

19 juillet 2007

Arrêté du Gouvernement wallon adoptant l'avant-projet établissant et révisant le plan de secteur de Charleroi (planches 46/4 et 46/8) en vue du développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, en ce compris les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que de l'activité économique jouxtant la zone aéroportuaire

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 21, 22, 26, 27, 28, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40-6°, 41-1°, 42, 43, 44, 45, 46;

Vu la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, notamment l'article 1^{er}bis, inséré par le décret du 1^{er} avril 1999 et modifié par les décrets des 8 juin 2001, 25 octobre 2001, 29 avril 2004, 15 décembre 2005 et 2 février 2006;

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

Vu l'arrêté royal du 10 septembre 1979 établissant le plan de secteur de Charleroi, modifié notamment par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 3 mai 1993 et 6 mai 1993 et par les arrêtés du Gouvernement wallon des 1^{er} avril 1999 et 22 avril 2004;

Considérant que l'infrastructure aéroportuaire est reprise dans une zone non affectée au sens de l'article 21 du Code précité au plan de secteur de Charleroi; que, dans la mesure où cette infrastructure est appelée à se développer, en particulier dans le but d'améliorer son exploitation notamment en termes de mise en conformité aux normes;

Considérant que ce développement nécessite d'inscrire une nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires;

Considérant que bien qu'il ne soit pas indispensable d'affecter en zone de services publics et d'équipements communautaires l'infrastructure aéroportuaire existante, il est préférable, dans un souci de cohérence, que l'ensemble du domaine aéroportuaire soit affecté de la même manière au plan de secteur;

Considérant, en conséquence, qu'il convient d'établir le plan de secteur pour ce qui concerne l'actuelle infrastructure aéroportuaire représentée en blanc avec, en surimpression, un avion noir (champ d'aviation existant) et en blanc avec, en surimpression, un avion blanc (champ d'aviation à créer), sur les planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur de Charleroi et d'y inscrire une zone de services publics et d'équipements communautaires;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi (planches 46/4 et 46/8) en vue du développement des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud sur le territoire de Charleroi (Gosselies, Jumet et Ransart) et publié au *Moniteur belge* le 2 septembre 2004;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46/4S et 47/1S) et de Namur (planches 47/1S, 47/2S et 47/3S) en vue de l'inscription du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne et publié au *Moniteur belge* le 2 septembre 2004;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant la première zone du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (zone A) et publié au *Moniteur belge* le 13 juillet 2004;

Considérant que l'un des objectifs du premier des avant-projets de révision du plan de secteur de Charleroi adoptés le 27 mai 2004 est de réserver les terrains nécessaires à la mise en oeuvre du projet de développement des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud à l'horizon 2010 sollicité en

2003 par la Sowaer et à permettre d'améliorer l'accessibilité du site par route et chemin de fer;

Considérant qu'au-delà des objectifs poursuivis tant en matière de développement du trafic aérien qu'en matière de sécurité des infrastructures et installations, l'avant-projet entendait également encadrer le développement de la zone d'activité économique contiguë afin de valoriser au mieux les synergies entre l'infrastructure aéroportuaire et les activités économiques riveraines;

Considérant que le second des avant-projets de révision du plan de secteur de Charleroi adoptés le 27 mai 2004 a pour objectif d'inscrire le tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne et le tracé des liaisons ferroviaires entre les aéroports de Bruxelles-Charleroi Sud et Bruxelles National via la ligne 140 d'une part et entre l'aéroport de Bruxelles-Charleroi Sud et la gare de Charleroi Sud d'autre part;

Considérant que les deux décisions sont en partie liées dans la mesure où le Gouvernement wallon a pris l'option de réserver les terrains nécessaires à l'amélioration de l'accessibilité du site de l'aéroport par chemin de fer dans le second avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi;

Considérant que les procédures de révision du plan de secteur de Charleroi initiées par ces arrêtés ne peuvent être poursuivies dans la mesure où les projets de révision du plan de secteur n'ont pas été adoptés provisoirement par le Gouvernement wallon avant l'entrée en vigueur du décret-programme dit « de relance économique et de simplification administrative » du 3 février 2005; qu'il convient aujourd'hui de se conformer à la procédure définie aux articles 42 et suivants du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, tels que modifiés par le décret-programme précité;

Considérant que la nouvelle procédure impose que tant l'élaboration que la mise en révision du plan de secteur soit explicitement décidée par le Gouvernement wallon, ce qui ne figure pas dans les arrêtés du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant les avant-projets de révision du plan de secteur de Charleroi;

Considérant que cette décision doit en outre précéder l'adoption des avant-projets d'établissement et de révision du plan de secteur de Charleroi ou, à tout le moins, leur être simultanée;

Considérant que le décret du 3 février 2005 précité a également modifié certaines des prescriptions relatives à la révision du plan de secteur; qu'il convient dès lors de s'y conformer;

Considérant que de nouvelles informations sont disponibles quant aux projets qui sous-tendaient les avant-projets de révision du plan de secteur de Charleroi adoptés le 27 mai 2004 et que d'autres projets ont été portés à la connaissance du Gouvernement wallon; que plusieurs autorisations administratives ont en particulier été délivrées à la Sowaer et à quelques entreprises situées dans le territoire concerné par l'avant-projet de révision du plan de secteur;

Considérant que l'avant-projet approuvé le 27 mai 2004 prévoit, entre autres, l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires réservée à l'établissement d'une gare et de ses équipements au droit de l'aire autoroutière dite des « Amoudries » sur le tracé de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne projeté au nord de l'autoroute E42 et inscrit le tracé et le périmètre de réservation d'une liaison ferroviaire entre la gare et la ligne 140;

Vu la décision du Gouvernement wallon du 19 avril 2007 marquant notamment un accord de principe sur le projet d'une nouvelle gare à Gosselies localisée au sud de l'autoroute et raccordée, d'une part, à la ligne 140 vers Charleroi-Sud et, d'autre part, à la ligne 124 vers Bruxelles-Midi et demandant au groupe SNCB de poursuivre en ce sens les études relatives au projet prioritaire de la gare de Gosselies;

Considérant que cette décision résulte de l'analyse de la SNCB quant à la viabilité, en termes d'exploitation, d'une gare qui ne serait pas située à proximité immédiate de la future aérogare;

Considérant que le plan de mobilité qui a été établi par le bureau d'étude Transitec pour les zones d'activités économiques situées autour de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, dont les conclusions ont été livrées en avril 2007, identifie mieux les enjeux liés à la desserte de l'ensemble de la zone par les différents modes de transports;

Considérant qu'il est également nécessaire d'assurer la pérennité de l'option prise par le Gouvernement wallon d'ancrer une partie du développement économique de la Région wallonne sur l'activité de deux aéroports en réservant les espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure de communication que constitue l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud; que les arrêtés adoptés en 2004 ne

visaient aucune disposition concrète dans ce domaine;

Considérant que le Gouvernement wallon a depuis arrêté sa politique de lutte contre le bruit généré par l'activité des aéroports régionaux; que celle-ci est fixée par deux arrêtés qui déterminent, d'une part, les zones de bruit du plan de développement à long terme et du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et, d'autre part, le règlement d'urbanisme sur la qualité acoustique de constructions dans les zones B, C et D des plans de développement à long terme des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud;

Considérant qu'il résulte de ces arrêtés que les conditions de la compatibilité de la fonction résidentielle et de l'activité aéroportuaire sont aujourd'hui fixées tant pour les constructions existantes que pour la construction de nouveaux logements;

Considérant qu'il apparaît 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 du pôle aérogare-future gare;

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 que pour obtenir un flux de navetteurs suffisant pour la future gare de Gosselies, il importe que:

- le futur pôle aérogare-gare de Gosselies bénéficie d'un accès routier le plus direct possible depuis et vers l'autoroute E42;

- un park-and-ride de +/- 1.500 places puisse être implanté à proximité immédiate de la gare;

- des zones plurifonctionnelles génératrices de flux ferroviaires importants puissent être établies autour du pôle aérogare-future gare, notamment par le biais d'une densification de l'urbanisation de l'aéropôle et de son éventuelle extension;

- les équipements en transport en commun et les modes de cheminement doux soient développés;

Considérant, à titre subsidiaire, que plusieurs infrastructures de communication routières à l'état de projet lors de l'élaboration du plan de secteur de Charleroi n'ont pas été réalisées dans la configuration fixée par le plan de secteur d'une part, et que certains périmètres de réservation sont devenus aujourd'hui inutiles du fait de la construction de l'infrastructure projetée par le plan de secteur d'autre part;

Considérant que la révision du plan de secteur projetée aujourd'hui par le Gouvernement wallon poursuit en conclusion les objectifs suivants:

1. le développement des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, en ce compris la réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire;

2. la valorisation du pôle formé par les futurs aérogare et gare de Gosselies, en ce compris la réservation des espaces nécessaires à la desserte ferroviaire et routière de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

3. la densification de l'urbanisation des espaces affectés au développement économique à proximité de l'aéroport;

4. l'inscription du tracé de certaines voiries dans leur configuration actuelle et la suppression de périmètres de réservation devenus inutiles;

Considérant qu'il s'indique pour ces motifs d'abroger l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi et d'initier une nouvelle procédure de révision du plan de secteur de Charleroi;

Analyse de la situation de droit et de fait

Considérant que les éléments suivants constituent l'analyse de la situation existante de fait et de droit;

Considérant que le territoire concerné s'étend sur les communes de Charleroi (Gosselies), Fleurus (Heppignies), Les Bons Villers (Wayaux), Pont-à-Celles (Thiméon, Viesville, Luttre);

Considérant que le territoire est traversé par les axes routiers et autoroutiers suivants appartenant au

réseau à grand gabarit (RGG):

- l'autoroute E42 (A15) Mons-Namur (axe majeur est-ouest);
- le Ring 3 de Charleroi;
- l'autoroute A54 (Nivelles-Charleroi);
- la nationale 5 (Bruxelles-Charleroi);
- la nationale 568 (Farciennes-Gosselies);

Considérant que ceux-ci forment entre eux d'importants noeuds de croisement notamment aux échangeurs de Viesville (A15-A54), d'Heppignies (E42-R3) et de Gosselies (A15-N5);

Considérant que le trafic généré par l'activité de l'aéroport et les zones d'activités économiques avoisinantes peut actuellement se répartir selon trois accès principaux: le rond-point « Caterpillar » sur la N5, la rue d'Heppignies et la rue du Muturnia;

Considérant l'existence de deux lignes ferroviaires importantes: à l'est la L124 venant de Nivelles, et à l'ouest la L140 venant d'Ottignies; les deux lignes se rejoignant en gare de Charleroi-Sud où elles assurent la jonction avec la dorsale wallonne;

Considérant qu'à l'ouest de la zone se situe le canal Bruxelles-Charleroi dont la capacité de navigation est de 1350 T;

Considérant que trois permis de lotir sont concernés par l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi et situés:

1. le long de la rue d'Heppignies;
2. entre la rue d'Heppignies et la rue du Fontenay;
3. rue du Fontenay;

Considérant la présence de points de vue remarquables au sens de l'analyse Adesa à proximité du territoire concerné par l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi et des périmètres de réservation projetés destinés à réserver les espaces nécessaires à la réalisation des infrastructures de communication ferroviaires; l'un d'eux se situant aux abords de la ferme de la Taravisée, rue de la Drève sur le territoire des Bons-Villers, en direction du nord-est et un autre, à partir de la chaussée de Fleurus sur le territoire de Pont-à-Celles et du chemin de Thiméon sur le territoire des Bons-Villers, en direction du nord-ouest;

Considérant que le plan de secteur de Charleroi comporte des périmètres d'intérêt paysager à proximité du territoire concerné par le présent avant-projet et du périmètre de réservation projeté destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation des infrastructures de communication ferroviaires; en particulier le périmètre d'intérêt paysager du Bois du Couriau situé entre la rue Couriau et la rue de la Chaussée à Pont-à-Celles et traversé par un périmètre de réservation;

Considérant que le territoire situé au nord du sillon de la Sambre et de la Meuse est désigné en zone vulnérable aux termes des articles R.190 et R.191 du Code de l'eau par l'arrêté ministériel du 22 décembre 2006, publié au *moniteur belge* le 6 mars 2007;

Considérant que le projet se situe dans le périmètre du plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Sambre adopté par le Gouvernement wallon le 10 novembre 2005;

Considérant la présence de divers captages, dont certains ne font pas l'objet d'une zone de protection individualisée et spécifique;

Considérant que le territoire est concerné par la zone de prévention rapprochée du captage de Thiméon et par la zone de prévention éloignée des captages de Viesville 1, 2, 3 et 4 et du captage de Thiméon; que ces zones ont été arrêtées le 31 mars 2005;

Considérant la présence de deux sites Seveso à proximité de l'aéroport; l'entreprise Caterpillar Belgium SA, classée petit Seveso, située avenue des Etats-Unis 1, à Gosselies (Charleroi) et l'entreprise Sita Wallonie SA, classée petit Seveso, située Zone industrielle - 3^e rue à Jumet (Charleroi);

Considérant que les zones vulnérables autour de ces deux sites Seveso n'ont pas encore été définies;

Considérant que des zones vulnérables provisoires ont été définies sur la base de courbes provisoires de risque et sur une distance de 200 m autour des sites Seveso;

Considérant que le territoire situé au nord de l'autoroute E42 est resté assez rural et est constitué de grandes étendues de zones agricoles fertiles clairsemées de petits villages tels Wayaux et Brunehaut;

Considérant que le territoire situé au sud de l'autoroute E42 est majoritairement composé de zones urbanisables destinées à l'activité économique et, pour le solde, à l'habitat;

Considérant que la zone de visibilité du site aéroportuaire s'étend essentiellement au nord-est vers l'autoroute E42; que la perception du site à partir des autres directions est limitée par l'existence des bâtiments situés dans les zones d'activité économique, par l'habitat proche et la végétation du domaine du Bois Lombu;

Considérant qu'au plan de secteur de Charleroi le domaine aéroportuaire est non affecté en vertu de l'article 21 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine; qu'il est contigu au nord et à l'est à une vaste zone d'aménagement différé à caractère industriel;

Considérant que le territoire concerné par le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi comporte également une zone naturelle (11,41 ha) le long du Petit et du Grand Piersoux, une zone d'espaces verts (12,68 ha) ainsi qu'une très grande zone de Parc (93,70 ha) constituée du domaine classé du Bois Lombu; que celles-ci comptent plusieurs constructions antérieures à l'établissement du plan de secteur et sont agrémentées de plusieurs étangs;

Considérant que les terrains sur lesquels porte le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi ne concernent pas d'élément classé du patrimoine immobilier ni d'élément protégé par la législation sur la conservation de la nature, ni d'arbre ou haie remarquable; qu'ils sont cependant pour certains contigus au site classé du Bois Lombu;

Considérant que les servitudes de passage présentes sur le territoire concerné par le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi sont désaffectées ou en voie de l'être, à l'exception de l'accès au cimetière de Ransart qui doit être maintenu;

Considérant qu'une infrastructure de transport d'énergie (ligne électrique à haute tension 150 Kv) traverse le territoire concerné par le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi d'est en ouest;

Considérant que la ville de Charleroi a réalisé un plan communal de mobilité entre 1999 et 2003;

Considérant qu'aucune contrainte majeure n'a été recensée sur le territoire concerné par le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi;

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

Considérant que le Schéma de développement de l'espace régional wallon (SDER) indique que: « face à l'accroissement des transports aériens, le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) et de Bierset (Liège Airport). Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes des nuisances phoniques. »

Considérant que, dans son option VI. 1 qui vise à intégrer la Région dans les réseaux transeuropéens, le SDER dispose qu'« il faut impérativement améliorer la dorsale wallonne en tant qu'élément du seul eurocorridor quadrimodal (rail, route, eau, air) traversant la Wallonie. A ce sujet, il est prioritaire de poursuivre sur la section Mons-Namur-Liège les travaux d'amélioration déjà effectués entre Antoing et Mons. Les performances sur cette section ne sont pas améliorables de façon significative sans d'importants travaux soit de rectification, soit de création en site neuf »;

Considérant que l'Eurocorridor ouest-est - de la région lilloise à la région MHAL - est retenu comme un élément majeur du projet de structure spatiale du SDER; que l'amélioration de la dorsale ferroviaire wallonne y est citée au titre des projets d'infrastructures de nature à contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Région wallonne, qui en constitue l'option VI.2;

Considérant que dans son option VI.3 « Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie », le SDER recommande de favoriser le report modal notamment vers le rail;

Considérant que le SDER précise que « l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en

commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi. » (p201).

Justification des nouvelles affectations et des nouveaux périmètres

1. le développement des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, en ce compris la réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire

Considérant la nécessité d'assurer l'adéquation des installations de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud avec les objectifs du Gouvernement wallon de permettre le développement du trafic aérien lié à l'augmentation croissante des passagers d'une part et de garantir un niveau de sécurité optimale tant pour le transport aérien que pour l'exploitation de l'aéroport d'autre part;

Considérant qu'afin de répondre aux objectifs susmentionnés, le projet de développement des infrastructures présenté en 2003 par la Sowaer portait sur:

- la réalisation de l'allongement de la piste;
- la rénovation et la mise en conformité du taxiway nord;
- l'extension des hangars;
- la création d'une nouvelle aérogare;
- la création de parking voitures et de voies de dessertes;
- la création de nouvelles dalles de stationnement;
- la création d'une nouvelle tour de contrôle;
- la création d'une nouvelle station kérosène;
- la réservation d'une surface pour les avionneurs et les activités assimilées;

Considérant que ce projet d'adaptation des infrastructures aéroportuaires se fonde sur les motivations suivantes:

- la piste actuelle, d'une longueur de 2 550 m ne peut accepter que des avions courts et moyens courriers à charge maximale. Un allongement de 650 m pour la porter à 3 200 m, du côté est du site aéroportuaire, permettra d'atteindre sans difficulté les régions lointaines en Méditerranée. Cet allongement accroîtra la fiabilité des instruments radioélectriques d'aide à la navigation par leur repositionnement, impossible à envisager en l'état actuel de l'infrastructure. Il permettra d'améliorer la sécurité des manoeuvres d'atterrissage et de décollage et, en outre, réduira les nuisances sonores subies par les riverains habitant les communes de Jumet et Gosselies puisque ces dernières seront survolées de plus haut;

- le taxiway nord qui a été réalisé il y a une trentaine d'années est fortement dégradé et ne peut plus être utilisé actuellement. La distance qui le sépare de la piste est, de plus, nettement insuffisante pour permettre une exploitation régulière avec un degré de sécurité souhaité. Le nouveau taxiway projeté, d'une capacité comparable à celle de la piste, sera situé au nord de celle-ci et distant de 182,5 m de son axe, conformément aux normes de l'organisation de l'aviation civile internationale. Il permettra aux avions d'accéder à l'un ou l'autre seuil de piste;

- compte tenu de l'augmentation du trafic des passagers enregistrée au cours des dernières années, la capacité de l'aérogare actuelle a atteint la saturation. Pour garantir un niveau de confort acceptable, 8 000 à 10 000 mètres carrés par million de passagers transportés annuellement sont nécessaires pour recevoir les zones de traitement des passagers, les locaux administratifs (douane, police fédérale, sûreté...), les boutiques et le secteur Horeca. La nouvelle aérogare, qui aura une emprise au sol de 11 500 m² présentera une surface utilisable de 28 000 m² pour permettre l'accueil de 2 800 000 à 3 500 000 passagers;

- la tour de contrôle actuelle pénètre la surface de transition, ce qui exclut une exploitation de l'aéroport sans restriction météorologique; qu'elle est en outre trop basse par rapport aux normes en vigueur et ne permettra pas une surveillance et un contrôle visuel des extrémités de piste après l'allongement de celle-ci; une nouvelle tour doit impérativement être construite pour remédier à ces inconvénients; qu'elle doit être située au sud du site aéroportuaire pour tenir compte de l'orientation du soleil;

Considérant qu'il est utile de prévoir une surface suffisante pour pouvoir étendre le terminal passagers étant entendu qu'il sera dans tout les cas impératif de respecter les limites du plan de développement à long terme approuvé par le Gouvernement wallon, de même que les niveaux de bruit maximum exprimés aujourd'hui en Lden;

Considérant que l'augmentation du personnel et du matériel liée au développement du trafic des passagers

rend nécessaire d'étendre les hangars de maintenance du matériel de handling, de catering et de servicing et de maintenance du matériel volant pour les porter à 10 000 m² au sol chacun;

Considérant, en ce qui concerne le parking, 1 à 1,2 emplacement par millier de passagers transportés annuellement et 200 à 300 emplacements supplémentaires par 1 000 employés sont nécessaires, qu'un parking d'une capacité de 9 000 places, soit une surface utile de 200 000 m², répartie sur plusieurs niveaux et représentant une emprise de 12,5 ha maximum, doit être prévu;

Considérant que des dalles positionnées sur une superficie de 140 000 m² sont nécessaires au pied de l'aérogare pour assurer le stationnement de 15 avions moyens courriers; le rendement d'un poste de stationnement à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud étant, en effet, de l'ordre de 450 000 passagers par an;

Considérant que sur base du trafic estimé, une nouvelle station de stockage du kérosène d'une capacité de 2 000 000 litres doit être réalisée pour laquelle une superficie de 20 000 m² doit être réservée;

Considérant qu'une superficie d'environ 80 000 m² doit également être prévue pour les industries et entreprises dont les activités sont directement liées à l'aéroport et qui réclament un accès à la piste sans toutefois devoir se situer à proximité de l'aérogare;

Considérant que le développement des infrastructures tel que prévu répond aux normes dimensionnelles des composantes aéroportuaires reprises dans l'annexe 14 de la convention de Chicago par laquelle fut créée l'organisation de l'aviation civile internationale; qu'au regard de ces normes, 490 mètres constituent la largeur minimale de la bande permettant l'intégration d'une aérogare mesurée depuis l'axe de la piste; qu'à l'exception de la nouvelle tour de contrôle qui doit se situer au sud, le respect de ces normes et distances de sécurité implique nécessairement la réalisation des nouvelles infrastructures aéroportuaires au nord du site actuel, compte tenu de l'importance de l'urbanisation actuelle au sud;

Considérant qu'une partie du projet d'extension est en cours de réalisation sur base du permis unique délivré le 25 juillet 2005 visant à construire et exploiter une aérogare pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1 600 emplacements au sol et 3 000 emplacements étagés, les voiries d'accès à ces parkings, les chaussées aéronautiques et les parkings avions liés à l'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2 420 m² de kérosène et de 30 m² de carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

Considérant qu'un permis d'environnement a été délivré à la S.A. SOWAER le 27 juillet 2005 visant à exploiter (régularisation) l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud doté d'une piste unique de 2 550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07 - 25;

Considérant que la limite du domaine aéroportuaire est à présent fixée, notamment par rapport au parc d'activités économiques dit « aéropôle »; qu'il est dès lors proposé d'affecter les terrains concernés en zone de services publics et d'équipements communautaires;

Considérant qu'il en résulte en rive est de la N5, au nord de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires, un solde de zone d'espaces verts de faible superficie occupé en partie par des bâtiments; qu'il est dès lors proposé de l'inscrire en zone d'activité économique industrielle;

Considérant, par ailleurs, que l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi adopté en 2004 n'envisageait pas de mesures particulières relatives à la protection ou au maintien de l'infrastructure elle-même alors que son bon fonctionnement est essentiel à la réussite de la politique décidée par le Gouvernement wallon;

Considérant que le risque existe pourtant que l'augmentation de la densité de l'habitat affecte à terme le fonctionnement de l'infrastructure aéroportuaire; que si l'état de l'urbanisation dans son environnement n'entrave pas aujourd'hui son exploitation, il est cependant indispensable de prendre dès à présent les mesures appropriées afin d'en maîtriser l'évolution;

Considérant que la maîtrise de l'urbanisation des terrains situés à proximité de l'infrastructure aéroportuaire constitue dès lors un objectif prioritaire qui permet de maintenir à long terme le bon fonctionnement de cette infrastructure;

Considérant que le plan de secteur de Charleroi affecte les zones urbanisables concernées en zone

d'activité économique, en zone de services publics et d'équipements communautaires, en zone d'habitat et en zone d'aménagement communal concerté;

Considérant que si la maîtrise de l'urbanisation des zones destinées à l'activité économique est en principe acquise du fait du petit nombre d'opérateurs concernés, il en va tout autrement pour les zones de services publics et d'équipements communautaires, d'habitat et d'aménagement communal concerté dont la mise en oeuvre ne manquera pas d'être sollicitée par de multiples opérateurs dont les objectifs sont, sauf exception, largement étrangers au fonctionnement de l'aéroport et au développement économique qu'il permet de générer; que la fonction résidentielle présente peut constituer de ce point de vue une menace pour le maintien de l'infrastructure si les conditions de son développement ne sont pas strictement encadrées;

Considérant que le plan de secteur peut comporter des périmètres en surimpression aux zones en application de l'article 40 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine; que le périmètre de réservation vise en particulier « à réserver les espaces nécessaires à la réalisation, la protection ou le maintien de l'infrastructure de communication;

Les actes et travaux soumis à permis peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières. »

Considérant qu'à travers l'inscription d'un périmètre de réservation l'objectif poursuivi par le Gouvernement wallon de protéger et de maintenir l'infrastructure de communication que constitue l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud peut être atteint;

Considérant en effet que, de manière générale et donc au-delà de la seule fonction résidentielle, il est impératif que le plan de secteur anticipe sur les évolutions potentielles quant au développement de toute activité, de quelque nature que ce soit, qui pourrait mettre en péril l'infrastructure de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

Considérant que la ratio legis des articles 40, 6°, et 452/25 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine est de protéger le devenir des infrastructures, non seulement vis-à-vis d'activités connues mais aussi de nouvelles installations auxquelles on ne peut penser aujourd'hui; qu'en permettant de refuser ou de conditionner les permis pour tout projet de nature à perturber l'infrastructure aéroportuaire, le périmètre de réservation atteint, de manière justifiée, proportionnée et raisonnable, l'objectif du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine;

Considérant, en effet, que le refus de permis ou l'octroi d'un permis conditionnel dans le périmètre de réservation constitue un moyen de réserver l'espace nécessaire à la réalisation, la protection ou le maintien de l'infrastructure aéroportuaire;

Considérant que le plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud arrêté par le Gouvernement wallon le 27 mai 2004 correspond à une utilisation maximale de l'infrastructure aéroportuaire; que, si le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme a été défini en fonction de critères, notamment acoustiques, une corrélation existe cependant entre ce plan et le périmètre de réservation; qu'il est dès lors proposé de confondre les deux périmètres tout en rappelant que s'ils entretiennent un lien quant aux motifs de leur configuration sur le plan spatial, ils relèvent de deux polices différentes;

Considérant qu'en ce qui concerne la police de l'urbanisme, l'inscription d'un périmètre de réservation en surimpression aux zones du plan de secteur situées dans le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud devrait avoir pour conséquence d'y interdire les actes et travaux ayant pour objet la construction ou la reconstruction de bâtiments destinés à la résidence ou à l'hébergement de personnes ainsi que la transformation ou la modification de la destination de bâtiments ou parties de bâtiments existants dans le but de les affecter à la résidence ou à l'hébergement de personnes ou d'augmenter le nombre d'unités de logements;

2. la valorisation du pôle formé par les futurs aérogare et gare de Gosselies, en ce compris la réservation des espaces nécessaires à la desserte ferroviaire et routière de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud

Considérant que la desserte ferroviaire de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est une priorité du Gouvernement wallon depuis de nombreuses années;

Considérant que cette option se justifie du fait des objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon en

termes de report modal vers le rail d'une part et d'intermodalité d'autre part;

Considérant qu'une infrastructure majeure telle que l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud justifie, compte tenu de l'importance du nombre de voyageurs attendu et des activités qu'elle génère, d'établir les conditions d'un report modal performant vers le rail, en particulier à destination de Bruxelles et de l'aéroport de Bruxelles National et sans doute de manière subsidiaire à destination des employés des entreprises implantées dans l'aéropôle;

Considérant que l'on peut, à terme, justifier également le développement d'une infrastructure de type park-and-ride à proximité directe de la future gare compte tenu de l'évolution de la congestion du trafic à destination de Bruxelles;

Considérant que, dans le cadre de l'étude d'incidences à réaliser, il appartiendra à l'auteur de projet de proposer des implantations de park-and-ride conciliables avec le développement de la zone d'activité économique;

Considérant que la localisation de la future gare doit dès lors intégrer ces différentes fonctions pour jouer à fond le rôle de pôle de développement qu'il conviendrait qu'elle devienne;

Considérant que la procédure de révision du plan de secteur de Charleroi engagée en 2004 sur la base de premières études de la SNCB localisait une gare au nord de l'autoroute E42 au droit de l'aire autoroutière dite des « Amoudries » et prévoyait une double boucle de raccordement à la ligne de chemin de fer 140;

Considérant que cette décision ambitionnait de localiser la future gare sur le tracé de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne que le Gouvernement wallon souhaite établir de frontière à frontière;

Considérant que la localisation de l'aérogare est aujourd'hui connue et doit dès lors être intégrée dans la réflexion;

Considérant qu'Infrabel a informé le Gouvernement wallon le 1^{er} mars 2007 de l'état d'avancement des études du projet prioritaire de la gare de Gosselies;

Considérant que ses premières conclusions montrent que le fait de localiser la gare à proximité immédiate de l'aérogare et de la concevoir comme une gare « passante » établie sur la ligne Charleroi Sud-Bruxelles présente des avantages en termes d'exploitation sans commune mesure avec l'option en « cul-de-sac » localisée au nord de l'autoroute E42 retenue en 2004;

Considérant que cette option ne remet pas en cause les raccordements initialement projetés vers la ligne de chemin de fer 140 et nécessite la construction d'un raccordement vers la ligne 124 au niveau de la gare de Luttre qui pourrait également être valorisé au titre de maillon de la nouvelle dorsale wallonne, offrant même une vitesse d'exploitation supérieure à celle que l'on peut envisager pour le tracé proche de l'autoroute;

Considérant que le plan de mobilité qui a été établi pour les zones d'activités situées autour de l'aéroport et dont les conclusions ont été déposées en avril 2007 considère également qu'une implantation de la future gare au plus près de l'aérogare semble plus pertinente en termes d'intermodalité qu'une localisation au nord de l'autoroute;

Considérant qu'en complétant la proposition d'Infrabel par la réservation des espaces nécessaires à l'établissement d'un park-and-ride à proximité directe de la future gare ainsi qu'aux raccordements à la future dorsale wallonne le Gouvernement wallon estime répondre de manière adaptée aux objectifs qu'il s'était fixé;

Considérant que le Gouvernement wallon a dès lors décidé pour ces motifs le 19 avril 2007 de marquer son accord de principe sur le projet d'une nouvelle gare à Gosselies localisée au sud de l'autoroute et raccordée d'une part à la ligne 140 vers Charleroi-Sud et d'autre part à la ligne 124 vers Bruxelles-Midi;

Considérant que l'étude d'Infrabel projette deux tracés, l'un perpendiculaire à la piste de l'aéroport, l'autre parallèle à cette dernière;

Considérant qu'il appartiendra à l'étude d'incidences de comparer leurs avantages et leurs inconvénients; qu'à ce stade de la procédure, il importe avant tout de réserver les espaces nécessaires à la réalisation des nouvelles infrastructures de communication;

Considérant qu'il est dès lors projeté d'inscrire au présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi les périmètres de réservation nécessaires à la mise en oeuvre de chacune des options d'Infrabel en surimpression des zones inscrites au plan de secteur;

Considérant, au vu de l'état d'avancement des études et de la situation de l'urbanisation de la zone, qu'une largeur du périmètre de réservation de 300 mètres semble raisonnable;

Considérant que les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Namur en vue de l'inscription du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne sont de ce fait obsolètes pour celles qui concernent la planche 46/4S; qu'il convient de les abroger pour ce tronçon;

Considérant que le Gouvernement wallon entend néanmoins ne pas abandonner son option d'établir une nouvelle dorsale ferroviaire de frontière à frontière; que la présente révision de plan de secteur constitue l'occasion d'inscrire dans les limites de la planche 46/4S un périmètre de réservation prolongeant au nord de l'autoroute E42 le périmètre de réservation déjà inscrit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 d'une part, et un nouveau périmètre de réservation empruntant une partie du raccordement projeté à la ligne ferroviaire 124 dans la configuration proposée par Infrabel, d'autre part;

Considérant qu'il ressort des premières études menées par la SNCB que l'implantation des infrastructures de communication ne pourra être établie qu'en souterrain et ce, au vu des installations existantes sur la zone de l'aéropôle concernée et du franchissement nécessaire de l'autoroute E42; que les résultats de l'étude commandée par la SNCB apportera les précisions nécessaires sur ce point;

Considérant néanmoins qu'il convient dès à présent de veiller à ce que le développement de l'activité économique qui y est prévue reste compatible avec l'objectif du Gouvernement d'assurer la desserte ferroviaire à proximité directe de l'aéroport, conformément à la décision du Gouvernement du 19 avril 2007;

Considérant, dans ce contexte, que l'implantation de nouvelles installations et/ou d'extensions ou de transformations à caractère économique ne peut être mise en péril; qu'elle pourra cependant faire l'objet de conditions particulières sur la base de l'article 452/25 du C.W.A.T.U.P;

Considérant que les prévisions de trafic routier lié à la fréquentation et au fonctionnement de l'aéroport devraient se traduire par une génération de trafic de l'ordre de 10 000 à 15 000 véhicules par jour, selon la saison, se répartissant de manière approximativement égale entre véhicules entrant et sortant de l'enceinte aéroportuaire;

Considérant que ces prévisions doivent être complétées par le trafic résultant de la mise en oeuvre des objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon en termes de report modal vers le rail et, en particulier, par le projet d'implanter un park-and-ride à proximité de la future gare;

Considérant que le trafic généré par l'activité de l'aéroport peut actuellement se répartir selon trois accès principaux: le rond-point « Caterpillar » sur la N5, la rue d'Heppignies et la rue du Muturnia; qu'en fonction des capacités actuelles des voiries concernées et de la répartition du trafic, il apparaît que ces voiries, si elles peuvent supporter le surcroît de circulation généré à moyen terme, ne le peuvent à long terme;

Considérant qu'une liaison efficace au nouveau terminal passager et au futur park-and-ride doit dès lors être envisagée;

Considérant que deux solutions sont dégagées à ce jour:

- le raccordement à l'avenue Jean Mermoz depuis l'aire autoroutière dite des « Amoudries » sur l'E42, avec utilisation du pont autoroutier existant;
- le raccordement depuis l'échangeur d'Heppignies (à l'extrémité nord du R3) et le carrefour rue de Ransart, avenue Mermoz, rue des Sablières et avenue A. Fleming, qui nécessite la création d'un nouveau pont sur l'E42;

Considérant qu'une variante de la seconde solution fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme actuellement à l'instruction; qu'elle consiste en le raccordement depuis l'échangeur d'Heppignies à la rue de Ransart au niveau du numéro 108; que cette solution utilise l'entrée par la rue de Ransart et présente l'avantage d'utiliser un pont autoroutier existant;

Considérant que la voirie telle que projetée ne nécessite pas d'inscription au plan de secteur dans la mesure où il ne s'agit pas d'un axe du réseau des principales infrastructures de communication au sens de l'article 23, 2° du Code précité;

Considérant que la localisation du premier accès envisagé à partir de l'autoroute présente en revanche des

caractéristiques fonctionnelles et de lisibilité qui justifient de réserver les espaces nécessaires à l'établissement d'un nouvel échangeur sur la A15 et dès lors d'inscrire au présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi un périmètre de réservation au droit du pont n°84 en surimpression aux zones inscrites au plan de secteur;

3. la densification de l'urbanisation des espaces affectés au développement économique à proximité de l'aéroport

Considérant que l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi adopté en 2004 poursuivait l'objectif de structurer l'aménagement du territoire situé à proximité de l'aéroport en fonction des projets du Gouvernement wallon en matière de développement économique; que cet objectif est toujours d'actualité;

Considérant que les terrains situés entre l'aéroport et la E42 sont aujourd'hui inscrits en zone d'aménagement différé à caractère industriel; que celle-ci est mise en oeuvre au sens de l'article 12 *bis* du décret du 27 novembre 1997;

Considérant que l'intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques (IGRETEC) développe sur la majorité d'entre eux, depuis plus de quinze ans, un parc d'activités économiques dénommé « aéropôle » visant à soutenir le développement d'entreprises relevant des secteurs de pointe afin d'effacer l'image d'industrie lourde historiquement associée au bassin de Charleroi;

Considérant que ce développement est par ailleurs conforme à l'arrêté ministériel du 5 septembre 1991, pris en application de la loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique, qui reconnaît l'usage artisanal et de services de la zone dite « aéropôle » située sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;

Considérant que l'accélération du développement de l'aéroport induira vraisemblablement une plus grande polarisation des activités futures vers le secteur aéronautique et les services liés à l'activité aéroportuaire; que cette évolution peut déjà être observée dans l'aéropôle;

Considérant qu'une étude commandée par la Sowaer a estimé que l'aéroport génère environ 3 500 emplois directs et indirects sur l'ensemble du territoire belge dont plus de 1 000 dans la région de Charleroi et qu'il apparaît que le développement de l'activité aéroportuaire devrait au minimum permettre de doubler ces chiffres;

Considérant qu'il se justifie dès lors de confirmer l'orientation adoptée pour la zone dite de « l'aéropôle » et d'affecter en zone d'activité économique mixte le solde de la zone d'aménagement différé à caractère industriel qui n'a pas été affecté en zone de services publics et d'équipements communautaires pour les besoins du développement de l'aéroport;

Considérant qu'il est préférable de donner la préférence à l'implantation d'activités génératrices de flux ferroviaires importants (travailleurs ou clients utilisateurs du train) dans la zone qu'il projette d'inscrire au plan de secteur dès lors que sa desserte ferroviaire sera assurée; que, sans pour autant exclure les activités de recherche et de petite industrie, cette option conduit à privilégier son développement vers des activités relevant du secteur tertiaire, à l'exception des activités de grande distribution, et à rechercher une densité d'occupation au sol supérieure à celle que l'on observe actuellement sur l'aéropôle;

Considérant qu'il est proposé d'assortir dans ce but la zone d'activité économique mixte inscrite sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus, de la prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.29 »:

« La zone est destinée principalement aux activités de service. Les activités de recherche et de petite industrie à l'exception des activités de distribution y sont admises.

L'aménagement de la zone visera à atteindre une densité supérieure à celle des schémas-directeurs encadrant actuellement l'urbanisation de la zone. Cette densité sera plus importante aux abords directs du pôle formé par l'aérogare et la future gare. L'accès à ce pôle par les modes de déplacement doux sera favorisé. A cette fin, l'extension et l'aménagement du réseau viaire seront conçus de manière à faciliter l'accès des utilisateurs du transport en commun, des piétons et des cyclistes.

Les différents opérateurs de la zone prendront les mesures nécessaires pour l'application de cette prescription dans le cadre des projets développés. »

Considérant que cette prescription supplémentaire s'applique à des terrains déjà mis en oeuvre dans le but

d'assurer la pérennité des options prises en termes de report modal vers le transport ferroviaire à l'occasion de tout projet d'extension, voire de reconversion d'un bâtiment ou de voirie existante;

4. l'inscription du tracé de certaines voiries dans leur configuration actuelle et la suppression de périmètres de réservation devenus inutiles

Considérant que l'échangeur d'Heppignies E42-R3 n'a pas été réalisé dans la configuration prévue au plan de secteur; qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan le tracé précis dudit échangeur conformément à la situation de fait, de supprimer le périmètre de réservation et d'apporter au plan les adaptations aux zones contiguës qui en découlent: inscription en zone d'espaces verts des terrains situés au sein de l'échangeur et en zone agricole des terrains situés en dehors;

Considérant que le R3, inscrit en projet au plan de secteur, a depuis lors été réalisé; qu'il est proposé d'inscrire au plan le tracé précis de la voirie situé au nord de la ligne de chemin de fer 140, de supprimer le périmètre de réservation et d'apporter au plan les adaptations aux zones contiguës qui en découlent;

Considérant que la N568, inscrite en projet au plan de secteur, a depuis lors été réalisée; qu'il est proposé d'inscrire au plan le tracé précis de la voirie situé à l'ouest de la ligne de chemin de fer 140, de supprimer le périmètre de réservation et d'apporter au plan les adaptations aux zones contiguës qui en découlent;

Considérant que la E42 n'a pas été réalisée dans la configuration prévue au plan de secteur; qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan le tracé précis de la voirie conformément à la situation de fait depuis son intersection avec la ligne de chemin de fer 140 jusqu'à son intersection avec la A54, et d'apporter au plan les adaptations aux zones contiguës qui en découlent;

Considérant que la A54 n'a pas été réalisée dans la configuration prévue au plan de secteur; qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan le tracé précis de la voirie conformément à la situation de fait depuis le point où il diverge du tracé inscrit au nord de la E42 jusqu'à son intersection avec la N568, et d'apporter au plan les adaptations aux zones contiguës qui en découlent;

Considérant que la N5 n'a pas été réalisée dans la configuration prévue au plan de secteur; qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan le tracé précis de la voirie conformément à la situation de fait depuis son intersection avec la E42 jusqu'à son intersection avec la A54;

Considérant que les échangeurs A15-N5, A15-A54, A54-N582, A54-N5 et A54-N568 n'ont pas été réalisés dans la configuration prévue au plan de secteur; qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan le tracé précis desdits échangeurs conformément à la situation de fait et d'ap

Vérification du respect des conditions visées à l'article 46 du code

Considérant que l'inscription des 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; qu'en effet:

– les nouvelles zones de services publics et d'équipements communautaires, d'activité économique mixte, d'activité économique industrielle et d'aménagement communal concerté sont attenantes à des zones urbanisables;

– les nouvelles zones destinées à l'urbanisation ne présentent pas une configuration linéaire le long d'une voirie;

– le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi se traduit par l'inscription de 13,6 ha de nouvelles zones destinées à l'urbanisation, compensés par la désaffectation de 15,3 ha de zones actuellement destinées à l'urbanisation;

Considérant en conclusion que le présent arrêté vise à inscrire:

– un périmètre de réservation en surimpression aux zones du plan de secteur situées dans le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

– un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en vue de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

– un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en vue de l'établissement de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne dans les limites de la planche 46/4;

– un périmètre de réservation en vue de la desserte routière de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et des zones d'activités économiques avoisinantes;

– une zone de services publics et d'équipements communautaires d'une superficie de 265,3 ha:

* sur des terrains d'une superficie de 185,6 ha correspondant au domaine de l'infrastructure aéroportuaire

et non affectés en vertu de l'article 21 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine;

* et sur des terrains actuellement inscrits:

- en zone d'aménagement différé à caractère industriel sur 65,2 ha au nord-est du domaine aéroportuaire;
- en zone d'activité économique industrielle sur 11,7 ha au nord-ouest du domaine aéroportuaire;
- en zone d'espaces verts sur 2,8 ha au sud et à l'ouest du domaine aéroportuaire;
- une zone d'activité économique mixte d'une superficie de 143,5 ha assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.29 sur des terrains actuellement inscrits:

* en zone d'aménagement différé à caractère industriel sur 142,3 ha;

* en zone d'espaces verts sur 0,70 ha;

* en zone agricole sur 0,05 ha;

* en zone naturelle sur 0,29 ha;

* en zone de parc sur 0,14 ha;

– les tracés, dans leurs configurations actuelles, des échangeurs d'Heppignies (R3-A15), de Gosselies (A15-N5) et de Viesville (A15-A54), de l'échangeur de Jumet sur la N568-A54 ainsi que des voiries appartenant au réseau à grand gabarit reliant ces échangeurs;

– le tracé, dans sa configuration actuelle, de la N568, de l'échangeur de Jumet à son intersection avec le R3;

– l'adaptation des zonages concernés se traduisant par l'inscription:

* de zones d'activité économique pour une superficie totale de 9,4 ha sur des terrains actuellement inscrits:

– en zone d'espaces verts sur 5,1 ha;

– en zone agricole sur 4,1 ha;

– en zone d'habitat sur 0,2 ha;

* d'une zone d'aménagement communal concertée pour une superficie de 0,4 ha sur des terrains actuellement inscrits en zone d'espaces verts;

* de zones agricoles pour une superficie totale de 23,5 ha sur des terrains actuellement inscrits:

– en zone d'espaces verts sur 22,9 ha;

– en zone d'habitat à caractère rural sur 0,5 ha;

– en zone d'activité économique industrielle sur 0,1 ha;

* de zones d'espaces verts pour une superficie totale de 21,2 ha sur des terrains actuellement inscrits:

– en zone d'activité économique industrielle sur 8,1 ha;

– en zone agricole sur 6,4 ha;

– en zone d'aménagement communal concerté sur 2,5 ha;

– en zone d'habitat sur 2,2 ha;

– en zone d'aménagement différé à caractère industriel sur 1,9 ha;

– en zone naturelle sur 0,1 ha;

à supprimer:

– la partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui N568, inscrit à l'ouest de la ligne de chemin de fer 140, sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;

– la partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui R3, inscrit au nord de la ligne de chemin de fer 140 sur le territoire de la commune de Fleurus;

– le périmètre de réservation de l'échangeur en projet d'Heppignies, aujourd'hui réalisé, sur la commune de Fleurus;E

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 révision du plan de secteur de Charleroi, pour avis, à la commission régionale d'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 du Ministère de la Région wallonne;

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'auteur de l'étude limitera son analyse aux composantes du projet susceptibles d'avoir une influence non négligeable sur l'environnement; qu'il justifiera la pertinence de ses choix;

Considérant que l'inscription des périmètres de réservation des infrastructures de communication projetés par le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi en surimpression aux zones du plan de secteur de Charleroi sont tous susceptibles d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement compte tenu des projets concernés et de l'importance des superficies en cause, que l'étude d'incidences devra porter sur cette composante du projet;

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 devra porter sur toutes les composantes du projet présentant cette caractéristique;

Considérant que l'étude d'incidences peut, en application de l'article 42. 3^e alinéa du Code, être fondée notamment sur les renseignements utiles obtenus lors des études d'incidences déjà réalisées, notamment dans le cadre de l'instruction des permis uniques et des permis d'environnement qui couvrent l'exploitation de l'aéroport;

Considérant que l'analyse des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi ainsi que la recherche des variantes seront circonscrites aux territoires suivants:

- périmètre de réservation de l'infrastructure aéroportuaire: territoires attenants à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;
- zones d'activités économiques: territoires attenants à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;
- zones de services publics et d'équipements communautaires: territoires attenants à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;
- périmètre de réservation en vue de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud: planche 46/4;
- périmètre de réservation en vue de l'établissement de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne: planche 46/4;
- périmètre de réservation en vue de la desserte routière de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et des zones d'activités économiques avoisinantes: territoire attenant à la E42;

Considérant qu'il reviendra à l'auteur d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi d'éclairer le Gouvernement wallon sur les possibilités d'implantation d'un park-and-ride à proximité de la future gare ferroviaire;

Considérant que l'analyse de la délimitation et des conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation ainsi que la recherche des variantes devront 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^e alinéa du Code;

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

- évaluation de l'impact de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Sambre, etc.);
- évaluation de l'impact du périmètre de réservation de l'infrastructure aéroportuaire de Charleroi-Bruxelles Sud sur les biens immobiliers inscrits à l'inventaire du patrimoine monumental de la Wallonie; propositions de réaffectations;
- analyse des besoins en zones d'activités économiques sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;
- évaluation de l'impact des zones de prévention établies autour des captages existants sur l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi;
- évaluation de l'impact de la présence de dépotoirs sur l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi;
- identification des différents niveaux d'exposition au bruit en application de la directive européenne 2002

/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et, en particulier, évaluation des niveaux sonores prévisionnels auxquels seraient soumises les populations dans les zones destinées à la résidence;

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

Arrête:

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement wallon décide l'établissement et la mise en révision du plan de secteur de Charleroi et adopte l'avant-projet d'établissement et de révision du plan de secteur de Charleroi (planches 46/4 et 46/8) conformément à la carte annexée au présent arrêté, en vue de l'inscription:

- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Charleroi;
- d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;
- de quatre zones d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Fleurus;
- de deux zones d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Charleroi;
- d'une zone d'aménagement communal concerté sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de cinq zones agricoles sur le territoire de la commune de Fleurus;
- de deux zones agricoles sur le territoire de la commune de Charleroi;
- d'une zone agricole sur le territoire des communes de Charleroi et Les Bons Villers;
- d'une zone d'espaces verts sur le territoire de la commune de Pont-à-Celles;
- de deux zones d'espaces verts sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;
- ./.
- de trois zones d'espaces verts sur le territoire de la commune de Charleroi;
- d'une zone d'espaces verts sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;
- de sept zones d'espaces verts sur le territoire de la commune de Fleurus;
- d'un périmètre de réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire est inscrit en surimpression aux zones du plan de secteur situées dans le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;
- d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la desserte de la nouvelle gare de Gosselies et leurs raccordements à la ligne 140 d'une part et à la ligne 124 d'autre part sur le territoire des communes de Charleroi, Les-Bons-Villers et Pont-à-Celles;
- d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne dans les limites de la planche 46 /4S sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;
- d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur au droit du pont n°84 de la A15 sur le territoire des communes de Charleroi et Les Bons Villers;
- du tracé du R3 au nord de la ligne de chemin de fer 140 sur le territoire de la commune de Fleurus;
- du tracé de l'échangeur d'Heppignies (A15-R3) sur le territoire de la commune de Fleurus;
- du tracé de la N568 à l'ouest de la ligne de chemin de fer 140 sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;
- du tracé de la E42 de son intersection avec la ligne de chemin de fer 140 à son intersection avec la A54 sur le territoire des communes de Charleroi, Fleurus et Pont-à-Celles;

- du tracé de la A54 du point où il diverge du tracé inscrit au plan de secteur de Charleroi au nord de la E42 à son intersection avec la N568 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;
- du tracé de la N5 de son intersection avec la E42 à son intersection avec la A54 sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A15-N5 sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A15-A54 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;
- de l'échangeur A54-N582 sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A54-N5 sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A54-N568 sur le territoire de la commune de Charleroi;

./.

la suppression:

- de la partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui N568, inscrit à l'ouest de la ligne de chemin de fer 140, sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;
- de la partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui R3, inscrit au nord de la ligne de chemin de fer 140 sur le territoire de la commune de Fleurus;
- du périmètre de réservation de l'échangeur en projet d'Heppignies, aujourd'hui réalisé, sur le territoire de la commune de Fleurus;
- du tracé de la E42 inscrit au plan de secteur de Charleroi de son intersection avec la ligne de chemin de fer 140 à son intersection avec la A54 sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;
- du tracé de la A54 inscrit au plan de secteur de Charleroi du point où il diverge du tracé existant au nord de la E42 à son intersection avec la N568 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;
- du tracé de la N5 inscrit au plan de secteur de Charleroi depuis son intersection avec la E42 jusqu'à son intersection avec la A54 sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A15-N5 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A15-A54 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;
- de l'échangeur A54-N582 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A54-N5 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi;
- de l'échangeur A54-N568 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi.

Art. 2.

La prescription suivante est d'application sur le périmètre de réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire est inscrit en surimpression aux zones du plan de secteur situées dans le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus:

« Les actes et travaux ayant pour objet la construction ou la reconstruction de bâtiments destinés à la résidence ou à l'hébergement de personnes ainsi que la transformation ou la modification de la destination de bâtiments ou parties de bâtiments existants dans le but de les affecter à la résidence ou à l'hébergement de personnes ou d'augmenter le nombre d'unités de logements sont interdits dans le périmètre de réservation. »

Art. 3.

La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *S.29 », est d'application dans la zone d'activité économique mixte inscrite sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus au plan par le présent arrêté:

« La zone est destinée principalement aux activités de service. Les activités de recherche et de petite industrie à l'exception des activités de distribution y sont admises.

L'aménagement de la zone visera à atteindre une densité supérieure à celle des schémas-directeurs encadrant actuellement l'urbanisation de la zone. Cette densité sera plus importante aux abords directs du pôle formé par l'aérogare et la future gare. L'accès à ce pôle par les modes de déplacement doux sera favorisé. A cette fin, l'extension et l'aménagement du réseau viaire seront conçus de manière à faciliter l'accès des utilisateurs du transport en commun, des piétons et des cyclistes.

Les différents opérateurs de la zone prendront les mesures nécessaires pour l'application de cette prescription dans le cadre des projets développés. »

Art. 4.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi en vue du développement des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud sur le territoire de Charleroi (Gosselies, Jumet et Ransart) est abrogé.

Art. 5.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46/4S et 47/1S) et de Namur (planches 47/1S, 47/2S et 47/3S) en vue de l'inscription du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne est abrogé en ce qu'il fixe le projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne pour la planche 46/4S du plan de secteur de Charleroi et les projets de tracés des liaisons ferroviaires entre Gosselies et Bruxelles par la ligne 140 et entre l'aéroport de Gosselies et la gare de Charleroi-Sud.

Art. 6.

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 Charleroi annexé au présent arrêté.

Art. 7.

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 Charleroi, 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 du Ministère de la Région wallonne, puis de le lui représenter ensuite pour approbation.

Namur, le 19 juillet 2007.

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,

E. DI RUPO

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

Annexe

Annexe 1^{re} au cahier des charges

Projet de contenu de l'étude d'incidences de plan de secteur

1. L'avant-projet de révision des planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur de Charleroi 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 de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Charleroi;

d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;

de quatre zones d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Fleurus;

de deux zones d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Charleroi;

d'une zone d'aménagement communal concerté sur le territoire de la commune de Charleroi;

de cinq zones agricoles sur le territoire de la commune de Fleurus;

de deux zones agricoles sur le territoire de la commune de Charleroi;

d'une zone agricole sur le territoire des communes de Charleroi et Les Bons Villers;

d'une zone d'espaces verts sur le territoire de la commune de Pont-à-Celles;

de deux zones d'espaces verts sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;

de trois zones d'espaces verts sur le territoire de la commune de Charleroi;

d'une zone d'espaces verts sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;

de sept zones d'espaces verts sur le territoire de la commune de Fleurus;

d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la desserte de la nouvelle gare de Gosselies et leurs raccordements à la ligne 140 d'une part et à la ligne 124 d'autre part sur le territoire des communes de Charleroi, Les-Bons-Villers et Pont-à-Celles;

d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne dans les limites de la planche 46/4S sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;

d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur au droit du pont n°84 de la A15 sur le territoire des communes de Charleroi et Les Bons Villers;

d'un périmètre de réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire, en surimpression aux zones du plan de secteur situées dans le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;

du tracé du R3 au nord de la ligne de chemin de fer 140 sur le territoire de la commune de Fleurus;

du tracé de l'échangeur d'Heppignies (A15-R3) sur le territoire de la commune de Fleurus;

du tracé de la N568 à l'ouest de la ligne de chemin de fer 140 sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;

du tracé de la E42 de son intersection avec la ligne de chemin de fer 140 à son intersection avec la A54 sur le territoire des communes de Charleroi, Fleurus et Pont-à-Celles;

du tracé de la A54 du point où il diverge du tracé inscrit au plan de secteur de Charleroi au nord de la E42 à son intersection avec la N568 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;

du tracé de la N5 de son intersection avec la E42 à son intersection avec la A54 sur le territoire de la

commune de Charleroi;

de l'échangeur A15-N5 sur le territoire de la commune de Charleroi;

de l'échangeur A15-A54 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;

de l'échangeur A54-N582 sur le territoire de la commune de Charleroi;

de l'échangeur A54-N5 sur le territoire de la commune de Charleroi;

de l'échangeur A54-N568 sur le territoire de la commune de Charleroi;

et la suppression:

de la partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui N568, inscrit à l'ouest de la ligne de chemin de fer 140, sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;

de la partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui R3, inscrit au nord de la ligne de chemin de fer 140 sur le territoire de la commune de Fleurus;

du périmètre de réservation de l'échangeur en projet d'Heppignies, aujourd'hui réalisé, sur le territoire de la commune de Fleurus;

du tracé de la E42 inscrit au plan de secteur de Charleroi de son intersection avec la ligne de chemin de fer 140 à son intersection avec la A54 sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus;

du tracé de la A54 inscrit au plan de secteur de Charleroi du point où il diverge du tracé existant au nord de la E42 à son intersection avec la N568 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;

du tracé de la N5 inscrit au plan de secteur de Charleroi depuis son intersection avec la E42 jusqu'à son intersection avec la A54 sur le territoire de la commune de Charleroi;

de l'échangeur A15-N5 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi;

de l'échangeur A15-A54 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles;

de l'échangeur A54-N582 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi;

de l'échangeur A54-N5 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi;

de l'échangeur A54-N568 inscrit au plan de secteur de Charleroi sur le territoire de la commune de Charleroi.

Ampleur de l'étude d'incidences et degré de précision des informations (article 42, alinéa 2 du C.W. A.T.U.P.)

Ampleur de l'étude d'incidences.

L'étude d'incidences portera sur l'inscription:

– des périmètres de réservation des infrastructures de communication inscrits en surimpression aux zones du plan de secteur de Charleroi;

– des nouvelles zones destinées à l'urbanisation.

L'auteur de l'étude limitera son analyse aux composantes du projet susceptibles d'avoir une influence non négligeable sur l'environnement. Il justifiera la pertinence de ses choix.

L'étude pourra se référer aux renseignements utiles obtenus lors de l'étude d'incidences réalisée dans le cadre de l'instruction des permis uniques et des permis d'environnement qui couvrent l'exploitation de l'aéroport; les préciser, les compléter et les actualiser.

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 de révision du plan de secteur de Charleroi se fera depuis l'échelle la plus large jusqu'à l'échelle locale du territoire concerné.

L'analyse des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites au territoire situé à proximité de l'aéroport.

L'étude d'incidences analysera les possibilités d'implantation d'un park-and-ride à proximité de la future gare ferroviaire et déposera une proposition d'implantation en comparant les avantages et les inconvénients des différentes alternatives.

L'analyse 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 de révision du plan de secteur de Charleroi 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 de révision du plan de secteur de Charleroi et de leurs compensations sur la faune, la flore, les sols, les biens matériels et le patrimoine culturel sera circonscrit aux terrains concernés.

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 de révision du plan de secteur de Charleroi.

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 Charleroi sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Sambre, etc.);

évaluation de l'impact des périmètres de réservation inscrits par le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi en surimpression aux zones du plan de secteur sur les biens immobiliers inscrits à l'inventaire du patrimoine monumental de la Wallonie; propositions de réaffectations;

analyse des besoins en zones d'activités économiques sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus;

évaluation de l'impact des zones de prévention établies autour des captages existants sur l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi;

évaluation de l'impact de la présence de dépotoirs sur l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi;

identification des différents niveaux d'exposition au bruit en application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et, en particulier, évaluation des niveaux sonores prévisionnels auxquels seraient soumises les populations dans les zones destinées à la résidence;

Cette liste n'est aucunement exhaustive.

Phase I: Analyse de l'avant-projet

A. Résumé du contenu et descriptions des objectifs et des motivations de l'avant-projet de révision du plan

(*article 42, alinéa 2, 1° du C.W.A.T.U.P.*)

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 Charleroi 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 Charleroi 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 Charleroi 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 Charleroi 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. Examen de la compatibilité des zones d'affectation au regard des objectifs du Gouvernement wallon

Il s'agit de vérifier si les zones d'affectation, hors compensations, inscrites à l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi sont appropriées aux 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 révision du plan de secteur de Charleroi est conforme aux réglementations en vigueur, en particulier à l'article 46 du C.W.A.T.U.P. (*art. 42, al. 2, 2° du C.W.A.T.U.P.*).

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 Charleroi en ce qui concerne les besoins et la localisation des zones d'affectation. Il correspond à ce que le C.W.A.T.U.P. appelle le « territoire visé » (*art. 42, al. 2, 3°*).

L'analyse des besoins justifiant l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi et de la pertinence de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites aux territoires suivants:

périmètre de réservation de l'infrastructure aéroportuaire: territoires attenants à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

zones d'activités économiques: territoires attenants à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

zones de services publics et d'équipements communautaires: territoires attenants à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud;

périmètre de réservation en vue de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud: planche 46/4;

périmètre de réservation en vue de l'établissement de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne: planche 46/4;

périmètre de réservation en vue de la desserte routière de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et des zones d'activités économiques avoisinantes: territoire attenant à la E42;

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 Charleroi 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).

Analyste des besoins justifiant l'avant-projet

En toute hypothèse, pour chaque composante ou ensemble de composantes de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi, 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 de révision du plan de secteur de Charleroi 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 au sein du territoire de référence.

B.2. Evaluation de l'offre

B.2.1. Identification des critères de localisation répondant aux objectifs de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi, 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 au sein du ou des territoires de référence.

Analyse de la localisation des zones d'affectation

Il s'agit ici, à l'échelle du ou des territoires de référence, d'analyser ou non la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi 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 du territoire 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 projetées 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. Analyse de la pertinence de la localisation des zones d'affectation de l'avant-projet

Il s'agit d'examiner la pertinence de la localisation du périmètre de réservation de l'infrastructure aéroportuaire, des différentes zones d'affectation ou ensembles de zones d'affectation de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi 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 de révision du plan de secteur de Charleroi 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 de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi 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 l'analyse de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi ou de ses différentes composantes ou ensembles de composantes et conclusions quant à la pertinence de l'avant-projet.

Phase II: Evaluation environnementale**Analyse de la délimitation et des conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation**

Il s'agit d'affiner, à l'échelle locale, la délimitation et les conditions de mise en oeuvre du périmètre de réservation de l'infrastructure aéroportuaire, des zones d'affectation de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi 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.

(art. 42, al. 2, 11° du C.W.A.T.U.P.)

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

Il s'agit d'identifier les aspects (ou composantes) des projets 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 » (*art. 42, al. 2, 4° du C.W.A.T.U.P.*), 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/C.E.E. et 92/43/C.E.E. (*art. 42, al. 2, 5° du C.W.A.T.U.P.*).

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/C.E.E. et 92/43/C.E.E.;
- à la présence d'établissement présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la directive 96/82.C.E.;
- 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 C.E.

D.4. Présentation de variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation

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 de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi.

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 de la zone d'affectation.

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 (*art. 42, al. 2, 8° et 9° du C.W.A.T.U.P.*)

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;
- fonctionnement des activités.

Elle devra également permettre d'établir si l'aménagement projeté par l'avant-projet de révision du plan de secteur de Charleroi 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 révision du plan de secteur de Charleroi 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 (*art. 42, al. 2, 3° du C.W.A.T.U.P.*).

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 (*art. 42, al. 2, 10° du C.W.A.T.U.P.*).

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 de révision du plan de secteur de Charleroi 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'art. 42, al. 2, 11° du C.W.A.T.U.P.*)

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^{er}, §1^{er} 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 de révision du plan de secteur de Charleroi.

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 Charleroi et, dans l'affirmative, d'opter pour un aménagement compatible avec l'article 1^{er}, §1^{er} du Code. Elle permet d'apprécier la pertinence des 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 révision du plan de secteur de Charleroi 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. Compléments

F.1. Mesures envisagées pour assurer le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en oeuvre du plan de secteur

(art. 42, al. 2, 13° du C.W.A.T.U.P.)

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

(art. 42, al. 2, 12° du C.W.A.T.U.P.)

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. Résumé non technique (maximum 30 pages + illustrations)

(art. 42, al. 2, 14° du C.W.A.T.U.P.)

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, al. 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, al. 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.

D.1.

Facteurs de modification du milieu

Facteurs 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.

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 RCU, périmètres de PCA, 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, statut juridique des cours d'eau...

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 (dont notamment les périmètres de prévention de captage, les zones Natura 2000, les zones d'aléas d'inondation, les zones liées à l'enquête inondation,...).

Les périmètres d'intérêt paysager:

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

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, les sites pollués et les sites de CET);

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);

Zones réservées pour la création d'éventuels bassins de rétention.

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;
 Existence de zones vulnérables à proximité des établissements Seveso.

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.

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;
 Modifications des bassins hydrographiques suite aux rectifications des lits mineurs des cours d'eau;
 Incidences sur la qualité des eaux souterraines.

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 infrastructures routières et ferroviaires, le trafic aérien les industries et activités soumises à permis d'environnement;
 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 routier, ferroviaire et aérien;

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.