

Avis de la CRAT relatif au projet de révision du plan de secteur de Charleroi en vue du développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport de Gosselies-Charleroi, en ce compris les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que de l'activité économique jouxtant la zone aéroportuaire

1. INTRODUCTION

1.1. Saisine et réponse

- Par son courrier reçu le 13 mai 2011, le Gouvernement wallon a sollicité l'avis de la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) sur ledit projet. La CRAT a sollicité une prolongation de son délai de remise d'avis d'au moins 30 jours conformément à l'article 43 §4 alinéa 2 du CWATUPE.
- Conformément à l'article 43 §4 du CWATUPE, l'avis de la CRAT porte sur le dossier comprenant le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences et des réclamations, observations, procès-verbaux et avis émis durant l'enquête publique.
- La CRAT a pris connaissance et analysé l'ensemble des éléments du dossier énumérés ci-dessus.

1.2. Rétroacte

La CRAT a déjà formulé plusieurs avis sur ce projet :

- Le 24 août 2007, la CRAT a remis un avis sur le projet de contenu de l'étude d'incidences (Réf. : 07/CRAT A.614-AN).

Elle a rendu un avis favorable aux différentes modifications du plan de secteur. Elle s'est interrogée sur le tracé Ouest des zones de réservation des lignes

ferroviaires hors document cartographique annexe à l'arrêté. Il est indispensable qu'un document cartographique reprenne l'ensemble des tracés.

Sur le contenu de l'étude, la CRAT a rendu un avis favorable et a estimé qu'il appartiendra au chargé d'étude d'apprécier si d'autres éléments qu'il découvrirait en cours de travail méritent d'être approfondis.

- Le 18 décembre 2008, la CRAT a émis des remarques sur la première phase de l'étude d'incidences (Réf. :08/CRAT A.741-AN). La CRAT était favorable à la poursuite de l'étude d'incidences.

Toutefois, elle craignait le développement d'un pôle qui entrerait en concurrence directe avec la ville de Charleroi. C'est pourquoi, elle a demandé que la deuxième phase de l'étude d'incidences détermine le type de pôle que pourrait engendrer la révision du plan de secteur de Charleroi et, plus particulièrement, que soit analysés les rapports qu'il entretiendrait avec les axes de communication. Les possibilités de connexion avec ces zones devront également être définies.

La CRAT a insisté pour que ce projet ne devienne en aucun cas la cause d'un basculement d'activités qui risquerait alors d'entraîner un abandon progressif de la Ville de Charleroi.

En réponse, le projet d'AGW prévoit l'inscription d'une prescription supplémentaire « *S.29 ».

Par ailleurs, la CRAT a demandé que la deuxième phase de l'étude d'incidences prenne en considération les zones d'activité existantes ainsi que les zones d'activité potentielles de la région et, plus particulièrement, que la charge de trafic soit analysée en tenant compte de ces zones.

Elle a également réitéré son avis du 24 août 2007.

Enfin, elle a regretté que la première phase de l'étude d'incidences ne se soit pas penchée sur la concordance du projet au regard des objectifs de Kyoto.

- Le 15 juillet 2010, la CRAT a émis des remarques sur la deuxième phase de l'étude d'incidences (Réf. : 10/CRAT A.918-AN).

La CRAT a pris acte de la deuxième phase de l'étude d'incidences et a rendu un avis favorable sur la poursuite de la procédure.

Elle a estimé que l'étude répond aux principales remarques formulées par la CRAT et fournit les informations nécessaires à la poursuite de la procédure.

1.3. Description du projet

Le Gouvernement wallon a décidé la révision du plan de secteur de CHARLEROI en vue d'inscrire :

- Deux zones de services publics et d'équipements communautaires à Charleroi ;
- Une ZAEM, avec la prescription supplémentaire *S.29, à Charleroi et Fleurus ;
- Quatre ZAEI à Fleurus ;
- Deux ZAEI à Charleroi ;
- Une ZACC à Charleroi ;
- Cinq zones agricoles à Fleurus ;
- Deux zones agricoles à Charleroi ;
- Une zone agricole à Charleroi et Les Bons Villers ;
- Une zone d'espaces verts à Pont-à-Celles ;
- Deux zones d'espaces verts à Charleroi et Pont-à-Celles ;
- Trois zones d'espaces verts à Charleroi ;
- Une zone d'espaces verts à Charleroi et Fleurus ;
- Sept zones d'espaces verts à Fleurus ;
- Un périmètre de réservation d'une largeur réduite des espaces nécessaires à la réalisation de la desserte ferroviaire de la nouvelle gare de Gosselies et de ses raccordements aux lignes SNCB n°124 et n°140 à Charleroi, Les Bons Villers et Pont-à-Celles ;
- Un périmètre de réservation des espaces nécessaires à la réalisation de la desserte routière de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, de l'aéropole et du Park-en-Ride au sud de l'autoroute A15 à Charleroi et Fleurus ;
- Un périmètre de réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire, dans le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport à Charleroi et Fleurus ;
- Le tracé du R3 au nord de la ligne SNCB N°140 à Fleurus ;
- Le tracé de l'échangeur d'Heppignies (A15-R3) à Fleurus ;
- Le tracé de la RN568 à l'ouest de la ligne SNCB n°140 à Charleroi et Fleurus ;
- Le tracé de l'autoroute A15, de son intersection avec la ligne SNCB n°140 à son intersection avec l'autoroute A54 à Charleroi, Fleurus et Pont-à-Celles ;
- Le tracé de l'autoroute A54, du point où il diverge du tracé inscrit au plan de secteur au nord de l'autoroute A15 à son intersection avec la RN568, à Charleroi et Pont-à-Celles ;
- Le tracé de la RN5, de son intersection avec l'autoroute A15 à son intersection avec l'autoroute A54, à Charleroi ;
- L'échangeur A15-RN5 à Charleroi ;
- L'échangeur A15-A54 à Charleroi et Pont-à-Celles ;
- L'échangeur A54-RN582 à Charleroi ;
- L'échangeur A54-RN5 à Charleroi ;
- L'échangeur A54-RN568 à Charleroi ;

Le projet de révision du plan de secteur de Charleroi vise également les suppressions suivantes :

- La partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui RN568, inscrit à l'ouest de la ligne SNCB n°140, à Charleroi et Fleurus ;
- La partie du périmètre de réservation de la voirie en projet, aujourd'hui R3, inscrit au nord de la ligne SNCB n°140, à Fleurus ;

- Le périmètre de réservation de l'échangeur en projet d'Heppignies, aujourd'hui réalisé, à Fleurus ;
- Le tracé de l'autoroute A15, de son intersection avec la ligne SNCB n°140 à son intersection avec l'autoroute A54 à Charleroi et Fleurus ;
- Le tracé de l'autoroute A54, du point où il diverge du tracé existant au nord de l'autoroute A15 à son intersection avec la RN568, à Charleroi et Pont-à-Celles ;
- Le tracé de la RN5, de son intersection avec l'autoroute A15 à son intersection avec l'autoroute A54, à Charleroi ;
- L'échangeur A15-RN5 à Charleroi ;
- L'échangeur A15-A54 à Charleroi et Pont-à-Celles ;
- L'échangeur A54-RN582 à Charleroi ;
- L'échangeur A54-RN5 à Charleroi ;
- L'échangeur A54-RN568 à Charleroi ;

Le projet prévoit aussi les prescriptions supplémentaires suivantes :

- Pour les zones couvertes par le périmètre de réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire 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, à 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 à l'exception de l'activité hôtelière. »
- La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *S.29 » est d'application dans la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus :
*« La zone est destinée principalement aux activités de service. Les activités de recherche et de petite entreprise 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. »*
- La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *S.51 » est d'application dans la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite au plan par le présent arrêté au cœur de l'Aéropole.
« La zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée à accueillir l'implantation d'un Park-and-Ride ».

2. AVIS

2.1. Sur le périmètre de réservation pour le raccordement de la nouvelle gare de Gosselies aux lignes 140 et 124

La CRAT est favorable à l'inscription du périmètre de réservation pour le raccordement de la nouvelle gare de Gosselies aux lignes 140 et 124 tel que proposé, à l'exception du tronçon « Variante 2 ».

La CRAT relève que la desserte ferroviaire liée à ce périmètre de réservation permettra notamment de relier par train l'aéroport et l'Aéropôle de Gosselies à l'agglomération bruxelloise, de favoriser un report modal vers le train et d'utiliser les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

La CRAT relève également que, selon les conclusions de l'étude d'incidences, le tracé proposé est le plus favorable en termes d'impacts sur l'environnement, à l'exception des impacts sur l'agriculture. Elle recommande dès lors de prendre toutes les mesures utiles en vue de limiter les impacts sur l'activité agricole.

Concernant le tronçon « Variante 2 », la CRAT y est défavorable car, à la lecture de l'étude d'incidences et des réclamations découlant de l'enquête publique, elle relève que ce tronçon aura des impacts plus importants sur l'environnement (sous-sol, patrimoine, eaux de surface, bruit, paysage (saignée sur le territoire de la commune de Pont-à-Celles)) et principalement un impact nettement plus important sur les habitations que les tronçons ChB3 et ChB3 amélioré. Le tronçon « variante 2 » traverse en effet une zone urbanisée, ce qui induira un nombre plus important d'expropriations que pour les deux autres tronçons.

De plus, il induira des coûts de mise en œuvre élevés, notamment suite à la construction d'ouvrages d'art (viaduc et tunnel).

La CRAT relève enfin que l'argument technique (absence de cisaillement des voies existantes et entrée en gare de Luttre plus rapide) utilisé pour motiver le choix du tronçon « Variante 2 » n'est plus justifié dès lors que le projet de Nouvelle Dorsale wallonne n'est plus repris dans le projet de révision de plan de secteur et que la vitesse prévue initialement, sera nettement réduite.

La CRAT relève que l'étude des incidences a évalué l'impact sur la « zone d'habitat » et non pas de manière précise comme elle l'a fait pour les exploitations agricoles, sur les habitations.

Dès lors, la CRAT estime qu'il est plus opportun d'inscrire un tronçon ChB3 ou ChB3 amélioré, le choix devant se porter sur le tracé le moins impactant sur les logements, à la place du tronçon « Variante 2 » plus pénalisant.

2.2. Sur l'inscription d'une zone d'activité économique mixte et la prescription supplémentaire « *S.29 »

La CRAT est favorable à l'inscription d'une zone d'activité économique mixte et la prescription supplémentaire « *S.29 » telles que proposées entre l'autoroute E42 et le nord de l'aéroport.

La CRAT relève que la prescription « *S.29 » d'application dans la future zone d'activité économique mixte permet également de rencontrer un certain nombre d'objectifs du Plan Air Climat par le développement d'activités technologiques à haute valeur ajoutée et par les activités de recherche et développement existantes et futures au sein de l'Aéropôle.

2.3. Sur l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires

La CRAT est favorable à l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur terrains affectés à l'activité aéroportuaire.

2.4. Sur l'inscription d'un périmètre de réservation pour la protection et le maintien de l'infrastructure aéroportuaire

La CRAT est favorable à l'inscription d'un périmètre de réservation pour la protection et le maintien de l'infrastructure aéroportuaire.

La CRAT relève que ce périmètre correspond à la délimitation de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud, lequel correspond à une utilisation maximale de l'aéroport.

2.5. Sur l'inscription d'un périmètre de réservation pour une liaison entre l'A15/E42 et l'aéroport

La CRAT est favorable à l'inscription d'un périmètre de réservation pour une liaison entre l'A15/E42 et l'aéroport tel que proposé.

Elle ne peut toutefois faire sienne la proposition émise dans l'étude d'incidences, et appuyée par des réclamants, de transformer l'aire autoroutière des Amoudries en échangeur autoroutier pour les raisons suivantes :

- L'aire autoroutière des Amoudries est à proximité immédiate d'un autre échangeur qui permet de desservir l'aéroport ;
- Les infrastructures actuelles permettent de répondre à la demande d'un accès aisé à l'aéroport, et ce à moindre coût.

2.6. Sur le Park-and-Ride et la prescription supplémentaire « *S.51 »

La CRAT est favorable à l'inscription d'un Park-and-Ride tel que proposé.

La CRAT insiste sur la nécessité de localiser le Park-and-Ride sur des terrains non construits les plus proches de la future gare.

Afin d'éviter une concurrence entre le parking de l'aéroport et le Park-and-Ride, la CRAT appuie la recommandation émise dans l'étude d'incidences consistant à distinguer fonctionnellement et spatialement les deux infrastructures.

2.7. Sur l'inscription de différentes zones qui sont des adaptations à une situation de fait

La CRAT est favorable à l'inscription de différentes zones qui sont des adaptations à une situation de fait tel que proposées.

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

La CRAT est favorable à l'inscription du tracé de certaines voiries dans leur configuration actuelle et la suppression de périmètres de réservation devenus inutiles.

2.9. Sur la qualité de l'étude d'incidences

La CRAT estime que l'étude est de qualité satisfaisante.

Sur le fond :

Elle apprécie notamment :

- Le fait que les projets de tracés du périmètre de réservation ferroviaire soient divisés en tronçons permet d'appréhender plus facilement les alternatives de tracés ;
- L'analyse approfondie des impacts du projet sur l'agriculture.

Elle regrette cependant :

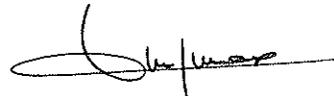
- La mauvaise qualité de l'analyse sur l'habitat, voire l'absence de comptage des habitations qui feront probablement l'objet d'une expropriation. L'analyse de l'impact sur l'habitat se limite en effet au zonage du plan de secteur. Cette analyse aurait pu être faite à l'échelle de la parcelle comme dans le cadre de l'analyse des impacts sur l'agriculture ;

- Le peu d'information sur le trafic ferroviaire induit suite à la mise en œuvre du projet ;
- Le peu d'information sur la localisation exacte de la future gare de Gosselies ;
- L'absence d'information sur le volume de terres excavées. Sur ce point, le projet d'AGW prévoit qu'elles soient réutilisées le long de l'A15 afin de créer des talus anti-bruits.

Sur la forme :

Elle regrette notamment :

- L'absence d'une cartographie du plan de secteur actuel ;
- L'absence de localisation sur carte de certains éléments cités dans le texte (rues, ponts, sites...) ;
- L'absence de photos et photomontages qui auraient permis d'appréhender plus facilement les impacts paysager du projet, et en particulier au niveau des endroits particulièrement sensibles (environs de Luttre) ;
- La mauvaise qualité du résumé non technique.



po Philippe BARRAS,
Président