

**CONTRIBUTION AU RAPPORT FINAL
SUBVENTION 2010-2011
Octobre 2011**

VOLUME ANNEXE

EXPERTISE DE COMMANDE :

**ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L’AFFECTATION DU
SOL AU NORD DE L’E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L’AEROPORT
DE CHARLEROI**



Responsables scientifiques

Marie-Françoise Godart (IGEAT/ULB)

Yves Hanin (CREAT/UCL)

Jacques Teller (Lepur/ULg)

Chercheurs

Véronique Boniver (Lepur/ULg),

Mario Cicolecchia (CREAT/UCL)

Denis Cocolle (CREAT/UCL)

Simon De Muynck, (IGEAT/ULB)

Ludivine Fromont, (CREAT/UCL)

Emilie Hanson (IGEAT/ULB)

TABLE DES MATIERES

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI	1
TABLE DES MATIERES	3
1. ANNEXE 1 : COMITE D'ACCOMPAGNEMENT DU 6 JUI 2011 A LA CDT (JAMBES)	5
1.1 <i>Présentation de l'offre CPDT</i>	5
1.2 <i>PV du CA du 6 juin 2011</i>	13
2. ANNEXE 2 : REUNION DE MISE AU POINT DU 5 SEPTEMBRE 2011 AU CABINET DU MINISTRE HENRY	16
2.1 <i>Présentation méthodologique</i>	16
2.2 <i>PV de la réunion du 5 septembre 2011</i>	28
3. ANNEXE 3 : NOUVELLE NOTE METHODOLOGIQUE EN VUE DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT DU 3 OCTOBRE 2011	30
3.1 <i>etape préalable : la stratégie de développement de charleroi et son arrondissement</i>	30
3.2 <i>analyses complémentaires</i>	31
3.3 <i>inventaire des projets</i>	31
3.4 <i>Analyse territoriale pour l'affection des différents projets</i>	31
3.5 <i>hypothèses pour la formulation de scénarios</i>	31
4. ANNEXE 4 : INTERVIEWS D'ACTEURS	33
4.1 <i>Liste des personnes à contacter</i>	33
4.2 <i>Note préparatoire aux entretiens</i>	35
4.2.1 <i>Contexte de l'entretien</i>	35
4.2.2 <i>Enjeux et objectifs de l'étude</i>	35
4.2.3 <i>Déroulement de l'étude</i>	36
4.2.4 <i>Questionnaire</i>	37

1. ANNEXE 1 : COMITE D'ACCOMPAGNEMENT DU 6 JUIN 2011 A LA CDT (JAMBES)

1.1 PRESENTATION DE L'OFFRE CPDT

OFFRE

**Réalisation d'une étude prospective stratégique sur
l'affectation du sol au nord de l'E42 à proximité directe
de l'aéroport de Charleroi**

Contenu de l'offre

1. Formulaire de soumission
2. Note méthodologique
3. Modalités administratives
4. Moyens humains : présentation de l'équipe de recherche
5. Références
6. Annexes : CV des membres de l'équipe d'encadrement

1. Formulaire de soumission

**Réalisation d'une étude prospective stratégique sur l'affectation du sol au nord de l'E42 à
proximité directe de l'aéroport de Charleroi**

OFFRE

A. Engagement (compléter une des trois possibilités suivantes)

Les soussignés :

Marie-Françoise Godart, Présidente du GUIDE/ULB

Yves Hanin, directeur du CREAT/UCL

Jacques Teller, Président du Lepur/ULg

s'engage (ou s'engagent) sur ses (ou sur leurs) biens meubles et immeubles, à
exécuter, conformément aux clauses et conditions du cahier spécial des charges précité,
le marché relatif à la Réalisation d'une étude prospective stratégique sur l'affectation du sol au
nord de l'E42 à proximité directe de l'aéroport de Charleroi

moyennant la somme de : 115,000 Euros

(en chiffres : hors T.V.A. comprise de 0%) : 115,000 euros

(en lettres : hors T.V.A. comprise de 0%) : cent quinze mille euros

B. En cas d'occupation de sous-traitants : renseignements complémentaires

-identité du(es) sous-traitant(s)

-part du marché sous-traitée ;

-curriculum vitae du(es) sous-traitant(s) ;

-liste des références du(es) sous-traitant(s) en rapport avec la partie de la mission sous-
traitée.

Fait à *Louvain-la-Neuve* le *20 janvier 2011*

Pour l'Université



2. Note méthodologique et clauses administratives

Précisions méthodologiques

Les enjeux et les objectifs de l'étude

Charleroi est, avec Liège, l'un des deux pôles majeurs de Wallonie et compte environ 200 000 habitants. Elle compte notamment la présence d'un aéroport régional, dont l'activité est pour l'essentiel dédiée au transport-voyageurs. Le second aéroport de Wallonie, situé à Liège, est essentiellement destiné au transport-fret.

L'aéroport de Charleroi dénommé - Brussels South Charleroi Airport (BSCA) - est en plein essor. Au mois d'octobre 2010 il enregistrait son chiffre record avec plus de 4 000 000 de passagers. En 1998 BSCA ne dépassait pas 211 000 passagers. En 2007, 320 emplois y sont occupés dont 65 % d'ouvriers.

L'extension de l'aérogare et l'amélioration de la liaison ferroviaire entre l'aéroport et l'agglomération bruxelloise devraient encore renforcer le potentiel de développement de cet aéroport orienté transport-voyageur.

Dans le même temps, la métropole Sambrienne fixe l'attention de son cœur urbain. L'intra-muros bénéficie de projets de rénovation dont le financement est assuré en partie par des investissements régionaux et même européens (fonds FEDER). De son statut de grande ville wallonne, Charleroi se trouve confronté à des enjeux stratégiques importants en termes de structuration de son territoire, pour une valorisation de ses multiples fonctions de métropole, qu'une réflexion globale permettrait de mieux cerner.

Dans sa déclaration de politique régionale (p 173) le Gouvernement wallon a affirmé son souhait d'optimiser les retombées économiques du développement aéroportuaire, notamment par le biais d'une politique active de valorisation des parcs d'activités économiques aux abords des sites aéroportuaires et d'encourager des projets privés dont l'activité est complémentaire avec l'activité aéroportuaire.

Après avoir réservé les terrains situés autour de l'aéroport au développement économique le Gouvernement wallon souhaite analyser, à présent, les potentialités de développement qu'offrent les terrains au-delà de la ceinture autoroutière qui, jusqu'ici, a constitué une limite naturelle du développement de l'Aéropole : actuellement le Sud de l'autoroute E42 ayant une vocation urbaine, le Nord une vocation agricole (plateau Hesbignon).

Plusieurs enjeux découlent de ce constat :

- Le franchissement de cette limite pourrait entraîner un changement de l'équilibre global de la zone et soustraire des terres agricoles de qualité aux fonctions de productions primaires
- s'assimilant à un développement péri-urbain, le risque de fragiliser le développement endogène de Charleroi au profit d'un développement exogène est présent
- il faut éviter un développement non maîtrisé de ce site et déterminer une stratégie de développement venant renforcer le rayonnement et l'attractivité de la ville de Charleroi et de son agglomération. Le développement économique et le développement urbain doivent être menés conjointement afin de ne pas affaiblir le centre-ville.

L'étude prospective vise donc à s'interroger sur ces questions, en élargissant la réflexion à d'autres terrains potentiels à affecter en priorité au développement économique et à fournir au commanditaire plusieurs scénarios de développement et leurs implications en justifiant le choix des variables retenues pour l'aider à encadrer le développement lié aux activités aéroportuaire de l'aéroport de Bruxelles-Sud.

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

Les étapes de la démarche

Les étapes de la démarche nous paraissent pouvoir globalement s'inspirer de travaux réalisés dans le cadre de la CPDT et notamment ceux sur :

- Evaluation des besoins en matière de zones d'activité économique
- Les effets du pic du pétrole
- l'atlas des paysages
- Plan de secteur : évaluation des besoins et des disponibilités

L'expertise s'inscrit également dans l'objectif général des recherches assignées à la CPDT pour son programme de recherche 2010-2011 à savoir les études préparatoires à l'actualisation du SDER. En effet un grand nombre de défis et thématiques sectorielles ou spatiales analysées au niveau de la Région permettront d'enrichir le diagnostic et d'affiner les scénarios de développement possibles et souhaitables au niveau de l'agglomération de Charleroi.

La mission suivra dès lors une démarche en trois étapes : (1) l'identification des atouts et l'expression synthétique des enjeux, (2) définition des scénarios d'orientation et (3) production des éléments nécessaires à l'élaboration d'un schéma stratégique de développement

1. L'identification des atouts et des enjeux

L'identification des atouts vise à mettre en évidence les forces et les faiblesses d'un développement lié aux activités aéroportuaire de l'aéroport de Bruxelles-Sud en s'appuyant notamment sur les études existantes. Elle recensera les projets envisagés, notamment ceux d'infrastructures complémentaires éventuels. Elle identifiera les secteurs économiques porteurs. Elle analysera les atouts et faiblesses du développement économique dans l'agglomération de Charleroi en mettant en exergue les potentialités et freins pour le développement du plateau concerné, eu égard notamment aux stratégies régionales et locales de développement socio-économique.

L'analyse socio-économique est néanmoins conditionnée par l'obtention, auprès des opérateurs concernés de données relatives aux données mobilité des entreprises situées dans les ZAE situées à proximité de l'aéroport.

Une analyse de la structure du territoire ainsi que de l'affectation et de l'occupation des sols dans la partie nord de l'agglomération de Charleroi permettra de définir un périmètre d'étude et d'établir les enjeux spatiaux.

L'étude englobera également les aspects paysages et patrimoine naturel.

Le diagnostic sera étayé par des exemples de développement territorial et d'aménagement réussis de villes comparables à Charleroi dotées d'un aéroport passager et reliées à la métropole par le rail. Il dressera également un bilan des grandes tendances envisagées sur le plan économique, environnemental et social permettant d'assurer un développement futur durable. Les exemples de comparaison pourraient être en autres Eindhoven airport, Nottingham East Midlands airport et Frankfurt Hahn airport.

L'analyse d'exemples comparables à Charleroi combinée à l'interview d'acteurs de terrains permettra d'établir les enjeux socio-économiques et d'établir une première orientation des évolutions possibles du territoire.

Ce « diagnostic » sera prospectif : il prendra en compte les évolutions possibles du territoire.

2. Le scénario d'orientation

Dans un deuxième temps et sur base des grands enjeux mis en évidence, les différents scénarios d'orientation seront dégagés. Ces scénarios seront l'expression des grands principes spatiaux, fonctionnels, opérationnels et temporels.

Ces scénarios seront établis afin de mettre en exergue les implications en termes de développement durable (à court, moyen et long terme) qu'engendrent les choix pris pour le développement de l'agglomération de Charleroi et son aéroport.

La construction de ces scénarios se fera en 4 temps :

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

- Au regard du diagnostic, établissement des critères principaux de ces scénarios ;
- Détermination des scénarios ;
- Évaluation et implications des différents scénarios ;
- Proposition d'affectation des sols selon les différents scénarios.

3. Eléments nécessaire à l'élaboration d'un schéma stratégique de développement

Sur base du scénario retenu, les éléments nécessaires à l'élaboration d'un schéma stratégique seront identifiés afin de cadrer et de promouvoir les développements pertinents. Ils comprendront les points suivants :

- une identification des leviers à mettre en œuvre (outils de planification, acteurs concernés, moyens de financements, ...) permettant une concrétisation du développement identifié préalablement ;
- une structuration et un phasage du développement afin de l'organiser de manière cohérente et progressive sur le court, moyen et long terme ;
- une esquisse des principes d'aménagement mettant en lumière les recommandations (urbanistiques, environnementales, ...) à prendre en compte pour un développement « durable » de l'agglomération de Charleroi.

Concertation et acteurs

L'analyse sera complétée par des interviews d'acteurs (comité stratégique, opérateur économique, administrations, société de gestion de l'aéroport, autorités locales, associations ayant une expertise de développement territorial ...).

3. Modalités administratives

Justification du budget

180 HJ (CREAT) : 45,000 Euros

180 HJ (GUIDE) : 45,000 Euros

60 HJ (LEPUR) : 15,000 Euros

PFG 15% du sous total : 15,000 Euros

Le tableau qui suit reprend le détail de la justification budgétaire du montant proposé.

Phase	Répartition	HJ	Montants
1. Identification des atouts et des enjeux	Coordination : GUIDE	180	45.000
1.1. Structure et enjeux spatiaux	GUIDE-CREAT		
1.2. Enjeux économiques et perspectives d'évolution	GUIDE-LEPUR		
1.3 Paysages et patrimoine naturel	GUIDE		
1.4. Analyse d'exemples comparables	CREAT-GUIDE-LEPUR		
1.5. Interview des acteurs	CREAT-GUIDE-LEPUR		
2. Scénarios d'orientation	Coordination : GUIDE-CREAT	80	20.000
2.1. Choix des critères	CREAT-GUIDE		

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L’AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L’E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L’AEROPORT DE CHARLEROI

2.2. Détermination des scénarios	GUIDE		
2.3. Implications spatiales, sociales et économiques	CREAT-GUIDE		
2.4. Proposition d’affectations des sols	CREAT		
3. Elements Schéma stratégique de développement	Coordination : CREAT-UCL	120	30.000
3.1. Identification des leviers	CREAT-GUIDE		
1.2. Structuration et phasage	CREAT		
1.3. Principes d’aménagement	CREAT		
4. Rapport final	CREAT-GUIDE-LEPUR	20	5.000

Calendrier et délais d’exécution

Phase	Délais
1. Identification des atouts et des enjeux	120 jours
2. Scénarios d’orientation	60 jours
3. Schéma stratégique de développement	90 jours
4. Rapport final	30 jours

Rapports et documents graphiques

Les rapports sous les formats suivants seront fournis :

1. pour les versions de travail des rapports:
 - une version informatique au format Microsoft Word;

2. pour les projets de rapport :
 - 8 exemplaires papier ;
 - une version informatique au format Microsoft Word ;
 - une version informatique au format PDF ;

3. pour les rapports :
 - 15 exemplaires papiers ;
 - une version informatique au format Microsoft Word ;
 - une version informatique au format PDF.

Les documents seront produits au format A4, seront paginés et accompagnés d’une table des matières renvoyant aux pages numérotées. Moyennant l’accord du fonctionnaire dirigeant, les cartes pourront être présentées dans un document annexe ou dans un format différent.

Les données vectorielles ayant servi aux productions cartographiques présentées dans l’étude seront également fournies au format ESRI shapefile.

4. Moyens humains : présentation de l'équipe de recherche

Encadrement :

L'équipe de chercheurs sera encadrée par les personnes suivantes :

CREAT/UCL

L'équipe d'encadrement, au sein du CREAT, sera constituée des membres suivants :

Yves Hanin, Docteur en urbanisme et développement territorial et Licencié en sociologie, est directeur du CREAT et responsable académique de la CPDT pour l'UCL. (CV détaillé en annexe)

Bernard DECLEVE est ingénieur-architecte (UCL, 1978), docteur en urbanisme et aménagement du territoire (UCL, 1994) et professeur d'urbanisme à l'Ecole Polytechnique de Louvain (UCL, Belgique, depuis 2001). Il participe également à l'enseignement du projet urbain à Versailles (Ecole Nationale Supérieure du Paysage), Marne-la-Vallée (Ecole d'architecture Villes et Territoires) et Rome (Université La Sapienza). Au plan de la recherche, il dirige le séminaire international de recherche 'Habitat et Développement', qui compte actuellement 12 chercheurs. Dans ce cadre, il a publié en 2009 avec Ananian P., Anaya M. et Lescieux A., *Densités bruxelloises et modèles d'habiter*, Région de Bruxelles-Capitale, 308 pages. Il est également secrétaire exécutif du CITDD - UCL (Centre interdisciplinaire Territoires et Développement durables) et porte-parole près du Fonds National de la Recherche Scientifique belge de l'école doctorale thématique en développement territorial.

GUIDE/ULB

L'équipe d'encadrement, au sein du GUIDe, sera constituée des membres suivants :

Marie-Françoise Godart, docteur en Sciences, est directrice de l'unité GESTe (IGEAT), responsable académique de la CPDT pour l'ULB et chargée de cours en environnement et aménagement du territoire. (CV détaillé en annexe)

Frédéric Dobruszkes, docteur en sciences géographiques, est spécialisé en géographie des transports. Ses recherches et enseignements portent sur la dynamique des réseaux aériens, notamment dans le cadre de leur libéralisation, et sur la politique des déplacements en milieu urbain (CV détaillé en annexe)

Pierre Fontaine, chercheur senior à l'IGEAT/GUIDe depuis 2000. Ses domaines de compétences sont : flux économiques locaux, développement local, développement durable (agenda 21 local), élaboration, management et évaluation de plans et programmes communaux, intercommunalité et supracommunalité. (CV détaillé en annexe)

Benjamin Wayens, docteur en sciences géographiques, enseigne la recherche documentaire à l'ULB et également chercheur à l'IGEAT depuis 1999 où il travaille dans le domaine de la géographie appliquée (géographie commerciale, aide à la localisation des activités, analyse des performances, estimation des impacts socio-économiques, analyse des migrations, géographie historique, cartographie et analyse géostatistique, observation urbaine ...). (CV détaillé en annexe)

LEPUR/ULg

L'équipe d'encadrement, au sein du Lepur, sera constituée de :

Jacques Teller – Coordinateur de l'expertise pour le Lepur

Jacques Teller est chargé de cours en urbanisme et aménagement du territoire à l'Université de Liège (Belgique), directeur scientifique du LEMA et président du Lepur (Centre de recherches en Sciences de la Ville, du Territoire et du Milieu rural) Il travaille sur les questions de gouvernance et de prise de décision en matière d'aménagement du territoire ainsi que sur les modèles d'analyse de la forme urbaine. Il a coordonné les recherches européennes SUIIT, APPEAR et PICTURE et a été le président de l'Action COST C21, dédiée aux ontologies urbaines. Il pilote actuellement une recherche sur l'impact de la structuration du territoire sur les émissions de GES. Il a participé au développement et à l'application de la méthode Electre à l'analyse du potentiel de réaffectation des sites de caserne en Wallonie.

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

Analyse du potentiel de réaffectation des sites de caserne en Région Wallonne – Partie 3 : Analyse multicritère des différents types d'affectation. Godart M.-F., Hanin Y., Teller J., Rapport CPDT subvention 2009-2010, 2010.

Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions des gaz à effets de serre, Dujardin, Sébastien ; Labeeuw, France ; Melin, Eric et al in Teller, Jacques (Ed.) La dimension territoriale des politiques énergétiques et de réduction des GES (2010, November)

Analyse des projets Interreg III sous l'angle du développement territorial et urbain. Boniver, Véronique ; Teller, Jacques Rapport (2010)

Guidance for the Environmental Assessment of the impacts of certain plans, programmes or projects upon the heritage value of historical areas, in order to contribute to their long-term sustainability. Dupagne, Albert ; Ruelle, Christine ; Teller, Jacques et al. Ouvrage publié par OPOCE (2005)

Equipe de recherche

Au sein des centres de recherche, les chercheurs chargés de l'expertise seront recrutés en fonction de leurs expériences et leur disponibilité. Vu la charge de travail du programme actuel de la CPDT, il se peut que les chercheurs doivent être recrutés à l'extérieur, soit provisoirement détaché des unités de recherche qui composent le GUIDe, le CREAT ou le Lepur.

Ceci suppose un délai minimal d'un mois entre la notification et le début effectif du travail.

5. Références

Le CREAT (www.urba.ucl.ac.be/creat) mène ses travaux dans le cadre de l'Université catholique de Louvain (UCL). Il est agréé par la Région wallonne pour la réalisation de plans et schémas d'aménagement, de règlements d'urbanisme et d'études d'incidences.

A ce titre, il réalise des études pour les autorités communales et régionales de même que pour les promoteurs publics ou privés. Il réalise également des études pour d'autres instances publiques dont la Région bruxelloise, l'Union européenne et les principaux opérateurs publics actifs sur le territoire. Il représente l'UCL au sein de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) de la Région wallonne et participe également à d'autres fonds de recherche. Les recherches menées sont principalement centrées sur les mutations spatiales et les recompositions territoriales ainsi que sur l'optimalisation des outils de gouvernance territoriale.

Le Guide (ULB) regroupe les unités de recherche GAG (unité de géographie appliquée et géomarketing) et GESTe (Gestion de l'Environnement, Société et Territoire) de l'IGEAT qui sont actives dans le développement territorial et plus particulièrement d'une part dans le domaine de la localisation des activités économiques, de l'économie régionale, de l'aménagement du territoire, des études sociales ou politiques et du géomarketing et d'autre part dans l'interface entre aménagement du territoire et environnement.

Le Lepur (www.lepur.ulg.ac.be) est un centre de Recherche en Science de la Ville, du territoire et du Milieu rural qui fédère des Unités de recherche et des chercheurs spécialisés dans le domaine du développement territorial à l'Université de Liège.

Le projet scientifique du Lepur porte sur le développement de connaissances, de méthodologies et d'outils stratégiques devant amener à une meilleure gestion du développement territorial et de l'exploitation de ses ressources. Ce programme de recherche correspond à une demande sociétale ainsi qu'aux stratégies de développement régionales et européennes, en contribuant à un renforcement du développement économique et de l'attractivité de la ville ainsi qu'à un développement durable du territoire et du milieu rural dans toutes leurs composantes.

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

Document de références (liste indicative) :

- CREAT, Étude stratégique destinée à éclairer et orienter la décision du Gouvernement wallon en matière d'affectation d'espace à l'activité économique, à travers la révision des plans de secteurs, Ministère de la Région wallonne, en collaboration avec la S.A. Deloitte & Touche, 2002.
- CREAT, CCUE – Mise en œuvre d'une zone d'activité économique mixte à Ath (Ghislenghien – Meslin l'Évêque) dite « Ghislenghien 3 », IDETA, 2007.
- D'ANDRIMONT C. et KUMMERT P. (2010), " Retombées économiques des parcs d'activité sur le tissu économique existant et notamment sur les pouvoirs locaux ", Rapport final du thème 1C de la subvention 2009-2010, CPDT, 69 p.
- H. CONVENT, F. FAVART, A. GODEAU, I. PARMENTIER (et coll.), sous la direction de MF. GODART – 1998-99 – Etude d'incidences sur l'environnement, pour le projet d'allongement de piste de l'aéroport de Charleroi –Bruxelles sud. Etude réalisée pour le MET.
- Lebrun, K, May, X., Wayens, B. & Vandermotten C. (2010) Analyse des répercussions en terme d'emplois des pôles d'activités économiques dans la région de Charleroi-Sud Hainaut, Charleroi, Igretec.

6. Annexe : CV des membres de l'équipe d'encadrement

1.2 PV DU CA DU 6 JUIN 2011

Liste des personnes présentes :

- GAUTHIER Ludivine : cabinet du Ministre Jean-Claude Marcourt
- THONET Fabienne : cabinet du Ministre André Antoine
- PIMPURNIAUX Josiane : cabinet du Ministre-Président Rudy Demotte
- CHARLIER Simon : cabinet du Ministre Philippe Henry
- DEBRUYNE Vincent : cabinet du Ministre Jean-Marc Nollet
- CZERNIATYNSKI Nathalie : Comité de développement stratégique de Charleroi-Sud Hainaut
- PRIGNON Anne : Comité de développement stratégique de Charleroi-Sud Hainaut
- DI SANTO Antonio : Comité de développement stratégique de Charleroi-Sud Hainaut
- BERTHET Thierry : CDT
- WARIN France : CDT

- CAWOY Valérie : CPDT (ULB – GUIDe)
- DE MUYNCK Simon : CPDT (ULB – GUIDe)
- GODART Marie-Françoise : CPDT (ULB – GUIDe)
- BONIVER Véronique : CPDT (ULg – Lepur)
- HANIN Yves : CPDT (UCL – CREAT)
- COCLE Denis : CPDT (UCL – CREAT)
- FROMONT Ludivine : CPDT (UCL – CREAT)

Excusé :

- TELLER Jacques : CPDT (ULg – Lepur)

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

La CDT présente le cadrage de l'étude et de l'appel d'offre. Mr Berthet rappelle le contexte, les objectifs et le calendrier de l'étude.

La CPDT présente l'offre remise. Conformément à celle-ci, il est présenté les points de l'analyse :

- 3 échelles territoriales (agglomération de Charleroi, zone de 6 km le long de la E42 entre R3 à l'ouest et N29 à l'est et périmètre à proximité N29-N5-E42-N657),
 - 8 thématiques (potentiels économiques, mobilités, occupation du sol, situation juridique, agriculture, nature, paysage et contraintes),
 - les exemples de développement étrangers à proximité d'aéroports low cost.
-
- Les représentants des Cabinets ministériels souhaitent que le diagnostic prenne davantage en compte l'échelle régionale pour l'approche économique.
 - Une approche en « entonnoir » devrait être privilégiée : analyse macro puis affiner avec des analyses plus micro en fonction de la pertinence. Par ailleurs, il est rappelé que les périmètres seront précisés en cours d'analyse.
 - L'importance et les impacts probables sur l'activité agricole exige de l'étude une analyse tant macro (équilibre du plan de secteur, importance et viabilité du secteur agricole, remembrement) que micro (analyse fine au niveau du site).
 - Concernant le choix réalisé pour l'analyse des aéroports étrangers, il serait opportun qu'il y ait une validation du choix par les administrateurs de l'aéroport. Il est rappelé qu'il faut bien considérer l'aéroport comme desserte de Bruxelles et non uniquement de Charleroi.
 - De manière proactive, il est suggéré que la détermination des critères permettant l'élaboration des scénarios (phase 2) soit intégrée dans le diagnostic (phase 1) en vue d'une validation préalable aux scénarios.
 - L'impact des scénarios doit prendre en compte les retombées et les concurrences vis-à-vis de l'agglomération et du centre de Charleroi.
 - Les interviews d'acteurs concernent : les communes concernées (Charleroi, Fleurus, Pont-à-Celles, Les Bons Villers), les associations telles qu'Espac-Environnement et associations agricoles.

Il a été décidé des points suivants :

- La CDT transmettra rapidement la notification de l'étude afin de permettre l'engagement des chercheurs CPDT pour ainsi débiter la mission demandée.
- La CPDT réalisera une note sur les différentes problématiques analysées dans la phase de diagnostic et les différentes données-sources souhaitées ainsi que sur les critères de sélection des aéroports étrangers choisis.
- Dans l'attente de cette note, il est prématuré de rencontrer les acteurs et de participer aux réunions avec notamment le Comité de développement stratégique de Charleroi-Sud Hainaut.
- Le calendrier a été modifié pour tenir compte des différents points émis en réunion : la première phase est étendue à 135 jours et la prochaine réunion sera fixée par la CDT en fonction de la date de notification (soit probablement entre la mi-octobre et le début novembre).
- La CPDT souhaite disposer des différentes études en relation avec la mission :
 - L'étude stratégique de la revalorisation de Charleroi dans le cadre du Pôle INOX (2005) ;
 - L'étude de mobilité de la zone Aéroport-Aéroport (2009) ;
 - EIE de l'aéroport et de l'allongement de la piste ;
 - EIE de la gare.
- Le Comité de développement stratégique de Charleroi-Sud Hainaut demande à la CDT et la CPDT de pouvoir disposer des power points et de la note explicative avant de se prononcer.

2. ANNEXE 2 : REUNION DE MISE AU POINT DU 5 SEPTEMBRE 2011 AU CABINET DU MINISTRE HENRY

2.1 PRESENTATION METHODOLOGIQUE





1. Diagnostic / 2. Scénarios / 3. Schéma stratégique / 4. Rapport



Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011 2



A. Evaluation territoriale

B. Evaluation économique

C. Exemples étrangers

D. Critères des différents scénarios

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011 3



1. Diagnostic / 2. Scénarios / 3. Schéma stratégique / 4. Rapport

1. Diagnostic

135 j

La question de l'étude ?

- Valoriser la présence de l'aéroport low cost?
- Valoriser l'accessibilité (E42-A54 + bus + train + triangle wallon) ?
- Valoriser le potentiel foncier (terrains plats, facilement urbanisables) ?
- Valoriser la proximité d'entreprises et de main d'œuvre ?

Les effets non désirés

- Etalement urbain au-delà de la limite physique E42
- Concurrencer le redéploiement du centre de Charleroi
- Concurrencer le développement des autres ZAE

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

4



1. Diagnostic / 2. Scénarios / 3. Schéma stratégique / 4. Rapport

1. Diagnostic

135 j

Valoriser le potentiel local :

- Accroître le nombre de passagers et leurs activités induites
- Développer les autres activités passagers et leurs activités induites
- Développer d'autres activités aéroportuaires
- Tirer parti d'un site multimodal « personne »

Localisation :

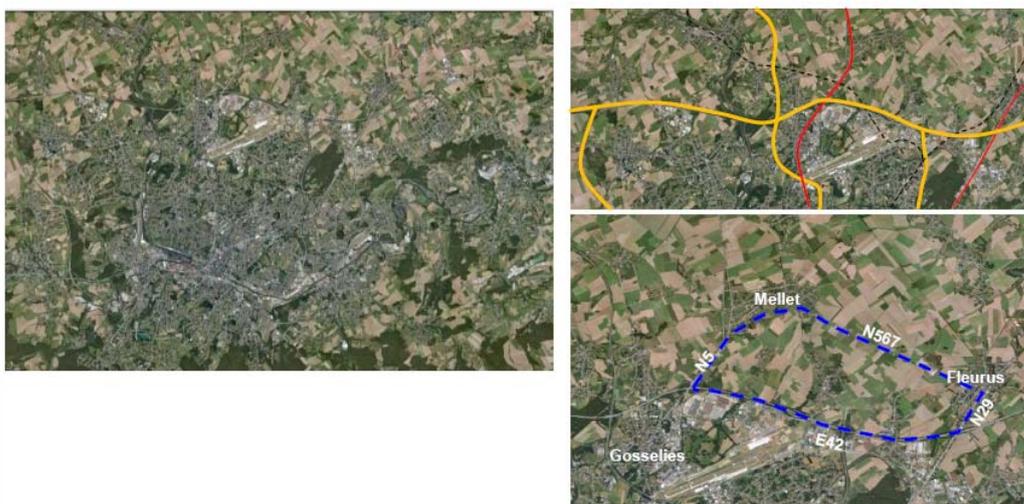
- Terrains : au nord de la E42 à proximité directe de l'aéroport
- Concurrence : autres terrains de ZAE le long de la E42
- Concurrence : dynamique urbaine de Charleroi
- Contenir Charleroi au sein de la E42 et du R3

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

5

A. Evaluation territoriale

Différentes échelles spatiales



Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

6

A. Evaluation territoriale

1. Analyse de la structure territoriale et prospective

- Positionnement agglomération et de l'aéroport
- Type d'accessibilité
- Pôles de développement et de reconversion

2. Identification des spécificités économiques du site existantes et potentielles

- Liens aéroport-villes-entreprises
- Liens entre les entreprises
- Besoins des entreprises implantées
- Stratégie et projets de développement

3. Caractérisation des terrains

- Milieux humains, physiques et naturels
- Accessibilité fine
- Situation existante et probable
- Situation juridique

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

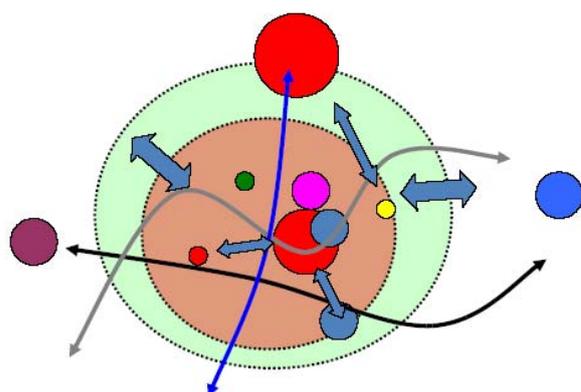
7



A. Evaluation territoriale

1. Structure territoriale

Etablir la structure territoriale de l'agglomération de Charleroi



- ... Avec ses pôles
- ... Avec ses aires
- ... Avec ses axes
- ... Avec ses relations



A. Evaluation territoriale

2. Identification des terrains pouvant répondre au développement de Charleroi



- Occupation du sol – géomorphologie (sup., pente, ...)
- Accessibilité – réseaux – mobilité
- Situation juridique
- Contraintes – équipements
- Agriculture – Nature – Paysage

3. Caractérisation des terrains

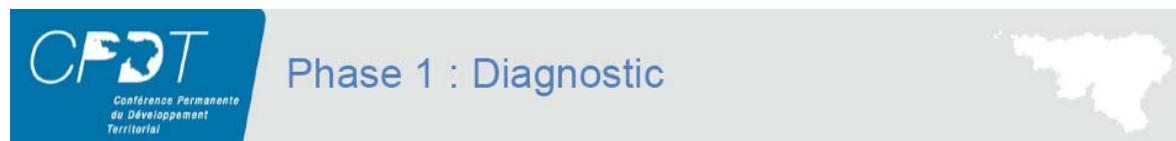


B. Evaluation économique

- Inventaire des **entreprises existantes** et des **raisons de localisation**;
- Inventaire des emplois et des demandeurs d'emplois (études existantes et statistiques : INS, SPF Economie, Enquête sur les forces de travail);
- Interviews d'acteurs (réseau entreprise, IGRETEC, comité stratégique, BSCA, SOWAER, FWA,...) pour
 - alimenter et mieux préciser les besoins dégagés ;
 - compléter les enjeux pour le territoire étudié (au nord de l'E42 à proximité directe de l'aéroport de Charleroi)

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

10



C. Exemples étrangers

Analyser les développements d'aéroports et de contextes similaires

Phases de développement

Secteurs porteurs de la dynamique aéroportuaire

Secteurs associés au développement aéroportuaire

Infrastructures connexes

Liens avec les villes principales et secondaires

...



**Développement et valorisation territoriale
de l'aéroport de Charleroi**

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

11



C. Exemples étrangers

Critères de sélection :

- Aéroport secondaire (ni touristique, ni de ville moyenne)**
- Opérateur principal : Ryanair**
- Nombre de compagnies aériennes opérant à l'aéroport**
- Nombre de connexions aériennes depuis l'aéroport**
- Trafic aérien similaire à Charleroi (4mln de passager en 2010)**
- Vocation des villes (ville de destination ou ville de départ)**
- Distance vers la ville principale (Charleroi en lien avec Bruxelles)**
- Accessibilité de la ville principale (modes de transport, temps)**
- Populations à proximité de l'aéroport et de la ville principale**



C. Exemples étrangers

critères aéroports	Ryanair	vect.	con.	type aéroport	trafic aérien	distance ville principale	accessibilité vers la ville	hab. [1]	hab. [2]
Charleroi	2001	6	80	aérop. secondaire	4 mln [2010]	55km → Bruxelles	bus 45 min	200.000	1,1 mln
Luton	1985	10	82	aérop. secondaire	8,7 mln [2010]	55 km → London	Bus 50 min	230.000	7,5 mln
Dublin	1987			caractère d' aéroport. internationale	18 mln [2010]	4 km → Dublin	Bus/Tram/Metro	506.000	---
Stansted	1991	21	121	aérop. secondaire	18,5 mln [2010]	48 km → London	Train 20 min	5.000	7,5 mln
Prestwick	1997	5	30	aérop. secondaire	6,5 mln [2010]	50 km → Glasgow	Bus 45 min	14.800	580.000
Hahn	2002	6	62	aérop. secondaire	3,4 mln [2010]	120 km → Frankfurt	Bus 105 min	174	670.000
Bergamo	2003	16	100	aérop. secondaire	4 mln [2010]	45 km → Milan	Bus 30 min	120.000	1,3 mln
Skavsta	2003	3	35	aérop. secondaire	2,4 mln [2010]	100 km → Stockholm	Bus 70 min	51.000	2 mln
Ciampino	2004	3	46	aérop. secondaire	4,6 mln [2010]	23 km → Rome	Bus 15 min	38.000	2,7 mln
Girona	2004	5	67	aérop. secondaire	4,8 mln [2010]	98 km → Barcelona	Bus 10 min	94.000	1,6 mln
Shannon	2005	10	33	aérop. touristique	4 mln [2010]	1 km → Shannon	Bus 2 min	12.000	---
Liverpool	2005	5	69	aérop. régional	5 mln [2010]	12 km → Liverpool	Bus 10 min	440.000	---
Pisa	2005	18	63	aérop. secondaire	4 mln [2010]	80 km → Florence	Bus 60 min	88.000	370.000
Cork	2005	21	70	aérop. touristique	2,3 mln [2010]	7 km → Cork	Bus 10 min	119.000	---
East Midlands	2006	7	82	aérop. secondaire	4,1 mln [2010]	32 km → Nottingham	Bus 35 min	7.000	320.000
Weeze	2007	9	75	aérop. secondaire	2,8 mln [2010]	80 km → Dusseldorf	Bus 60 min	10.000	580.000
...									

C. Exemples étrangers

Aéroports similaires

critères aéroports	Ryanair	vect.	con.	type aéroport	trafic aérien	distance ville principale	accessibilité vers la ville	hab. [1]	hab. [2]
Charleroi	2001	6	80	aérop. secondaire	4 min [2010]	55km → Bruxelles	bus 45 min	200.000	1,1 min
Luton	1985	10	82	aérop. secondaire	8,7 min [2010]	55 km → London	Bus 50 min	230.000	7,5 min
Prestwick	1997	5	30	aérop. secondaire	6,5 min [2010]	50 km → Glasgow	Bus 45 min	14.800	580.000
Hahn	2002	6	62	aérop. secondaire	3,4 min [2010]	120 km → Frankfurt	Bus 105 min	174	670.000
Bergamo	2003	16	100	aérop. secondaire	4 min [2010]	45 km → Milan	Bus 30 min	120.000	1,3 min
Skavsta	2003	3	35	aérop. secondaire	2,4 min [2010]	100 km → Stockholm	Bus 70 min	51.000	2 min
Weeze	2007	9	75	aérop. secondaire	2,8 min [2010]	80 km → Dusseldorf	Bus 60 min	10.000	580.000

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

14

C. Exemples étrangers

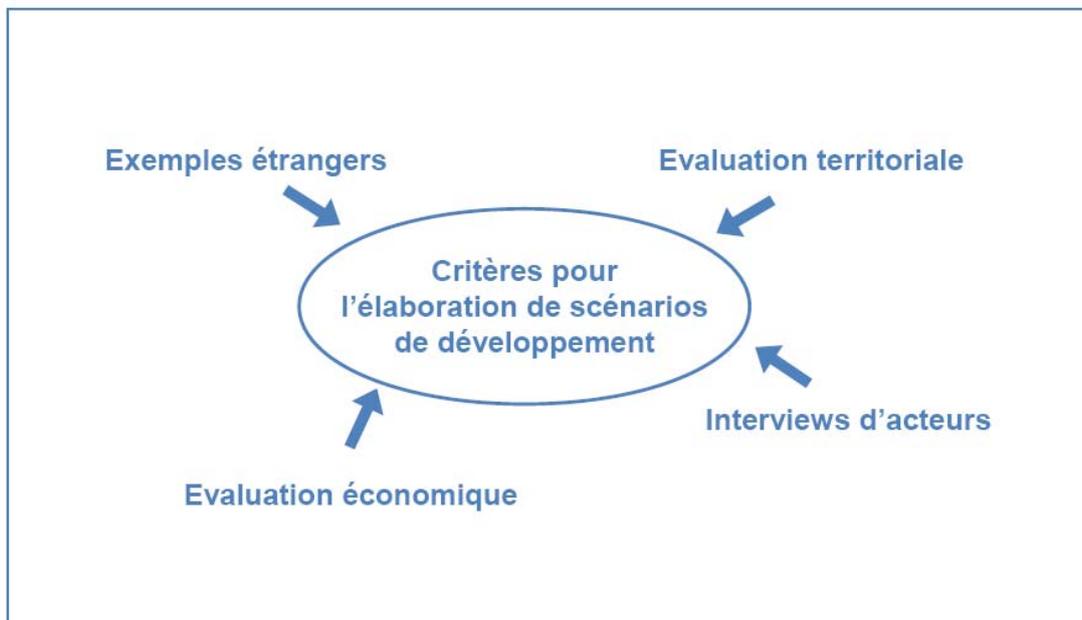
Fiches thématiques

Analyse du développe

LOCALISATION	
CONTEXTE	L'AEROPORT L'ETAT
	L'AEROPORT DANS LA REGION
CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉROPORT	
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	L'INFRASTRUCTURE
SOCIÉTÉ DE GESTION	
TRAFIC AÉRIENNE	
ACTIVITÉ ON SITE	
DEVELOPPEMENT DU TERMINAL	L'INFRASTRUCTURE
MAGASINS	
CATERING	IMAGES
SERVICES UTILES	
SERVICES AERONAUTIQUE	
ACTIVITÉ OFF SITE	
DYNAMIQUES URBAINES	PHOTO AÉRIENNE
IMPACT SUR LA RÉGION	
DYNAMIQUES MULTI-ECHELLE	
REMARQUES FINALES	
SPECIALISATION	



D. Critères des différents scénarios



1. Diagnostic / 2. Scénarios / 3. Schéma stratégique / 4. Rapport





2. Scénarios

45j

1. Détermination de 4 scénarios
2. Evaluation et implications des scénarios
3. Proposition d'affectation des sols selon les différents scénarios

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

18



1. Diagnostic / 2. Scénarios / 3. Schéma stratégique / 4. Rapport

1. Diagnostic

135 j

Enjeux territoriaux et besoins

2. Scénarios

45 j

Choix envisageables

3. Schéma stratégique

90 j

Aménagements réalisables

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

19



3. Schéma stratégique

90j

1. Identification des leviers à mettre en œuvre
(outils, acteurs, moyens de financements)
2. Structuration et phasage du développement
3. Esquisse des principes d'aménagement

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

20



1. Diagnostic / 2. Scénarios / 3. Schéma stratégique / 4. Rapport

1. Diagnostic
135 j

Enjeux territoriaux et besoins

2. Scénarios
45 j

Choix envisageables

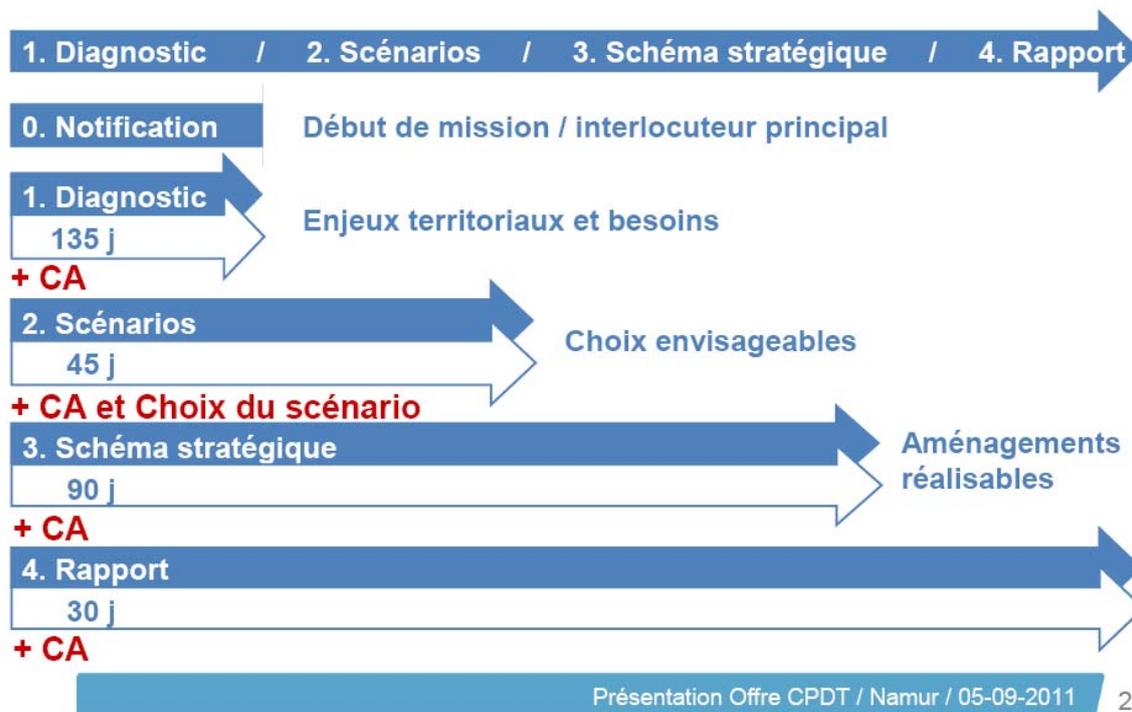
3. Schéma stratégique
90 j

Aménagements réalisables

4. Rapport
30 j

Présentation Offre CPDT / Namur / 05-09-2011

21



2.2 PV DE LA REUNION DU 5 SEPTEMBRE 2011

Liste des personnes présentes :

- GAUTHIER Ludivine : cabinet du Ministre Jean-Claude Marcourt
- CHARLIER Simon : cabinet du Ministre Philippe Henry
- COLLET Laurent : cabinet du Ministre Jean-Marc Nollet
- BERTHET Thierry : CDT
- DE MUYNCK Simon : CPDT (ULB – GUIDe)
- GODART Marie-Françoise : CPDT (ULB – GUIDe)
- BONIVER Véronique : CPDT (ULg – Lepur)
- DROEVEN Emilie : CPDT (ULg – Lepur)
- HANIN Yves : CPDT (UCL – CREAT)
- COCLE Denis : CPDT (UCL – CREAT)

Objet de la réunion : La réunion regroupant les 3 cabinets ministériels commanditaires de l'étude et la CDT a pour objet de répondre aux questions de la CPDT sur l'objet même de l'étude et clarifier la demande. Elle a pour objectif de redéfinir clairement les objectifs et les attentes de l'étude.

La CPDT présente le phasage de l'étude proposée dans l'offre et les interrogations qu'elle se pose sur la portée de l'étude (développement lié à l'aéroport, lié à l'accessibilité, lié au potentiel foncier disponible, lié aux entreprises et à la main d'œuvre disponible).

Se basant sur la note au Gouvernement accompagnant la proposition de cahier des charges, Monsieur Berthet rappelle que l'étude a été initiée suite au constat de pressions foncières dont font l'objet ces terrains ; qu'elle s'inscrit dans les constats que Charleroi subit un développement multipolaire, que ces terrains disposent d'une dynamique propre (agriculture, ...) qu'il faut prendre en compte et qu'il s'agit de tendre vers l'objectif de réduction des rejets de CO2 dans les 40 prochaines années.

Les 3 cabinets ministériels rappellent que l'analyse devant aboutir aux différents scénarios (phase 2) doit partir du postulat du développement de l'agglomération de Charleroi et non uniquement du développement de l'aéroport. Il s'agit d'estimer les besoins de l'agglomération de Charleroi en matière d'activités économiques (pas en logements et équipements communautaires) ; d'évaluer ce qui pourrait « atterrir » sur les terrains au nord de l'E42 et d'en analyser les conséquences pour éviter l'étalement urbain et la concurrence vis-à-vis des projets de redéploiement du centre.

L'analyse du développement de l'aéroport n'est qu'un aspect de la question à prendre en compte. Aucune évolution envisageable de l'aéroport (ex : développement fret) n'est à écarter.

Comme le prévoit le cahier spécial des charges (CSC), la CPDT propose d'établir le diagnostic sur base :

- des études existantes ;

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

- des données statistiques ;
- des interviews d'acteurs.

A ce sujet, messieurs Viseur et Massin (Bourgmestre et échevin) doivent être rencontrés.

En ce qui concerne les exemples étrangers, ils doivent permettre de voir les développements réalisés dans des villes de taille similaire et ayant un aéroport et les conséquences qui en ont découlés (ex : les bureaux à Girona).

Outre les cas mentionnés dans l'offre, la CPDT a établi une liste sur base de plusieurs critères. La CDT prendra contact avec Monsieur Vuylsteke pour valider ces choix.

Il a été décidé des points suivants :

- Le Cabinet du Ministre Henry transmettra dès que possible la notification permettant d'initier l'étude.
- Le comité de suivi se réunira le 3/10/2011 à 13h00 à la CDT. La CDT se charge de l'invitation à la réunion.
- La CPDT attend avant de se lancer dans les interviews des différents acteurs prévus au CSC le temps que ceux-ci soient informés de l'étude.

3. ANNEXE 3 : NOUVELLE NOTE METHODOLOGIQUE EN VUE DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT DU 3 OCTOBRE 2011

NB : Cette réunion du 3 octobre a été annulée et la note ci-après, rédigée par V. Boniver, n'a donc pas été présentée

Contexte de l'étude

Sur base du cahier des charges relatif à l'expertise spécifique « Etude prospective stratégique sur l'affectation du sol au nord de l'E42 à proximité directe de l'aéroport de Charleroi », la mission de la CPDT qui a officiellement débuté en septembre 2011¹, comporte 3 phases : la réalisation d'un diagnostic, la présentation de plusieurs scénarios de développement et la définition d'un schéma stratégique de développement.

La présente note méthodologique porte plus spécifiquement sur la première phase qui a pour objectif d'identifier les atouts et les enjeux du territoire étudié. Rappelons que suite au comité d'accompagnement du 6 juin 2011, la première phase de l'expertise a été étendue à 135 jours. Au terme de ce diagnostic, comme demandé dans le cahier des charges, plusieurs critères seront mis en évidence pour l'élaboration des scénarios (phase 2).

Lors de la réunion du 5 septembre 2011 au Cabinet Henry, il a été clairement précisé que l'étude sur l'affectation du sol au nord de l'E42 envisagera, dans sa phase de diagnostic, la situation économique et le développement potentiel de Charleroi à l'échelle de son agglomération. Il convient donc, comme étape préalable, de préciser le contexte de l'expertise demandée en rappelant la stratégie de développement de Charleroi à l'échelle de son agglomération. Précisions cependant que, pour éviter toute confusion concernant le territoire de cette agglomération², et compte tenu des statistiques disponibles, la CPDT parlera plus précisément dans son analyse de l'arrondissement de Charleroi.

3.1 ETAPE PREALABLE : LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DE CHARLEROI ET SON ARRONDISSEMENT

A partir des études et réflexions déjà réalisées sur ce thème (en particulier, Charleroi 2020, le travail de T. Dermine en 2009, ...) et sur base des statistiques disponibles (SPF Economie, enquête sur les forces de travail 2010, comptes régionaux de la BNB), la CPDT propose de réaliser une synthèse des atouts et faiblesses de Charleroi et son arrondissement en vue d'en dégager des besoins, et sur base de ces besoins d'identifier des axes stratégiques.

¹ Arrêté ministériel de la Région wallonne signé le 9 septembre 2011 par le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, Philippe Henry, le Ministre de l'Economie, Jean-Claude Marcourt, et le Ministre du Développement durable, Jean-Marc Nollet.

² Voir à ce propos les réflexions menées en 2000 par la CPDT dans le cadre de son expertise « Stratégies et projets d'agglomération » et la note de recherche sur « La construction d'une politique d'agglomération en Région wallonne », http://cpdt.wallonie.be/?id_page=605 .

3.2 ANALYSES COMPLEMENTAIRES

Le diagnostic sera par ailleurs enrichi par les éclairages de différents acteurs qui seront personnellement contactés. Des exemples de développement territorial et d'aménagement réussis de villes comparables à Charleroi seront également analysés en vue de dégager des critères de développement possibles pour Charleroi.

3.3 INVENTAIRE DES PROJETS

Pour répondre aux besoins de Charleroi identifiés dans différentes études, un certain nombre de projets de développement sont actuellement prévus. Il est donc utile dans la phase de diagnostic de présenter un inventaire de ces différents projets, sur base notamment des informations qui seront recueillies lors des interviews.

3.4 ANALYSE TERRITORIALE POUR L'AFFECTATION DES DIFFERENTS PROJETS

Parmi les différents projets de développement pour Charleroi, il s'agira d'identifier ceux qui pourraient être affectés sur le territoire concerné par la présente expertise, à savoir les terrains situés au nord de l'E42 à proximité directe de l'aéroport. Pour chaque projet relevé, les arguments à considérer pour la localisation de ces projets seront mis en évidence.

Cette analyse de l'affectation du sol devra tenir compte de la stratégie de Charleroi, au niveau de la ville et au niveau de son arrondissement, ainsi que des choix du gouvernement wallon en matière de développement durable. Il s'agira en particulier d'éviter un développement périurbain non maîtrisé en privilégiant la mixité et la densification des fonctions, mais sans entrer en concurrence avec le développement urbain de Charleroi.

3.5 HYPOTHESES POUR LA FORMULATION DE SCENARIOS

La phase de diagnostic de la présente expertise enrichie par l'analyse de villes comparables à Charleroi devrait permettre de dégager un certain nombre de critères qui permettront d'établir des hypothèses pour la formulation de plusieurs scénarios de développement.

A ce stade, il conviendra d'obtenir, de la part du comité d'accompagnement, une validation préalable de ces critères afin de pouvoir poursuivre l'analyse des scénarios qui fait l'objet de la deuxième phase de l'étude.

Premières références

BNB, 2009, *Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium*, National Bank of Belgium, Working Paper Document by Franziska Kupfer and Frédéric Lagneaux, March 2009, n°158

CHARLEROI 2020, Document de synthèse réalisé avec le soutien méthodologique de l'institut Jules Destrée, novembre 2005

CIRIEC, DELOITTE & TOUCHE, 2003, *Evaluation des retombées économiques générées par les activités de l'aéroport de Charleroi*, Rapport final, décembre 2003

CIRIEC, 2006, *Evaluation des retombées économiques en termes d'emplois des aéroports régionaux wallons*, Rapport de la recherche réalisée à la demande de la Société wallonne des Aéroports (SOWAER)

CPDT, 2000, *Optimisation des grandes infrastructures. Les aéroports wallons*, Rapport CPDT, Tome IA, septembre 2000

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A
PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

CPDT, 2011, La construction d'une politique d'agglomération en Région wallonne, Notes de recherche CPDT n°18, mai 2011, http://cpdt.wallonie.be/?id_page=605

CREAT, 2002, *Etude stratégique destinée à éclairer et orienter la décision du gouvernement wallon en matière d'affectation d'espace à l'activité économique, à travers la révision des plans de secteur*, Ministère de la Région Wallonne, SA Deloitte & Touche.

D'ANDRIMONT C. et KUMMERT, P. (2010), *Retombées économiques des parcs d'activité sur le tissu économique existant et notamment sur les pouvoirs locaux*, Rapport CPDT, rapport final du thème 1C de la subvention 2009-2010, 69p.

DERMINE Thomas, 2010, Un plan stratégique pour Charleroi, *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n°2060, 2010/15

DOBRUSZKES Frédérique, 2005, Compagnies Low Cost européennes et aéroports secondaires : quelles dépendances pour quel développement régional?, dans *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°47/2005, pp. 39-59

DOBRUSZKES, F., ROUYET, 2002, *Le mythe du développement économique induit par les grandes infrastructures de transport*, Le Développement Durable des territoires, C. VANDERMOTTEN, pp.85-90.

ESPACE ENVIRONNEMENT, 2005, *Charleroi, parcours d'une métropole en effervescence*, Ppt dans le cadre du projet européen Septentrion

IGRETEC, 2009, *Etude d'accessibilité et de visibilité concernant le pôle formé par l'aéropôle et l'aéroport de Charleroi*, Rapport mai 2009

IGRETEC, AGUA, COMASE, DELOITTE, 2007, *Stratégie territoriale de développement du pôle INOX : un projet de revalorisation territoriale, économique, environnementale et sociale, le long du sillon de la Sambre, à l'horizon 2010-2015*, Rapport final

LAMBOTTE, J.-M. et al., 2007, *Evaluation des besoins en matière de ZAE*, CPDT, Note de recherche 2.

MOSNIER, J. 2004, *Le phénomène low-cost : contre un certain nombre d'idées reçues*, Problèmes économiques, n°2843, pp.15-22.

PARLEMENT WALLON, 2011, *Auditions de l'Administrateur délégué de BSCA et d Directeur général de Liège Airport dans le cadre du développement de la politique aéroportuaire en Wallonie*, Rapport présenté par M. de Lamotte, 1^{er} juillet 2011

Sites internet :

<http://aeroports.wallonie.be> (Portail aéroportuaire)

<http://www.charleroi-airport.com> (Brussels South Charleroi Airport - BSCA)

<http://www.iewonline.be/spip.php?article4059> (Inter-Environnement Wallonie–Rencontre citoyenne-mars 2011)

<http://www.sowaer.be/> (Société Wallonne des Aéroports)

4. ANNEXE 4 : INTERVIEWS D'ACTEURS

4.1 LISTE DES PERSONNES A CONTACTER

NB : La réunion du 3 octobre a été annulée et la note ci-après, rédigée par S. De Mynck et V. Boniver, n'a donc pas été présentée

La CPDT propose de rencontrer les acteurs suivants, du 1^{er} novembre au 31 décembre 2011. Messieurs VISEUR/FICHEROULLE, MASSIN et DI ANTO seront contactés en priorité.

Personne	Fonction	Coordonnées
POLITIQUE		
Jean-Jacques VISEUR ou Paul FICHEROULLE	Bourgmestre de Charleroi Bourgmestre faisant fonction	VISEUR : Tel : 071.86.10.97 Mail : Cabinet.bourgmestre@charleroi.be Adresse : Hôtel de ville de Charleroi FICHEROULLE : Tel : 071.86.11.00 Mail : paul.ficheroulle@charleroi.be Adresse : Hôtel de ville de Charleroi
Eric MASSIN	Echevin de l'urbanisme et de l'aménagement urbain de Charleroi	Tel : 071.86.39.45, 071.86.39.04 Mail : eric.massin@charleroi.be Adresse : MCA, Place Destree, 6060 GILLY
Alain VANDERPUTTEN	Directeur adjoint de la division de l'Aménagement urbain , Ville de Charleroi et responsable des études actuellement en cours par le bureau Cooparch sur le nouveau SSC de Charleroi	tél. : 071/86 39 72, 071/86 39 76 ou 071/86.40.08 Mail : alain.vanderputten@charleroi.be amenagement_territoire@charleroi.be ou francoise.brenner@charleroi.be Adresse : maison communale annexe, 3ème étage, place Destrée, 1 à 6060 Gilly
BUREAUX D'ETUDES – EXPERTS		
Christian FRISQUE	Chargé du nouveau SSC de Charleroi, bureau Cooparch	Tél: +32 (2) 534.50.35 Mail: secretariat@cooparch.be Adresse : 426, Chée de Waterloo 1050 Bruxelles
Antonio DI SANTO	Comité stratégique de Charleroi	
ECONOMIE – ENTREPRISES - COMMERCE		
(*) Nathalie CZERNIATYNSKI	Chef du Service Développement Stratégique et Territorial d' IGRETEC Conseiller en Développement	Tél : + 32 71 20 28 19 - Mail : nathalie.czerniatynski@igretec.com Idem

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

Personne	Fonction	Coordonnées
(*) ou Nicolas MAIRY	Territorial chez IGRETEC (ex Segefa de l'ULg)	
Simon BULLMAN (ou un collaborateur)	Administrateur délégué du club B4C ASBL – Business for Charleroi	<u>Tél</u> : 071 322 399 <u>Mail</u> : info@b4c.be ligne.clients@groupebullman.be <u>Adresse</u> : Rue du Parc, 53 6000 Charleroi
Etienne DUVIEUSART	Président de Charleroi positive	<u>Mail</u> : etienne.duvieusart@duvieuxart-associes.be
??	Un représentant ou responsable de l'aéropôle de Gosselies	
Benoît MOONS	Directeur de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Hainaut – Antenne de Charleroi	<u>Tél</u> : 071/ 32 11 60 <u>Mail</u> : info@ccih.be <u>Adresse</u> : Avenue Général Michel, 1C – 6000 Charleroi.
AGRICULTURE - ENVIRONNEMENT		
Yvan HAYEZ (**)	Secrétaire général de la Fédération wallonne de l'agriculture (FWA) - représentant des associations agricoles	<u>Tél</u> : 081/60.00.60 <u>Mail</u> : fwa@fwa.be <u>Adresse</u> : Fédération wallonne de l'Agriculture, Chaussée de Namur, 47 B-5030 GEMBLoux
Jean Alexandre POULER (**) Anne-Catherine BIOUL (**) Line FRANCOIS	Espace Environnement ASBL (Urbanisme et A.T.) (Patrimoine) (Maison de l'urbanisme)	<u>Tél.</u> : 071/300 300 <u>mail</u> : info@espace-environnement.be <u>Adresse</u> : rue de Montigny 29 - BE-6000 Charleroi
TOURISME		
		Fédération du tourisme de la Province du Hainaut (Mons) –tél : 065/36 04 64 federation.tourisme@hainaut.be <u>ou</u>
		Office du tourisme de Charleroi <u>tél</u> : 071/86 14 14 <u>Mail</u> : office.tourisme@charleroi.be <u>Adresse</u> : Avenue Eugène Mascaux 100 6001 MARCINELLE (CHARLEROI) <u>ou</u>
Jean-Michel MAES (***)	Directeur général du Service provincial du Tourisme	<u>Tél.</u> : 065/36.04.64 <u>Mail</u> : federation.tourisme@hainaut.be <u>Adresse</u> : Rue des Clercs, 31 7000 Mons

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

Personne	Fonction	Coordonnées
	Accueil champêtre Wallonie (structure depuis 2001 suite à la fusion de 2 associations wallonnes du tourisme rural : Ultra – ex Union professionnelle agricole, et Fetourag – ex Alliance agricole belge)	<u>Tél</u> : 081/627.458 <u>Mail</u> : accueilchampetre@fwa.be <u>Adresse</u> : Chaussée de Namur, 47 5030 Gembloux
AEROPORT		
Dominique HAUSMAN	Président du comité de direction de l'aéroport de BSCA . (présidence faisant fonction du CA).	<u>Tel</u> : 0475/545.399 <u>Mail</u> : <u>Adresse</u> : avenue Marie-Louise, 10,1410 WATERLOO
Luc VUYLSTEKE Ou Alain BELOT/Valérie LEBURTON	Président du comité exécutif de la SOWAER Directeur/trice général/e de la SOWAER	SOWAER Environnement Charleroi <u>Tél.</u> : 071/34 99 82 - Fax : 071/34 99 89 N° gratuit : 0800/90 111 <u>Adresse</u> : Siège de Charleroi 8 Rue Clément Ader, Bâtiment Clément Ader - 6041 Gosselies. SOWAER <u>Tél.</u> : 081/32 89 50 - Fax : 081/31 35 04 <u>Adresse</u> : Siège social 624 Chaussée de Liège - 5100 Jambes

Le signe (*) posé à côté d'une question et d'un acteur marque une relation fine entre la question posée et l'acteur concerné

4.2 NOTE PREPARATOIRE AUX ENTRETIENS

4.2.1 Contexte de l'entretien

L'entretien auquel vous êtes convié s'inscrit dans le cadre d'une mission commandée par la Région wallonne à la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) et intitulée « Etude stratégique sur l'affectation du sol au nord de l'E42 à proximité directe de l'aéroport de Charleroi ».

4.2.2 Enjeux et objectifs de l'étude

Charleroi est avec Liège un des deux pôles majeurs de Wallonie et compte environ 200.000 habitants. Elle jouit de la présence d'un aéroport régional (BSCA) essentiellement dédié au transport-voyageurs, dont l'activité en plein essor (plus de 4.000.000 de passagers en 2010, pour 211.000 passagers en 1998, 320 emplois dont 65% d'ouvriers occupés en 2007) devrait encore s'accroître avec l'extension de l'aérogare et l'amélioration de la liaison ferroviaire entre l'aéroport et l'agglomération bruxelloise.

De par son statut de grande ville, Charleroi est confrontée à des enjeux tels que la structuration de son territoire pour une valorisation de ses multiples fonctions de métropole, qu'une réflexion globale permettrait de mieux cerner.

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

La DPR souhaite optimiser les retombées économiques du développement aéroportuaire notamment via une politique active de valorisation des parcs d'activité économiques (PAE) aux abords des sites aéroportuaires, ainsi qu'encourager les projets privés complémentaires avec l'activité aéroportuaire.

Après avoir réservé les terrains situés autour de l'aéroport au développement économique, **le gouvernement wallon souhaite analyser à présent les potentialités de développement qu'offrent les terrains au Nord de la ceinture autoroutière** qui a constitué jusqu'ici une limite naturelle du développement de l'aéropôle : actuellement le Sud de l'autoroute E42 ayant une vocation urbaine, le Nord une vocation agricole (plateau Hesbignon).

Plusieurs enjeux découlent de ce constat :

- franchir cette limite pourrait entraîner un changement de l'équilibre global de la zone et soustraire des terres agricoles de qualité aux fonctions de production primaire ;
- s'assimilant à un développement périurbain, cela peut constituer un risque de fragilisation du développement endogène de Charleroi au profit d'un développement exogène ;
- **Il faut éviter un développement non maîtrisé de ce site et déterminer une stratégie de développement venant renforcer le rayonnement et l'attractivité de la ville de Charleroi et de son agglomération et réfléchir sur l'augmentation de la densification. Le développement économique et le développement urbain doivent être menés conjointement afin de ne pas affaiblir le centre-ville.**

L'étude prospective vise donc à s'interroger sur ces questions, en **élargissant la réflexion à d'autres terrains potentiels à affecter en priorité au développement économique**, et à **fournir plusieurs scénarios de développement et leurs implications**, en justifiant le choix des variables retenues pour aider le commanditaire à encadrer le développement lié aux activités aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-Sud.

4.2.3 Déroulement de l'étude

Trois étapes sont prévues.

1. *Diagnostic des atouts et des enjeux* : Mise en évidence des forces et faiblesses d'un développement lié aux activités aéroportuaires de l'aéroport de BSCA, du développement économique dans l'agglomération de Charleroi en mettant en exergue les potentialités et freins pour le développement du plateau concerné en fonction des stratégies régionales et locales de développement socio-économique ; Analyse de la partie au Nord de l'agglomération de Charleroi (structure du territoire, occupation du sol) ; Analyse des aspects paysagers et patrimoine naturel de cette zone ; Bilan des développements territoriaux de villes comparables à Charleroi dotées d'un aéroport passager et reliées à la métropole par le rail & **interviews d'acteurs de terrain qui permettront d'établir les enjeux socio-économiques et d'établir les évolutions possibles du territoire.**

→ Le questionnaire ci-après concerne donc plus particulièrement cette première étape

2. *Scénarios d'orientation* : Sur base des enjeux dégagés lors de l'étape précédente, des scénarios (expression de grands principes spatiaux, fonctionnels, opérationnels et temporels) seront proposés afin de mettre en évidence les implications en termes de DD qu'engendrent les choix pris pour le développement de l'agglomération de Charleroi et de son aéroport

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A
PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

=> Construction de ces scénarios en 4 temps : 1) En fonction du diagnostic : établissement des critères des scénarios. 2) Scénarios. 3) Implications des scénarios, 4) Propositions d'affectations des sols selon les scénarios.

3. *Identification des éléments nécessaires à l'élaboration d'un schéma stratégique de développement, afin de cadrer et de promouvoir les développements pertinents (...)*

4.2.4 Questionnaire

4.2.4.1 Volet territorial

1. Selon vous, quels types d'activités peuvent être dédiées aux différentes parties du territoire de Charleroi et de son agglomération à l'avenir ? (Nord, Sud, Est, Ouest) Quels sont les arguments de cette affectation ?

2. A l'avenir, pour Charleroi et son agglomération, dans quelle mesure faut-il valoriser :

- l'accessibilité, les réseaux, la mobilité ?
- les équipements ?
- les contraintes ?
- les paysages, l'agriculture, la nature ? (**)
- le tourisme ? (***)

4.2.4.2 Volet économique

1. Que pensez-vous de l'étude récente de T. Dermine sur « Un plan stratégique de Charleroi » ? Etes-vous d'accord avec ses conclusions (4 axes stratégiques) ? Voyez-vous d'autres axes de développement pour Charleroi ? Quid d'autres études stratégiques importantes sur Charleroi ?

2. Dans la démarche Charleroi 2020 (initiée en 2004-2005), le volet stratégique a permis d'identifier 20 grands projets et 184 actions prioritaires. Parmi ces actions, quelles sont celles déjà réalisées aujourd'hui et celles en cours ? (cf. projet Vigie stratégique qui prévoit une évaluation des actions de Charleroi 2020 et un rapport annuel).

3. Quels sont selon vous les secteurs économiques porteurs de Charleroi ? Quels sont ses pôles de développement ?

4. Parmi les divers projets de développement de Charleroi, certains pourraient-ils être affectés sur les terrains au nord de l'E42 à proximité directe de l'aéroport ?

5. Quels secteurs d'activités les parcs d'activité économique (PAE) de Charleroi mobilisent-ils ? (*)

ETUDE PROSPECTIVE STRATEGIQUE SUR L'AFFECTATION DU SOL AU NORD DE L'E42 A
PROXIMITE DIRECTE DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

6. Quelle est la stratégie de l'intercommunale IGRETEC qui les accueille ? (*)

7. Quelle est la taille de ces PAE ? (*)

8. D'où viennent les personnes qui y travaillent ? (*)

9. Quel est leur bilan en termes de densité (emploi par hectare) ? (*)

10. Que faire pour densifier ce qui existe ? (*)

11. Quelle est la spécificité de ces parcs ? (*)

12. Quels types d'entreprises s'implantent dans ces parcs (PME, TPE, GE ...), à quels endroits et quels sont leurs besoins ? (*)

13. Quelles sont les nouvelles entreprises qui s'installent dans les parcs hennuyers ? (*)

14. Quid des parcelles cadastrales aux niveaux de l'occupation du sol, de leur connexion avec le pli, et de l'emploi à l'échelle communale ? (*)

15. Quelles sont les activités qui tirent un bénéfice de la présence d'un aéroport, selon le type d'aéroport ? (*)

16. Peut-on gérer les nouvelles demandes avec ce qui existe ? Si non, a-t-on besoin de terrains ? Charleroi est-elle bien armée pour cela ? (*)

Le signe (*) posé à côté d'une question et d'un acteur marque une relation fine entre la question posée et l'acteur concerné