'il s'avérerait nécessaire de considérer.

Une attention toute particulière sera accordée aux éléments suivants:

- évaluation de l'impact de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Dyle-Gette, etc.);
- validation des besoins en zones destinées à la résidence sur le territoire des communes de Chaumont-Gistoux et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- validation des besoins en zones destinées à l'activité économique sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- validation des besoins en zones de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire des communes de Chaumont-Gistoux et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- évaluation de l'impact sur le paysage de la zone d'aménagement communal concerté projetée sur le territoire de la commune de Chaumont-Gistoux;

Cette liste n'est aucunement exhaustive.

## **Phase I: JUSTIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

### **A. RESUME DU CONTENU ET DESCRIPTION DES OBJECTIFS ET DES MOTIVATIONS DE L'AVANT-PROJET DE REVISION DU PLAN (article 42, alinéa 2, 1° du CWATUP) .**

#### **A.1. Résumé du contenu et description des objectifs et des motivations de l'avant-projet de révision du plan.**

Il s'agit de résumer l'objet de la révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez et d'identifier les objectifs et les motivations du Gouvernement wallon tels qu'ils apparaissent dans l'arrêté adoptant l'avant-projet de plan.

Par objet de la révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez on entend: les zones d'affectation, les périmètres où une protection particulière se justifie, les prescriptions supplémentaires d'ordre urbanistique ou planologique, les autres mesures d'aménagement et la carte.

Par objectifs du Gouvernement wallon on entend les buts qu'il poursuit en décidant de réviser le plan.

Par motivations du Gouvernement wallon on entend les raisons pour lesquelles il considère la révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez comme indispensable à la réalisation des objectifs.

## A.2. Analyse.

A.2.1. Examen de la compatibilité des objectifs de l'avant-projet au regard des options régionales.

Il s'agit d'identifier d'une part les liens de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez avec d'autres plans et programmes pertinents et d'autre part les objectifs de la protection de l'environnement pertinents au regard de l'avant-projet.

A.2.2. Validation des zones d'affectation inscrites à l'avant-projet.

Il s'agit de vérifier si les zones d'affectation et le tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication inscrits à l'avant-projet de plan contribuent à la réalisation des objectifs du Gouvernement wallon.

A.2.3. Examen de la conformité de l'avant-projet aux réglementations en vigueur.

Il s'agit de vérifier si l'avant-projet de plan est conforme aux réglementations en vigueur, en particulier à l'article 46 du CWATUP (*article 42, alinéa 2, 2° du CWATUP*).

A.2.4. Identification/validation du (des) territoire(s) de référence.

Le territoire de référence est le territoire sur lequel doit se baser la réflexion pour vérifier la pertinence de la révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez en ce qui concerne les besoins et la localisation des zones d'affectation. Il correspond à ce que le CWATUP appelle le « territoire visé » (*article 42, alinéa 2, 3°*).

La validation des besoins justifiant l'avant-projet et de la localisation des différentes zones d'affectation et du tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites aux territoires suivants:

- zones d'aménagement communal concerté: territoires des communes de Chaumont-Gistoux et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;
- zones de services publics et d'équipements communautaires: territoires des communes de Chaumont-Gistoux et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

L'auteur de l'étude peut prendre en compte d'autres territoires de référence. Il justifiera alors la pertinence de ses choix.

A.2.5. Synthèse.

Il s'agit de mettre en évidence les objectifs de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez au regard de leur compatibilité avec les options régionales et conclusions sur les territoires de référence associés à l'avant-projet ou aux différentes composantes ou ensembles de composantes de celui-ci (les différentes zones d'affectation étant éventuellement regroupées en ensembles cohérents au regard de leur territoire de référence).

## A. VALIDATION DES BESOINS JUSTIFIANT L'AVANT-PROJET.

En toute hypothèse, pour chaque composante ou ensemble de composantes de l'avant-projet, il s'agit d'évaluer la demande d'espace à lui ou à leur réserver et de la confronter à l'offre pertinente, selon le canevas suivant.

### B.1. Evaluation de la demande.

Description des caractéristiques humaines du territoire de référence. Il s'agit d'identifier ses potentialités (atouts et opportunités) et ses contraintes (faiblesses et menaces), en particulier celles qui sont de nature à influencer sur la demande d'espace. Seuls les éléments pertinents au regard de

**l'avant-projet ou d'une de ses composantes ou ensemble de composantes doivent être envisagés.**

**B.1.2 Evaluation de la demande (ou du déficit) d'espace pour les affectations examinées et de la demande d'infrastructure au sein des territoires de référence.**

**B.2. Evaluation de l'offre.**

**B.2.1. Identification des critères de localisation répondant aux objectifs de l'avant-projet, aux options régionales et aux réglementations en vigueur.**

**B.2.2. Evaluation de l'offre pertinente d'espace pour les affectations examinées au sein du territoire de référence.**

**B.3. Conclusion.**

**Evaluation quantitative et qualitative de la nécessité de destiner de nouvelles superficies aux affectations examinées et de supprimer des infrastructures de communication au sein des territoires de référence.**

**B. VALIDATION DE LA LOCALISATION DES ZONES D'AFFECTION.**

**Il s'agit ici, à l'échelle du ou des territoires de référence, de valider ou non la localisation des différentes zones d'affectation et tracés de l'avant-projet en tenant compte:**

- des potentialités et contraintes humaines et environnementales desdits territoires;**
  - des options régionales qui s'appliquent à ces territoires;**
  - de critères de localisation à identifier au cours de ce point C (en fonction des objectifs de l'avant-projet, des principes d'aménagement du territoire et des réglementations en vigueur);**
- et, s'il échet, de rechercher, au sein de ces territoires, des variantes de localisation répondant à ces éléments.**

**C.1. Analyse des caractéristiques humaines et environnementales des territoires de référence.**

**Description des caractéristiques humaines et environnementales majeures des territoires de référence. Il s'agit d'identifier les potentialités (atouts et opportunités) et les contraintes (faiblesses et menaces) pour la localisation des zones d'affectation et tracés projetés et d'en établir une synthèse cartographique.**

**Elles sont prises en compte à l'échelle du ou des territoires de référence. Les situations de fait, de droit et environnementales seront abordées de façon précise (à l'échelle micro-géographique) dans la phase II de l'étude.**

**C.2. Transcription spatiale des grandes options régionales.**

**Il s'agit d'établir une synthèse cartographique de la vision conférée au(x) territoire(s) de référence par les documents régionaux d'orientation.**

**C.3. Validation de la localisation des zones d'affectation de l'avant-projet**

**Il s'agit d'examiner la pertinence de la localisation des différentes zones d'affectation ou ensembles de zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez au regard des critères de localisation identifiés au point B (B.2.1. en l'occurrence), de l'analyse des caractéristiques des territoires de référence (C.1.) et des options régionales qui s'y appliquent (C.2.).**

**C.4. Choix des variantes de localisation.**

**Dans les cas où le bureau d'études estime que la recherche de variantes de localisation ne se justifie pas, il doit motiver sa position de manière sérieuse.**

**Il s'agit de rechercher des variantes à la localisation de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes en appliquant aux territoires de référence les critères de localisation identifiés au point B et en tenant compte de l'analyse de leurs caractéristiques (C.1.) et des options régionales qui s'y appliquent (C.2.).**

**Cette démarche peut, si nécessaire, s'effectuer en deux temps:**

- \* recherche de sites potentiels de variantes de localisation;**
- \* choix de variantes de localisation parmi ces sites potentiels et les sites considérés dans l'arrêté.**

**C.5. Evaluation des coûts et des délais de mise en oeuvre du plan et des variantes de localisation.**

**Il y a lieu de distinguer les coûts à charge des opérateurs privés et ceux à charge de la collectivité**

(M.E.T., sociétés de distribution, communes, intercommunales...).

#### **C.6. Synthèse: comparaison de l'avant-projet de plan et des variantes de localisation.**

Il s'agit d'établir les avantages et les inconvénients de la localisation des différentes zones d'affectation ou ensembles de zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet et des variantes de localisation, notamment pour les éléments suivants:

- \* les potentialités et contraintes humaines et environnementales majeures du territoire;
- \* les options régionales qui s'appliquent au territoire de référence;
- \* les critères de localisation (intégrant les objectifs de l'avant-projet, les principes d'aménagement du territoire et les réglementations en vigueur);
- \* les coûts et les délais de mise en oeuvre.

#### **Conclusion de la phase I.**

Synthèse de la justification de l'avant-projet ou de ses différentes composantes ou ensembles de composantes et conclusions.

### **Phase II: EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

#### **A. VALIDATION DE LA DELIMITATION ET DES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DES ZONES D'AFFECTION.**

Il s'agit d'affiner, à l'échelle locale, la délimitation et les conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet et de chaque variante de localisation, suite à l'analyse détaillée de leur périmètre d'étude.

Si une ou plusieurs variantes de localisation sont retenues à la fin du point C , le point D doit être reproduit pour chacune d'elles.

Le périmètre d'étude des zones d'affectation de l'avant-projet et des variantes de localisation est la partie du territoire susceptible d'être touchée par leur mise en oeuvre ou de présenter des contraintes à leur implantation. Il peut donc varier en fonction de chacun des aspects de la situation existante envisagé puisqu'il dépend de la nature du milieu (plus ou moins sensible aux facteurs de modification du milieu inhérents au projet) et de la contrainte considérées.

(Article 42, alinéa 2, 11° du CWATUP).

##### **D.1. Identification des facteurs de modification du milieu liés au projet.**

Il s'agit d'identifier les aspects ou composantes du projet susceptibles de perturber le milieu et de les hiérarchiser selon leur ampleur (perturbation forte, moyenne, faible, négligeable ou nulle) pour chacune des trois étapes de mise en oeuvre du plan suivantes:

- \* équipement des zones d'affectation, construction des installations et équipements;
- \* fonctionnement des activités;
- \* réhabilitation du site d'activité.

Dans le cas présent la phase de réhabilitation ne semble pas devoir être considérée, les zones d'affectations projetées n'étant en principe pas réversibles.

Les facteurs de modification du milieu à examiner sont listés à l'annexe D.1., sans prétention à l'exhaustivité.

##### **D.2. Description de la situation existante de droit.**

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de droit qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu identifiés au point D.1., que l'on qualifie de « vulnérabilités du milieu » (article 42, alinéa 2, 4° du CWATUP) , ou qui constituent des « contraintes aux implantations » projetées. Ils doivent être cartographiés.

Une attention particulière sera portée aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE et 92/43/CEE (article 42, alinéa 2, 5° du CWATUP) .

Les éléments d'une situation existante de droit sont listés à l'annexe D.2., sans prétention à l'exhaustivité.

##### **D.3. Description de la situation existante de fait.**



Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de fait qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu identifiés au point D.1., que l'on qualifie de « vulnérabilités du milieu », ou qui constituent des « contraintes aux implantations » projetées. Ils doivent être cartographiés.

Une attention particulière sera portée:

- aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE et 92/43/CEE;
- à la présence d'établissement présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la Directive 96/82/CE;
- à l'inscription de zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la Directive 96/82/CE.

**D.4. Présentation de variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation et du tracé du réseau des principales infrastructures de communication.**

Il s'agit, à partir des « vulnérabilités » et « contraintes » identifiées aux points D.2. et D.3., de rechercher des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre aux zones d'affectation et aux tracés de l'avant-projet.

Les variantes visent à éviter, réduire ou compenser les incidences environnementales et les contraintes d'implantation. Un exercice du même type sera mené au point D.6. après évaluation des effets sur l'environnement des variantes identifiées ici.

Les variantes de délimitation portent sur le contour d'une zone d'affectation et d'un tracé d'infrastructure donné.

Les variantes de conditions de mise en oeuvre portent sur les prescriptions supplémentaires et les autres mesures d'aménagement envisageables (voir annexe A).

**D.5. Evaluation des effets probables aux différentes étapes de mise en oeuvre du plan des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre (article 42, alinéa 2, 8° et 9° du CWATUP) .**

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de droit et de la situation existante de fait qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu liés aux variantes de localisation identifiées au point C et aux variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre identifiées au point D de façon à mettre en évidence leurs incidences non négligeables probables (effets secondaires cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires tant positifs que négatifs) sur l'environnement, ainsi que sur l'activité agricole et forestière.

Cette analyse doit être menée pour chacune des étapes de mise en oeuvre des variantes:

- \* équipement des zones d'affectation et construction des installations et de l'infrastructure;
- \* fonctionnement des activités et mise en service de l'infrastructure.

Elle devra également permettre d'établir si l'aménagement projeté par l'avant-projet de plan et ses variantes (de localisation/délimitation/mise en oeuvre) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Régions voisines, en vue de l'application éventuelle des dispositions de l'article 43, §2, du Code modifié par le décret du 3 février 2005.

**D.5.1 Identification des principales incidences environnementales.**

Les incidences environnementales à examiner sont listées à l'annexe D.5., cette liste n'est pas limitative.

**D.5.2 Comparaison des variantes.**

Il s'agit de comparer les effets sur le milieu de l'avant-projet de plan et des différentes variantes.

**D.5.3 Evolution probable en cas de non mise en oeuvre du plan.**

Il s'agit d'examiner l'évolution probable de la situation environnementale si le plan ou l'une de ses composantes ou ensemble de composantes n'est pas mis en oeuvre (article 42, alinéa 2, 3° du CWATUP) .

**D.6. Mesures à mettre en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre (article 42, alinéa 2, 10° du CWATUP) .**

**D.6.1. Présentation des mesures à mettre en oeuvre.**

Il s'agit d'identifier les mesures à mettre en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions mise en oeuvre identifiées au point D.4.

Il peut s'agir:

- \* d'ajustement de zones d'affectation voisines;
- \* de prescriptions supplémentaires;
- \* d'autres mesures d'aménagement.

**D.6.2. Efficacité des mesures et estimation des impacts résiduels (non réductibles) de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et de chaque variante.**

**D.6.3. Comparaison de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et de chaque variante.**

**D.7. Evaluation des coûts et des délais de mise en oeuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre.**

Il s'agit d'évaluer les coûts et les délais de mise en oeuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre identifiées au point D.4. et de les comparer à ceux de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et des variantes de localisation identifiées au point C.6.

**D.8. Evolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en oeuvre.**

**A. SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION** (*correspond partiellement à l'article 42, alinéa 2, 11° du CWATUP*).

Il s'agit d'établir les avantages et inconvénients des différentes variantes identifiées au point C (variantes de localisation) et au point D (variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre).

Il s'agit de commenter les résultats notamment au regard du respect de l'article 1<sup>er</sup>, §1<sup>er</sup> du Code et de la prise en considération des objectifs de la protection de l'environnement identifiés au point A. 2.1. en ce compris les motivations de l'avant-projet.

Cette synthèse devra permettre de se prononcer sur l'opportunité de réviser le plan de secteur sur base d'une analyse scientifique plus complète que celle sur laquelle s'appuyait l'avant-projet de révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez et, dans l'affirmative, d'opter pour un aménagement compatible avec l'article 1<sup>er</sup>, §1<sup>er</sup> du Code. Elle permet de valider ou non les motivations de l'avant-projet décrites au point A.1.

Cette synthèse devra également permettre d'établir si l'aménagement proposé par l'avant-projet de plan et ses variantes de localisation, de délimitation et de conditions de mise en oeuvre est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Régions voisines, en vue de l'application éventuelle des dispositions de l'article 43, §2, du Code modifié par le décret du 3 février 2005. Cette position devra être justifiée par les résultats de l'étude.

**B. COMPLEMENTS.**

**F.1. Mesures envisagées pour assurer le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en oeuvre du plan de secteur** (*article 42, alinéa 2, 13° du CWATUP*).

Il s'agira de lister les impacts résiduels non négligeables, de proposer des indicateurs de suivi de ces impacts, leur mode d'évaluation, les données utilisées et leur source, ainsi que leurs valeurs-seuils.

**F.2. Description de la méthode d'évaluation et des difficultés rencontrées** (*article 42, alinéa 2, 12° du CWATUP*).

Il s'agit de décrire les éléments spécifiques de la méthode d'évaluation et de préciser les difficultés rencontrées, notamment dans la collecte des informations et les méthodes d'estimation des besoins.

**F.3. Limites de l'étude.**

Il s'agit de lister les points qui devraient être approfondis dans les études d'incidences sur l'environnement qui seront réalisées sur les projets concrets lors des demandes de permis.

**C. RESUME NON TECHNIQUE** (maximum 30 pages + illustrations) (*article 42, alinéa 2, 14° du*

*CWATUP*).

Ce résumé doit être compréhensible par un lecteur non spécialisé dans les matières abordées. Il doit être suffisamment documenté et se suffire à lui-même.

#### **Annexe A**

##### **Prescriptions supplémentaires et autres mesures d'aménagement**

Les prescriptions supplémentaires visées à l'article 23, alinéa 2, 2° du Code sont définies à l'article 41 et peuvent porter notamment sur:

- \* la précision de l'affectation des zones;
- \* le phasage de leur occupation;
- \* la réversibilité des affectations;
- \* la densité des constructions ou des logements;
- \* l'obligation d'élaborer un plan communal d'aménagement préalable à leur mise en oeuvre;
- \* l'obligation d'élaborer un règlement communal d'urbanisme préalable;

ou encore sur tout autre type de prescription d'ordre urbanistique ou planologique.

Les autres mesures d'aménagement visées à l'article 23, alinéa 2, 3° du Code recouvrent notamment:

- \* les équipements projetés sur le site et en dehors (infrastructures de transport, d'adduction d'eau, de gaz, d'électricité, d'égouttage/épuration);
- \* les dispositifs de gestion de l'environnement et d'atténuation des incidences (station d'épuration, bassin d'orage...);
- \* les mesures d'intégration paysagère.

#### **Annexe D.1.**

##### **Facteurs de modification du milieu**

Facteur de modification du milieu liés à la mobilisation ou à la consommation des ressources naturelles:

- \* Immobilisation du sol et sous-sol (retrait du sol et du sous-sol par rapport à d'autres activités humaines existantes et potentielles).
- \* Consommation d'eau.

Facteurs de modification du milieu liés aux rejets et émissions des activités:

- \* Bruit.
- \* Rejets solides, liquides et gazeux, déchets.

Facteurs de modification du milieu ou risques liés au stockage de produits:

- \* Matières premières, matières de process, produits, sous-produits et déchets...

Facteurs de modification du milieu liés à la mobilisation des infrastructures et équipements publics dans et hors du site:

- \* Mobilisation des voiries-circulation.
- \* Mobilisation des parkings.
- \* Mobilisation des équipements d'adduction (impétrants: eau, électricité, pipe-lines...).
- \* Mobilisation des infrastructures de collecte et d'épuration des eaux usées.

#### **Annexe D.2.**

##### **Situation existante de droit**

Il convient notamment de relever les éléments suivants:

- \* Les périmètres et les zones d'aménagement réglementaires: communes en décentralisation et/ou ayant adopté un règlement communal d'urbanisme, périmètres de plans communaux d'aménagement, plan d'assainissement de sous bassin hydrographique (P.A.S. H.), périmètres d'application du règlement général sur les bâtisses en site rural...
- \* Les objets territoriaux soumis à réglementation particulière: statut juridique des voiries et voies de communication, statut juridique des bois et forêts, réseau RAVeL...
- \* Les périmètres d'autorisation à restriction du droit civil:

périmètres des lotissements existants, périmètres ayant fait l'objet d'une intervention du fond des calamités, biens immobiliers soumis au droit de préemption, biens immobiliers soumis à l'expropriation pour cause d'utilité publique...

\* Les périmètres inhérents aux politiques d'aménagement opérationnel:

périmètres de remembrement, périmètres de revitalisation urbaine, périmètres de rénovation urbaine, zones d'initiatives privilégiées...

\* Les périmètres et sites patrimoniaux:

monuments et sites classés y compris les fouilles archéologiques, patrimoine monumental de la Belgique, liste des arbres et haies remarquables...

\* Les périmètres de contraintes environnementales.

\* Les périmètres d'intérêt paysager:

délimitation des périmètres d'intérêt paysager tels qu'inscrits au plan de secteur.

### Annexe D.3.

#### Situation existante de fait

**Le milieu biophysique.**

\* Air et climat (dont la direction du vent).

\* Eaux de surface et souterraines.

\* Sol et sous-sol (dont le relief et l'identification des gisements de grande valeur économique ou patrimoniale à protéger).

\* Biotopes.

\* Risques naturels et contraintes géotechniques auxquels est soumis le périmètre d'étude:

– inondations;

– phénomènes karstiques;

– risque minier;

– éboulement;

– glissement de terrain;

– risque sismique;

\* Périmètres d'intérêt paysager (en fonction des lignes de force du paysage et de la présence de points de vue remarquables).

**Le milieu humain.**

\* Ambiance sonore et olfactive.

\* Localisation de l'habitat, structure urbanistique et morphologie architecturale du bâti et des espaces publics.

\* Patrimoine culturel et naturel.

\* Paysage et ambiance visuelle.

\* Infrastructure et équipements.

\* Le cheminement des modes lents.

\* Présence de biens immobiliers ou d'un site classé.

\* Réseau de transports en commun et fréquences - cartes d'accessibilité.

**Les activités humaines.**

\* Nature et caractéristiques des activités actuelles et potentielles (dans le cadre du plan de secteur actuel).

\* Équipements socioculturels sensibles.

\* Autres occupations humaines sensibles aux activités dérangeantes.

\* Activités agricoles.

\* Autres activités économiques.

### Annexe D.5.

#### Incidences environnementales

**Effets sur l'air et le climat:**

\* Eventuelle perturbation du microclimat par des bâtiments de grande hauteur (ombre portée,

effets de turbulence aux pieds des bâtiments de grande hauteur...).

- \* Eventuelle participation à la formation de brouillards par le rejet de poussières dans l'atmosphère.
- \* Eventuel rejet de gaz à effet de serre, consommation énergétiques.

**Effets sur les eaux superficielles et souterraines:**

- \* Modification du régime des nappes aquifères et de l'hydrologie des cours d'eau liée à l'imperméabilisation des sols par les bâtiments et aménagements au sol (voiries et parkings).
- \* Incidences sur les plans d'égouttage P.A.S.H.
- \* Modification de la qualité chimique, micro biologique et de la turbidité des cours d'eau liée aux rejets des eaux pluviales et épurées.
- \* Modification du régime des cours d'eau liée au rejet des eaux pluviales et épurées.
- \* Risque de pollution accidentelle notamment liée au stockage de produits ou de déchets.
- \* Possible mobilisation de ressources en eau de proximité par puisage.
- \* Régime karstique et effondrements par le rabattement des nappes.

**Effets sur le sol et le sous-sol:**

- \* Immobilisation non réversible du sol et du sous-sol liée à l'implantation des bâtiments et aux aménagements du sol par les voiries et parkings.
- \* Risque de pollution accidentelle des sols liée notamment au stockage de produits ou de déchets.
- \* Effondrements karstiques et/ou miniers avec risques majeurs.
- \* Glissement de terrains liés à la nature du substrat géologique.

**Effets sur la faune et la flore:**

- \* Destruction et/ou fragmentation des biotopes liée à l'implantation des bâtiments, aux aménagements au sol et à la modification du relief du sol;
- \* Altération des écotopes par des polluants gazeux, liquides ou solides;
- \* Perturbation de la faune liée aux activités (bruits, mouvements, disparition d'habitat...);
- \* Impact sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE (conservation des oiseaux sauvages) et 92/43/CEE (conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages = réseau Natura 2000).

**Effets sur la santé et la sécurité de l'homme:**

- \* Altération de la santé liée au bruit généré par les véhicules et les aéronefs.
- \* Altération de la santé liée au rejet de polluants atmosphériques.
- \* Atteinte à la sécurité liée à l'accroissement de la circulation de motos, voitures et camions sur le réseau de voiries.
- \* Vibrations dues aux activités des entreprises (cribles, concasseurs, broyeurs...).

**Effets sur l'agrément des conditions de vie:**

- \* Altération de l'ambiance olfactive par le rejet de polluants gazeux voire de déchets.
- \* Altération de l'ambiance sonore par des activités bruyantes et l'accroissement du trafic.
- \* Altération de la qualité visuelle liée à la volumétrie ou à la composition architecturale et urbanistique des futurs bâtiments ainsi qu'aux modifications probables de relief du sol pour les implanter.

**Effets sur les biens matériels et patrimoniaux:**

- \* Dégradation des biens immobiliers patrimoniaux par les rejets atmosphériques de certaines industries polluantes.
- \* Atteinte à d'éventuels sites archéologiques.
- \* Effets sur la situation foncière.

**Effets sur la mobilité, les réseaux et infrastructures:**

- \* Partage modal du trafic.
- \* Mobilisation inadéquate des infrastructures routières à l'origine d'incidences sur la fluidité du trafic.
- \* Perturbation par un apport de charge inadéquate sur le réseau de viabilité et d'épuration des

eaux.

**\* Surcharge des réseaux électriques, de gaz et de communication.**

**Effets sur les activités:**

**\* Impact sur les activités primaires (agriculture, sylviculture) présentes sur le site de l'avant-projet lié à la mobilisation de la ressource sol et sous-sol;**

**\* Impact sur certains usages du sol et activités permanentes ou occasionnelles sensibles (résidences, tourisme...) lié aux éventuelles nuisances sonores et olfactives.**