

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

### **2.1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION**

Charleroi est avec Liège un des deux pôles majeurs de Wallonie et cette ville 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.

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 a 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 à 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 demandée vise 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.

## 2.2. APERÇU GENERAL DU DEROULEMENT DES TRAVAUX

Sur base du cahier des charges, la mission de la CPDT comporte 3 phases : la réalisation d'un diagnostic, la présentation de plusieurs scénarios de développement et la définition d'un schéma stratégique de développement. Cette mission a officiellement débuté en septembre 2011<sup>1</sup>, et durera 300 jours.

1. **Diagnostic des atouts et des enjeux (120 jours)** : Mise en évidence des forces et faiblesses 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 ; 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 passagers et reliées à la métropole par le rail ; Interviews d'acteurs de terrain pour déterminer les enjeux socio-économiques et les évolutions possibles du territoire.
2. **Scénarios d'orientation (60 jours)** : 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 développement durable qu'engendrent les choix pris pour le développement de l'agglomération de Charleroi et de son aéroport.
3. **Identification des éléments nécessaires à l'élaboration d'un schéma stratégique de développement (90 jours)**, afin de cadrer et de promouvoir les développements pertinents.
4. **Rédaction du rapport final (30 jours)**

Une première réunion préparatoire a eu lieu à la CDT (Cellule de développement territorial) le 6 juin 2011 et a permis à la CPDT de présenter son offre de service (annexe 1). Au cours de cette réunion, il a été précisé que l'étude demandée durerait 300 jours, à partir de la date de la notification.

Lors du comité de suivi de la CPDT du 20 juillet 2011, il a été décidé de lancer les travaux de cette étude, même si, à cette date, la notification n'avait pas encore été envoyée<sup>2</sup>.

Suite aux divergences de points de vue exprimés lors de la réunion préparatoire du 6 juin, une réunion de mise au point a eu lieu le 5 septembre 2011 au cabinet du Ministre Henry. La CPDT y a présenté une note méthodologique basée sur son offre, mais l'objet principal de cette réunion était de redéfinir clairement les objectifs et les attentes de l'étude (annexe 2).

Pour informer les membres du comité des décisions prises lors de la réunion du 5 septembre, une deuxième réunion préparatoire a été fixée au 3 octobre 2011. Cette réunion a cependant été annulée mais la CPDT a réalisé, comme prévu, une nouvelle note méthodologique qui devait y être présentée (annexe 3).

La phase de diagnostic prévoit l'interview d'un certain nombre d'acteurs de terrain. La CPDT a d'ores et déjà préparé un document pour préciser la démarche et annoncer les questions posées ; cette note devrait être envoyée au préalable aux différentes personnes contactées (annexe 4). Le prochain comité d'accompagnement devra approuver la liste des acteurs à interroger et la note préparatoire.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La notification a été reçue le 24 octobre 2011.

### **2.3. LISTE DES ANNEXES**

En annexe au rapport final un rapport technique groupant 4 documents indépendants (annexes 1 à 4)

- Annexe V.2. : Etude prospective stratégique sur l'affectation du sol au nord de l'E42 à proximité directe de l'aéroport de Charleroi -Volume annexe  
Fichier : CPDT\_rapport-final\_Oct-2011\_Annexe-5-2\_E42\_Rapport\_technique.pdf

Annexe 1 : Réunion préparatoire du 6 juin 201 (Présentation de l'offre CPDT et PV)

Annexe 2 : Réunion de mise au point du 5 septembre 2011 au cabinet du Ministre Henry (Présentation méthodologique et PV)

Annexe 3 : Nouvelle note méthodologique en vue de la réunion préparatoire du 3 octobre 2011 (réunion annulée à la dernière minute)

Annexe 4 : Interviews d'acteurs (Liste des personnes à contacter et Note préparatoire)

### **2.4. EQUIPE**

Véronique Boniver (Lepur/ULg), Mario Cicolecthia (CREAT/UCL), Denis Cocle (CREAT/UCL), Simon De Muynck, (IGEAT/ULB) et Ludivine Fromont, (CREAT/UCL) sous la direction scientifique de Marie-Françoise Godart (IGEAT/ULB), Yves Hanin (CREAT/UCL) et Jacques Teller (Lepur/ULg)