

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

F. 2007 — 4026

[2007/202944]

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 à 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 œuvre 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 nœuds 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 manœuvres 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 œuvre 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 fixés;

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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 :

Article 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,
A. ANTOINE

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 œuvre 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^o 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^o 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^o).

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 œuvre 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^o 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^o 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre du plan des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre (*art. 42, al. 2, 8^o et 9^o 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre) 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 œuvre 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 œuvre (*art. 42, al. 2, 3^o du C.W.A.T.U.P.*).

D.6. Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre (*art. 42, al. 2, 10^o du C.W.A.T.U.P.*).**D.6.1. Présentation des mesures à mettre en œuvre**

Il s'agit d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions mise en œuvre 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 œuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre

Il s'agit d'évaluer les coûts et les délais de mise en œuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en œuvre 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 œuvre**A. Synthèse de l'évaluation**

(correspond partiellement à l'art. 42, al. 2, 11^o 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 œuvre).

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 œuvre 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 œuvre du plan de secteur**

(art. 42, al. 2, 13^o 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^o 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^o 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^o 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 œuvre;
- 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^o du Code recouvrent notamment :

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

Annexe D.1.**Facteurs de modification du milieu****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.

Annexe D.2.**Situation existante de droit**

Il convient notamment de relever les éléments suivants :

Les périmètres et les zones d'aménagement réglementaires :

communes en décentralisation et/ou ayant adopté un 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.

Annexe D.3.**Situation existante de fait****Le milieu biophysique**

Air et climat (dont la direction du vent);

Eaux de surface et souterraines;

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

Equipements 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.

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

D. 2007 — 4026

[2007/202944]

19. JULI 2007 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Festlegung und zur Revision des Sektorenplans Charleroi (Karten 46/4 und 46/8) zur Förderung der Aktivität und der Infrastrukturen des Flughafens von Charleroi-Gosselies, einschließlich der Eisenbahn- und Straßeninfrastrukturen, und der wirtschaftlichen Aktivität neben dem Flughafengebiet

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Oktober 2005 zur Festlegung der Verteilung der Zuständigkeiten unter die Minister und zur Regelung der Unterzeichnung der Urkunden der Regierung;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 26. August 2004 zur Regelung der Arbeitsweise der Regierung, abgeändert durch die Erlasse der Wallonischen Regierung vom 16. September 2004 und vom 15. April 2005,

Aufgrund des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe, insbesondere der Artikel 21, 22, 26, 27, 28, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40-6°, 41-1°, 42bis 46;

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung, insbesondere Artikel 1bis, eingefügt per Dekret vom 1. April 1999 und abgeändert durch die Dekrete vom 8. Juni 2001, 25. Oktober 2001, 29. April 2004, 15. Dezember 2005 und 2. Februar 2006;

Aufgrund des am 27. Mai 1999 durch die Wallonische Regierung verabschiedeten Entwicklungsplans des regionalen Raums;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 10. September 1979 zur Festlegung des Sektorenplanes Charleroi, insbesondere abgeändert durch die Erlasse der Wallonischen Regionalexekutive vom 3. Mai 1993 und 6. Mai 1993 und durch die Erlasse der Wallonischen Regierung vom 1. April 1999 und vom 22. April 2004;

In der Erwägung, dass die Flughafeninfrastruktur in einem nicht zweckbestimmten Gebiet (im Sinne von 21 des vorgenannten Gesetzbuches) des Sektorenplans von Charleroi eingetragen ist; dass es wichtig ist, den Betrieb dieser Infrastruktur zu verbessern, insbesondere unter Berücksichtigung der geltenden Normen, da diese Infrastruktur weiter ausgebaut werden soll;

In der Erwägung, dass diese Entwicklung die Eintragung eines neuen Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen erfordert;

In der Erwägung, dass, obwohl es nicht unerlässlich ist, die bestehende Flughafeninfrastruktur in einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen einzutragen, es er Kohärenz halber jedoch besser ist, das ganze Flughafengebiet auf die selbe Weise im Sektorenplan einzutragen;

In der Erwägung, dass demzufolge der Sektorenplan ausgearbeitet werden muss, was die aktuelle (in weißer Farbe dargestellte) Flughafeninfrastruktur angeht, mit als Überdruck ein schwarzes Flugzeug (bestehendes Flugfeld) und ein weißes Flugzeug (zu schaffendes Flugfeld), auf den Karten 46/4 und 46/8 des Sektorenplans Charleroi, und dort ein Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen einzutragen ist;

Aufgrund des im *Belgisches Staatsblatt* vom 2. September 2004 veröffentlichten Erlasses der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2004 zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi (Karten 46/4 und 46/8) zwecks des Ausbaus der Infrastrukturen des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd auf dem Gebiet von Charleroi (Gosselies, Jumet und Ransart);

Aufgrund des im *Belgisches Staatsblatt* vom 2. September 2004 veröffentlichten Erlasses der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2004 zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi (Karten 46/4S und 47/1S) und von Namur (Karten 47/1S, 47/2S und 47/3S) im Hinblick auf die Eintragung des Projekts bezüglich des Abschnitts Gosselies-Rhisnes der neuen Wallonischen Ost-West-Bahntrasse.

Aufgrund des im *Belgisches Staatsblatt* vom 13. Juli 2004 veröffentlichten Erlasses der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2004 zur Abgrenzung des langfristigen Entwicklungsplans des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd (Zone A);

In der Erwägung, dass eins der Ziele des ersten der am 27. Mai 2004 verabschiedeten Vorentwürfe zur Revision des Sektorenplans von Charleroi darin besteht, die Gelände vorzubehalten, die zur Umsetzung des Projekts zum Ausbau der Infrastrukturen des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd bis 2010 notwendig sind, so wie bereits 2003 von der Sowaer beantragt, und die Zugänglichkeit des Standorts (Straße und Bahn) zu verbessern;

In der Erwägung, dass der Vorentwurf, über den Ausbau des Flugverkehrs und die Sicherheit der Infrastrukturen und Anlagen hinaus, ebenfalls zum Ziel hatte, die Entwicklung des anliegenden Gewerbegebiets zu fördern, um die Synergien zwischen der Flughafeninfrastruktur und den anliegenden wirtschaftlichen Tätigkeiten zu entfalten;

In der Erwägung, dass das Ziel des zweiten der am 27. Mai 2004 verabschiedeten Vorentwürfe zur Revision des Sektorenplans von Charleroi darin besteht, den Abschnitt Gosselies-Rhisnes der neuen wallonischen Ost-West-Bahntrasse und die Trasse der Bahnverbindungen zwischen den Flughäfen Charleroi-Brüssel Süd und Brüssel National über die Linie 140 einerseits und zwischen dem Flughafen Charleroi-Brüssel Süd und dem Bahnhof von Charleroi Süd andererseits einzutragen;

In der Erwägung, dass die beiden Beschlüsse teilweise miteinander verbunden sind, in dem Maße, wo die Wallonische Regierung die Option zur Reservierung der Gelände, die zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Standorts des Flughafens per Bahn im zweiten Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi getroffen hat;

In der Erwägung, dass nun neue Informationen verfügbar sind hinsichtlich der Projekte, die die am 27. Mai 2004 verabschiedeten Vorentwürfe zur Revision des Sektorenplans Charleroi bestimmten, und dass die Wallonische Regierung über neue Projekte informiert worden ist; dass insbesondere der Sowaer und einigen Betrieben, die auf dem Gebiet niedergelassen sind, das Gegenstand des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans ist, mehrere administrative Genehmigungen erteilt worden sind;

In der Erwägung, dass im am 27. Mai 2004 genehmigten Vorentwurf u.a. die Eintragung eines Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen vorgesehen wird, das für die Niederlassung eines Bahnhofs samt Nebenanlagen neben der Autobahn-Rastfläche "Amoudries" auf der Trasse der neuen, nördlich der Autobahn E42 geplanten wallonischen Ost-West-Bahntrasse, und dass die Trasse sowie der Reserveumkreis einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Bahnhof und der Linie 140 vorgesehen sind;

Aufgrund des Beschlusses der Wallonischen Regierung vom 19. April 2007, u.a. zur Festlegung eines prinzipiellen Einverständnisses über das Projekt eines neuen Bahnhofs in Gosselies südlich der Autobahn, mit Anschluss einerseits an die Linie 140 nach Charleroi-Süd und andererseits an die Linie 124 nach Brüssel-Süd, mit dem an die Nationalgesellschaft der belgischen Eisenbahnen gerichteten Antrag zur Weiterführung der Studien bezüglich des prioritären Projekts des Bahnhofs Gosselies;

In der Erwägung, dass sich dieser Beschluss aus der Analyse der Nationalgesellschaft der belgischen Eisenbahnen über die wirtschaftliche Lebensfähigkeit eines Bahnhofs, der nicht in unmittelbarer Nähe zum künftigen Flughafen-Gebäude wäre, ergibt;

In der Erwägung, dass der vom Planungsbüro Transitec ausgearbeiteten Mobilitätsplan für die Gewerbegebiete um den Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd herum, dessen Ergebnisse im April 2007 veröffentlicht wurden, eine bessere Einsicht in die Herausforderungen der Erreichbarkeit der gesamten Zone mit unterschiedlichen Transportarten ermöglicht;

In der Erwägung, dass der von der Wallonischen Regierung gefasste Beschluss zur Verankerung eines Teils der wirtschaftlichen Entwicklung der Wallonischen Region auf der Tätigkeiten von zwei Flughäfen dauerhaft gemacht werden muss, und zwar dadurch, dass die notwendigen Räume dem Schutz und der Erhaltung der Kommunikationsinfrastruktur (hier des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd) gewidmet werden müssen; dass die 2004 verabschiedeten Erlasse in dieser Hinsicht keine konkrete Bestimmung erzielten;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung seitdem ihre Politik der Lärmbekämpfung im Rahmen der Aktivität der regionalen Flughäfen festgelegt hat, und zwar in zwei Erlassen, einerseits über die Lärmzonen des langfristigen Entwicklungsplans und des Lärmbelastungsplans des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd, und andererseits über die Städtebauordnung hinsichtlich der akustischen Qualität für die Bauten in den Zonen B, C und D der langfristigen Entwicklungspläne der Flughäfen Lüttich-Bierset und Charleroi-Brüssel Süd;

In der Erwägung, dass sich aus diesen Erlassen ergibt, dass die Bedingungen der Vereinbarkeit der Wohnfunktion mit der Flughafenaktivität nun festgelegt sind, sowohl für bestehende Bauten als für den Bau von neuen Wohnungen;

In der Erwägung, dass zum Vorschein kommt, dass die Überkreuzung einer Eisenbahninfrastruktur mit einer Straßeninfrastruktur Möglichkeiten in Sachen Wechsel des Beförderungsmittels bietet, die größer als bei anderen Konfigurationen sind;

In der Erwägung, dass die Priorität der Wallonischen Regierung in dieser Sache daher darin besteht, die Umgebung in der Nähe des Pols «Flughafen - künftiger Bahnhof» vorrangig zu fördern;

In der Erwägung, dass eine durch die ständige Konferenz zur territorialen Entwicklung durchgeführte Untersuchung zur Organisation der städtebaulichen Entwicklung um die Bahnhöfe herum im Hinblick auf die Förderung des Wechsels des Beförderungsmittels beweist, dass die Bahnhöfe, die über gute Eisenbahnverbindungen und über gute Zugänge für Fußgänger verfügen, in einem Umkreis von 1.500 m bis zu 15bis 20% Einwohner, die den Zug nehmen, anziehen, d.h. im Durchschnitt beinahe zehnmal mehr als bei den entfernteren Einwohnern;

In der Erwägung, dass zum Erreichen eines zureichenden Pendlerstroms im künftigen Bahnhof von Gosselies die folgenden Voraussetzungen wichtig sind :

- der künftige Pol «Flughafen - Bahnhof» ist so direkt wie möglich über die Straße an die E42 angeschlossen;
- ein park-and-ride mit ca. 1 500 Plätzen muss in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof niedergelassen werden;
- Mehrzweckzonen, die wichtige Eisenbahnströme hervorrufen können, müssen um den Pol «Flughafen - künftiger Bahnhof» installiert werden, insbesondere durch eine Verdichtung der Urbanisierung des Aeropols und ggf. seiner Erweiterung;
- der Bau von Anlagen für öffentliche und "sanfte" Verkehrsmittel muss gefördert werden;

In der Erwägung außerdem, dass einerseits mehrere Straßeninfrastrukturen, die bei der Ausarbeitung des Sektorenplans von Charleroi geplant waren, nicht in der vom Sektorenplan festgelegten Konfiguration gebaut worden sind, und dass andererseits bestimmte Reserveumkreise nun keinen Nutzen mehr haben wegen des Baus der im Sektorenplan geplanten Infrastruktur;

In der Erwägung, dass die nun von der Wallonischen Regierung beabsichtigte Revision des Sektorenplans abschließend die folgenden Ziele hat:

1. die Entwicklung der Infrastrukturen des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd, einschließlich der Reservierung der notwendigen Räume für den Schutz und die Erhaltung der Flughafeninfrastruktur;
2. die Aufwertung des künftigen Pols «Flughafen-Bahnhof Gosselies», einschließlich der notwendigen Räume für die Eisenbahn- und Straßenverbindung zum Flughafen Charleroi-Brüssel Süd;
3. die Verdichtung der Urbanisierung der der wirtschaftlichen Entwicklung gewidmeten Räume in der Nähe des Flughafens;
4. die Aufnahme der Trasse bestimmter Straßen in ihrer aktuellen Konfiguration und die Abschaffung die unnützlich gewordenen Reserveumkreise;

In der Erwägung, dass der Erlass der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2004 zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Charleroi demnach außer Kraft zu setzen ist, und dass ein neues Verfahren zur Revision des Sektorenplans Charleroi einzuleiten ist;

Analyse der Sach- und Rechtslage

In der Erwägung, dass die Sach- und Rechtslage aus folgenden Elementen besteht;

In der Erwägung, dass sich das betroffene Gebiet auf die Gemeinden Charleroi (Gosselies), Fleurus (Heppignies), les Bons Villers (Wayaux) und Pont-à-Celles (Thiméon, Viesville, Luttre) erstreckt;

In der Erwägung, dass die folgenden Straßen und Autobahnen, die dem großräumigen Straßennetz gehören, das betreffende Gebiet durchqueren:

- die Autobahn E42 (A15) Mons-Namur (Hauptachse Ost-West);
- der «Ring 3» von Charleroi;
- die Autobahn A54 (Nivelles-Charleroi);
- die Nationalstraße 5 (Brüssel-Charleroi);
- die Nationalstraße 568 (Farciennes-Gosselies);

In der Erwägung, dass diese Straßen BZW Autobahnen wichtige Verkehrsknoten bilden, insbesondere die Kreuze von Viesville (A15-A54), Heppignies (E42-R3) und Gosselies (A15-N5);

In der Erwägung, dass der auf die Tätigkeit des Flughafens und der anliegenden Gewerbegebiete zurückzuführende Verkehr auf 3 Hauptachsen verteilt ist: der Kreisverkehr "Caterpillar" auf der N5, die rue d'Heppignies und die rue du Muturnia;

In der Erwägung, dass zwei wichtige Eisenbahnlinien vorhanden sind: im Osten, die L124 aus Nivelles, und im Westen die L140 aus Ottignies; beide Linien vereinigen sich im Bahnhof von Charleroi-Süd, wo die Verbindung zur Wallonischen Ost-West-Achse hergestellt wird;

In der Erwägung, dass der Kanal Brüssel-Charleroi mit einer Kapazität für die Schifffahrt von 1350 T sich westlich des Gebiets befindet;

In der Erwägung, dass der Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi drei Parzellierungsgenehmigungen an folgenden Standorten betrifft:

1. entlang der rue d'Heppignies;
2. zwischen der rue d'Heppignies und der rue du Fontenay;
3. rue du Fontenay;

In Erwägung des Vorhandenseins von Zonen mit bemerkenswertem Ausblick im Sinne der ADESA-Analyse in der Nähe des vom Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi betroffenen Gebiets und der geplanten Reserveumkreise, die zur Reservierung der notwendigen Räume für die Durchführung der Eisenbahninfrastrukturen notwendig sind, wovon sich einer nahe zum Bauernhof genannt ferme de la Taravisée, rue de la Drève in Bons-Villers befindet, Richtung Nord-West, und ein anderer sich ab der chaussée de Fleurus in Pont-à-Celles und dem chemin de Thiméon in Bons-Villers, Richtung Nord-West, befindet;

In der Erwägung, dass das Gebiet südlich der Furche Sambre/Maas als gefährdetes Gebiet gilt, im Sinne der Artikel R.190 und R.191 des Wassergesetzbuches (S. Ministerialerlass vom 22. Dezember 2006, B.S. vom 6. März 2007);

In der Erwägung, dass das Projekt im Umkreis des am 10. November 2005 von der Wallonischen Regierung verabschiedeten Sanierungsplans des Zwischeneinzugsgebiets der Sambre liegt;

In Erwägung des Vorhandenseins zahlreicher Wasserentnahmestellen, wovon einige nicht Gegenstand eines individualisierten und spezifischen Schutzgebiets sind;

In der Erwägung, dass das Gebiet von der nahen Präventivzone der Wasserentnahmestelle von Thiméon und von der entfernten Präventivzone der Wasserentnahmestellen von Viesville 1, 2, 3 et 4 und der Wasserentnahmestelle von Thiméon betroffen ist; dass diese Zonen am 31. März 2005 bestimmt worden sind;

In Erwägung des Vorhandenseins von zwei Seveso-Standorten in der Nähe des Flughafens: dem Betrieb Caterpillar Belgium SA, als kleiner Seveso-Standort eingestuft, mit Anschrift in der avenue des Etats-Unis 1, in Gosselies (Charleroi) und dem Betrieb Sita Wwallonie SA, als kleiner Seveso-Standort eingestuft, mit Anschrift in der Zone Industrielle - 3^e rue in Jumet (Charleroi);

In der Erwägung, dass die gefährdeten Gebiete um diese beiden Seveso-Standorte noch nicht festgelegt worden sind;

In der Erwägung, dass vorübergehende gefährdete Gebiete auf der Grundlage von provisorischen Gefahrenkurven und über einen Abstand von 200 m um die Seveso-Standorte bestimmt worden sind;

In der Erwägung, dass die Gebiete nördlich der Autobahn E42 ziemlich ländliche Gebiete sind, die aus großen fruchtbaren Agrarflächen bestehen, auf denen sich dünnbesiedelte Dörfer wie Wayaux und Brunehaut befinden;

In der Erwägung, dass die Gebiete südlich der Autobahn E42 meistens aus bebaubaren Zonen für Wirtschaftsaktivitäten und teilweise bewohnten Zonen bestehen;

In der Erwägung, dass die Sichtzone des Flughafengebiets hauptsächlich nordöstlich zur Autobahn E42 hinzu befindlich ist; dass die Sicht auf den Standort ab den anderen Richtungen durch das Vorhandensein von Gebäuden auf den Gewerbegebieten, von Wohngebieten und durch die Vegetation der Domäne "Bois Lombu" begrenzt ist;

In der Erwägung, dass das Flughafengebiet im Sektorenplan nicht zweckbestimmt ist kraft Artikel 21 des CWATUP; dass es im Norden und im Osten an ein großes Bauerwartungsgebiet mit industriellem Charakter angrenzt;

In der Erwägung, dass das vom vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi betroffene Gebiet ebenfalls ein Naturgebiet (11,41 ha) entlang des Petit Piersoux und des Grand Piersoux, ein Grüngebiet (12,68 ha) sowie ein sehr großes Parkgebiet (93,70 ha) (bestehend aus dem unter Schutz gestellten Gebiet des Bois Lombu) umfasst; dass diese Gebiete mehrere Bauten aufweisen, die vor der Verfassung des Sektorenplans schon vorhanden waren, zwischen denen es kleine Teiche gibt;

In der Erwägung, dass die vom vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi betroffenen Gelände kein unter Schutz gestelltes Immobilienerbgut und keine durch die Gesetzgebung in Sachen Naturerhaltung geschützte Fläche, sowie keinen bemerkenswerten Baum BZW. bemerkenswerte Hecke umfassen; dass einige Gelände jedoch an die unter Schutz gestellte Landschaft "Bois Lombu" angrenzen;

In der Erwägung, dass die vom vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi betroffenen Durchgangs- bzw. Durchfahrdienstbarkeiten nicht mehr bzw. bald nicht mehr benutzt werden, mit Ausnahme des Zugangs zum Friedhof von Ransart, der erhalten werden muss;

In der Erwägung, dass eine Energietransportinfrastruktur (Hochspannungslinie 150 Kv) das vom vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi betroffene Gebiet in der Achse Ost-West durchquert;

In der Erwägung, dass die Stadt Charleroi zwischen 1999 und 2003 einen Mobilitätsplan ausgearbeitet hat;

In der Erwägung, dass auf dem vom vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi betroffenen Gebiet keine wesentliche Belastung festgestellt worden ist;

Begründung hinsichtlich der Zielsetzungen des Entwicklungsplans des regionalen Raums

In der Erwägung, dass der Entwicklungsplan des wallonischen regionalen Raums Folgendes bestimmt: "Angesichts des zunehmenden Flugverkehrs verfolgt die wallonische Region die Entwicklung der Flughäfen von Gosselies (Brüssel Süd, Flughafen Charleroi) und von Bierset (Lütticher Flughafen). Für deren Entwicklung müssen die beiden Flughäfen in den Kontext des internationalen Wettbewerbs gesetzt und ihre Spezialisierung betont werden, indem die finanziellen Vorteile hervorgehoben, Flächen für deren Erweiterung vorgesehen werden und auf deren Zugänglichkeit über die Strasse und Schiene geachtet wird und gleichzeitig Lösungen für das Problem der Lärmbelastung gefunden werden. ";

In der Erwägung, dass der SDER in seiner Option VI.1, die auf die Integration der Region in die transeuropäischen Netze abzielt, Folgendes bestimmt: "Die Wallonische Ost-West Achse muss als Bestandteil des einzigen die Wallonie durchquerenden Eurokorridors mit vierfachem Zweck (Eisenbahn, Straße, Wasser, Luftverkehr) unbedingt verbessert werden. In dieser Hinsicht ist die Weiterführung auf dem Abschnitt Mons-Namur-Liège der bereits zwischen Antoing und Mons angefangenen Arbeiten vorrangig. Die Leistungen auf diesem Abschnitt können nur dann richtig verbessert werden, wenn wichtige Arbeiten stattfinden, entweder zur Begradigung oder zur Schaffung von neuen Infrastrukturen";

In der Erwägung, dass der Eurokorridor West-Ost zwischen Lille und dem Gebiet MHAL als wesentliche Komponente der projektierten Raumstruktur des SDER gilt; dass die Verbesserung der wallonischen West-Ost-Bahntrasse als Projekt einer der Infrastrukturen erwähnt wird, die die Raumstruktur der Wallonie am stärksten verbessern können (Option VI.2 des SDER);

In der Erwägung, dass der Entwicklungsplan des regionalen Raums in seiner Zielsetzung VI.3 "Die Mobilität im Hinblick auf die Erreichung eines Gleichgewichts zwischen der Befriedigung der Nachfrage im Verkehrsbereich und einer Erhaltung guter Umwelt- und Lebensbedingungen beherrschen" empfiehlt, das allgemeine Gleichgewicht des Verkehrsmittelnetzes zugunsten der Eisenbahn zu verbessern;

In der Erwägung, dass im SDER erwähnt wird, dass "der Flughafen von Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), der hauptsächlich den Transport von Personen gewährleistet, eine stets wichtigere Rolle zur Entlastung des Flughafens von Zaventem (Brussels Airport) spielen sollte". Zu diesem Zweck muss die Piste nach Osten erweitert, die Einrichtung des Flughafengebäudes weitergeführt und die Zugänglichkeit des Flughafens mit den öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden, insbesondere durch einen Anschluss an die Eisenbahnlinie Ottignies-Charleroi, was die Verbindung mit dem "RER" und dem TGV in Charleroi ermöglichen wird." (S. 201);

Begründung der neuen Zweckbestimmungen und der neuen Umkreise

1. der Ausbau der Infrastrukturen des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd, einschließlich der Reservierung der für den Schutz und die Erhaltung der Flughafeninfrastruktur notwendigen Räume

In Erwägung der Notwendigkeit, die Übereinstimmung der Anlagen des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd mit den Zielen der Wallonischen Regierung zu gewährleisten, um einerseits die Entwicklung des Flugverkehrs wegen der ständigen Zunahme der Fluggäste zu erlauben und andererseits einen optimalen Sicherheitspegel zu garantieren, sowohl was den Flugverkehr als den Betrieb des Flughafens betrifft;

In der Erwägung, dass um den oben genannten Zielen Rechnung zu tragen, das 2003 von der Sowaer vorgestellte Projekt zur Entwicklung der Infrastrukturen Folgendes betraf:

- die Verlängerung der Piste;
- die Renovierung des taxiway Nord und dessen Angleichung an die geltenden Vorschriften;
- die Erweiterung der Flugzeughallen;
- der Bau eines neuen Flughafengebäudes;
- der Bau von Parkplätzen für Pkws und von Zufahrtstraßen;
- die Schaffung von neuen Parkflächen für die Flugzeuge;
- der Bau eines neuen Kontrollturms;
- der Bau einer neuen Kerosinstation;
- die Reservierung einer Fläche für Flugzeugbetreiber und deren Aktivitäten;

In der Erwägung, dass dieses Projekt zur Anpassung der Flughafeninfrastrukturen auf folgenden Begründungen beruht:

— die aktuelle Piste mit einer Länge von 2 550 m kann nur Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bei Maximallast annehmen. Eine Verlängerung der Piste um 650 m, um sie auf 3 200 m auf der Ostseite zu erweitern, wird es ermöglichen, fern gelegene Bestimmungen des Mittelmeergebiets ohne Probleme zu erreichen. Diese Verlängerung wird die Zuverlässigkeit der radioelektrischen Instrumente zur Navigationshilfe verbessern, was in der aktuellen Lage der Infrastruktur nicht möglich ist. Sie wird die Sicherheit der Lande- und Startmanöver verbessern und die Lärmbelastigungen für die Anwohner in Jumet und Gosselies vermindern, da die Flugzeuge über diesen Zonen höher fliegen werden;

— der Taxiway Nord, der vor ca. 30 Jahren gebaut wurde, ist sehr beschädigt, und kann zur Zeit nicht mehr benutzt werden. Der Abstand von diesem Taxiway zur Piste ist zudem unzureichend, um einen regelmäßigen Betrieb mit genügender Sicherheit zu erlauben. Der neue geplante Taxiway, mit einer der Piste ähnlichen Kapazität, wird sich nördlich der Piste befinden, mit einem Achsabstand von 182,5 m, in Übereinstimmung mit den Normen der internationalen Luftfahrtorganisation. Dank dieses Taxiways können die Flugzeuge an beiden Enden der Piste ankommen;

— unter Berücksichtigung der Zunahme des Flugverkehrs im Laufe der letzten Jahre ist die Höchstkapazität des aktuellen Flughafengebäudes erreicht. Um einen annehmbaren Komfortpegel zu erreichen, sind ca. 8 000 bis 10 000 Quadratmeter pro Million Fluggäste pro Jahr notwendig für die Bereiche zur Abfertigung der Fluggäste, die administrativen Gebäude (Zoll, föderale Polizei, Sicherheit,...), die Geschäfte und die Gaststätten. Das neue Flughafengebäude wird eine Grundfläche von 11.500 m² und eine nutzbare Fläche von 28 000 m² aufweisen, um die Aufnahme von 2 800 000 bis 3 500 000 Fluggästen zu ermöglichen;

— der aktuelle Kontrollturm befindet sich zum Teil in der Transitionsfläche, so dass der Betrieb des Flughafens nicht unter allen Wetterbedingungen möglich ist; zudem ist er im Vergleich zu den geltenden Normen nicht hoch genug, so dass die Enden der Piste nach deren Verlängerung nicht visuell kontrollierbar sein werden; so muss unbedingt ein neuer Kontrollturm gebaut werden, um diesen Nachteilen abzuwehren; dieser muss unter Berücksichtigung der Sonnenorientation im südlichen Teil des Flughafengebiets gebaut werden;

In der Erwägung, dass eine zureichende Fläche zum Ausbau des Passagierterminals vorgesehen werden sollte, da in allen Fällen die Grenzen des von der Wallonischen Regierung genehmigten langfristigen Entwicklungsplans, sowie die maximalen Schallpegel (heute in Lden ausgedrückt) eingehalten werden müssen;

In der Erwägung, dass die Zunahme des Personals und Materials wegen der Entwicklung des Passagierverkehrs einen Ausbau der Hallen für die Wartung des Handling-, Catering- und Servicing-Materials und für die Wartung der Flugzeuge nötig macht, wobei jede Halle eine Bodenfläche von 10 000 m² zu erreichen hat;

In der Erwägung, dass, was den Parkplatz angeht, 1 bis 1,2 Plätze pro Tausend Fluggäste pro Jahr und 200 bis 300 zusätzliche Parkplätze pro 1 000 beschäftigte Personen notwendig sind, so dass ein Parkplatz mit einer Kapazität von 9.000 Plätzen, d.h. eine Nutzfläche 200 000 m² auf mehreren Stockwerken und einer Höchstbodenfläche von 12,5 ha vorzusehen ist;

In der Erwägung, dass 140 000 m² für das Parken von 15 Mittelstreckenflugzeugen notwendig sind, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Parkposten im Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd ca. 450 000 Fluggästen/Jahr entspricht;

In der Erwägung, dass auf der Grundlage des geschätzten Verkehrs eine neue Station für die Lagerung des Kerosins mit einer Kapazität von 2 000 000 Litern gebaut werden muss, für die eine Fläche von 20 000 m² zu reservieren ist;

In der Erwägung, dass eine Fläche von ca. 80 000 m² für die Industrien und Unternehmen vorzusehen ist, deren Tätigkeiten direkt mit dem Flughafen verbunden sind, und die eine Zufahrt zur Piste verlangen, ohne jedoch unmittelbar neben dem Flughafenhauptgebäude sein zu müssen;

In der Erwägung, dass der

S.A. Sowaer am 27. Juli 2005 eine Umweltgenehmigung erteilt worden ist, zwecks des Betriebs (Regularisierung) des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd mit einer einzigen Piste von 2 550 Metern (Länge) x 45 Metern (Breite), in der Achse 07 - 25;

In der Erwägung, dass die Grenze des Flughafengebiets nun festgelegt ist, insbesondere was das "aéropôle" (Aeropol) genannte Gewerbegebiet angeht; das somit vorgeschlagen wird, die betroffenen Gelände in ein Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen umzuwandeln;

In der Erwägung, dass sich am östlichen Ufer der N5, nördlich des neuen Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen ein Saldo an Grüngebieten mit einer kleinen Fläche ergibt, auf denen sich teilweise Gebäude befinden; dass vorgeschlagen wird, diese Zone in ein industrielles Gewerbegebiet umzuwandeln;

In der Erwägung außerdem, dass der 2004 verabschiedete Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi keine besonderen Maßnahmen zum Schutz oder zur Erhaltung der Infrastruktur selbst vorsah, während seine gute Arbeitsweise für den Erfolg der von der Wallonischen Regierung beschlossenen Politik wesentlich ist;

In der Erwägung, dass jedoch die Gefahr besteht, dass die Zunahme der Wohndichte auf Zeit die gute Funktion der Flughafeninfrastruktur beeinträchtigt; dass, obwohl der heutige Stand der Verstädterung im Umfeld des Flughafens dessen Betrieb nicht stört, es jedoch unerlässlich ist, ab sofort die geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die weitere Entwicklung zu beherrschen;

In der Erwägung, dass die Beherrschung der Verstädterung der Gebiete in der Nähe der Flughafeninfrastruktur somit ein vorrangiges Ziel darstellt, das die nachhaltige Erhaltung der guten Funktion dieser Infrastruktur ermöglicht;

In der Erwägung, dass der Sektorenplan von Charleroi die betroffenen verstädterbaren Gebiete als Gewerbegebiet, Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, Wohngebiet und Gebiet für konzertierte kommunale Raumordnung bestimmt;

In der Erwägung, dass die Beherrschung der Verstädterung der für die wirtschaftlichen Aktivitäten bestimmten Gebiete grundsätzlich wegen der kleinen Anzahl der betroffenen Akteure gewährleistet ist, dass dies aber nicht der Fall ist für die Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, die Wohngebiete und die Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung, an deren Umsetzung zahlreiche Akteure interessiert sein werden, obwohl deren Ziele meistens nichts mehr der Funktion des Flughafens und der damit verbundenen wirtschaftlichen Entwicklung zu tun haben; dass die Wohnfunktion in dieser Hinsicht eine Gefahr für die Erhaltung der Infrastruktur bilden kann, wenn die Bedingungen ihrer Entwicklung nicht strikt umrahmt sind;

In der Erwägung, dass der Sektorenplan Umkreise im Überdruck umfassen kann, wo ein besonderer Schutz aus den in Artikel 40 des CWATUP erläuterten Gründen berechtigt ist; dass der Reserveumkreis insbesondere darauf abzielt, "die notwendigen Flächen zur Verwirklichung, zum Schutz oder zur Erhaltung der Kommunikationsinfrastruktur vorzubehalten";

Die Handlungen und Arbeiten, für welche eine Genehmigung erforderlich ist, können in einem solchen Umkreis entweder verboten oder mit besonderen Bedingungen verbunden werden.»;

In der Erwägung, dass das von der Wallonischen Regierung verfolgte Ziel des Schutzes und der Erhaltung der Kommunikationsinfrastruktur, die der Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd bildet, durch die Eintragung eines Reserveumkreises erreicht werden kann;

In der Erwägung, dass es unbedingt notwendig ist, dass der Sektorenplan den potentiellen Entwicklungen aller Aktivitäten, die die Infrastruktur des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd beeinträchtigen könnten, vorgeht, und dies nicht nur was die Zone als Wohngebiet angeht, sondern im Allgemeinen;

In der Erwägung, dass die ratio legis der Artikel 40, 6°, und 452/25 des CWATUP darin besteht, die zukünftigen Infrastrukturen zu schützen, nicht nur vor bereits bekannten Aktivitäten sondern auch vor neuen, heute noch nicht bekannten Anlagen; dass, dadurch, dass man sich die Möglichkeit gibt, weitere Genehmigungen für Projekte, die die Aktivität der Flughafeninfrastruktur beeinträchtigen könnten, zu verweigern oder nur bedingt zu erteilen, die Bildung des Reserveumkreises die Lösung ist, um die Zielsetzung des CWATUP auf begründete, ausgeglichene und vernünftige Weise zu erreichen;

In der Erwägung in der Tat, dass die Verweigerung einer Genehmigung oder deren bedingte Erteilung im Reserveumkreis, ein Mittel ist, um den zur Umsetzung, zum Schutz oder zur Erhaltung der Flughafeninfrastruktur notwendigen Raum zu reservieren;

In der Erwägung, dass der von der Wallonischen Regierung am 27. Mai 2004 erlassene langfristige Entwicklungsplan des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd einer maximalen Benutzung der Flughafeninfrastruktur entspricht; dass, wenn der Umkreis der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans aufgrund von u.a. akustischen Kriterien bestimmt worden ist, es jedoch ein Verhältnis zwischen diesem Plan und dem Reserveumkreis gibt; dass somit vorgeschlagen wird, beide Umkreise zu vereinheitlichen, wobei daran erinnert wird, dass obwohl es eine Verbindung zwischen ihnen gibt, was die Gründe ihrer räumlichen Konfiguration angeht, sie jedoch zwei unterschiedlichen Ordnungen unterworfen sind;

In der Erwägung, dass, was die Städtebauordnung angeht, die Eintragung eines Reserveumkreises als Überdruck über die Gebiete des Sektorenplans, die sich im Umkreis der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd befinden, als Folge haben sollte, dass die Handlungen und Arbeiten zum Bau oder Wiederbau von Gebäuden mit einer Wohn- bzw. Unterkunftfunktion oder der Umbau bzw. die Änderungen der Zweckbestimmung von bestehenden Gebäuden oder Teilen von Gebäuden, mit dem Ziel, ihnen eine Wohn- bzw. Unterkunftfunktion zu geben, oder die Anzahl der Wohneinheiten zu vergrößern, verboten werden;

2. die Aufwertung des Pols bestehend aus dem künftigen Flughafengebäude und dem künftigen Bahnhof von Gosselies, einschließlich der Reservierung der notwendigen Räume für die Zufahrten zum Flughafen Charleroi-Brüssel Süd (per Bahn und per Straße)

In der Erwägung, dass der Eisenbahnanschluss des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd seit Jahren eine Priorität der Wallonischen Regierung ist;

In der Erwägung, dass diese Option aufgrund der von der Wallonischen Regierung gesteckten Ziele der modalen Verlagerung zugunsten der Eisenbahn einerseits und der Intermodalität andererseits begründet ist;

In der Erwägung, dass eine wichtige Infrastruktur wie die des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd angesichts der Anzahl erwarteter Fluggäste und der sich daraus ergebenden Aktivitäten es rechtfertigt, die Bedingungen einer effizienten modalen Verlagerung zugunsten der Eisenbahn, insbesondere nach Brüssel und dem Flughafen Brüssel National, zu schaffen, und dies auch zugunsten der Personen, die in den im Aeropol angesiedelten Betrieben beschäftigt sind;

In der Erwägung, dass man auf Zeit ebenfalls die Entwicklung einer Infrastruktur des Typs park-and-ride in unmittelbarer Nähe zum künftigen Bahnhof rechtfertigen kann, unter Berücksichtigung der Entwicklung der schlechten Verkehrsbedingungen nach Brüssel;

In der Erwägung, dass es im Rahmen der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung dem Projektautor zukommt, Standort für die park-and-ride-Anlage vorzuschlagen, die mit der Entwicklung des Gewerbegebiets vereinbar sind;

In der Erwägung, dass der Standort des künftigen Bahnhofs diese verschiedenen Funktionen integrieren muss, um die Rolle eines Entwicklungspols tatsächlich übernehmen zu können;

In der Erwägung, dass das 2004 auf der Grundlage der ersten Planungen der SNCB eingeleitete Verfahren zur Revision des Sektorenplans von Charleroi einen Bahnhof nördlich der Autobahn E42 vorsah, neben der Autobahn-bahnstation "Amoudries", wie ebenfalls eine doppelte Anschlusskurve zur Eisenbahnlinie 140;

In der Erwägung, dass dieser Beschluss auf dem Willen beruht, den künftigen Bahnhof auf der wallonischen Ost-West-Bahntrasse anzusiedeln, die die Wallonische Regierung von Grenze zu Grenze schaffen wollte;

In der Erwägung, dass der genaue Standort des künftigen Flughafengebäudes nun bekannt ist und somit in den Überlegungen mit berücksichtigt werden muss;

In der Erwägung, dass Infrabel am 1. März 2007 die Wallonische Regierung über den Fortschritt der Planungsarbeiten für das vorrangige Vorhaben des Bahnhofs Gosselies informiert hat;

In der Erwägung, dass die ersten Schlussfolgerungen dieser Studie darauf hinweisen, dass ein Bahnhof in unmittelbarer Nähe zum Flughafengebäude, der als Durchfahrtsbahnhof auf der Linie zwischen Charleroi-Süd und Brüssel konzipiert würde, viel größere Vorteile haben würde als ein Sackgassen-Bahnhof nördlich der Autobahn E42, wie im 2004 geplant;

In der Erwägung, dass diese Option die ursprünglich geplanten Anschlüsse an die Eisenbahnlinie 140 nicht in Frage stellt, und den Bau eines Anschlusses an die Linie 124 in Höhe des Bahnhofs von Luttre erfordert, der als Bindeglied mit der neuen Ost-West-Trasse aufgewertet werden könnte;

In der Erwägung, dass der Mobilitätsplan, der für die Gewerbegebiete um den Flughafen erstellt worden ist, und dessen Schlussfolgerungen im Mai 2007 hinterlegt worden sind, ebenfalls nachweist, dass ein Bahnhof in der unmittelbaren Nähe zum Flughafen in Sachen Intermodalität günstiger wäre als ein Bahnhof nördlich der Autobahn;

In der Erwägung, dass durch eine Ergänzung des Vorschlags von Infrabel durch die Reservierung der notwendigen Räume für die Ansiedlung eines park-and-ride in unmittelbarer Nähe zum künftigen Bahnhof und zu den Anschlüssen zur künftigen wallonischen Ost-West-Trasse, die Regierung der Ansicht ist, dass sie den von ihr gesteckten Zielen Rechnung trägt;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung aus diesen Gründen am 19. April 2007 beschlossen hat, sich grundsätzlich mit dem Projekt eines neuen Bahnhofs in Gosselies einverstanden zu erklären; dass dieser Bahnhof also südlich der Autobahn liegen würde, und einerseits an die Linie 140 nach Charleroi-Süd und andererseits an die Linie 124 nach Brüssel-Süd angeschlossen sein würde;

In der Erwägung, dass die Infrabel-Studie zwei Trassen berücksichtigt, die eine parallel zur Fluggiste und die andere senkrecht zur Piste;

In der Erwägung, dass der Vergleich der Vor- und Nachteile dieser beiden Optionen eine Sache für die Umweltverträglichkeitsprüfung ist; dass das Wichtige in diesem Stadium des Verfahrens die Reservierung der notwendigen Räume für die Durchführung der neuen Kommunikationsinfrastrukturen ist;

In der Erwägung, dass dementsprechend geplant wird, die zur Umsetzung jeder der Optionen von Infrabel notwendigen Reserveumkreise als Überdruck zu den im Sektorenplan eingetragenen Gebieten im vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi einzutragen;

In der Erwägung, dass angesichts des Fortschritts der Planungen und der Lage der Verstädterung des Gebiets eine Breite des Reserveumkreises von 300 Metern als vernünftig betrachtet werden kann;

Aufgrund der Tatsache, dass die Bestimmungen des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2004 zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und von Namur im Hinblick auf die Eintragung des Projekts bezüglich des Abschnitts Gosselies-Rhisnes der neuen Wallonischen Ost-West-Bahntrasse aus diesen Gründen obsolet sind für was die Karte 46/4S angeht; dass sie somit für diesen Abschnitt aufgehoben werden sollten.

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung jedoch weiterhin beabsichtigt, seine Option der neuen wallonischen Ost-West-Bahntrasse von Grenze zu Grenze nicht aufzugeben; dass die vorliegende Revision des Sektorenplans die Möglichkeit bietet, in den Grenzen der Karte 46/4S einen Reserveumkreis einzutragen, durch die Verlängerung im Norden des bereits durch den Erlass vom 27. Mai 2004 eingetragenen Reserveumkreises einerseits und die Bildung eines neuen Reserveumkreises, der einen Teil des geplanten Anschlusses an die Eisenbahn Linie 124 in der von Infrabel vorgeschlagenen Konfiguration benutzt, andererseits;

In der Erwägung, dass sich aus den ersten von der SNCB erstellten Planungsarbeiten ergibt, dass die Kommunikationsinfrastrukturen nur unter der Bodenfläche durchzuführen sind unter Berücksichtigung der bereits auf dem Gebiet des Aeropols existierenden Anlagen und der notwendigen Überquerung der Autobahn E42; dass die Ergebnisse der von der SNCB bestellten Studie mehr Details hierüber geben werden;

In der Erwägung jedoch, dass ab sofort dafür gesorgt werden muss, dass die Entwicklung der dort geplanten wirtschaftlichen Tätigkeit mit der Zielsetzung der Regierung vereinbar bleibt, was den Eisenbahnanschluss in unmittelbarer Nähe zum Flughafen angeht, in Übereinstimmung mit dem Beschluss der Regierung vom 19. April 2007;

In der Erwägung, dass die Niederlassung von neuen Anlagen und/oder der Ausbau oder die Änderung von Anlagen zur Durchführung von wirtschaftlichen Aktivitäten nicht gefährdet werden dürfen; dass sie jedoch Gegenstand von besonderen Bedingungen aufgrund von Artikel 452/25 des CWATUP sein können;

In der Erwägung, dass der geplante PkV-Verkehr in Verbindung mit dem Betrieb des Flughafens je nach der Jahreszeit ca. 10 000 bis 15 000 Fahrzeuge/Tag betragen würde, wobei die Anzahl der in das Flughafengebiet und aus dem Flughafengebiet fahrenden Fahrzeuge gleich sein müsste;

In der Erwägung, dass diese voraussichtlichen Zahlen mit den Zahlen des Verkehrs, der sich aus der Durchführung der Ziele der Regierung in Sachen modale Verlagerung zugunsten des Eisenbahnverkehrs und insbesondere der Ansiedlung eines park-and-ride neben dem künftigen Bahnhof ergeben, ergänzt werden müssen;

In der Erwägung, dass der auf die Tätigkeit des Flughafens zurückzuführende Verkehr auf 3 Hauptachsen verteilt ist: der Kreisverkehr "Caterpillar" auf der N5, die rue d'Heppignies und rue du Muturnia; dass diese Straßen den geplanten Verkehr mittelfristig, jedoch nicht langfristig vertragen können;

In der Erwägung, dass eine zweckmäßige Verbindung zum neuen Passagierterminal und zum künftigen park-and-ride dementsprechend zu planen ist;

In der Erwägung, dass heutzutage zwei Lösungen erwogen werden können:

— der Anschluss an die avenue Jean Mermoz ab der Autobahnraststätte "Amoudries" auf der l'E42 mit Nutzung der bestehenden Autobahnbrücke;

— der Anschluss ab dem Kreuz von Heppignies (am nördlichen Ende der R3) und die Kreuzung rue de Ransart, avenue Mermoz, rue des Sablières und avenue A. Fleming, die den Bau einer neuen Brücke über die E42 erfordern würde;

3. die Verdichtung der Urbanisierung der der wirtschaftlichen Entwicklung gewidmeten Räume in der Nähe des Flughafens;

In der Erwägung, dass die 2004 verabschiedete Revision des Sektorenplans Charleroi zum Ziel hatte, die Ordnung des Raums in der Nähe des Flughafens auf der Grundlage der Projekte der Wallonischen Regierung im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung zu strukturieren; dass dieses Ziel noch immer aktuell ist;

In der Erwägung, dass die Grundstücke zwischen dem Flughafen und der E42 heute als Bauerwartungsgebiet mit industriellem Charakter eingetragen sind; dass dieses Gebiet den Bestimmungen von Artikel 12*bis* des Dekrets vom 27. November 1997 unterliegt;

In der Erwägung, dass die Interkommunale für die Verwaltung und Durchführung von technischen und wirtschaftlichen Studien IGRETEC auf den meisten dieser Grundstücke ein Gewerbegebiet genannt "Aeropol" verwaltet, das zum Zweck hat, die Entwicklung von hochtechnologischen Betrieben zu fördern, um dem historischen Image des Beckens von Charleroi als Gebiet für die Schwerindustrie entgegenzuarbeiten;

In der Erwägung, dass diese Entwicklung übrigens mit dem in Anwendung des Gesetzes vom 30. Dezember 1970 über den Wirtschaftsaufschwung getroffenen Ministerialerlass vom 5. September 1991 vereinbar ist, der hanwerkliche und Dienstleistungen auf dem sgt. Aeropol auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus anerkennt;

In der Erwägung, dass die Beschleunigung der Entwicklung des Flughafens wahrscheinlich eine größere Polarisierung der künftigen Tätigkeiten in Richtung der Flugzeugindustrie und der Dienstleistungen in Verband mit der Flughafenaktivität mit sich bringen wird; dass diese Entwicklung im Aeropol bereits feststellbar ist;

In der Erwägung, dass eine von der Sowaer bestellte Studie davon ausgeht, dass der Flughafen ca. 3 500 direkte und indirekte Arbeitsstellen auf dem ganzen belgischen Grundgebiet schafft, worunter mehr als 1 000 in der Gegend von Charleroi; dass die künftige Entwicklung der Flughafenaktivität diese Zahlen mindestens verdoppeln müsste;

In der Erwägung, dass eine Bestätigung der für das Gebiet genannt "Aeropol" getroffenen Entscheidungen gerechtfertigt ist; dass die übrigbleibenden Grundstücke des Bauerwartungsgebiets mit industriellem Charakter, die nicht als Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen im Rahmen der Entwicklung des Flughafens benutzt worden sind, als gemischtes Gewerbegebiet eingetragen werden sollten;

In der Erwägung, dass die Ansiedlung von Aktivitäten, die einen wichtigen Eisenbahnverkehr (Arbeitnehmer oder Kunden) verursachen, in dem Gebiet, das im Sektorenplan eingetragen wird, vorzuziehen ist; dass diese Option dazu führt, den Dienstleistungssektor vorzuziehen (mit Ausnahme der Großvertriebsaktivitäten), ohne jedoch die Forschung und Kleinindustrie auszuschließen; dass man eine höhere Bebauungsdichte als die zur Zeit auf dem Aeropol vorhandene Dichte erreichen soll;

In der Erwägung, dass unter Berücksichtigung dieses Ziels vorgeschlagen wird, dem auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus eingetragenen gemischten Gewerbegebiet die folgende zusätzliche Vorschrift beizufügen, die mit "S29" gekennzeichnet ist:

«Das Gebiet ist hauptsächlich den Dienstleistungstätigkeiten gewidmet. Die Forschungsaktivitäten und die Kleinindustrie mit Ausnahme der Vertriebsaktivitäten sind zugelassen.

Die Einrichtung des Gebiets wird darauf abzielen, eine Dichte zu erreichen, die diejenige der Richtpläne übertrifft, die zur Zeit die Verstärkung des Gebiets bestimmen. Im direkten Umfeld des Pols bestehend aus dem Flughafengebäude und dem künftigen Bahnhof wird diese Dichte größer sein. Der Zugang zu diesem Pol durch sanfte Verkehrsmittel wird gefördert. Zu diesem Zweck wird das örtliche Verkehrswegenetz so konzipiert, dass der Zugang der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, der Fußgänger und der Fahrradfahrer vereinfacht wird.

Die verschiedenen Aktionsträger des Gebiets werden die zur Durchführung dieser Vorschrift im Rahmen der entwickelten Projekte erforderlichen Maßnahmen treffen.»

In der Erwägung, dass diese zusätzliche Vorschrift auf Grundstücke anwendbar ist, die schon in der Umsetzungsphase sind, mit dem Ziel, die Dauerhaftigkeit der getroffenen Entscheidungen betreffend die modale Verlagerung zugunsten des Eisenbahnverkehrs bei Ausbauvorhaben oder gar bei der Änderung der Zweckbestimmung eines bestehenden Gebäudes oder einer bestehenden Straße zu sichern;

4. die Aufnahme der Trasse bestimmter Straßen in ihrer aktuellen Konfiguration und die Abschaffung die unnützlich gewordenen Reserveumkreise;

In der Erwägung, dass das Autobahnkreuz von Heppignies (E42-R3) nicht in der im Sektorenplan vorgesehenen Konfiguration durchgeführt worden ist; dass die genaue, reelle Trasse dieses Autobahnkreuzes somit im Plan einzutragen ist, dass der Reserveumkreis abzuschaffen ist und im Plan die sich daraus ergebenden Anpassungen in den benachbarten Gebieten anzubringen sind : Eintragung der Gelände innerhalb des Autobahnkreuzes als Grüngebiet und der Gelände außerhalb des Autobahnkreuzes als Agrargebiet;

In der Erwägung, dass die im Sektorenplan als Projekt eingetragene R3 seitdem gebaut worden ist; dass vorgeschlagen wird, die genaue Trasse der Straße nördlich der Eisenbahnlinie 140 im Plan einzutragen, den Reserveumkreis abzuschaffen und im Plan die sich ergebenden Anpassungen in den benachbarten Gebieten vorzunehmen;

In der Erwägung, dass die im Sektorenplan als Projekt eingetragene N568 seitdem gebaut worden ist; dass vorgeschlagen wird, die genaue Trasse der Straße westlich der Eisenbahnlinie 140 im Plan einzutragen, den Reserveumkreis abzuschaffen und im Plan die sich ergebenden Anpassungen in den benachbarten Gebieten vorzunehmen;

In der Erwägung, dass die E42 nicht in der im Sektorenplan vorgesehenen Konfiguration durchgeführt worden ist; dass die genaue, reelle Trasse der E42, ab der Überkreuzung mit der Eisenbahnlinie bis zum Kreuz mit der A54 somit im Plan einzutragen ist, dass im Plan die sich daraus ergebenden Anpassungen in den benachbarten Gebieten anzubringen sind;

In der Erwägung, dass die A54 nicht in der im Sektorenplan vorgesehenen Konfiguration durchgeführt worden ist; dass die genaue, reelle Trasse der A54, ab dem Punkt, wo sie von der nördlich der E42 eingetragenen Trasse abweicht bis zum Kreuz mit der N568 somit im Plan einzutragen ist, dass im Plan die sich daraus ergebenden Anpassungen in den benachbarten Gebieten anzubringen sind;

In der Erwägung, dass die N5 nicht in der im Sektorenplan vorgesehenen Konfiguration durchgeführt worden ist; dass die genaue, reelle Trasse der N5, ab der Überkreuzung mit der E42 bis zum Kreuz mit der A54 somit im Plan einzutragen ist, dass im Plan die sich daraus ergebenden Anpassungen in den benachbarten Gebieten anzubringen sind;

In der Erwägung, dass die Autobahnkreuze A15-N5, A15-A54, A54-N582, A54-N5 und A54-N568 nicht in der im Sektorenplan vorgesehenen Konfiguration durchgeführt worden sind; dass die genaue, reelle Trasse dieser Kreuze somit im Plan einzutragen ist;

Überprüfung der Einhaltung der in Artikel 46 des Gesetzbuches erwähnten Bedingungen

In der Erwägung, dass die Eintragung von neuen, zur Verstärkung bestimmten Gebieten den in Artikel 46 des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe festgesetzten Kriterien genügt; dass in der Tat:

— die neuen Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen, gemischten Gewerbegebiete, industriellen Gewerbegebiete und Gebiete für konzertierte kommunale Raumplanung an bebaubaren Gebiete angrenzen;

— die neuen, zur Verstärkung bestimmten Gebiete keine lineare Konfiguration an einem Verkehrsweg entlang aufweisen;

— der vorliegende Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi die Eintragung von 13,6 neuer zur Verstärkung bestimmter Gebiete umfasst, mit als Ausgleichsmaßnahme die Zweckentfremdung von 15,3 ha Gebiete, die zur Zeit zur Verstärkung bestimmt sind;

In der Erwägung, dass der vorliegende Erlass folglich auf die Eintragung folgender Gebiete abzielt:

— die Eintragung eines Reserveumkreises als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans, die in der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd liegen;

— die Eintragung eines Reserveumkreises mit einer Breite von 300 Metern im Hinblick auf den Eisenbahnanchluss des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd;

— die Eintragung eines Reserveumkreises mit einer Breite von 300 Metern im Hinblick auf den Bau der neuen wallonischen Ost-West-Bahntrasse innerhalb der Grenzen der Karte 46/4;

— die Eintragung eines Reserveumkreises im Hinblick auf den Bau einer Straße zur Verbindung des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd mit den angrenzenden Gewerbegebieten;

— die Eintragung eines Gebietes für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen mit einer Fläche von 265,3 ha :

* auf Geländen mit einer Fläche von 185 ha, die der Domäne der Flughafeninfrastruktur entsprechen, und nicht zweckbestimmt sind kraft Artikel 185,6 des CWATUP;

* und auf zur Zeit folgendermaßen eingetragenen Geländen:

— in einem Bauerwartungsgebiet mit industriellem Charakter mit einer Fläche von 65,2 ha nordöstlich der Flughafendomäne;

— in einem industriellen Gewerbegebiet von 11,7 ha nordwestlich der Flughafendomäne;

— in einem Grüngelände von 2,8 ha südlich und westlich der Flughafendomäne;

— in einem gemischten Gewerbegebiet (143,5 ha) mit der zusätzlichen, auf dem Plan mit dem Kennzeichen "S.29" eingetragenen Vorschrift auf Geländen, die zur Zeit wie folgt eingetragen sind:

* in einem Bauerwartungsgebiet mit industriellem Charakter mit einer Fläche von 142,3 ha;

* in einem Grüngelände (0,70 ha);

* in einem Agrargebiet (0,05 ha);

* in einem Naturgebiet (0,29 ha);

* in einem Parkgebiet (0,14 ha);

— die Trassen (in ihrer aktuellen Konfiguration) der Autobahnkreuze Heppignies (R3-A15), Gosselies (A15-N5) und Viesville (A15-A54), des Kreuzes von Jumet (N568-A54) und der Straßen, die dem großräumigen Straßennetz zwischen diesen Kreuzen angehören;

— die Trasse der N568 in ihrer aktuellen Konfiguration, vom Autobahnkreuz Jumet bis zur Überkreuzung mit der R3;

— die Anpassung der betroffenen Zoneneinteilungen durch die Eintragung von:

* Gewerbegebieten (Gesamtfläche 9,4 ha) auf zur Zeit wie folgt eingetragenen Geländen:

— * Grüngelände (5,1 ha);

— * Agrargebiet (4,1 ha);

— * Wohngebiet (0,2 ha);

* einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumordnung (0,4 ha) auf zur Zeit als Grüngelände eingetragenen Geländen;

* Agrargebieten (Gesamtfläche 23,5 ha) auf zur Zeit wie folgt eingetragenen Geländen:

— Grüngelände (22,9 ha);

— Wohngebiet mit ländlichem Charakter (0,5 ha);

— industrielles Gewerbegebiet (0,1 ha);

* Grüngeländen (Gesamtfläche 21,2 ha) auf zur Zeit wie folgt eingetragenen Geländen:

— industrielles Gewerbegebiet (8,1 ha);

— Agrargebiet (6,4 ha);

— Gebiet für konzertierte kommunale Raumordnung (2,5 ha);

— Wohngebiet (2,2 ha);

— Bauerwartungsgebiet mit industriellem Charakter mit einer Fläche von 1,9 ha;

— Naturgebiet (0,1 ha);

das Folgende zu streichen:

— der Teil des Reserveumkreises der geplanten Straße (heute N568) westlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;

- der Teil des Reserveumkreises der geplanten Straße (heute R3) nördlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- der Reserveumkreis des geplanten und heute bereits durchgeführten Autobahnkreuzes Heppignies auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus.

Umweltverträglichkeitsprüfung

In der Erwägung, dass gemäß den Bestimmungen von Artikel 42, Absätze 2 und 4 des Gesetzbuches die Regierung verpflichtet ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung ausführen zu lassen, deren Umfang und Genauigkeit sie festlegt, und den Entwurf bezüglich des Inhalts der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi dem Regionalausschuss für Raumordnung und dem Wallonischen Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung und der Generaldirektion der Naturschätze und der Umwelt des Ministeriums der Wallonischen Region zur Begutachtung zu unterbreiten;

In der Erwägung, dass, was den Umfang der auszuführenden Prüfung betrifft, die Auswirkungen einer jeden der Komponenten des Projekts auf die Umwelt sehr unterschiedlicher Art und unterschiedlichen Umfangs sind;

In der Erwägung, dass der Verfasser der Studie seine Analyse auf die Komponenten des Projekts begrenzen wird, die einen nicht unbedeutenden Einfluss auf die Umwelt haben können; das er die Relevanz seiner Entscheidungen hervorheben wird;

In der Erwägung, dass die Eintragung durch den vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi der Reserveumkreise der Kommunikationsinfrastrukturen als Überdruck zu den Gebieten des Sektorenplans von Charleroi, nicht unbedeutende Auswirkungen auf die Umwelt habe könnte unter Berücksichtigung der Eigenart der betroffenen Projekte und des Umfangs der betroffenen Oberflächen; dass die Umweltverträglichkeitsprüfung diese Komponente des Projekts zu untersuchen hat;

In der Erwägung, dass die Eintragung von neuen zur Verstärkung bestimmten Gebieten grundsätzlich bedeutsame Auswirkungen auf die Umwelt haben kann; dass die Umweltverträglichkeitsprüfung alle diese Eigenschaft aufweisenden Komponenten des Projekts betreffen muss;

In der Erwägung, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung in Anwendung des Artikels 42, Absatz 3 des Gesetzbuches u.a. auf den nützlichen Informationen beruhen kann, die anlässlich der u.a. im Rahmen der Untersuchung der Globalgenehmigungen und Umweltgenehmigungen, die den Betrieb des Flughafens decken, bereits durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen gesammelt wurden;

In der Erwägung, dass die Analyse der Bedürfnisse und der Lokalisierung der unterschiedlichen Verwendungsgebiete des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi sowie die Suche nach den Varianten auf folgende Gebiete begrenzt werden müssen:

- Reserveumkreis der Flughafeninfrastruktur: an den Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd angrenzende Gebiete;
- Gewerbegebiete: an den Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd angrenzende Gebiete;
- Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen: an den Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd angrenzende Gebiete;
- Reserveumkreis im Hinblick auf den Eisenbahnanschluss des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd; Karte 46/4;
- Reserveumkreis im Hinblick auf den Bau der neuen wallonischen Ost-West-Bahntrasse: Karte 46/4;
- Reserveumkreis im Hinblick auf den Bau einer Straße zur Verbindung des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd mit den angrenzenden Gewerbegebieten: an die E42 angrenzendes Gebiet;

In der Erwägung, dass es dem Urheber der Umweltverträglichkeitsprüfung, der der Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi zu unterziehen ist, obliegt, die Wallonische Regierung über die Möglichkeiten der Ansiedlung eines park-and-ride in der Nähe des künftigen Bahnhofs zu informieren;

In der Erwägung, dass die Analyse der Begrenzung und der Bedingungen zur Durchführung der Verwendungsgebiete sowie die Suche nach den Varianten auf den Prüfungsumkreis, der unter Berücksichtigung der Art des Milieus und der berücksichtigten Belastungen für die Ansiedlung als der am Besten passende betrachtet wird, begrenzt werden müssen;

In der Erwägung, was die Genauigkeit der durchzuführenden Studie betrifft, dass der dem vorliegenden Erlass beigefügte Inhaltsentwurf unter Berücksichtigung der Spezifitäten des Projekts erarbeitet wurde und den in Artikel 42, Absatz 2 des Gesetzbuches bestimmten Musterinhalt beachtet;

In der Erwägung, dass den folgenden Elementen jedoch besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss:

- Einschätzung der Auswirkungen des Vorprojekts zur Revision des Sektorenplans von Charleroi auf die Mobilität, die Netzwerke und die Infrastrukturen (Sanierungsplan des Zwischeneinzugsgebiets der Sambre, usw.);
- Einschätzung der Auswirkungen des Reserveumkreises der Flughafeninfrastruktur von Charleroi-Brüssel Süd auf die Immobiliengüter, die im Denkmalverzeichnis der Wallonie eingetragen sind; Vorschläge zur Wiederverwendung;
- Analyse des Bedarfs an Gewerbegebieten auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- Einschätzung der Auswirkungen der Präventivzonen um die bereits bestehenden Wasserentnahmestellen auf den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi;
- Einschätzung der Auswirkungen des Vorhandenseins von Deponien auf den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi;
- Identifizierung der verschiedenen Lärmbelastungspegel in Anwendung der Europäischen Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, insbesondere Einschätzung der zu erwartenden Lärmpegel, denen die Bevölkerung in den Wohngebieten ausgesetzt würde;

Auf Vorschlag des Ministers des Wohnungswesens, des Transportwesens und der räumlichen Entwicklung,
Beschließt:

Artikel 1 - Die Wallonische Regierung beschließt, dass der Sektorenplan Charleroi auszuarbeiten und einer Revision zu unterziehen ist, und verabschiedet den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi (Karten 46/4 und 46/8) in Übereinstimmung mit der dem vorliegenden Erlass beigefügten Karte, zwecks der Eintragung von:

- einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem gemischten Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- vier industriellen Gewerbegebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- zwei industriellen Gewerbegebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumordnung auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- fünf Agrargebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;

- zwei Agrargebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem Agrargebiet auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Les Bons Villers;
- einem Grüngelände auf dem Gebiet der Gemeinde Pont-à-Celles;
- zwei Grüngeländen auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;
- ./.
- drei Grüngeländen auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem Grüngelände auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- sieben Grüngeländen auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- einem Reserveumkreis für die Flächen, die zum Schutz und zur Erhaltung der Flughafeninfrastruktur notwendig sind, der als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans eingetragen wird, die in der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus liegen;
- einem Reserveumkreis mit einer Breite von 300 Metern als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans auf beiden Trassen, die für den Anschluss des neuen Bahnhofs von Gosselies an die Linie 140 einerseits und 124 andererseits auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Les-Bons-Villers und Pont-à-Celles geplant werden;
- einem Reserveumkreis mit einer Breite von 300 Metern als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans auf beiden Trassen, die für die neue wallonische Ost-West-Bahntrasse innerhalb der Grenzen der Karte 46/4S auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles geplant werden;
- einem Reserveumkreis mit einer Breite von 300 Metern als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans in Höhe der Brücke Nr. 84 der A15 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Les Bons Villers geplant werden;
- der Trasse der R3 nördlich der Eisenbahnlinie 140 auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- der Trasse des Autobahnkreuzes Heppignies A15-R3 auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- der Trasse der N568 westlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- der Trasse der E42 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie 140 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Pont-à-Celles und Fleurus;
- der Trasse der A54 ab dem Punkt, wo sie von der nördlich der E42 eingetragenen Trasse abweicht bis zum Kreuz mit der N568 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;
- der Trasse der N5 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie E42 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- dem Autobahnkreuz A15-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- dem Autobahnkreuz A15-A54 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;
- dem Autobahnkreuz A54-N582 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- dem Autobahnkreuz A54-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- dem Autobahnkreuz A54-N568 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- ./.
- die Abschaffung von:
 - dem Teil des Reserveumkreises der geplanten Straße (heute N568) westlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
 - dem Teil des Reserveumkreises der geplanten Straße (heute R3) nördlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
 - dem Reserveumkreis des geplanten und heute bereits durchgeführten Autobahnkreuzes Heppignies auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
 - der im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Trasse der E42 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie 140 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Pont-à-Celles und Fleurus;
 - der Trasse der A54 ab dem Punkt, wo sie von der nördlich der E42 eingetragenen Trasse abweicht bis zum Kreuz mit der N568 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;
 - der im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Trasse der N5 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie E42 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A15-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A15-A54 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi und Pont-à-Celles;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A54-N582 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A54-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A54-N568 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;

Art. 2 - Die folgende Vorschrift ist anwendbar auf den Reserveumkreis für die Flächen, die zum Schutz und zur Erhaltung der Flughafeninfrastruktur notwendig sind, der als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans eingetragen wird, die in der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus liegen:

«Die Handlungen und Arbeiten zum Bau oder Wiederaufbau von Gebäuden mit einer Wohn- bzw. Unterkunftfunktion oder der Umbau bzw. die Änderungen der Zweckbestimmung von bestehenden Gebäuden oder Teilen von Gebäuden, mit dem Ziel, ihnen eine Wohn- bzw. Unterkunftfunktion zu vergeben, oder die Anzahl der Wohneinheiten zu vergrößern, sind im Reserveumkreis verboten.»

Art. 3 - Die folgende zusätzliche Vorschrift mit dem Kennzeichen "S.29" findet in dem gemischten Gewerbegebiet Anwendung, die durch den vorliegenden Erlass auf dem Plan auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus eingetragen ist:

«Das Gebiet ist hauptsächlich den Dienstleistungstätigkeiten gewidmet. Die Forschungsaktivitäten und die Kleinindustrie mit Ausnahme der Vertriebsaktivitäten sind zugelassen.»

Die Einrichtung des Gebiets wird darauf abzielen, eine Dichte zu erreichen, die diejenige der Richtpläne übertrifft, die zur Zeit die Verstädterung der Zone bestimmen. Im direkten Umfeld des Pols bestehend aus dem Flughafengebäude und dem künftigen Bahnhof wird diese Dichte größer sein. Der Zugang zu diesem Pol durch sanfte Verkehrsmittel wird gefördert. Zu diesem Zweck wird das örtliche Verkehrsnetz so konzipiert, dass der Zugang der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, der Fußgänger und der Fahrradfahrer vereinfacht wird.

Die verschiedenen Aktionsträger des Gebiets werden die zur Durchführung dieser Vorschrift im Rahmen der entwickelten Projekte erforderlichen Maßnahmen treffen.»

Art. 4 - Der Erlass der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2004 zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi zwecks des Ausbaus der Infrastrukturen des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd auf dem Gebiet von Charleroi (Gosselies, Jumet und Ransart) wird außer Kraft gesetzt.

Art. 5 - Der Erlass der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2004 zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi (Karten 2004 und 46/4S) und von Namur (Karten 47/1S, 47/1S und 47/2S) im Hinblick auf die Eintragung des Projekts bezüglich des Abschnitts Gosselies-Rhisnes der neuen Wallonischen Ost-West-Bahntrasse wird außer Kraft gesetzt für was die Bestimmungen angeht, kraft deren er den Entwurf der Trasse des Abschnitts Gosselies-Rhisnes der neuen wallonischen Ost-West-Bahntrasse für die Karte 46/4S des Sektorenplans Charleroi und die Entwürfe der Trassen der Eisenbahnverbindungen zwischen Gosselies und Brüssel über die Linie 140 und zwischen dem Flughafen Gosselies und dem Bahnhof von Charleroi Süd festlegt.

Art. 6 - Die Wallonische Regierung genehmigt den Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung, der der Vorentwurf bezüglich der Revision des dem vorliegenden Erlass beigefügten Sektorenplans von Charleroi unterzogen werden wird.

Art. 7 - Die Wallonische Regierung beauftragt den Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Raumordnung gehört, den besagten Entwurf zum Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung, der der Vorentwurf bezüglich der Revision des dem vorliegenden Erlass beigefügten Sektorenplans von Charleroi unterzogen werden wird, dem Regionalausschuss für Raumordnung, dem Wallonischen Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung und der Generaldirektion der Naturschätze und der Umwelt zur Begutachtung zu unterbreiten, und ihn ihr danach erneut zur Genehmigung vorzulegen.

Namur, den 19. Juli 2007

Der Minister-Präsident,

E. DI RUPO

Der Minister des Wohnungswesens, des Transportwesens und der räumlichen Entwicklung,

A. ANTOINE

ANLAGE

Anlage 1 zum Lastenheft

ENTWURF ZUM INHALT DER UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR DEN SEKTORENPLAN

1. Der Vorentwurf bezüglich der Revision der Karten 46/4 und 46/8 des Sektorenplanes von Charleroi, der durch den Erlass der Wallonischen Regierung vom XX/XX/2007 verabschiedet worden ist, betrifft die Eintragung:

- der nachstehend aufgelisteten Komponenten des Vorentwurfs:
- einem Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem gemischten Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- vier industriellen Gewerbegebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- zwei industriellen Gewerbegebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem Gebiet für konzertierte kommunale Raumordnung auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- fünf Agrargebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- zwei Agrargebieten auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem Agrargebiet auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Les Bons Villers;
- einem Grüngelände auf dem Gebiet der Gemeinde Pont-à-Celles;
- zwei Grüngeländen auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;
- drei Grüngeländen auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- einem Grüngelände auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- sieben Grüngeländen auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- einem Reserveumkreis mit einer Breite von 300 Metern als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans auf beiden Trassen, die für den Anschluss des neuen Bahnhofs von Gosselies an die Linie 140 einerseits und 124 andererseits auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Les Bons Villers und Pont-à-Celles geplant werden;
- einem Reserveumkreis mit einer Breite von 300 Metern als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans auf beiden Trassen, die für die neue wallonische Ost-West-Bahntrasse innerhalb der Grenzen der Karte 46/4S auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles geplant werden;
- einem Reserveumkreis mit einer Breite von 300 Metern als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans in Höhe der Brücke Nr. 84 der A15 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Les Bons Villers;
- einem Reserveumkreis für die Flächen, die zum Schutz und zur Erhaltung der Flughafeninfrastruktur notwendig sind, der als Überdruck zusätzlich zu den Gebieten des Sektorenplans eingetragen wird, die in der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus liegen;
- der Trasse der R3 nördlich der Eisenbahnlinie 140 auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- der Trasse des Autobahnkreuzes Heppignies A15-R3 auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
- der Trasse der N568 westlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- der Trasse der E42 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie 140 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Pont-à-Celles und Fleurus;
- der Trasse der A54 ab dem Punkt, wo sie von der nördlich der E42 eingetragenen Trasse abweicht bis zum Kreuz mit der N568 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;

- der Trasse der N5 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie E42 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem Autobahnkreuz A15-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem Autobahnkreuz A15-A54 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;
 - dem Autobahnkreuz A54-N582 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem Autobahnkreuz A54-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem Autobahnkreuz A54-N568 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
- und die Streichung von:
- dem Teil des Reserveumkreises der geplanten Straße (heute N568) westlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
 - dem Teil des Reserveumkreises der geplanten Straße (heute R3) nördlich der Eisenbahnlinie 140, auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
 - dem Reserveumkreis des geplanten und heute bereits durchgeführten Autobahnkreuzes Heppignies auf dem Gebiet der Gemeinde Fleurus;
 - der im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Trasse der E42 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie 140 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi, Pont-à-Celles und Fleurus;
 - der Trasse der A54 ab dem Punkt, wo sie von der nördlich der E42 eingetragenen Trasse abweicht bis zum Kreuz mit der N568 auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Pont-à-Celles;
 - der im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Trasse der N5 ab der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie E42 bis zur Überquerung der A54, auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A15-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A15-A54 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi und Pont-à-Celles;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A54-N582 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A54-N5 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;
 - dem im Sektorenplan Charleroi eingetragenen Autobahnkreuz A54-N568 auf dem Gebiet der Gemeinde Charleroi;

1. Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung und Genauigkeit der Informationen (Art. 42, Absatz 2 des CWATUP)

1. Umfang der Umweltverträglichkeitsstudie.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird Folgendes betreffen:

- die Eintragung der Reserveumkreise der Kommunikationsinfrastrukturen, die als Überdruck zu den Gebieten des Sektorenplans Charleroi eingetragen sind;
- die Eintragung der neuen zur Verstärkung bestimmten Gebiete.

Der Verfasser der Prüfung wird seine Analyse auf die Komponenten des Projekts begrenzen, die einen nicht unbedeutenden Einfluss auf die Umwelt haben können. Er wird die Relevanz seiner Entscheidungen begründen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird sich auf die Auskünfte beziehen können, die sich aus der Prüfung ergeben, die im Rahmen der Untersuchung der Globalgenehmigungen und Umweltgenehmigungen, die den Betrieb des Flughafens betreffen; sie wird diese Auskünfte präzisieren, ergänzen und aktualisieren.

Die Prüfung wird nach dem Grundsatz des "Trichter-Verfahrens" erfolgen, d.h., dass unter Berücksichtigung der Art der angeschnittenen Aspekte die Analyse der verschiedenen Komponenten des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi von der breitesten Ebene bis zur lokalen Ebene des betroffenen Umkreises erfolgen wird.

Die Analyse der Bedürfnisse und der Lokalisierung der unterschiedlichen Verwendungsgebiete des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi sowie die Suche nach den Varianten müssen auf die Gebiete in der Nähe des Flughafens begrenzt werden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird die Möglichkeiten der Ansiedlung eines park-and-ride in der Nähe des künftigen Bahnhofs untersuchen und einen Niederlassungsvorschlag umfassen, in dem die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen verglichen werden.

Die Untersuchung der Begrenzung und der Bedingungen zur Durchführung der Verwendungsgebiete sowie die Suche nach den Varianten werden auf den Prüfungsumkreis, der unter Berücksichtigung der Art des Umfelds und der berücksichtigten Belastungen für die Ansiedlung als der am Besten passende betrachtet wird, begrenzt werden müssen.

Der Prüfungsumkreis (mikrogeographische Ebene) der Komponenten des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi, die die biologische Vielfalt, die Bevölkerung (Mobilität,...), das Wasser (Grundwasser, Oberflächenwasser, Abwasser,...), die Luft, die klimatischen Faktoren, die Landschaften, die landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Aktivität beeinträchtigen können, wird vom Gebiet abhängen, das für jede der geprüften Problematiken betroffen werden kann.

Ganz besonders der Prüfungsumkreis der Komponenten des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und ihrer Ausgleichsauswirkungen auf die Fauna, die Flora, die Böden, die materiellen Güter und das Kulturerbe wird auf die betroffenen Grundstücke begrenzt werden.

2. Genauigkeitsgrad der Informationen

Das nachstehend gewählte Lastenheft ist unter Berücksichtigung der Spezifitäten des Projekts erstellt worden und bildet ein Dokument, dessen Genauigkeitsgrad im Hinblick auf Artikel 42 des Gesetzbuches als ausreichend betrachtet wird.

Alle Punkte des vorliegenden Lastenheftes müssen grundsätzlich als unabdingbar betrachtet werden; der Verfasser der Studie kann jedoch vorschlagen, die Analyse von bestimmten Punkten weniger gründlich vorzunehmen, dies insofern er beweist, dass sie im Verhältnis zum Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi nicht relevant sind.

Wenn er andererseits der Meinung ist, dass ein bestimmter Punkt, der nicht im Lastenheft stehen würde, im Verhältnis zur analysierten Akte wichtig ist, kann der Verfasser der Studie diesen Punkt immer anschneiden und entwickeln.

Die Faktoren der Abänderung des Umfelds (oder nachteilige Auswirkungen) und die Komponenten der Sach- und Rechtslage sind in der Anlage aufgestellt, und die Autoren der Umweltverträglichkeitsprüfung haben die Verpflichtung, in der Analyse nur diejenigen zu behalten, die sich als relevant erweisen, oder die Elemente, deren Berücksichtigung als notwendig erscheinen würde, hinzuzufügen.

Besondere Aufmerksamkeit wird den folgenden Elementen geschenkt werden:

- Einschätzung der Auswirkungen des Vorprojekts zur Revision des Sektorenplans von Charleroi auf die Mobilität, die Netzwerke und die Infrastrukturen (Sanierungsplan des Zwischeneinzugsgebiets der Sambre, usw.);
- Einschätzung der Auswirkungen der Reserveumkreise, die durch vorliegenden Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi als Überdruck zu den Gebieten des Sektorenplans eingetragen sind auf die Immobilien-güter, die im Denkmalverzeichnis der Wallonie eingetragen sind; Vorschläge zur Wiederverwendung;
- Analyse des Bedarfs an Gewerbegebieten auf dem Gebiet der Gemeinden Charleroi und Fleurus;
- Einschätzung der Auswirkungen der Präventivzonen um die bereits bestehenden Wasserentnahmestellen auf den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi;
- Einschätzung der Auswirkungen des Vorhandenseins von Deponien auf den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi;
- Identifizierung der verschiedenen Lärmbelastungspegel in Anwendung der Europäischen Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, insbesondere Einschätzung der zu erwartenden Lärmpegel, denen die Bevölkerung in den Wohngebieten ausgesetzt würde;

Diese Liste ist keinesfalls erschöpfend.

Phase I: ANALYSE DES VORENTWURFS

A. ZUSAMMENFASSUNG DES INHALTS UND BESCHREIBUNG DER ZIELSETZUNGEN UND DER BEGRÜNDUNGEN DES VORENTWURFS ZUR REVISION DES PLANS

(Artikel 42, Absatz 2, 1° des WGRSE)

A.1. Zusammenfassung des Inhalts und Beschreibung der Zielsetzungen und der Begründungen des Vorentwurfs zur Revision des Plans

Es geht darum, den Gegenstand der Revision des Sektorenplans Charleroi zusammenzufassen und die Ziele und die Begründungen der Wallonischen Regierung zu identifizieren wie sie in dem Erlass, durch den der Vorentwurf des abändernden Plans angenommen wird, erscheinen.

Unter Gegenstand der Revision des Sektorenplans Charleroi versteht man: die Verwendungsgebiete, die Umkreise, wo ein besonderer Schutz gerechtfertigt ist, die zusätzlichen städtebaulichen oder raumplanerischen Vorschriften, die anderen Raumordnungsmaßnahmen und die Karte;

Unter Zielsetzungen der Wallonischen Regierung versteht man die Ziele, die sie mit ihrer Entscheidung, den Plan zu revidieren, verfolgt.

Unter Begründungen der Wallonischen Regierung versteht man die Gründe, aus denen sie die Revision des Sektorenplans Charleroi als zur Erreichung der Zielsetzungen unerlässlich betrachtet.

A.2. Analyse

A.2.1. Überprüfung der Vereinbarkeit der Zielsetzungen des Vorentwurfs mit den regionalen Optionen

Es handelt sich darum, einerseits die Verbindungen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Charleroi mit anderen relevanten Plänen und Programmen und andererseits die relevanten Zielsetzungen des Umweltschutzes hinsichtlich des Vorentwurfs zu identifizieren.

A.2.2. Überprüfung der Vereinbarkeit der zweckbestimmten Gebiete mit den Zielsetzungen der Wallonischen Regierung

Es gilt zu überprüfen, ob die im Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi eingetragenen zweckbestimmten Gebiete mit den Zielsetzungen der Wallonischen Regierung vereinbar sind.

A.2.3. Überprüfung der Übereinstimmung des Vorentwurfs mit den geltenden

Regelungen

Es soll überprüft werden, ob der Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans Charleroi mit den geltenden Regelungen, insbesondere mit Artikel 46 des CWATUP, übereinstimmt (Art. 42, Abs. 2, 2° des CWATUP).

A.2.4. Identifizierung/Validierung des bzw. der Bezugsgebiets bzw. -gebiete

Das Bezugsgebiet ist das Gebiet, auf welchem die Überlegung beruhen muss, um die Relevanz der Revision des Sektorenplans Charleroi im Hinblick auf die Bedürfnisse und die Lokalisierung der Verwendungsgebiete zu überprüfen. Es entspricht dem, was im CWATUP „das betroffene Gebiet“ (Art. 42, Abs. 2, 3°) genannt wird.

Die Analyse der Bedürfnisse zur Begründung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und der Relevanz der Lokalisierung der unterschiedlichen Verwendungsgebiete des Vorentwurfs sowie die Suche nach den Varianten müssen auf folgende Gebiete begrenzt werden:

- Reserveumkreis der Flughafeninfrastruktur: an den Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd angrenzende Gebiete;
- Gewerbegebiete: an den Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd angrenzende Gebiete;
- Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen: an den Flughafen von Charleroi-Brüssel Süd angrenzende Gebiete;
- Reserveumkreis im Hinblick auf den Eisenbahnanschluss des Flughafens von Charleroi-Brüssel Süd: Karte 46/4;
- Reserveumkreis im Hinblick auf den Bau der neuen wallonischen Ost-West-Bahntrasse: Karte 46/4;
- Reserveumkreis im Hinblick auf den Bau einer Straße zur Verbindung des Flughafens Charleroi-Brüssel Süd mit den angrenzenden Gewerbegebieten: an die E42 angrenzendes Gebiet;

Der Verfasser der Studie kann andere Bezugsgebiete berücksichtigen. Dann wird er die Relevanz seiner Entscheidungen begründen.

A.2.5. Synthèse

Es handelt sich darum, die Zielsetzungen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Charleroi hinsichtlich deren Vereinbarkeit mit den regionalen Optionen und Schlussfolgerungen in den Bezugsgebieten, die mit dem Vorentwurf oder dessen verschiedenen Komponenten oder Gefügen von Komponenten verbunden sind, hervorzuheben (wobei die verschiedenen Verwendungsgebiete ggf. in hinsichtlich deren Bezugsgebiet kohärenten Gefügen gruppiert sind).

A. ANALYSE DER BEDÜRFNISSE, DIE DEN VORENTWURF RECHTFERTIGEN

Unter allen Umständen handelt es sich darum, für jede Komponente oder jedes Gefüge des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi den dafür vorzubehaltenden Raum zu schätzen und diese Schätzung nach dem folgenden Schema mit dem relevanten Angebot zu vergleichen.

B.1. Einschätzung der Nachfrage

Beschreibung der Merkmale des Bezugsgebiets hinsichtlich der Bevölkerung Es handelt sich darum, das Potential (Vorteile und Möglichkeiten) und die Einschränkungen (Schwächen und Gefährdungen) dieses Gebiets zu identifizieren, insbesondere diejenigen, die den Raumbedarf beeinflussen können. Nur die im Hinblick auf den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi oder eine seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten relevanten Elemente sind zu berücksichtigen.

B.1.2 Bewertung der Raumnachfrage (oder des Raummangels) für die innerhalb des Bezugsgebiets untersuchten Zweckbestimmungen.

B.2. Schätzung des Angebots

B.2.1. Identifizierung der Kriterien für die Standortwahl, die den Zielen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi, den regionalen Optionen und den geltenden Regelungen entsprechen.

B.2.2. Bewertung der relevanten Raumnachfrage für die innerhalb des Bezugsgebiets untersuchten Zweckbestimmungen.

B.3. Schlussfolgerung

Quantitative und qualitative Bewertung der Notwendigkeit, den untersuchten Zweckbestimmungen innerhalb des oder der Bezugsgebiete neue Flächen vorzubehalten.

B. ANALYSE DER STANDORTWAHL DER ZWECKBESTIMMTEN GEBIETE

Hier geht es darum, im Maßstab des oder der Bezugsgebiete die Standortwahl der verschiedenen zweckbestimmten Gebiete und Trassen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi zu analysieren oder nicht, unter Berücksichtigung:

- des menschlichen und umweltbezogenen Potenzials und der menschlichen und umweltbezogenen Belastungen der betreffenden Gebiete;
 - der regionalen Optionen, die auf diese Gebiete anwendbar sind;
 - der Kriterien für die Standortwahl, die im Laufe des Punkts C (unter Berücksichtigung der Ziele des Vorentwurfs, der Grundsätze der Raumordnung und der geltenden Regelungen) zu identifizieren sind;
- und ggf innerhalb dieser Gebiete, Varianten für die Standortwahl zu suchen, die diesen Elementen entsprechen.

C.1. Analyse der Merkmale der Bezugsgebiete hinsichtlich der Bevölkerung und der Umwelt

Beschreibung der Hauptmerkmale des Bezugsgebiets hinsichtlich der Bevölkerung und der Umwelt Es geht darum, das Potential (Trümpfe und Möglichkeiten) und die Einschränkungen (Schwächen und Gefährdungen) für die Standortwahl der zweckbestimmten Gebiete zu identifizieren und eine kartographische Zusammenfassung davon zu erstellen.

Sie werden im Maßstab des oder der Bezugsgebiete berücksichtigt. Die Sach- und Rechtslagen und umweltbezogenen Umstände werden in der Phase II der Prüfung genauer (d.h. auf mikrogeographischer Ebene) untersucht.

C.2. Räumliche Darstellung der großen regionalen Optionen

Hier geht es darum, eine kartographische Zusammenfassung der in den regionalen Orientierungsdokumenten für das oder die Bezugsgebiete gewählten Vorstellung zu erstellen.

C.3. Analyse der Relevanz der Standortwahl der zweckbestimmten Gebiete des Vorentwurfs

Hier geht es darum, die Relevanz der Standortwahl des Reserveumkreises der Flughafeninfrastruktur, der unterschiedlichen zweckbestimmten Gebiete oder Gefüge von zweckbestimmten Gebieten des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Charleroi, mit Ausnahme der als raumplanerische Ausgleichsmaßnahmen eingetragenen Gebiete, hinsichtlich der in der Phase B (nl. Punkt B.2.1.) bestimmten Kriterien für die Standortwahl, der Analyse der Merkmale der Bezugsgebiete (C.1.) und der regionalen Optionen, die darauf Anwendung finden (C.2.), zu überprüfen.

C.4. Wahl der Standortvarianten

In den Fällen, wo das Planungsbüro der Auffassung ist, dass die Ermittlung von Standortvarianten nicht gerechtfertigt ist, muss es seine Stellungnahme ernsthaft begründen.

Hier geht es darum, Standortvarianten für den Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi oder seine Komponenten oder Gefüge von Komponenten zu suchen, und zwar unter Anwendung auf die Bezugsgebiete der in der Phase B bestimmten Kriterien für die Standortwahl, und unter Berücksichtigung der Analyse ihrer Merkmale (C.1.) und der regionalen Optionen, die darauf Anwendung finden (C.2.).

Wenn nötig kann dieser Vorgang in zwei Phasen erfolgen:

- Suche nach möglichen Geländen für die Standortvarianten;
- Wahl von Standortvarianten unter diesen potentiellen Geländen und den im Erlass berücksichtigten Standorten.

C.5. Einschätzung der Kosten und der Fristen für die Durchführung des Plans und seiner Varianten betreffend die Standortwahl

In diesem Punkt müssen insbesondere die Kosten, die zu Lasten der privaten Träger gehen, von denjenigen, die zu Lasten der Gemeinschaft gehen (Wallonisches Ministerium für Ausrüstung und Transportwesen, Versorgungsgesellschaften, Gemeinden, Interkommunalen, usw.) unterschieden werden.

C.6. Synthese: Vergleich des Vorentwurfs zum Plan und der Standortvarianten

Es handelt sich darum, die Vor- und Nachteile der Standorte der verschiedenen zweckbestimmten Gebiete oder Gefüge von zweckbestimmten Gebieten des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und der Standortvarianten aufzulisten, insbesondere für folgende Faktoren:

- menschliches und umweltbezogenes Potenzial sowie menschliche und umweltbezogene Belastungen des besagten Gebiets;
- regionale Optionen, die auf das Bezugsgebiet Anwendung finden;
- Kriterien für die Standortwahl (Eingliederung der Ziele des Vorentwurfs, der Grundsätze der Raumordnung und der geltenden Regelungen);
- Kosten und Fristen für die Umsetzung.

Abschluss der Phase I

Synthese der Analyse des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi oder seiner unterschiedlichen Komponenten und Gefüge von Komponenten und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Relevanz des Vorentwurfs.

Phase II: UMWELTBEWERTUNG

A. ANALYSE DER ABGRENZUNG UND BEDINGUNGEN FÜR DIE VERWIRKLICHUNG DER ZWECKBESTIMMTEN GEBIETE

Es handelt sich darum, auf örtlicher Ebene die Abgrenzung und die Bedingungen für die Umsetzung des Reserveumkreises der Flughafeninfrastruktur, der Verwirklichung der zweckbestimmten Gebiete des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und jeder Standortvariante anschließend an die ausführliche Analyse deren Untersuchungsgebiets näher zu bestimmen.

Wenn eine oder mehrere Standortvarianten am Ende von Punkt C ausgewählt werden, muss Punkt D für jede dieser Standortvarianten wiederholt werden.

Der Prüfungsumkreis der zweckbestimmten Gebiete des Vorentwurfs und der Standortvarianten ist der Teil des Gebiets, der bei ihrer Verwirklichung geschädigt werden könnte oder Einschränkungen bei deren Verwirklichung aufweisen könnte. Er kann also je aufgrund jedes Faktors der bestehenden Lage unterschiedlich sein, da er von der Natur des berücksichtigten Elements des Umfelds (mehr oder weniger empfindlich gegen die mit dem Projekt verbundenen Änderungsfaktoren des Umfelds) oder der berücksichtigten Belastung abhängt.

(Art. 42, Abs. 2, 11^o des CWATUP)

D.1. Identifizierung der mit dem Projekt verbundenen Änderungsfaktoren des Umfelds

Es handelt sich darum, die Aspekte oder Komponenten der Entwürfe zu identifizieren, die das Umfeld beeinträchtigen könnten, und sie aufgrund ihrer Intensität (die Störung kann als stark, schwach, belanglos oder gleich null bewertet werden) einzustufen, dies für alle drei nachstehend erwähnten Stufen der Umsetzung des Plans:

- Ausrüstung der zweckbestimmten Gebiete, Bau der Anlagen und Ausrüstungen;
- Betrieb der Aktivitäten;
- Sanierung des Standorts.

In vorliegendem Fall scheint die Sanierungsphase nicht berücksichtigt werden zu müssen, da die geplante Zweckbestimmung der Gebiete im Prinzip nicht rückgängig zu machen ist.

Die zu untersuchenden Faktoren, die die Umgebung ändern, werden in der Anlage D.1. aufgeführt, jedoch nicht unbedingt ausführlich.

D.2. Beschreibung der bestehenden Rechtslage

Es handelt sich darum, die Elemente der bestehenden Rechtslage zu identifizieren, die unter den Folgen der unter D.1. angegebenen Änderungsfaktoren der Umgebung leiden können, was als "Empfindlichkeit der Umgebung" (Art. 42, Abs. 2, 4^o des CWATUP) gekennzeichnet wird, oder die Belastungen oder Einschränkungen für die geplanten Niederlassungen bilden. Sie müssen kartographiert werden.

Eine besondere Aufmerksamkeit wird den Gebieten geschenkt, die für die Umwelt eine besondere Bedeutung haben, so wie diese gemäß den Richtlinien 79/409/E.W.G. und 92/43/E.W.G. bezeichnet werden. (Art. 42, Abs. 2, 5^o des CWATUP)

Die Elemente der bestehenden Rechtslage werden in der Anlage D.2. aufgeführt, jedoch nicht unbedingt ausführlich.

D.3. Beschreibung der bestehenden Sachlage

Es handelt sich darum, die Elemente der bestehenden Sachlage zu identifizieren, die unter den Folgen der unter D.1. angegebenen Änderungsfaktoren der Umgebung leiden können, was als "Empfindlichkeit der Umgebung" gekennzeichnet wird, oder die Belastungen oder Einschränkungen für die geplanten Niederlassungen bilden. Sie müssen kartographiert werden.

Eine besondere Aufmerksamkeit wird folgenden Elementen geschenkt:

- den Gebieten, die für die Umwelt eine besondere Bedeutung haben, so wie diese gemäß den Richtlinien 79/409/E.W.G. und 92/43/E.W.G. bezeichnet werden;
- dem Vorhandensein von Betrieben, die mit bedeutenden Risiken für Personen, Güter oder Umwelt im Sinne von der Richtlinie 96/82/EG verbunden sind;
- der Eintragung von Gebieten, in denen sich Betriebe niederlassen könnten, die ein bedeutendes Risiko für Personen, Güter oder Umwelt im Sinne von der Richtlinie 96/82/EG aufweisen.

D.4. Darstellung von Varianten für die Abgrenzung und/oder Durchführung der zweckbestimmten Gebiete

Es handelt sich darum, aufgrund der in den Punkten D.2. und D.3. identifizierten Empfindlichkeit, Belastungen und Einschränkungen, die Varianten für die Abgrenzung und/oder Durchführung der zweckbestimmten Gebiete des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi auszuarbeiten.

Diese Varianten zielen darauf ab, die Auswirkungen auf die Umwelt und die Belastungen bei der Ansiedlung zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen. Nach Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt der hier identifizierten Varianten wird dasselbe für Punkt D.6. unternommen.

Die Abgrenzungsvarianten betreffen den Umkreis eines zweckbestimmten Gebiets.

Die Varianten der Durchführungsbedingungen betreffen die zusätzlichen Vorschriften und sonstigen denkbaren Raumordnungsmaßnahmen (siehe Anlage A).

D.5. Einschätzung der voraussichtlichen Ein- und Auswirkungen in den verschiedenen Stufen der Verwirklichung der Varianten für die Abgrenzung und die Durchführungsbedingungen (Art. 42, Abs. 2, 8° und 9° des CWATUP)

Es handelt sich darum, die Elemente der bestehenden Rechts- und Sachlage zu identifizieren, die unter den Folgen der mit den unter C angegebenen Standortvarianten verbundenen Änderungsfaktoren der Umgebung und der Abgrenzungsvarianten und ihrer unter D identifizierten Durchführungsbedingungen leiden können, um ihre wahrscheinlichen bedeutsamen Ein- und Auswirkungen (kumulative, synergische, kurz-, mittel- und langfristige, ständige und zeitweilige, sowohl positive, als auch negative Nebenwirkungen) auf Umwelt, Land- und Forstwirtschaft hervorzuheben.

Diese Analyse muss für jede der Stufen der Umsetzung der Varianten geführt werden:

- Ausrüstung der zweckbestimmten Gebiete, Bau der Anlagen;
- Betrieb der Aktivitäten.

Durch diese Analyse muss ebenfalls festgestellt werden können, ob die im Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und in seinen Varianten (Standort-/ Abgrenzungs-/ Durchführungsvarianten) projektierte Raumgestaltung eine Gefahr von bedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt in den Nachbarregionen mit sich bringt, im Hinblick auf die eventuelle Anwendung der Bestimmungen von Artikel 43 § 2 des Gesetzbuches, in seiner durch das Dekret vom 3. Februar 2005 abgeänderten Fassung.

D.5.1 Identifizierung der hauptsächlichen Ein- und Auswirkungen auf die Umwelt

Die zu untersuchenden Ein- und Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Anlage D.5. aufgelistet, wenn auch nicht ausführlich

D.5.2 Vergleich der Varianten

Es handelt sich darum, die Ein- und Auswirkungen auf die Umwelt des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und der verschiedenen Varianten zu vergleichen.

D.5.3 Wahrscheinliche Entwicklung, falls der Plan nicht durchgeführt wird

Es handelt sich darum, die voraussichtliche Entwicklung der Umweltlage zu untersuchen, wenn der Plan oder eine seiner Komponenten oder ein Gefüge von Komponenten nicht durchgeführt wird (Art. 42, Abs. 2, 3° des CWATUP)

D.6. Zu treffende Maßnahmen, um die negativen Auswirkungen der Varianten in Sachen Begrenzung und Durchführungsbedingungen zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen (Art. 42, Abs. 2, 10° des CWATUP).

D.6.1. Darstellung der einzuleitenden Maßnahmen

Es geht darum, die durchzuführenden Maßnahmen zu bestimmen, um die negativen Auswirkungen der unter Punkt D.4 identifizierten Varianten in Sachen Abgrenzung oder Durchführungsbedingungen zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen.

Es kann sich handeln um:

- die Anpassung von benachbarten Verwendungsgebieten;
- zusätzliche Vorschriften;
- sonstige Raumordnungsmaßnahmen.

D.6.2. Effizienz der Maßnahmen und Einschätzung des (nicht reduzierbaren) Restimpakts

des Vorentwurfs oder seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten und jeder Variante

D.6.3. Vergleich des Vorentwurfs oder seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten und jeder Variante

D.7. Einschätzung der Kosten und der Fristen für die Durchführung der Varianten in Sachen Abgrenzung und Durchführungsbedingungen

Es geht darum, die Kosten und Durchführungsfristen für die unter Punkt D.4 identifizierten Varianten in Sachen Abgrenzung und Durchführungsbedingungen einzuschätzen und sie mit denen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi oder seiner Komponenten oder Gefüge von Komponenten und der unter Punkt C.6 identifizierten Lokalisierungsvarianten zu vergleichen.

D.8. Voraussichtliche Entwicklung der Umweltlage, wenn der Plan nicht durchgeführt wird

A. SYNTHESE DER EINSCHÄTZUNG

(entspricht teilweise dem Art. 42, Abs. 2, 11° des CWATUP)

Es handelt sich darum, die Vor- und Nachteile der verschiedenen, unter Punkt C (Lokalisierungsvarianten) und Punkt D (Varianten in Sachen Abgrenzung und Durchführungsbedingungen) identifizierten Varianten festzustellen.

Es handelt sich darum, die Ergebnisse insbesondere hinsichtlich der Einhaltung des Artikels 1, § 1 des Gesetzbuches und der Berücksichtigung der unter Punkt A.2.1. identifizierten Zielsetzungen des Umweltschutzes einschließlich der Begründungen des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans von Charleroi zu kommentieren.

Diese Synthese wird erlauben müssen, Stellung über die Zweckmäßigkeit einer Revision des Sektorenplanes auf der Grundlage einer wissenschaftlichen Analyse zu nehmen, die gründlicher als diejenige ist, auf welcher sich der Vorentwurf der Revision des Sektorenplans Charleroi stützte, und im Falle einer Revision, eine mit Art. 1 § 1 des Gesetzbuches vereinbare Raumgestaltung zu wählen. Sie erlaubt die Bewertung der Relevanz der Begründungen des Vorentwurfs, die unter Punkt A.1. beschrieben wurden.

Durch diese Synthese wird ebenfalls festgestellt werden können, ob die im Vorentwurf zur Revision des Sektorenplans von Charleroi und in seinen Lokalisierungs-, Abgrenzungs- und Durchführungsvarianten vorgeschlagene Raumgestaltung eine Gefahr von bedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt in den Nachbarregionen mit sich bringt, im Hinblick auf die eventuelle Anwendung der Bestimmungen von Artikel 43 § 2 des Gesetzbuches, in seiner durch das Dekret vom 3. Februar 2005 abgeänderten Fassung. Diese Stellung wird durch die Ergebnisse der Studie zu begründen sein.

B. ERGÄNZUNGEN**F.1. In Betracht gezogene Maßnahmen zur Begleitung der bedeutsamen Auswirkungen der Durchführung des Sektorenplans auf die Umwelt***(Art. 42, Abs. 2, 13° des CWATUP)*

Es geht darum, die bedeutsamen Restauswirkungen aufzulisten, Überwachungsindikatoren bezüglich dieser Auswirkungen, ihr Einschätzungsverfahren, die verwendeten Daten und deren Quellen, sowie Schwellenwerte vorzuschlagen.

F.2. Beschreibung der Bewertungsmethode und der angetroffenen Schwierigkeiten*(Art. 42, Abs. 2, 12° des CWATUP)*

Es geht darum, die spezifischen Elemente der Bewertungsmethode zu beschreiben und die insbesondere bei der Sammlung der Informationen und in den Methoden zur Einschätzung der Bedürfnisse angetroffenen Schwierigkeiten zu erklären.

F.3. Grenzen der Studie

Es handelt sich darum, die Punkte, die in den Umweltverträglichkeitsprüfungen, die über konkrete Projekte erstellt werden, bei den Anträgen auf Genehmigung gründlicher untersucht werden müssten, aufzulisten.

C. NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG (höchstens 30 Seiten + Abbildungen)*(Art. 42, Abs. 2, 14° des CWATUP)*

Diese Zusammenfassung muss für einen Leser, der kein Spezialist der angeschnittenen Bereiche ist, verständlich sein. Sie muss genügend dokumentiert sein und soll kein ergänzendes Material notwendig machen.

Anlage A**Zusätzliche Vorschriften und sonstige Raumordnungsmaßnahmen**

Die in Artikel 23, Abs. 2, 2° des Gesetzbuches erwähnten zusätzlichen Vorschriften werden in Artikel 41 bestimmt und können insbesondere das Folgende betreffen :

- die Genauigkeit der Zweckbestimmung der Gebiete;
- die Phasierung von deren Nutzung;
- die Umkehrbarkeit der Zweckbestimmungen;
- die Bau- oder Wohnungsdichte;
- die Pflicht zur Erstellung eines kommunalen Raumordnungsplans vor deren Verwertung;
- die Pflicht, eine vorherige kommunale Städtebauordnung zu erstellen; oder aber jede andere Art Vorschrift städtebaulicher Art oder betreffend den Plan.

Die in Artikel 23, Abs. 2, 3° des Gesetzbuches sonstigen Raumordnungsmaßnahmen betreffen insbesondere:

- die innerhalb und außerhalb der Gelände geplanten Ausrüstungen (Infrastrukturen für den Transport, für Wasser-, Gas-, Stromzuleitung, für Entwässerung/Klärung);
- die Vorrichtungen zur Umweltverwaltung und Verringerung der Auswirkungen (Klärstation, Regenauffangbecken,...);
- die Maßnahmen zur landschaftlichen Integration.

Anlage D.1.**Faktoren der Änderung des Umfelds**

Faktoren der Änderung des Umfelds, die mit der Mobilisierung oder dem Verbrauch der natürlichen Ressourcen verbunden sind

- Immobilisierung von Boden und Unterboden (Gewinnung von Boden und Unterboden im Verhältnis zu anderen bestehenden und potenziellen menschlichen Aktivitäten);
- Wasserverbrauch:

Faktoren der Änderung des Umfelds, die mit den Abfällen und Emissionen aus den Aktivitäten verbunden sind

- Lärm
- Feste, flüssige und gasförmige Ausstöße, Abfälle.

Faktoren der Änderung des Umfelds oder Gefahren, die mit der Lagerung von Produkten verbunden sind

- Rohstoffe, Prozessstoffe, Produkte, Unterprodukte und Abfälle...

Faktoren der Änderung des Umfelds, die mit der Mobilisierung von Infrastrukturen und öffentlichen Einrichtungen innerhalb und außerhalb des Geländes verbunden sind

- Mobilisierung des Straßennetzes - Verkehr;
- Mobilisierung der Parkflächen;
- Mobilisierung der Leitungsausrüstungen (Berechtigte: Wasser, Strom, Rohrleitungen,...);
- Mobilisierung der Infrastrukturen zur Abwassersammlung und -klärung.

Anlage D.2.**Bestehende Rechtslage**

Es gibt Anlass, insbesondere die folgenden Elemente hervorzuheben:

— Die vorschriftsmäßigen Umkreise und Raumordnungsgebiete:
dezentralisierte Gemeinden, die eine kommunale Städtebauordnung angenommen haben, Umkreise von kommunalen Raumordnungsplänen, Sanierungsplan pro Zwischeneinzugsgebiet, Bereiche der Anwendung der allgemeinen Bauordnung für ländliche Gebiete,...

— Die territorialen Elemente, die einer besonderen Regelung unterworfen sind:
Rechtsstellung der Straßennetze und Verkehrsverbindungen, Rechtsstellung der Wälder und Forste, Rechtsstellung der Wasserläufe, usw.

— Die Genehmigungsgebiete mit Einschränkung des Zivilrechts:
bestehende Parzellierungsgebiete, Umkreise, für die eine Beihilfe des Katastrophenfonds erteilt worden ist, Immobiliengüter, die dem Vorkaufsrecht unterworfen sind, Immobiliengüter, die einer Enteignung zu gemeinnützigen Zwecken unterworfen sind,...

— Die Gebiete, die mit der Politik der operativen Planung verbunden sind:
Flurbereinigungsgebiete, Umkreise der städtischen Neubelebung, Stadterneuerungsbereiche, bevorzugte Initiativgebiete,...

— Die erbebezogenen Umkreise und Gebiete:
unter Schutz gestellte Denkmäler und Landschaften, einschließlich der archäologischen Ausgrabungen, Denkmalerbe von Belgien, bemerkenswerte Bäume und Hecken,...

— Die Umkreise mit Umwelteinschränkungen (insbesondere die Umkreise zum Schutze naheliegender Wasserentnahmestellen, die "Natura 2000" Gebiete, die Gebiete mit Überschwemmungsgefahr, die mit der Ermittlung von Überschwemmungen verbundenen Gebiete,...)

— Die Umkreise von landschaftlichem Interesse:
Abgrenzung der Umkreise von landschaftlichem Interesse so wie im Sektorenplan eingetragen.

Anlage D.3.**Bestehende Sachlage****Biophysischer Lebensraum**

— Luft und Klima (u.a. Windrichtung);

— Oberflächen- und Grundwasser;

— Boden und Unterboden (einschließlich des Relief und der Identifizierung der zu schützenden Vorkommen mit großem wirtschaftlichem oder erbebezogenem Wert, der verschmutzten Gebiete und der technischen Vergrabungszentren);

— Biotope;

— Naturrisiken und geotechnische Belastungen, denen das Untersuchungsgebiet unterworfen ist:

- Überschwemmungen;

- Karsterscheinungen;

- bergbauliches Risiko;

- Felssturz;

- Erdbeben;

- seismisches Risiko;

— Umkreise von landschaftlichem Interesse (unter Berücksichtigung der Hauptzüge der Landschaft und der Existenz von bemerkenswerten Ausblicken).

— Gebiete, die der Einrichtung von etwaigen Rückhaltebecken vorbehalten sind;

Menschlicher Lebensraum

— Akustische und Geruchsumgebung;

— Lokalisierung des Wohnbereichs, architektonische städtebauliche und morphologische Struktur der Bausubstanz und der öffentlichen Flächen;

— Kultur- und Naturerbe;

— Landschaft und visuelle Atmosphäre;

— Infrastruktur und Ausrüstungen;

— Langsame Verkehrswege;

— Vorhandensein von Immobiliengütern oder eines geschützten Gebiets;

— Öffentliches Verkehrsmittelnetz und Häufigkeit - Zugänglichkeitskarten.

— Vorhandensein von gefährdeten Gebieten in der Nähe der Seveso-Betriebe.

Menschliche Aktivitäten

— Art und Eigenschaften der gegenwärtigen und möglichen Aktivitäten (im Rahmen des gegenwärtigen Sektorenplans);

— Empfindliche sozialkulturelle Ausrüstungen;

— Sonstige menschliche Beschäftigungen, die gegen störende Aktivitäten empfindlich sind;

— Landwirtschaftliche Aktivitäten;

— Sonstige wirtschaftliche Aktivitäten.

Anlage D.5.**Auswirkungen auf die Umwelt****Auswirkungen auf Luft und Klima**

- Eventuelle Störung des Mikroklimas durch hohe Gebäude (fallender Schatten, Turbulenzeffekt am Fuß der hohen Gebäude...);
- Eventueller Beitrag zur Nebelbildung durch Ausstöße von Staub in die Atmosphäre.
- Eventueller Ausstoß von Treibhausgas, Energieverbrauch.

Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser

- Mit der Abdichtung des Bodens durch die Gebäude und Bodenanlagen (Straßen und Parkflächen) verbundene Veränderung des Systems der Grundwasserleitschichten und des hydrologischen Systems der Wasserläufe;
- Auswirkungen auf die Kanalisationspläne (Sanierungsplan pro Zwischeneinzugsgebiet),
- Mit der Ableitung des Regenwassers und des geklärten Abwassers verbundene Veränderung der chemischen, mikrobiologischen Qualität und des Trübungsgrads der Wasserläufe;
- Veränderung des Regimes der Wasserläufe, die auf die Ableitung des Regenwassers und des geklärten Abwassers zurückzuführen sind;
- Risiko einer unfallbedingten Verschmutzung, die insbesondere mit der Lagerung von Produkten oder Abfällen verbunden ist;
- Mögliche Mobilisierung der nahen Wasserressourcen durch Wasserfassung;
- Karstregime und Einstürzen infolge der Absenkung des Grundwassers;
- Änderung der Wassereinzugsgebiete infolge der Begradigungen der Niederwasserbette der Wasserläufe;
- Auswirkungen auf die Qualität des Grundwassers.

Auswirkungen auf den Boden und den Unterboden

- Nicht rückgängig zu machende Immobilisierung des Bodens und des Unterbodens infolge des Baus von Gebäuden und der Einrichtungen am Boden durch Straßen und Parkflächen;
- Risiko einer unfallbedingten Verschmutzung des Bodens, die insbesondere mit der Lagerung von Produkten oder Abfällen verbunden ist;
- Karstisches und/oder Bergwerkseinstürzen mit bedeutenden Risiken;
- Mit der Art der geologischen Unterschicht verbundene Erdbeben.

Auswirkungen auf die Fauna und Flora

- Vernichtung und/oder Zersplitterung der Biotope infolge des Baus von Gebäuden und der Einrichtungen am Boden und der Veränderung des Bodenreliefs;
- Beeinträchtigung der Ökotope durch gasförmige, flüssige oder feste Schadstoffe;
- Störung der Fauna infolge der Aktivitäten (Lärm, Bewegungen, Verschwinden von Habitaten...);
- Auswirkungen auf die Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Umwelt, wie diejenigen, die gemäß den Richtlinien 79/409/EWG (Erhaltung der wildlebenden Vogelarten) und 92/43/EWG (Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen = Natura 2000-Netz) bezeichnet worden sind.

Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit des Menschen

- Beeinträchtigung der Gesundheit wegen des Lärms, der von den Straßen und Eisenbahninfrastrukturen, vom Flugverkehr, von den Industrien und den einer Umweltgenehmigung unterworfenen Tätigkeiten stammt.
- Mit dem Ausstoßen von Luftschadstoffen verbundene Beschädigung der Gesundheit;
- Gefährdung der Sicherheit, die mit der Zunahme des Verkehrs von Motorrädern, PKW und LKW auf dem Verkehrsnetz verbunden ist;
- Schwingungen infolge der Unternehmensaktivitäten (Siebe, Brecher, Zerkleinerer...).

Auswirkungen auf die Annehmlichkeit der Lebensbedingungen

- Beeinträchtigung der Geruchsumgebung durch das Ausstoßen von gasförmigen Schadstoffen oder von Abfällen;
- Beeinträchtigung der akustischen Umgebung durch laute Aktivitäten und die Zunahme des Verkehrs (Straße, Eisenbahn, Flugzeuge);
- Beeinträchtigung der optischen Qualität infolge der Baukörperform oder der architektonischen und städtebaulichen Komposition der zukünftigen Gebäude, sowie der wahrscheinlichen Veränderung des Bodenreliefs für deren Bau.

Auswirkungen auf die Sach- und Erbgüter

- Schädigung der Immobilien-Erbgüter durch atmosphärische Ausstöße aus bestimmten verschmutzenden Industrien;
- Schädigung von eventuellen archäologischen Stätten;
- Auswirkungen auf die Lage im Grundstücksbereich.

Auswirkungen auf die Mobilität, das Verkehrsnetz und die Infrastrukturen

- Modale Verkehrsverteilung;
- Ungeeignete Mobilisierung der Straßeninfrastrukturen mit Auswirkungen auf den Verkehrsfluss;
- Störung durch eine ungeeignete Belastung für die Dauerhaftigkeit des Wasserklärungsnetzes;
- Überbelastung der Strom-, Gas- und Kommunikationsnetze.

Auswirkungen auf die Aktivitäten

- Auswirkungen auf die auf dem Gelände des Vorentwurfs bereits bestehenden primären Aktivitäten (Land-, Forstwirtschaft) infolge der Mobilisierung der Ressource Boden und Unterboden;
- Auswirkungen auf bestimmte Bodennutzungen und ständige oder gelegentliche empfindliche Aktivitäten (Aufenthalte, Tourismus...), die mit eventuellen Lärm- und Geruchsbelästigungen verbunden sind.

VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAAELSE GEWEST

N. 2007 — 4026

[2007/202944]

19 JULI 2007. — Besluit van de Waalse Regering tot aanneming van het voorontwerp tot opstelling en herziening van het gewestplan Charleroi (bladen 46/4 en 46/8) met het oog op de ontwikkeling van de activiteit en de infrastructuur van de luchthaven Charleroi-Gosselies, met inbegrip van de spoor- en wegeninfrastructuur en de economische activiteit naast het luchthavengebied

De Waalse Regering,

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 6 oktober 2005 tot vaststelling van de verdeling van de ministeriële bevoegdheden en tot regeling van de ondertekening van haar akten;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 26 augustus 2004 tot regeling van de werking van de Regering, gewijzigd bij het besluit van de Waalse Regering van 16 september 2004 en 15 april 2005;

Gelet op het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, inzonderheid op de artikelen 21, 22, 26, 27, 28, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40-6°, 41-1°, 42 tot 46;

Gelet op de wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van geluidshinder, meer bepaald op artikel 1bis, ingevoegd bij het decreet van 1 april 1999 en gewijzigd bij de decreten van 8 juni 2001, 25 oktober 2001, 29 april 2004, 15 december 2005 en 2 februari 2006;

Gelet op het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, aangenomen door de Waalse Regering op 27 mei 1999;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 september 1979 tot oprichting van het gewestplan Charleroi, inzonderheid gewijzigd bij het besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 3 mei 1993 en bij de besluiten van de Waalse Regering van 1 april 1999 en 1 april 2004;

Overwegende dat de luchthaveninfrastructuur zich in een onbestemd gebied van het gewestplan Charleroi bevindt in de zin van artikel 21 van voornoemd wetboek; dat het van belang is dat die infrastructuur zich verder uitbreidt, vooral met het oog op een betere uitbating ervan, o.a. wat de normbeantwoording betreft;

Overwegende dat die uitbreiding de opnemingsnodig maakt van een nieuw gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen;

Overwegende dat het, hoewel de bestemming van de bestaande luchthaveninfrastructuur als gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen niet onontbeerlijk is, om duidelijkheidsredenen de voorkeur verdient om het gehele luchthavendomein op dezelfde wijze op te nemen in het gewestplan;

Overwegende dat het bijgevolg noodzakelijk is het gewestplan op te stellen voor wat betreft de huidige luchthaveninfrastructuur, in het wit aangeduid met als overdruk een zwart vliegtuig (bestaand vliegveld) en in het wit met als overdruk een wit vliegtuig (op te richten vliegveld), op de bladen 46/4 en 46/8 van het gewestplan Charleroi en er een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op te nemen;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot aanneming van het voorontwerp van herziening van de gewestplannen Charleroi (bladen 46/4 en 46/8) en Namen (blad 47/1S, 47/2S en 47/3 S) met het oog op de ontwikkeling van de infrastructuur van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid op het grondgebied van Charleroi (Gosselies, Jumet en Ransart) en bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 2 september 2004;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot aanneming van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi (bladen 46/4S en 47/1S) met het oog op de opnemingsnodig van het ontwerp-tracé voor het spoorvak Gosselies-Rhisnes van de nieuwe Waalse spoorwegas en bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 2 september 2004;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot afbakening van de eerste zone van het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid (zone A) en bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 13 juli 2004;

Overwegende dat één van de doelstellingen van het eerste van de op 27 mei 2004 aangenomen voorontwerpen van herziening van het gewestplan Charleroi erin bestaat om de gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het project voor de uitbreiding van de infrastructuur van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid tegen 2010 en door de SOWAER aangevraagd in 2003, voor te behouden en een betere bereikbaarheid van de locatie over de weg en het spoor mogelijk te maken;

Overwegende dat het voorontwerp, boven de doelstellingen uit die het nastreefde inzake de verhoging van het luchtverkeer en de veiligheid van de infrastructuur en de installaties, eveneens beoogde de uitbreiding van de aanpalende bedrijfsruimte te begeleiden om zo goed mogelijk de synergieën te valoriseren tussen de luchthaveninfrastructuur en de aangrenzende economische activiteiten;

Overwegende dat het tweede van de voorontwerpen van herziening van het gewestplan Charleroi, aangenomen op 27 mei 2004, het doel nastreeft om het tracé van het spoorvak Gosselies-Rhisnes van de nieuwe Waalse spoorwegas en het tracé van de spoorverbindingen tussen de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid en Brussel-Nationaal via lijn 140 enerzijds en tussen Charleroi-Brussel Zuid en het station Charleroi-Sud anderzijds op te nemen;

Overwegende dat beide beslissingen gedeeltelijk gebonden zijn voorzover de Waalse Regering ervoor gekozen heeft om de gronden die noodzakelijk zijn voor een betere bereikbaarheid van de luchthavenlocatie via het spoor voor te behouden in het tweede voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi;

Overwegende dat de procedures voor de herziening van het gewestplan Charleroi, opgestart met bedoelde besluiten, niet verdergezet zijn kunnen worden voor zover de ontwerpen voor de herziening van het gewestplan niet voorlopig zijn aangenomen door de Waalse Regering voor de inwerkingtreding van het zgn. programmadecreet van 3 februari 2005 betreffende de economische heropleving en de administratieve vereenvoudiging; dat heden de procedure gevolgd moet worden omschreven in de artikelen 42 en volgende van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium zoals gewijzigd bij voornoemd programmadecreet;

Overwegende dat de nieuwe procedure bepaalt dat de uitwerking en de herziening van het gewestplan uitdrukkelijk besloten moeten worden door de Waalse Regering, wat niet blijkt uit de besluiten van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot aanneming van de voorontwerpen van herziening van het gewestplan Charleroi;

Overwegende dat die beslissing bovendien moet voorafgaan aan de aanneming van de voorontwerpen van opstelling en herziening van het gewestplan Charleroi of er tenminste gelijktijdig mee moeten zijn;

Overwegende dat voornoemd decreet van 3 februari 2005 eveneens sommige bepalingen met betrekking tot de herziening van het gewestplan heeft gewijzigd; dat er overstemming daarmee bereikt moet worden;

Overwegende dat er nu nieuwe gegevens beschikbaar zijn in verband met de projecten die ten grondslag lagen aan de voorontwerpen van herziening van het op 27 mei 2004 aangenomen gewestplan Charleroi en dat andere projecten aan de Waalse Regering zijn medegegeeld; dat meerdere bestuurlijke machtigingen in het bijzonder aan de SOWAER en aan enkele ondernemingen, gelegen in het grondgebied betrokken bij het voorontwerp van herziening van het gewestplan, zijn afgeleverd;

Overwegende dat het voorontwerp, goedgekeurd op 27 mei 2004, o.a. in de opnemingsvoorziening voorziet van een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen voorbehouden voor de aanleg van een station en uitrustingen recht tegenover de verzorgingsplaats "Aire des Amoudries" op het tracé van de nieuwe Waalse spoorweg, gepland benoorden de autosnelweg E42, en het tracé en de reserveringsomtrek opneemt voor een spoorverbinding tussen het station en lijn 140;

Gelet op de beslissing van de Waalse Regering van 19 april 2007, waarbij met name een beginselakkoord is bereikt over het ontwerp voor een nieuw station te Gosselies, gelegen bezuiden de autosnelweg, met aansluiting op enerzijds lijn 140 naar Charleroi-Zuid en anderzijds lijn 124 naar Brussel-Zuid, waarbij aan de NMBS-groep is gevraagd om in die zin verder te werken aan het onderzoek in verband met het prioritaire project van het station Gosselies;

Overwegende dat die beslissing voortvloeit uit de analyse van de NMBS met betrekking tot de leefbaarheid, op het vlak van de uitbating, van een station dat niet in de onmiddellijke buurt van het toekomstige luchthavenstation gelegen zou zijn;

Overwegende dat het mobiliteitsplan, opgesteld door het ingenieurskantoor Transitec voor de bedrijfsruimten gelegen rondom de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid, waarvan de conclusies zijn bekendgemaakt in april 2007, een duidelijker beeld geeft van de belangen die in het geding zijn voor de bediening van het gehele gebied via de verschillende vervoersmodi;

Overwegende dat het eveneens noodzakelijk is de optie van de Waalse Regering te bestendigen, die erin bestaat een deel van de economische ontwikkeling van het Waalse Gewest vast te ankeren in de activiteit van twee luchthavens door de ruimten voor te behouden die noodzakelijk zijn voor de bescherming en de vrijwaring van de verkeersinfrastructuur in casu gevormd door de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid; dat de besluiten, aangenomen in 2004, op dat vlak geen enkele bepaling inhielden;

Overwegende dat de Waalse Regering sedertdien haar beleid heeft vastgelegd ter bestrijding van de geluidshinder door de gewestelijke luchthavens; dat dat beleid vastligt in twee besluiten die enerzijds de geluidsgebieden van het ontwikkelingsplan op lange termijn en van het plan m.b.t. de blootstelling aan de geluidshinder van de luchthaven Luik-Bierset en anderzijds het stedenbouwkundig reglement op de akoestische kwaliteit van de bouwwerken in de zones B, C en D van de ontwikkelingsplannen op lange termijn van de luchthavens Luik-Bierset en Charleroi-Brussel Zuid bepalen;

Overwegende dat uit die besluiten blijkt dat de voorwaarden voor de verenigbaarheid van de woonfunctie met de luchthavenactiviteit heden vastliggen, zowel voor de bestaande bouwwerken als voor nieuwbouw;

Overwegende dat daarnaast blijkt dat de kruising van spoor- en wegeninfrastructuur, wat betreft de overschakeling op andere vervoersmodi, meer potentialiteiten meebrengt dan andere combinaties;

Overwegende dat de prioriteit van de Waalse Regering in die aangelegenheid er bijgevolg in bestaat bij voorrang de omgeving van de pool luchthavenstation-toekomstig station te valoriseren;

Overwegende dat een onderzoek uitgevoerd door de permanente conferentie voor de ruimtelijke ontwikkeling om de bebouwing in goede banen te leiden rondom de stations met het oog op de vlotte overschakeling op andere vervoersmodi aantoonde dat de stations die goed bediend worden vanuit de spoorlijnen en vlot bereikt kunnen worden door voetgangers, in een straal van 1 500 m tot 15 à 20 % inwoners aantrekken die van het spoor gebruik maken, namelijk gemiddeld tien keer meer dan de verst verwijderde inwoners;

Overwegende dat het om een voldoende grote pendelaarsstroom aan te trekken voor het toekomstige station van Gosselies van belang is dat :

— de toekomstige pool luchthavenstation-station Gosselies een zo rechtstreeks mogelijke aansluiting krijgt met de E42;

— er een park-and-ride-zone van min of meer plaatsen gevestigd kan worden in de onmiddellijke nabijheid van het station;

— er grote multifunctionele zones die veel spoorverkeer in de hand werken, gevestigd kunnen worden rondom de pool luchthavenstation-toekomstig station, o.a. dankzij een dichtere bebouwing van de luchthavenpool en de eventuele uitbreiding ervan;

— de uitrustingen inzake openbaar vervoer en de zachte vervoersmodi sterker op de voorgrond treden;

Overwegende dat, bijkomend, verschillende wegeninfrastructuren die in de projectfase verkeerden bij de uitwerking van het gewestplan Charleroi niet uitgevoerd werden in de uittekening die op het gewestplan werd vastgelegd enerzijds en dat sommige reserveringsomtrekken anderzijds heden zonder nut zijn wegens de aanleg van de in het gewestplan voorziene infrastructuur;

Overwegende dat de gewestplanherziening die de Waalse Regering heden nastreeft, als conclusie volgende doelstellingen beoogt :

1. de uitbreiding van de infrastructuur van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid, met inbegrip van de reservering van de ruimte die nodig is voor de bescherming en het behoud van de luchthaveninfrastructuur;

2. de valorisering van de pool bestaande uit het toekomstig luchthavenstation en het toekomstig station Gosselies, met inbegrip van de reservering van de ruimte die nodig is voor de bediening van de luchthaven van Charleroi-Brussel Zuid vanuit het spoor en de weg;

3. de dichtere bebouwing van de ruimtes bestemd voor de economische ontwikkeling in de nabijheid van de luchthaven;

4. de opnemingsvoorziening van het tracé van bepaalde wegen zoals ze heden zijn uitgetekend en de schrapping van de nutteloos geworden reserveringsomtrekken;

Overwegende dat het om die redenen aangewezen is het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot aanneming van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi op te heffen en een nieuwe procedure op te starten ter herziening van het gewestplan Charleroi.

Analyse van de feitelijke en rechtstoestand

Overwegende dat volgende bestanddelen de bestaande feitelijke en rechtstoestand vormen;

Overwegende dat het betrokken grondgebied zich uitstrekt over de gemeenten Charleroi (Gosselies), Fleurus (Heppignies), Les Bons Villers (Wayaux), Pont-à-Celles (Thiméon, Viesville, Luttre);

Overwegende dat volgende wegen en autosnelwegen, die deel uitmaken van het grote capaciteitsnet, over het grondgebied lopen :

- de autosnelweg E42 (A15) Bergen-Namen (die hoofdzakelijk een oost-westelijke richting volgt);
- de Ring 3 van Charleroi;
- de autosnelweg A54 (Nijvel-Charleroi);
- de N5 (Brussel-Charleroi);
- de N568 (Farciennes-Gosselies);

Overwegende dat die wegen belangrijke verkeersknooppunten zijn, o.a. op de verkeerswisselaars van Viesville (A15-A54), Heppignies (E42-R3) en Gosselies (A15-N5);

Overwegende dat het verkeer van en naar de luchthaven en de naburige bedrijfsruimtes heden over drie hoofdwegen kan lopen : de rotonde bij Caterpillar op de N5, de rue d'Heppignies en de rue du Muturnia;

Overwegende dat er twee grote spoorlijnen aanwezig zijn : in het oosten de L124, uit Nijvel, en in het westen de L140 uit Ottignies; beide lijnen komen samen in het station Charleroi-Sud waar de overstap op de Waalse spoorwegas mogelijk is;

Overwegende dat het kanaal Brussel-Charleroi in het westen van dat gebied loopt, met een scheepvaartcapaciteit van 1350 t;

Overwegende dat er drie verkavelingsvergunningen gelden voor het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi, gelegen :

1. langs de rue d'Heppignies;
2. tussen de rue d'Heppignies en de rue du Fontenay;
3. rue du Fontenay;

Overwegende dat er waardevolle vergezichten in de zin van de ADESA-analyse in de nabijheid van het grondgebied betrokken bij het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi zijn en dat de geplande reserverings omtrekken bestemd zijn om de ruimten voor te behouden voor de aanleg van de spoorinfrastructuren; dat één van beiden gelegen is in de omgeving van de hoeve van Taravisée, rue de la Drève, op het grondgebied van Les Bons Villers, richting noordoosten, en een andere, vanaf de steenweg op Fleurus op het grondgebied van Pont-à-Celles en de weg naar Thiméon op het grondgebied van Les Bons Villers, richting noordwesten;

Overwegende dat het gewestplan Charleroi landschappelijk waardevolle omtrekken inhoudt in de nabijheid van het grondgebied betrokken bij dit voorontwerp en de geplande reserveringsomtrek bestemd om de ruimten voor te behouden voor de aanleg van de spoorwegeninfrastructuren; in het bijzonder de landschappelijk waardevolle omtrek Bois du Couriau, gelegen tussen de rue Couriau en de rue de la Chaussée in Pont-à-Celles, waarover een reserveringsomtrek loopt;

Overwegende dat het grondgebied gelegen benoorden de as van Samber en Maas als kwetsbaar gebied is aangeduid luidens de artikelen R.190 en R.191 van het Waterwetboek, bij ministerieel besluit van 22 december 2006, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 6 maart 2007;

Overwegende dat het project gelegen is in de omtrek van het saneringsplan van het onderstroomgebied van de Samber, door de Waalse Regering aangenomen op 10 november 2005;

Gelet op de aanwezigheid van verschillende waterwinningen, waarvan sommige niet opgericht zijn als geïndividualiseerd en bijzonder beschermingsgebied;

Overwegende dat het grondgebied betrokken is bij het dichtbijgelegen voorkomingsgebied van Thiméon en bij het afgelegen voorkomingsgebied van de waterwinningen Viesville 1, 2, 3 en 4 en van de waterwinning Thiméon; dat die gebieden zijn vastgelegd op 31 maart 2005;

Gelet op de aanwezigheid van twee Seveso-locaties in de nabijheid van de luchthaven; het bedrijf Caterpillar Belgium NV, opgenomen als kleine Seveso-locatie, avenue des Etats-Unis 1, te Gosselies (Charleroi) en het bedrijf SITA Wallonie SA, opgenomen als kleine Seveso-locatie, gelegen industriezone, 3^e Rue, te Jumet (Charleroi);

Overwegende dat de kwetsbare gebieden rondom beide Seveso-locaties nog niet bepaald zijn;

Overwegende dat de voorlopige kwetsbare gebieden bepaald zijn op grond van de voorlopige risicocurves en over een afstand van 200m rondom de Seveso-locaties;

Overwegende dat het grondgebied gelegen benoorden de autosnelweg E42 tamelijk landelijk van aard is gebleven en bestaat uit uitgestrekte, vruchtbare landbouwgronden waarover enkele schaarse dorpskernen zijn uitgestrooid, zoals Wayaux en Brunehaut;

Overwegende dat het grondgebied gelegen bezuiden de autosnelweg E42 voor het merendeel bestaat uit bebouwbare bedrijfsruimten en voor het overige uit voor wonen bestemde gebieden;

Overwegende dat het gebied vanwaaruit de luchthavenlocatie zichtbaar is zich hoofdzakelijk in het noordoosten uitstrekt richting de E42; dat de waarneming van de locatie vanuit andere richtingen beperkt is door de aanwezigheid van gebouwen gelegen in de bedrijfsruimten, de nabijgelegen woningen en het domein Bois Lombu;

Overwegende dat het luchthavendomein op het gewestplan Charleroi geen bestemming heeft gekregen in de zin van artikel 21 van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium; dat het in het noorden en het westen aanpalend is aan een ruim gebied met een industrieel karakter, maar waarvan de inrichting nog niet vastligt;

Overwegende dat het grondgebied betrokken bij dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi eveneens een natuurgebied inhoudt (11,41 ha) langs de Petit en de Grand Piersoux, evenals een groengebied (12,68 ha) en een zeer uitgestrekt parkgebied (93,70 ha), bestaande uit het beschermde domein Bois Lombu; dat die gebieden meerdere bouwwerken bevatten die van voor de opstelling van het gewestplan dateren en dat ze door enkele vijvers opgefleurd worden;

Overwegende dat de gronden waarop dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi slaat niet betrekking hebben op het beschermde deel van het onroerend erfgoed noch op het deel dat beschermd wordt bij de wetgeving op het natuurbehoud, noch een waardevolle boom of haag betreffen; dat sommige ervan aanpalend zijn aan de beschermde locatie Bois Lombu;

Overwegende dat de erfdienstbaarheden van doorgang die rusten op het grondgebied betrokken bij dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi (nu reeds of weldra) aan hun bestemming onttrokken worden, met uitzondering van de toegangsweg naar het kerkhof van Ransart, dat behouden moet worden;

Overwegende dat er dwars over het grondgebied betrokken bij dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi, in oost-westelijke richting, een energieleiding loopt (hoogspanningslijn 150 Kv);

Overwegende dat de stad Charleroi tussen 1999 en 2003 een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft opgesteld;

Overwegende dat er geen enkele zware drukfactor is vastgesteld op het grondgebied betrokken bij dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi;

Verantwoording ten opzichte van de doelstellingen van het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan

Overwegende dat het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan hetvolgende vermeldt : « Om de toename van het luchtverkeer op te vangen, breidt de Waalse Regering de luchthavens van Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) en Luik (Liège Airport) verder uit. Om die uitbreiding vast te ankeren, moeten ze zich in de context van de internationale concurrentie vestigen door hun specialisering te benadrukken, door de economische impact aan te moedigen, door oppervlaktes voor te behouden voor uitbreidingen, door te waken over hun bereikbaarheid over weg en spoor en door oplossingen te voorzien voor de geluidshinder. » Overwegende dat dat structuurplan, in optie VI.1, die de integratie van het Gewest beoogt in de Transeuropese netwerken, het volgende bepaalt : "De Waalse spoorwegas moet absoluut verbeterd worden daar hij de enige eurocorridor is met vier vervoersmodi (spoor, weg, water, lucht) die dwars door Wallonië loopt. Op dat punt is de voortzetting van de verbeteringswerkzaamheden, die reeds plaatsvonden tussen Antoing en Bergen, op het spoorvak Bergen-Namen-Luik prioritair. De prestatie op dat spoorvak kan niet merkbaar beter zonder uitvoering van grootschalige werken, ofwel in de vorm van verbeteringen ofwel in vorm van de aanleg van nieuwe spoorbeddingen. » ;

Overwegende dat de oost-westelijke Eurocorridor die loopt van de regio Rijsel tot de MHAL-regio in aanmerking is genomen als hoofdbestanddeel van het ruimteontwerp van het structuurplan; dat het vlotter maken van de Waalse spoorwegas daarin vermeld wordt als infrastructuurproject dat moet bijdragen tot een sterkere ruimtestructuur voor het Waalse Gewest (optie VI.2);

Overwegende dat het structuurplan in optie VI.3 "Mobiliteitsbeheer voor een evenwicht tussen de vraag naar verplaatsingen en de vrijwaring van de leefomgeving" aanbeveelt om de overschakeling op andere vervoersmodi, meer bepaald het spoor, te begunstigen;

Overwegende dat het structuurplan aanstipt dat de luchthaven Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), hoofdzakelijk gericht op het reizigersverkeer, steeds meer uitgespeeld zou moeten worden als drukverminderend alternatief voor Zaventem (Brussels Airport). Om die doelstelling te bereiken, is de verlenging van de start- en landingsbaan naar het oosten nodig, moet het luchthavenstation verder worden ingericht en de bereikbaarheid van de luchthaven via het openbaar vervoer worden verbeterd, meer bepaald via een aansluiting via het spoor op de lijn Ottignies-Charleroi, waardoor de verbinding met het GEN en de HST die Charleroi bedienen, mogelijk wordt." (p201);

Verantwoording van de nieuwe bestemmingen en de nieuwe omtrekken

1. de uitbreiding van de infrastructuur van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid, met inbegrip van de reservering van de ruimte die nodig is voor de bescherming en het behoud van de luchthaveninfrastructuur;

Overwegende dat het noodzakelijk is de installaties van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid in verhouding te brengen tot de doelstellingen van de Waalse Regering, namelijk de toename mogelijk maken van het luchtverkeer gebonden aan de stijgende reizigersaantallen enerzijds en de waarborg van een optimale veiligheid zowel voor het luchtverkeer als voor de uitbating van de luchthaven;

Overwegende dat het project voor de uitbreiding van de infrastructuur die de Sowaer in 2003 heeft voorgesteld om bovenbedoelde doelstellingen te bereiken, betrekking had op :

- de uitvoering van de verlenging van de start- en landingsbaan;
- de hernieuwing en de conformering van de taxibaan noorden;
- de vergroting van de hangars;
- de aanleg van een nieuw luchthavenstation;
- de aanleg van een parking voor personenwagens en zijwegen;
- de aanleg van nieuwe parkeerplatformen;
- de bouw van een nieuwe verkeerstoren;
- de bouw van een nieuw kerosinestation;
- de reservering van een oppervlakte voor vliegtuigbouwers en daarmee gelijkgestelde activiteiten;

Overwegende dat het project ter aanpassing van de luchthaveninfrastructuur op volgende motiveringen berust :

— de huidige start- en landingsbaan, 2 550 m lang, kan enkel dienen voor vliegtuigen op korte en middellange afstandsvluchten met maximale last. Als de start- en landingsbaan met 650 m verlengd wordt naar een totaal van 3 200 m, aan de oostkant van de luchthavenlocatie, kunnen probleemloos verafgelegen regio's uit het Middellandse Zeegebied aangevlogen worden. Door die verlenging wordt de betrouwbaarheid verhoogd van de radioelektrische instrumenten voor de navigatiebijstand door herpositionering, wat in de huidige stand van zaken op infrastructuurgebied onmogelijk is. Een hogere veiligheid bij de opstijgings- en landingsmanoeuvres wordt mogelijk en daarnaast wordt de geluidshinder voor de omwonenden uit de gemeenten Jumet en Gosselies verminderd doordat de vliegtuigen op een grotere hoogte over die gemeenten zullen vliegen;

— de taxibaan noorden die aangelegd is een dertigtal jaar terug is er slecht aan toe en is zelfs heden onbruikbaar. De afstand ervan tot de banen is bovendien onvoldoende om hem geregeld te gebruiken met de gewenste veiligheidsgraad. De geplande nieuwe taxibaan, waarvan de capaciteit vergelijkbaar is met die van de baan, komt er in het noorden van de baan, op 182,5 m van de as ervan, overeenkomstig de normen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie. Zo zullen vliegtuigen één van beide baandrempels kunnen bereiken;

— rekening houdend met de hogere reizigersaantallen die de laatste jaren zijn vastgesteld, bereikt de capaciteit van het huidige luchthavenstation haar verzadiging. Om een aanvaardbaar comfortpeil te bereiken, zijn acht à tienduizend vierkante meter per miljoen jaarlijks vervoerde reizigers noodzakelijk bij de ontvangst van de reizigers in de afhandelingshallen, de bestuurslokalen (douane, federale politie, veiligheid,...), de boetieks en de horeca. Het nieuwe luchthavenstation, met een grondinneming van 11 500 m², vertoont een nuttige gebruiksoppervlakte van 28 000 m², wat de ontvangst mogelijk maakt van 2 800 000 tot 3 500 000 reizigers;

— de huidige verkeerstoren neemt grond in van de overgangsoppervlakte, wat de uitbating ervan ongeacht de weersomstandigheden uitsluit; dat hij bovendien te laag is ten opzichte van de vigerende normen en dat daardoor een visuele bewaking en controle van de uiteinden van de banen na verlenging ervan onmogelijk zullen zijn; er moet dringend een nieuwe toren gebouwd worden om die nadelen weg te werken; dat hij in het zuiden van de luchthavenlocatie moet liggen rekening houdend met de zonnestand;

Overwegende dat het nuttig is een voldoende grote oppervlakte te voorzien om de reizigersterminal te kunnen vergroten met dien verstande dat het hoe dan ook verplicht is de grenzen van het ontwikkelingsplan op lange termijn, goedgekeurd door de Waalse Regering, in acht te nemen, evenals de heden in Lden uitgedrukte maximumgeluidsniveaus;

Overwegende dat de verhoging van de personeelsaantallen en het materieel in verband met de uitbreiding van het reizigersverkeer de vergroting nodig maakt van de onderhoudshangars voor het materieel voor handling, catering, servicing en onderhoud van het vliegend materieel zodat elkeen ervan een grondinneming bereikt van 10 000 m²;

Overwegende dat, wat de parking betreft, er één tot 1,2 parkeerplaatsen nodig zijn per duizend jaarlijkse vervoerde reizigers en twee tot driehonderd bijkomende plaatsen per duizend werknemers, dat een parking van 9 000 plaatsen, m.a.w. een nuttige oppervlakte van 200 000 m², over meerdere verdiepingen en een maximale grondinname van 12,5 ha nodig zijn;

Overwegende dat de gepositioneerde platen over een oppervlakte van 140 000 m² nodig zijn aan de voet van het luchthavenstation om plaats te bieden aan 15 vliegtuigen voor middellange afstandsvluchten; het rendement van een vliegtuigstationering op de luchthaven van Charleroi-Brussel Zuid bedraagt immers om en bij de 450 000 reizigers per jaar;

Overwegende dat er op grond van het geraamde verkeer een nieuw opslagstation voor kerosine nodig is met een capaciteit van 2 000 000 liter, waarvoor een oppervlakte van 20 000 m² voorbehouden moet worden;

Overwegende dat er eveneens een oppervlakte van om en bij de 80 000 m² voorzien moet worden voor industrie en bedrijven waarvan de activiteit in rechstreeks verband staat met de luchthaven en dat zij een toegang tot de banen eisen zonder dat ze in de nabijheid van het luchthavenstation moeten zijn gevestigd;

Overwegende dat de uitbreiding van de infrastructuur zoals voorzien tegemoetkomt aan de afmetingsnormen van de luchthavendelen vermeld in bijlage 14 bij de conventie van Chicago waarbij de organisatie van de internationale burgerluchtvaart is opgericht; dat ten opzichte van die normen 490 meter de minimumbreedte voorstellen van het vak waardoor de integratie van een luchthavenstation, gemeten vanaf de as van de banen, mogelijk gemaakt wordt; dat uitgezonderd de nieuwe verkeerstoren die zich in het zuiden moet vestigen, de naleving van die veiligheidsnormen en -afstanden noodzakelijkerwijs de uitvoering inhoudt van de nieuwe luchthaveninfrastructuur benoorden de huidige locatie, rekening houdend met de huidige omvangrijke bebouwing in het zuiden;

Overwegende dat een deel van het uitbreidingsproject in uitvoering is op grond van de globale vergunning verstrekt op 25 juli 2005 met het oog op de bouw en de uitbating van een luchthavenstation voor de opvang van jaarlijks drie miljoen reizigers, 1 600 parkeerplaatsen voor personenwagens op de begane grond en 3 000 op de verdiepingen, de toegangswegen tot de parkings, de taxibanen en de parkeerplaatsen voor vliegtuigen gebonden aan het luchthavenstation, een waterzuiveringsstation, technische gebouwen, een brandstofpark voor de opslag van 2 420 m³ kerosine en 30 m³ brandstof voor weggebruik, de opening van nieuwe gemeentewegen naar de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;

Overwegende dat er een milieuvergunning is verstrekt aan de NV SOWAER op 27 juli 2005 met het oog op de uitbating (regularisering) van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid, uitgerust met een enige start- en landingsbaan met een lengte van 2 550 meter en een breedte van 45 meter, met een as van 07-25;

Overwegende dat de grens van het luchthavendomein nu vastligt, o.a. ten opzichte van het bedrijfspark genaamd "aéropôle"; dat bijgevolg voorgesteld wordt om de betrokken gronden te bestemmen als gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen;

Overwegende dat daardoor, aan de oostkant van de N5, benoorden het nieuwe gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, een klein groengebied overblijft dat gedeeltelijk bezet wordt door gebouwen; dat bijgevolg voorgesteld wordt om die oppervlakte op te nemen als industriële bedrijfsruimte;

Overwegende dat het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi, aangenomen in 2004, daarentegen niet in bijzondere maatregelen voorzorg voor de bescherming of de vrijwaring van de infrastructuur zelf terwijl de goede werking ervan juist essentieel is voor het welslagen van het Waalse regeringsbeleid;

Overwegende dat het risico evenwel bestaat dat een dichtere bebouwing de werking van de luchthaveninfrastructuur op termijn beïnvloedt; dat hoewel de huidige stand van de bebouwing in de omgeving ervan de uitbating van de luchthaven niet belemmert, het toch strikt noodzakelijk is om nu reeds de geschikte maatregelen te treffen die de uitbreiding van de bebouwing kan beheersen;

Overwegende dat de beheersing van de bebouwing op de gronden die in de buurt liggen van de luchthaveninfrastructuur een prioritaire doelstelling is die op lange termijn de goede werking van die infrastructuur vrijwaart;

Overwegende dat het gewestplan Charleroi hoofdzakelijk de betrokken bebouwbare gebieden als bedrijfsruimten, als gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, als woongebied en als gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is bestemt;

Overwegende dat hoewel de beheersing van de bebouwing in de gebieden die als bedrijfsruimten moeten dienen in principe vaststaat doordat ze afhankelijk zijn van het geringe aantal betrokken operatoren, de toestand helemaal anders is voor het gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, het woongebied, het gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, welke, voor hun ontsluiting zeer gevraagd zullen zijn door talrijke operatoren die doelstellingen hebben die, op enkele uitzonderingen na, bijna niets te maken hebben met de werking van de luchthaven en met de economische ontwikkeling, door de luchthaven mogelijk gemaakt; dat de woonfunctie, vanuit dat gezichtspunt, een bedreiging kan vormen voor de vrijwaring van de infrastructuur als de voorwaarden voor de ontwikkeling ervan geen strikte begeleiding krijgen;

Overwegende dat het gewestplan omtrekken kan bevatten als overdruk op de gebieden, overeenkomstig artikel 40 van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium; dat de reserveringsomtrek er in het bijzonder op gericht is "de ruimten voor te behouden die nodig zijn voor de verwezenlijking, de bescherming of de vrijwaring van die verkeersinfrastructuur";

De vergunningsplichtige handelingen en werken kunnen ofwel verboden worden ofwel ondergeschikt worden gemaakt aan bijzondere voorwaarden. »;

Overwegende dat de doelstelling die de Waalse Regering nastreeft, namelijk de bescherming en de vrijwaring van de verkeersinfrastructuur gevormd door de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid, via de opnemings van een reserveringsomtrek, bereikt kan worden;

Overwegende dat het over het algemeen, en dus boven de woonfunctie uit, immers dringend noodzakelijk is dat het gewestplan vooruitloopt op de potentiële evolutie die elke activiteit, van welke aard ook, kan ondergaan en de infrastructuur van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid in gevaar zou kunnen brengen;

Overwegende dat de ratio legis van de artikelen 40, 6°, en 452/25 van het Wetboek erin bestaat de evolutie van de infrastructuren te beschermen, niet enkel ten opzichte van gekende activiteiten maar ook van nieuwe installaties waar vandaag nog niet aan gedacht wordt; dat de reserveringsomtrek, door het feit mogelijk te maken dat de vergunningen voor elk project dat de luchthaveninfrastructuur zou kunnen verstoren, aan voorwaarden gekoppeld dan wel geweigerd worden, op een verantwoorde, evenwichtige en redelijke wijze de doelstelling van het Wetboek vervult;

Overwegende dat de weigering tot het verstrekken van een vergunning of de toekenning van een vergunning onder voorwaarden in de reserveringsomtrek immers een middel vormt om de nodige ruimte voor te behouden voor de uitvoering, de bescherming of de vrijwaring van de luchthaveninfrastructuur;

Overwegende dat het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid, vastgelegd bij het Waalse Regeringsbesluit van 27 mei 2004, inspeelt op een maximumgebruik van de luchthaveninfrastructuur; dat hoewel de omtrek van zone A op het ontwikkelingsplan op lange termijn omschreven is in functie van meer bepaald akoestische criteria er niettemin een correlatie bestaat tussen dat plan en de reserveringsomtrek; dat bijgevolg voorgesteld wordt om beide omtrekken samen te laten smelten, waarbij erop gewezen dient te worden dat hoewel ze verband houden met elkaar wat de redenen betreft voor hun ruimtelijke uittekening, ze onder verschillende handhavingsregelingen vallen;

Overwegende dat wat betreft de stedenbouwkundige handhaving, de opnemings van een reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan gelegen in de omtrek van zone A van het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid tot gevolg zou moeten hebben dat de handelingen en werken met als doel de bouw of de heropbouw van gebouwen met een woonfunctie of het verlenen van onderdak aan personen en de verbouwing of de wijziging van de bestemming van bestaande gebouwen of delen van bestaande gebouwen om ze te bestemmen voor het wonen of het verlenen van onderdak aan personen of om het aantal wooneenheden te verhogen, verboden zouden worden;

2. de valorisering van de pool bestaande uit het toekomstig luchthavenstation en het toekomstig station Gosselies, met inbegrip van de reservering van de ruimte die nodig is voor de bediening van de luchthaven van Charleroi-Brussel Zuid vanuit het spoor en de weg;

Overwegende dat de bediening van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid vanaf het spoor reeds talrijke jaren een prioriteit vormt voor de Waalse Regering;

Overwegende dat die optie verantwoord is doordat de doelstellingen van de Waalse Regering in de trant liggen van de overschakeling op het spoor en op de interactie tussen vervoersmodi;

Overwegende dat een hoofdinfrastructuur zoals de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid, rekening houdend met de verwachte hoge reizigersaantallen en daaraan verwante activiteiten de voorwaarden moet en mag creëren voor een performante overschakeling op spoorvervoer, in het bijzonder voor de bestemming Brussel en de luchthaven Brussel-Nationaal en waarschijnlijk ook, bijkomend, ten behoeve van werknemers van bedrijven in de "aéropôle";

Overwegende dat op termijn de totstandkoming van een infrastructuur van het type park-and-ride verantwoord kan worden in de onmiddellijke nabijheid van het toekomstige station, rekening houdend met de evolutie van de verkeersbelemmeringen richting Brussel;

Overwegende dat de projectontwerper in het kader van het uit te voeren effectenonderzoek vestigingsplaatsen voor de park-and-ride voor kan stellen die verenigbaar zijn met de toename van de bedrijfsruimte;

Overwegende dat de ligging van het toekomstige station die verschillende functies bijgevolg moet inpassen om de rol van ontwikkelingspool die het toch moet worden ten volle uit te spelen;

Overwegende dat de procedure voor de herziening van het gewestplan Charleroi, aangevat in 2004 op grond van de eerste NMBS-onderzoeken, een station voorzag benoorden de E42 recht tegenover de rustplaats "Amoudries" met een dubbele aansluitingslus op spoorlijn 140;

Overwegende dat die beslissing gestalte gaf aan de ambitie om het toekomstige station te plaatsen op het tracé van de nieuwe Waalse spoorwegas die de Waalse Regering van grens tot grens wil aanleggen;

Overwegende dat de ligging van het luchthavenstation heden gekend is en dus in de reflectie betrokken moet worden;

Overwegende dat Infrabel de Waalse Regering op 1 maart 2007 een toelichting heeft verstrekt over de stand van zaken in het onderzoek naar het prioritaire project van het station Gosselies;

Overwegende dat de eerste conclusies ervan erop wijzen dat de ligging van het station in de onmiddellijke nabijheid van het luchthavenstation en het ontwerp ervan als doorgangstation op de lijn Charleroi Sud-Brussel voordelen oplevert in termen van uitbating waartegen de optie eindstation, gelegen benoorden de E42 die in 2004 de voorkeur kreeg, niet op kan;

Overwegende dat die optie de aanvankelijke aansluitingen op spoorlijn 140 niet op de helling zet en dat daar de aanleg voor nodig is van een aansluiting op spoorlijn 124 ter hoogte van het station Luttre, dat eveneens gevaloriseerd zou kunnen worden als schakel in de nieuwe Waalse spoorwegas, waarmee zelfs een uitbatingssnelheid verkregen kan worden die hoger is dan die, welke voor het tracé bij de autoweg overwogen kan worden;

Overwegende dat het mobiliteitsplan, opgesteld voor de activiteitengebieden rondom de luchthaven en waarvan de conclusies ingediend zijn in april 2007, er eveneens van uitgaat dat de vestiging van het toekomstige station zo dicht mogelijk bij het luchthavenstation intermodaal relevanter blijkt dan een ligging benoorden de autoweg;

Overwegende dat de Waalse Regering, ter aanvulling van het Infrabel-voorstel met de reservering van de ruimte voor de aanleg van een park-and-ride in de onmiddellijke nabijheid van het toekomstige station en voor de aansluitingen op de toekomstige Waalse spoorwegas, meent een aangepast antwoord te bieden op de doelstellingen die zij vooropstelde;

Overwegende dat de Waalse Regering op 19 april 2007 om die redenen beslist heeft om in te stemmen met het beginselakkoord over het ontwerp voor een nieuw station te Gosselies, gelegen bezuiden de autosnelweg, met aansluiting op enerzijds lijn 140 naar Charleroi-Zuid en anderzijds lijn 124 naar Brussel-Zuid;

Overwegende dat het Infrabel-onderzoek twee tracés plant, één die loodrecht staat op de start- en landingsbaan, de andere parallel eraan;

Overwegende dat het effectenonderzoek voor- en nadelen ervan zal moeten vergelijken; dat het in dit stadium van de procedure vooral van belang is om de nodige ruimte voor te behouden voor de aanleg van de nieuwe verkeersinfrastructuren;

Overwegende dat het bijgevolg gepland wordt om in dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi de reserveringsomtrekken op te nemen die nodig zijn voor de uitvoering van beide Infrabel-opties als overdruk van de gebieden opgenomen op het gewestplan;

Overwegende dat een reserveringsomtrek met een breedte van 300 meter redelijk lijkt gelet op de voortgang van de onderzoeken en de bebouwingstoestand in het gebied;

Overwegende dat de bepalingen van het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot aanneming van het voorontwerp van herziening van de gewestplannen Charleroi en Namen, met het oog op de opnemings van het ontwerp-tracé voor het spoorvak Gosselies-Rhisnes op de nieuwe Waalse spoorwegas daardoor voorbijgestreefd zijn voor wat betreft blad 46/4S; dat ze voor dat spoorvak opgeheven moeten worden;

Overwegende dat de Waalse Regering evenwel niet het voornemen heeft af te zien van haar optie om een nieuwe Waalse spoorwegas aan te leggen van grens tot grens; dat deze herziening van het gewestplan de gelegenheid is om in de grenzen van blad 46/4S een reserveringsomtrek op te nemen tot verlenging benoorden de E42 van de reserveringsomtrek die reeds opgenomen was bij besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 enerzijds en een nieuwe reserveringsomtrek die deels strookt met de geplande aansluiting op spoorlijn 124 in de opzet die Infrabel voorstelt anderzijds;

Overwegende dat uit de eerste NMBS-onderzoeken blijkt dat de aanleg van die verkeersinfrastructuren enkel ondergronds kan gebeuren, gelet op de bestaande installaties in het "aéropôle"-gebied en op de noodzakelijke oversteeke van de E42; dat de resultaten van het onderzoek uitgevoerd in opdracht van de NMBS een beter inzicht zullen verschaffen;

Overwegende dat er evenwel vanaf nu over gewaakt moet worden dat de uitbreiding van de economische activiteit die daar beoogd wordt, verenigbaar blijft met de doelstelling van de Regering, namelijk de spoorbediening in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven, overeenkomstig de regeringsbeslissing van 19 april 2007;

Overwegende dat de aanleg van nieuwe installaties en/of uitbreidingen of verbouwingen met een economisch karakter in die context niet in gevaar mogen worden gebracht; dat daarvoor evenwel in bijzondere voorwaarden voorzien kan worden op grond van artikel 452/25 van het Wetboek;

Overwegende dat de wegverkeersprognose door het gebruik en de werking van de luchthaven in een verkeersstroom zou moeten resulteren van om en bij de tien à vijftienduizend voertuigen per dag, seizoensgebonden, met een gelijke verdeling over het verkeer van en naar het luchthavencomplex;

Overwegende dat die vooruitzichten aangevuld moeten worden met het verkeer dat voortvloeit uit de verwezenlijking van de doelstellingen van de Waalse Regering wat betreft de overschakeling op spoorverkeer en, in het bijzonder, met het plan om een park-and-ride aan te leggen in de nabijheid van het toekomstige station;

Overwegende dat het verkeer van en naar de luchthaven over drie hoofdwegen kan lopen : de Caterpillar-rotonde op de N5, de rue d'Heppignies en de rue du Muturnia; dat in functie van de huidige verkeerscapaciteit op die wegen en de verdeling van het verkeer blijkt dat hoewel die wegen op middellange termijn het toegenomen verkeer zullen kunnen opnemen, dat op lange termijn niet meer het geval zal zijn;

Overwegende dat er een doeltreffend verbindingsstuk met de nieuwe reizigersterminal en het toekomstige park-and-ride overwogen moet worden;

Overwegende dat heden twee oplossingen in het geding zijn :

— de aansluiting op de avenue Jean Mermoz vanaf de rustplaats "Amoudries" op de E42, met gebruik van de bestaande autosnelwegbrug;

— de aansluiting vanaf de verkeerswisselaar van Heppignies (noorduiteinde van de R3) en het kruispunt rue de Ransart, avenue Mermoz, rue des Sablières en avenue A. Fleming, wat de aanleg van een nieuwe brug over de E42 nodig maakt;

Overwegende dat voor een variante van de tweede oplossing een aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning is ingediend, die heden bestudeerd wordt; dat die variante erin bestaat de aansluiting door te voeren vanaf de verkeerswisselaar Heppignies op de rue de Ransart ter hoogte van nummer 108; dat die oplossing gebruik maakt van de toegang via de rue de Ransart en als voordeel heeft een bestaande autowegbrug te gebruiken;

Overwegende dat de weg zoals overwogen geen opnemings vereist in het gewestplan voorzover het niet een verkeersader is die deel uitmaakt van de hoofdverkeerswegen in de zin van artikel 23, 2^o, van voornoemd Wetboek;

Overwegende dat de ligging van de eerste overwogen toegang vanaf de autosnelweg daarentegen functionele en leesbaarheidskenmerken vertoont die de reservering van de ruimtes verantwoorden die nodig zijn voor de aanleg van een nieuwe verkeerswisselaar op de A15 en de opnemings verantwoord in dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi van een reserveringsomtrek ter hoogte van brug nr. 84 als overdruk op de gebieden opgenomen in het gewestplan;

3. de dichtere bebouwing van de ruimtes bestemd voor de economische ontwikkeling in de nabijheid van de luchthaven

Overwegende dat het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi, aangenomen in 2004, het doel nastreefde om de inrichting van het gebied gelegen in de nabijheid van de luchthaven structuur te verlenen in functie van de economische ontwikkelingsprojecten van de Waalse Regering; dat dat doel nog steeds geldt;

Overwegende dat de gronden gelegen tussen de luchthaven en de E42 heden opgenomen zijn als gebied (met een industrieel karakter) waarvan de bestemming nog niet vaststaat; dat dat gebied ontsloten wordt in de zin van artikel 12bis van het decreet van 27 november 1997;

Overwegende dat de intercommunale voor het beheer en de uitvoering van technisch en bedrijfseconomisch onderzoek, IGRETEC, op het merendeel van die gronden sinds meer dan vijftien jaar een bedrijvenpark aan het ontwerpen is, genaamd "aéropôle", met het oog op de ontwikkeling van bedrijven in speerpuntsectoren om zo het beeld van de zware industrie dat het nijverheidsbekken van Charleroi historisch opgekleefd krijgt, weg te werken;

Overwegende dat die ontwikkeling overigens in overeenstemming is met het ministerieel besluit van 5 september 1991 ter uitvoering van de wet van 30 december 1970 over de economische expansie, waarbij het gebruik van het zgn. "aéropôle"-gebied gelegen op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus als ambachtelijk en dienstverleningsgebied erkend wordt;

Overwegende dat de versnelde uitbreiding van de luchthaven vermoedelijk een hogere polarisering meebrengt van de toekomstige activiteiten in de luchtvaartsector en de luchthavengebonden dienstverlening; dat die ontwikkeling nu reeds aan de gang blijkt in het gebied;

Overwegende dat een onderzoek in opdracht van SOWAER ervan uitgaat dat de luchthaven goed is voor ongeveer 3 500 rechtstreekse en onrechtstreekse arbeidsplaatsen op het gehele Belgische grondgebied, w.o. 1 000 in de regio Charleroi en dat de uitbreiding van de luchthavenactiviteit minstens voor een verdubbeling van die cijfers zou moeten zorgen;

Overwegende dat het bijgevolg verantwoord is de richting te volgen die de "aéropôle" uitslaat en het overige deel van het gebied (met een industrieel karakter) waarvan de bestemming nog niet vaststaat dat niet bestemd werd als gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen voor de behoeften van de luchthavenuitbreiding te bestemmen als gemengde bedrijfsruimte;

Overwegende dat de vestiging van activiteiten die een druk spoorverkeer in de hand werken (werknemers of klanten die met de trein komen) de voorkeur verdient in het gebied dat in het gewestplan opgenomen zal worden zodra de spoorbediening ervan verzekerd is; dat die optie, zonder daarom activiteiten uit te sluiten in onderzoek en kleinbedrijf, tot een grotere ontwikkeling zal leiden in de activiteiten uit de tertiaire sector, uitgezonderd de grootdistributie, waarbij ook van een dichtere bodembezetting sprake zal zijn dan wat nu het geval is in de "aéropôle";

Overwegende dat voorgesteld wordt om de gemengde bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus, te verbinden met het volgende bijkomende voorschrift dat gemerkt staat als "S.29" :

"Het gebied wordt hoofdzakelijk bestemd voor dienstverlening. Onderzoek en kleinbedrijf worden toegelaten, distributieactiviteiten uitgezonderd.

De inrichting van het gebied beoogt een dichtere bebouwing dan die van de leidende schema's die heden de bebouwing van het gebied begeleiden. De dichtheid stijgt naarmate dichter gebouwd wordt bij de pool bestaande uit het luchthavengebouw en het toekomstig station. De toegang tot die pool met zachte vervoersmodi wordt aangemoedigd. Daartoe worden de uitbreiding en de inrichting van het wegennet zo opgezet dat de gebruikers van het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers gemakkelijk toegang ertoe kunnen krijgen.

De verschillende operatoren in het gebied treffen de nodige maatregelen om dat voorschrift toe te passen in het kader van de ontwikkelde projecten. »

Overwegende dat dat bijkomend voorschrift geldt voor de reeds ontsloten gronden om het voortdurend karakter van de opties te vrijwaren, genomen voor de overschakeling op het spoorvervoer bij elke ontwerp-uitbreiding, of nog bij elke bestemmingsverandering van gebouwen of bestaande wegen;

4. de opneming van het tracé van bepaalde wegen zoals ze heden zijn uitgetekend en de schrapping van de nutteloos geworden reserveringsomtrekken

Overwegende dat de verkeerswisselaar Heppignies E42-A3 niet is aangelegd in het op het gewestplan uitgekend ontwerp; dat het bijgevolg aangewezen is om het exacte tracé van die verkeerswisselaar op het plan op te nemen overeenkomstig de feitelijke toestand, de reserveringsomtrek te schrappen en het plan dienovereenkomstig aan te passen aan de aanpalende gebieden : opneming als groengebied van de gronden gelegen in de verkeerswisselaar en als landbouwgebied van de daarbuiten gelegen gronden;

Overwegende dat de R3, als ontwerp opgenomen op het gewestplan, ondertussen is aangelegd; dat voorgesteld wordt om het exacte tracé van weg gelegen benoorden spoorlijn 140 op het plan op te nemen, de reserveringsomtrek te schrappen en het plan dienovereenkomstig aan te passen aan de aanpalende gebieden :

Overwegende dat de N568, als ontwerp opgenomen op het gewestplan, ondertussen is aangelegd; dat voorgesteld wordt om het exacte tracé van weg gelegen ten westen van spoorlijn 140 op het plan op te nemen, de reserveringsomtrek te schrappen en het plan dienovereenkomstig aan te passen aan de aanpalende gebieden :

Overwegende dat de E42 niet is aangelegd in het op het gewestplan uitgekend ontwerp; dat het bijgevolg aangewezen is om het exacte tracé van die verkeerswisselaar op het plan op te nemen overeenkomstig de feitelijke toestand vanaf de kruising met spoorlijn 140 tot aan de kruising met de A54, en het plan dienovereenkomstig aan te passen aan de aanpalende gebieden :

Overwegende dat de A54 niet is aangelegd in het op het gewestplan uitgekend ontwerp; dat het bijgevolg aangewezen is om het exacte tracé van die verkeerswisselaar op het plan op te nemen overeenkomstig de feitelijke toestand vanaf punt waar hij afwijkt van het tracé opgenomen benoorden de E42 tot aan de kruising met de N568, en het plan dienovereenkomstig aan te passen aan de aanpalende gebieden :

Overwegende dat de N5 niet is aangelegd in het op het gewestplan uitgekend ontwerp; dat het bijgevolg aangewezen is om het exacte tracé van die weg op het plan op te nemen overeenkomstig de feitelijke toestand vanaf de kruising met de E42 tot aan de kruising met de A54;

Overwegende dat de verkeerswisselaars A15-N5, A15-A54, A54-N582, A54-N5 en A54-N568 niet zijn aangelegd in het op het gewestplan uitgetekend ontwerp; dat het bijgevolg aangewezen is om het exacte tracé van die verkeerswisselaars op het plan op te nemen overeenkomstig de feitelijke toestand;

Verificatie van de naleving van de in artikel 46 van het Wetboek bedoelde voorwaarden

Overwegende dat de opneming van de nieuwe bebouwingsgebieden de criteria bepaald in artikel 46 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium in acht neemt;

— dat de nieuwe gebieden voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, gemengde bedrijfsruimten, de industriële bedrijfsruimten en de gebieden waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is aanpalend zijn aan bebouwbare gebieden;

— dat er in die nieuwe bebouwingsgebieden geen lintbebouwing voorkomt;

— dat dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi resulteert in de opneming van 13,6 ha nieuwe voor bebouwing bestemde gebieden, gecompenseerd door de onttrekking van 15,3 ha heden voor bebouwing bestemde gebieden aan hun bestemming;

Overwegende dat dit besluit ten slotte de opneming beoogt van :

— een reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan gelegen in zone A van het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;

— een 300 m brede reserveringsomtrek met het oog op de spoorbediening van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;

— een 300 m brede reserveringsomtrek met het oog op de aanleg van de nieuwe Waalse spoorweg in de grenzen van blad 46/4;

— een reserveringsomtrek met het oog op de aanvoer over de weg naar de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid en de naburige bedrijfsruimtes;

— een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen die een oppervlakte beslaat van 265,3 ha;

* op gronden met een oppervlakte van 185,6 ha overeenstemmend met het domein van de luchthaveninfrastructuur en onbestemd krachtens artikel 21 het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium;

* en op de gronden, heden opgenomen als :

— gebied (met een industrieel karakter) waarvan de bestemming nog niet vaststaat, over 65,2 ha in het noordoosten van het luchthavendomein;

— een industriële bedrijfsruimte over 11,7 ha in het noordwesten van het luchthavendomein;

— een groengebied over 2,8 ha in het zuiden en het westen van het luchthavendomein;

— een gemengde bedrijfsruimte, met een oppervlakte van 143,5 ha, in combinatie met het bijkomend voorschrift gemerkt *S.29 op gronden heden opgenomen als :

* gebied (met een industrieel karakter) waarvan de bestemming nog niet vaststaat, over 142,3 ha;

* groengebied over 0,70 ha;

* landbouwgebied over 0,05 ha;

* natuurgebied over 0,29 ha;

* parkgebied over 0,14 ha;

— de tracés, zoals heden uitgetekend, van de verkeerswisselaars Heppignies (R3-A15), Gosselies (A15-N5) en Viesville (A15-A54), de verkeerswisselaar Jumet op de N568-A54, en wegen van het grote capaciteitsnet die die verkeerswisselaars met elkaar verbinden;

— het tracé, zoals heden uitgetekend, van de N568, van de verkeerswisselaar Jumet bij de kruising met de R3;

- de aanpassing van de betrokken zoneringen, resulterend in de opneming van :
 - * bedrijfsruimten met een totale oppervlakte van 9,4 ha op gronden heden opgenomen als :
 - groengebied over 5,1 ha;
 - landbouwgebied over 4,1 ha;
 - woongebied over 0,2 ha;
 - * gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is voor een oppervlakte van 0,4 ha heden opgenomen als groengebied;
 - * landbouwgebieden met een totale oppervlakte van 23,5 ha op gronden heden opgenomen als :
 - groengebied over 22,9 ha;
 - woongebied met een landelijk karakter over 0,5 ha;
 - industriële bedrijfsruimte over 0,1 ha;
 - * groengebieden met een totale oppervlakte van 21,2 ha op gronden heden opgenomen als :
 - industriële bedrijfsruimte over 8,1 ha;
 - landbouwgebied over 6,4 ha;
 - gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is over 2,5 ha;
 - woongebied over 2,2 ha;
 - gebied (met een industrieel karakter) waarvan de bestemming nog niet vaststaat, over 1,9 ha;
 - natuurgebied over 0,1 ha;
- te schrappen :
 - het deel van de reserveringsomtrek van de overwogen weg, heden N568, opgenomen ten westen van spoorlijn 140, op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
 - het deel van de reserveringsomtrek van de overwogen weg, heden R3, opgenomen benoorden spoorlijn 140, op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
 - de reserveringsomtrek van de geplande verkeerswisselaar Heppignies, heden uitgevoerd, op het grondgebied van de gemeente Fleurus;

Milieueffectenonderzoek

Overwegende dat overeenkomstig de bepalingen van artikel 42, tweede en vierde lid van het Wetboek, de Regering gehouden is een milieueffectenonderzoek waarvan ze de omvang en de precisiegraad bepaalt, te laten verrichten, en de ontwerp-inhoud van het effectenonderzoek alsmede het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi ter advies voor te leggen aan de Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening aan de "Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable" (Waalse Raad voor het Leefmilieu voor Duurzame Ontwikkeling);

Overwegende dat de effecten van elk bestanddeel van het project op het leefmilieu, voor wat betreft de omvang van het uit te voeren onderzoek, zeer verschillend van aard en van invloed zijn;

Overwegende dat de auteur zijn analyse beperkt tot de bestanddelen van het project die een niet te verwaarlozen effect op het leefmilieu kunnen hebben; dat hij de relevantie van zijn keuzes verantwoordt;

Overwegende dat de opneming van de reserveringsomtrekken van de verkeersinfrastructuur, gepland bij dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi, als overdruk op de gebieden van het gewestplan Charleroi allemaal niet te verwaarlozen effecten zouden kunnen hebben op het leefmilieu rekening houdend met de betrokken projecten en de omvang van de betrokken oppervlaktes, dat het effectenonderzoek op dat bestanddeel van het project betrekking zal moeten hebben;

Overwegende dat de opneming van nieuwe bebouwingsgebieden a priori niet-verwaarloosbare effecten op het leefmilieu zou kunnen hebben; dat het effectenonderzoek zou moeten slaan op alle bestanddelen van het project die dat kenmerk vertonen;

Overwegende dat het effectenonderzoek overeenkomstig artikel 42, derde lid, van het Wetboek meer bepaald kan berusten op de nuttige inlichtingen uit het effectenonderzoek uitgevoerd in het kader van de behandeling van de behandeling van de globale vergunningen en de milieuvergunningen waaronder de luchthavenuitbating valt;

Overwegende dat de analyse van de behoeften en de lokalisering van de verschillende bestemmingsgebieden van het voorontwerp van het gewestplan Charleroi, alsook het zoeken naar varianten, beperkt moeten worden tot volgende gebieden :

- reserveringsomtrek van de luchthaveninfrastructuur : gebieden aanpalend aan de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;
- bedrijfsruimten : gebieden aanpalend aan de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen; gebieden aanpalend aan de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;
- reserveringsomtrek met het oog op de spoorbediening van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid : blad 46/4;
- reserveringsomtrek met het oog op de aanleg van de nieuwe Waalse spoorwegas : blad 46/4;
- reserveringsomtrek met het oog op de aanvoer over de weg naar de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid en de naburige bedrijfsruimtes; gebied aanpalend aan de E42;

Overwegende dat de auteur van het effectenonderzoek waaraan het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi onderworpen zal worden de Waalse Regering zal moeten inlichten over de vestigingsmogelijkheden van een park-and-ride in de nabijheid van het toekomstige spoorstation;

Overwegende dat de analyse van de afbakening en van de voorwaarden voor de ontsluiting van de bestemmingsgebieden, evenals het zoeken naar varianten dan weer beperkt zouden moeten worden tot de meest relevante onderzoeksomtrek rekening houdende met de overwogen aard van het milieu en met de druk voortvloeiende uit de vestiging;

Overwegende dat wat de nauwkeurigheid van het uit te voeren onderzoek betreft, de bij dit besluit gevoegde ontwerp-inhoud opgemaakt is met inachtneming van de specificiteiten van het project en de type-inhoud omschreven in artikel 42, tweede lid, van het Wetboek naleeft;

Overwegende dat er een bijzondere aandacht zal moeten uitgaan naar volgende gegevens :

- beoordeling van de impact van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi op de mobiliteit, de netwerken en de infrastructuur (saneringsplan van het onderstroomgebied van de Samber, enz.);
- beoordeling van de impact van de reserveringsomtrek van de luchthaveninfrastructuur Charleroi-Brussel Zuid op de onroerende goederen opgenomen op de erfgoedlijst van Wallonië; voorstellen tot herbestedingen;
- analyse van de behoeften aan bedrijfsruimten op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;

- beoordeling van de impact van de voorkomingsgebieden bepaald rondom de bestaande waterwinningen op het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi;
- beoordeling van de impact van de aanwezigheid van stortplaatsen op het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi;
- bepaling van de verschillende niveaus van blootstelling aan geluidshinder overeenkomstig Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en in het bijzonder beoordeling van vermoedelijke geluidsniveaus waaraan de bevolkingsgroepen blootgesteld zouden kunnen worden in residentiële gebieden;

Op de voordracht van de Minister van Huisvesting, Vervoer en Ruimtelijke Ontwikkeling,

Besluit :

Artikel 1. De Waalse Regering beslist tot opstelling en herziening van het gewestplan Charleroi en neemt het voorontwerp van opstelling en herziening van het gewestplan Charleroi (bladen 46/4 en 46/8) aan overeenkomstig bijgevoegde kaart, met het oog op de opneming van :

- een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een gemengde bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Charleroi en Fleurus;
- vier industriële bedrijfsruimten op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- twee industriële bedrijfsruimten op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- vijf landbouwgebieden op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- twee landbouwgebieden op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een landbouwgebied op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Les Bons Villers;
- een groengebied op het grondgebied van de gemeente Pont-à-Celles;
- twee groengebieden op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;

./.

- drie groengebieden op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een groengebied op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
- zeven groengebieden op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- een reserveringsomtrek voor de ruimtes nodig voor de bescherming en de vrijwaring van de luchthaveninfrastructuur wordt als overdruk opgenomen op de gebieden van het gewestplan gelegen in de omtrek van zone A van het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
- een 300 m brede reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan op beide tracés overwogen voor de bediening van het nieuwe station Gosselies en de aansluitingen ervan op lijn 140 enerzijds en lijn 124 anderzijds op het grondgebied van de gemeenten Charleroi, Les Bons Villers et Pont-à-Celles;
- een 300 m brede reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan op beide tracés overwogen voor de nieuwe Waalse spoorwegas binnen de grenzen van blad 46/S op het grondgebied van de gemeenten Charleroi et Pont-à-Celles;
- een 300 m brede reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan ter hoogte ba, brug nr. 84 van de A15 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi et Les Bons Villers;
- het tracé van de R3 benoorden de spoo op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- het tracé van de verkeerswisselaar Heppignies (A15-R3) op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- het tracé van de N568 in het westen van spoorlijn 140 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
- het tracé van de E42 vanaf zijn kruising met spoorlijn 140 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi, Fleurus en Pont-à-Celles;
- het tracé van de A54 vanaf het punt waar hij afwijkt van het tracé opgenomen op het gewestplan Charleroi benoorden de E42 tot aan zijn kruising met de N568 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;
- het tracé van de N5 vanaf zijn kruising met de E42 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- de verkeerswisselaar A15-N5 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- de verkeerswisselaar A15-A54 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;
- de verkeerswisselaar A54-N582 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- de verkeerswisselaar A54-N5 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- de verkeerswisselaar A54-N568 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;

./.

schrapping van :

- het deel van de reserveringsomtrek van de overwogen weg, heden N568, opgenomen ten westen van spoorlijn 140, op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
- het deel van de reserveringsomtrek van de overwogen weg, heden R3, opgenomen benoorden spoorlijn 140, op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- de reserveringsomtrek van de geplande verkeerswisselaar Heppignies, heden uitgevoerd, op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- het tracé van de E42 opgenomen op het gewestplan Charleroi vanaf zijn kruising met spoorlijn 140 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
- het tracé van de A54 opgenomen op het gewestplan Charleroi vanaf het punt waar hij afwijkt van het tracé benoorden de E42 tot aan zijn kruising met de N568 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;
- het tracé van de N5 opgenomen op het gewestplan Charleroi vanaf zijn kruising met de E42 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- de verkeerswisselaar A15-N5 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- de verkeerswisselaar A15-A54 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;
- de verkeerswisselaar A54-N582 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi,

- de verkeerswisselaar A54-N5 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi,
- de verkeerswisselaar A54-N568 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi.

Art. 2. Volgend voorschrift is van toepassing op de reserveringsomtrek voor de ruimtes nodig voor de bescherming en de vrijwaring van de luchthaveninfrastructuur als overdruk opgenomen op de gebieden van het gewestplan gelegen in de omtrek van zone A van het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus :

« De handelingen en werken met als doel de bouw of de heropbouw van gebouwen met een woonfunctie of het verlenen van onderdak aan personen en de verbouwing of de wijziging van de bestemming van bestaande gebouwen of delen van bestaande gebouwen om ze te bestemmen voor het wonen of het verlenen van onderdak aan personen of om het aantal wooneenheden te verhogen, worden verboden in de reserveringsomtrek. »

Art. 3. Volgend bijkomend voorschrift, gemerkt "S.29", is van toepassing op de gemengde bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus op het plan bij dit besluit :

« Het gebied wordt hoofdzakelijk bestemd voor dienstverlening. Onderzoek en kleinbedrijf worden toegelaten, distributieactiviteiten uitgezonderd.

De inrichting van het gebied beoogt een dichtere bebouwing dan die van de leidende schema's die heden de bebouwing van het gebied begeleiden. De dichtheid stijgt naarmate dichter gebouwd wordt bij de pool bestaande uit het luchthavengebouw en het toekomstig station. De toegang tot die pool met zachte vervoersmodi wordt aangemoedigd. Daartoe worden de uitbreiding en de inrichting van het wegennet zo opgezet dat de gebruikers van het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers gemakkelijk toegang ertoe kunnen krijgen.

De verschillende operatoren in het gebied treffen de nodige maatregelen om dat voorschrift toe te passen in het kader van de ontwikkelde projecten. »

Art. 4. Het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot aanneming van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi met het oog op de ontwikkeling van de infrastructuur van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid op het grondgebied van Charleroi (Gosselies, Jumet en Ransart) wordt opgeheven.

Art. 5. Het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2004 tot aanneming van het voorontwerp van herziening van de gewestplannen Charleroi (bladen 46/4S en 47/1S) en Namen (bladen 47/1S, 47/2S en 47/3 S) met het oog op de opnemings van het ontwerp-tracé voor het spoorvak Gosselies-Rhisnes van de nieuwe Waalse spoorweg wordt opgeheven voor zover het het ontwerp-tracé vaststelt van het spoorvak Gosselies-Rhisnes van de nieuwe Waalse spoorweg voor het blad 46/4S van het gewestplan Charleroi en de ontwerp-tracés tussen Gosselies en Brussel via spoorlijn 140 en tussen de luchthaven Gosselies en het station Charleroi-Sud.

Art. 6. De Waalse Regering neemt de ontwerp-inhoud van het milieueffectenonderzoek aan waaraan het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi, bijgevoegd bij dit besluit, wordt onderworpen.

Art. 7. De Waalse Regering belast er de Minister van Ruimtelijke Ordening mee bovengenoemde ontwerp-inhoud van het milieueffectenonderzoek waaraan het voorontwerp van herziening van het gewestplan Nijvel wordt onderworpen voor advies voor te leggen aan de Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening, aan de "Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable", en aan het Directoraat-generaal Natuurlijke Rijkdommen en Leefmilieu en haar daarna ter goedkeuring voor te leggen.

Namen, 19 juli 2007.

De Minister-President,
E. DI RUPO

De Minister van Huisvesting, Vervoer en Ruimtelijke Ontwikkeling,
A. ANTOINE

BIJLAGE

Bijlage 1 bij het bestek

ONTWERP-INHOUD VAN HET EFFECTENONDERZOEK BETREFFENDE HET GEWESTPLAN

1. Het voorontwerp van herziening van de bladen 46/4 en 46/8 van het gewestplan Charleroi, aangenomen door de Waalse Regering op XX/XX/2007, slaat op :

- bovenstaande bestanddelen van het voorontwerp :
- een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een gemengde bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Charleroi en Fleurus;
- vier industriële bedrijfsruimten op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- twee industriële bedrijfsruimten op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure onderworpen is, op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- vijf landbouwgebieden op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- twee landbouwgebieden op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een landbouwgebied op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Les Bons Villers;
- een groengebied op het grondgebied van de gemeente Pont-à-Celles;
- twee groengebieden op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;
- drie groengebieden op het grondgebied van de gemeente Charleroi;
- een groengebied op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
- zeven groengebieden op het grondgebied van de gemeente Fleurus;
- een 300 m brede reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan op beide tracés overwogen voor de bediening van het nieuwe station Gosselies en de aansluitingen ervan op lijn 140 enerzijds en lijn 124 anderzijds op het grondgebied van de gemeenten Charleroi, Les Bons Villers et Pont-à-Celles;

— een 300 m brede reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan op beide tracés overwogen voor de nieuwe Waalse spoorwegas binnen de grenzen van blad 46/S op het grondgebied van de gemeenten Charleroi et Pont-à-Celles;

— een 300 m brede reserveringsomtrek als overdruk op de gebieden van het gewestplan ter hoogte ba, brug nr. 84 van de A15 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi et Les Bons Villers;

— een reserveringsomtrek voor de ruimtes nodig voor de bescherming en de vrijwaring van de luchthaveninfrastructuur wordt als overdruk opgenomen op de gebieden van het gewestplan gelegen in de omtrek van zone A van het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;

— het tracé van de R3 benoorden spoorlijn 140 op het grondgebied van de gemeente Fleurus;

— het tracé van de verkeerswisselaar Heppignies (A15-R3) op het grondgebied van de gemeente Fleurus;

— het tracé van de N568 in het westen van spoorlijn 140 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;

— het tracé van de E42 vanaf zijn kruising met spoorlijn 140 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi, Fleurus en Pont-à-Celles;

— het tracé van de A54 vanaf het punt waar hij afwijkt van het tracé opgenomen op het gewestplan Charleroi benoorden de E42 tot aan zijn kruising met de N568 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;

— het tracé van de N5 vanaf zijn kruising met de E42 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;

— de verkeerswisselaar A15-N5 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;

— de verkeerswisselaar A15-A54 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;

— de verkeerswisselaar A54-N582 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;

— de verkeerswisselaar A54-N5 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;

— de verkeerswisselaar A54-N568 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;

en op de schrapping van :

— het deel van de reserveringsomtrek van de overwogen weg, heden N568, opgenomen ten westen van spoorlijn 140, op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;

— het deel van de reserveringsomtrek van de overwogen weg, heden R3, opgenomen benoorden spoorlijn 140, op het grondgebied van de gemeente Fleurus;

— de reserveringsomtrek van de geplande verkeerswisselaar Heppignies, heden uitgevoerd, op het grondgebied van de gemeente Fleurus;

— het tracé van de E42 opgenomen op het gewestplan Charleroi vanaf zijn kruising met spoorlijn 140 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;

— het tracé van de A54 opgenomen op het gewestplan Charleroi vanaf het punt waar hij afwijkt van het tracé benoorden de E42 tot aan zijn kruising met de N568 op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;

— het tracé van de N5 opgenomen op het gewestplan Charleroi vanaf zijn kruising met de E42 tot aan zijn kruising met de A54 op het grondgebied van de gemeente Charleroi;

— de verkeerswisselaar A15-N5 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi,

— de verkeerswisselaar A15-A54 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Pont-à-Celles;

— de verkeerswisselaar A54-N582 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi,

— de verkeerswisselaar A54-N5 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi,

— de verkeerswisselaar A54-N568 opgenomen op het gewestplan Charleroi op het grondgebied van de gemeente Charleroi,

1. Omvang van het effectenonderzoek en nauwkeurighedsgraad van de gegevens (art. 42, lid 2, van het Wetboek)

1. Omvang van het effectenonderzoek

Het effectenonderzoek slaat op de opneming van :

— de reserveringsomtrekken van de verkeersinfrastructuren opgenomen als overdruk op de gebieden van het gewestplan Charleroi;

— nieuwe bebouwingsgebieden.

De auteur beperkt zijn analyse tot de bestanddelen van het project die een niet te verwaarlozen effect op het leefmilieu kunnen hebben, hij verantwoordt de relevantie van zijn keuzes. In dat geval verantwoordt hij zijn keuzes.

Het effectenonderzoek kan berusten op de nuttige inlichtingen uit het effectenonderzoek uitgevoerd in het kader van de behandeling van de herziening van het gewestplan Luik, aangenomen op 6 februari 2003, en van afhandeling van de globale en de milieuvergunning waaronder de luchthavenuitbating valt; ze nader bepalen, aanvullen en bijwerken.

Het onderzoek verloopt volgens het "trechterbeginsel" waarbij de verschillende bestanddelen van het voorontwerp, afhankelijk van de aard van de besproken aspecten, geanalyseerd worden van de grootste tot de lokale schaal van de betrokken omtrek.

De analyse van de behoeften en de lokalisering van de verschillende bestemmingsgebieden van het voorontwerp van het gewestplan Charleroi, alsook het zoeken naar varianten, moeten beperkt worden tot het gebied gelegen in de buurt van de luchthaven.

Het effectenonderzoek bestudeert de vestigingsmogelijkheden van een park-and-ride in de nabijheid van het toekomstige spoorstation en dient een voorstel tot vestiging in met vergelijking van voor- en nadelen van de alternatieven.

De analyse van de afbakening van het project en van de voorwaarden voor de ontsluiting van de bestemmingsgebieden, evenals het zoeken naar varianten, beperkt moeten worden tot de meest relevante onderzoeksomtrek rekening houdende met de overwogen aard van het milieu en druk voortvloeiende uit de vestiging.

De onderzoeksomtrek (microgeografische schaal) van de bestanddelen van het voorontwerp die de biodiversiteit, de bevolking (mobiliteit,...), het water (ondergronds, oppervlakte-, lozingswater), de lucht, de klimaatfactoren, de landschappen, de land- en bosbouwactiviteit zouden kunnen verstoren hangt af van het grondgebied dat onder de invloed zou kunnen komen te staan van elk onderzocht vraagstuk.

Meer bepaald wordt de onderzoeksomtrek van de bestanddelen van het voorontwerp van het gewestplan Charleroi en van de compensaties ervan op fauna, flora, bodem, materieel goed en cultureel erfgoed beperkt tot de betrokken gronden.

2. Nauwkeurighedsgraad van de gegevens

Het hieronder overwogen bestek is opgesteld rekening houdend met de specificiteiten van het project en is een document waarvan de nauwkeurighedsgraad geacht wordt voldoende te zijn wat betreft artikel 42 van het Wetboek.

Alle punten van dit bestek moeten a priori als onontbeerlijk beschouwd worden, hoewel de auteur van het onderzoek voor kan stellen om de analyse op bepaalde punten in te korten voorzover hij aantoont dat ze ten opzichte van het onderzochte voorontwerp niet relevant zijn.

Overigens kan de auteur altijd, als hij dat in het onderzochte dossier belangrijk vindt, één of ander punt dat niet in het bestek voorkomt, aan bod laten komen en bespreken.

De wijzigingsfactoren (of de verstorende bestanddelen) van de omgeving en de bestanddelen die de feitelijke en de rechtstoestand uitmaken worden in bijlage aangegeven, en dan moeten de auteurs van het milieueffectenonderzoek slechts de relevante factoren in overweging nemen of de gegevens toevoegen die zij als noodzakelijk beschouwen.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan volgende gegevens :

- beoordeling van de impact van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi op de mobiliteit, de netwerken en de infrastructures (saneringsplan van het onderstroomgebied van de Sambre, enz.);
- beoordeling van de impact van de reserveringsomtrekken opgenomen bij dit voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi als overdruk op de gebieden van het gewestplan op de onroerende goederen opgenomen op de inventaris van het monumentaal erfgoed van Wallonië; herbestemmingsvoorstellen;
- analyse van de behoeften aan bedrijfsruimten op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus;
- beoordeling van de impact van de voorkomingsgebieden bepaald rondom de bestaande waterwinningen op het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi;
- beoordeling van de impact van de aanwezigheid van stortplaatsen op het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi;
- bepaling van de verschillende niveaus van blootstelling aan geluidshinder overeenkomstig Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en in het bijzonder beoordeling van vermoedelijke geluidsniveaus waaraan de bevolkingsgroepen blootgesteld zouden kunnen worden in residentiële gebieden;

Die lijst is onvolledig.

Fase I : ANALYSE VAN HET VOORONTWERP

A. SAMENVATTING VAN DE INHOUD EN OMSCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN EN DE MOTIVERINGEN VAN HET VOORONTWERP VAN HERZIENING VAN HET PLAN

(artikel 42, lid 2, 1^o, van het Wetboek)

A.1. Samenvatting van de inhoud en omschrijving van de doelstellingen en de motiveringen van het voorontwerp van herziening van het plan

Hier moet alleen het doel van de herziening van het gewestplan Charleroi samengevat worden en moeten de doelstellingen en de motiveringen van de Waalse Regering zoals ze worden vermeld in het besluit tot aanneming van het voorontwerp van plan benoemd worden.

Onder doel van de herziening van het gewestplan Charleroi wordt verstaan : de bestemmingsgebieden, de omtrekken waar een bijzondere bescherming verantwoord is, de bijkomende voorschriften voor stedenbouw of planologie, de andere inrichtingsmaatregelen en de kaart.

Onder doelstellingen van de Waalse Regering worden de doelen verstaan die zij nastreeft door te beslissen tot herziening van het plan.

Onder motiveringen van de Waalse Regering worden verstaan de redenen waarvoor zij de herziening van het gewestplan Nijvel als noodzakelijk beschouwt voor de realisatie van de doelstellingen.

A.2. Analyse

A.2.1. Onderzoek van de overeenstemming van de doelstellingen van het voorontwerp met de gewestelijke opties de gewestelijke opties

Eenzijds wordt de band tussen het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi en andere relevante plannen en programma's aangeduid en anderzijds worden de relevante doelstellingen inzake de bescherming van het leefmilieu ten opzichte van het voorontwerp vernoemd.

A.2.2. Onderzoek van de bestemmingsgebieden ten opzichte van de doelstellingen van de Waalse Regering

Er wordt nagegaan of de bestemmingsgebieden buiten de compensaties, opgenomen in het voorontwerp van plan, in verhouding staan tot de doelstellingen van de Waalse Regering.

A.2.3. Onderzoek van de overeenstemming van het voorontwerp met de vigerende reglementeringen

Er wordt nagegaan of het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi overeenstemt met de vigerende regelgeving, in het bijzonder met artikel 46 van het Wetboek (art. 42, lid 2, 2^o van het Wetboek).

A.2.4. Identificatie/validering van het (de) referentiegrondgebied(en)

Het referentiegrondgebied is het grondgebied waarop de reflectie moet berusten over de relevantie van de herziening van het gewestplan Charleroi voor wat betreft de behoeften en de ligging van de bestemmingsgebieden. Het beantwoordt aan wat in het Wetboek "bedoeld grondgebied" wordt genoemd (art. 42, lid 2, 3^o).

De analyse van de behoeften die het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi verantwoordt en de relevantie van de lokalisering van de verschillende bestemmingsgebieden van het voorontwerp, alsook het zoeken naar varianten, moeten beperkt worden tot volgende gebieden :

- reserveringsomtrek van de luchthaveninfrastructuur : gebieden aanpalend aan de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;

- bedrijfsruimten : gebieden aanpalend aan de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen; gebieden aanpalend aan de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid;
- reserveringsomtrek met het oog op de spoorbediening van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid; blad 46/4;
- reserveringsomtrek met het oog op de aanleg van de nieuwe Waalse spoorweg : blad 46/4;
- reserveringsomtrek met het oog op de aanvoer over de weg naar de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid en de naburige bedrijfsruimtes; gebied aanpalend aan de E42;

De auteur van het onderzoek mag daar andere referentiegebieden bij betrekken. In dat geval verantwoordt hij zijn keuzes.

A.2.5. Synthèse

De nadruk wordt gelegd op de doelstellingen van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi ten opzichte van de verenigbaarheid ervan met de gewestelijke opties en de conclusies op de referentiegebieden in combinatie met het voorontwerp of de andere bestanddelen of verzamelingen van bestanddelen ervan (de verschillende bestemmingsgebieden worden daarbij eventueel samengebracht tot samenhangende gehelen ten opzichte van hun referentiegebied).

A. ANALYSE VAN DE BEHOEFTE DIE HET VOORONTWERP VERANTWOORDEN

Hoe dan ook wordt voor elk bestanddeel of elk geheel van bestanddelen van het voorontwerp van de herziening van het gewestplan Charleroi de vraag naar ruimte die daarvoor voorbehouden wordt beoordeeld en getoetst aan het relevante aanbod, middels volgend stramien.

B.1. Evaluatie van de vraag

Omschrijving van de menselijke kenmerken van het betrokken grondgebied. De potentialiteiten (troeven en opportuniteiten) en de drukfactoren (zwakke punten en bedreigingen), en in het bijzonder de potentialiteiten die van invloed kunnen zijn op de vraag naar ruimte, dienen te worden aangeduid. Enkel de bestanddelen die relevant zijn ten opzichte van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi of van één van de bestanddelen of van één van de verzamelingen bestanddelen ervan moeten worden overwogen.

B.1.2 Evaluatie van de vraag naar (of het gebrek aan) ruimte voor de bestemmingen onderzocht in het referentiegrondgebied.

B.2. Evaluatie van het aanbod

B.2.1. Identificatie van de liggingscriteria die voldoen aan de doelstellingen van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi, aan de gewestelijke opties en aan de vigerende reglementeringen.

B.2.2. Evaluatie van het pertinente aanbod van ruimte voor de bestemmingen onderzocht in het referentiegrondgebied.

B.3. Conclusie

Evaluatie op kwantitatief en kwalitatief gebied van de noodzaak om nieuwe oppervlakten voor te behouden voor de onderzochte bestemmingen en om nieuwe verkeersinfrastructuren op te nemen in de referentiegebieden.

B. ANALYSE VAN DE LIGGING VAN DE BESTEMMINGSGEBIEDEN

Het gaat er hier om op schaal van het (de) referentiegrondgebied(en) de ligging van de verschillende bestemmingsgebieden en tracés van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi te valideren rekening houdend met :

- de menselijke, en ecologische potentialiteiten en drukfactoren van bovengenoemde gebieden;
 - de gewestelijke opties die op die grondgebieden toepasselijk zijn;
 - de liggingscriteria die in punt C geïdentificeerd moeten worden (naar gelang van de doelstellingen van het voorontwerp, van de principes inzake ruimtelijke ordening en van de vigerende reglementeringen);
- en, in voorkomend geval, liggingsvarianten die voldoen aan deze elementen binnen die grondgebieden te zoeken.

C.1. Analyse van de menselijke en milieueigenschappen van de referentiegrondgebieden

Omschrijving van de belangrijkste menselijke en leefmilieukenmerken van de grondgebieden. De potentialiteiten (troeven en opportuniteiten) en de drukfactoren (zwakke punten en bedreigingen) voor de ligging van de bestemmingsgebieden en de overwogen tracés dienen te worden aangeduid met aanmaking van een cartografische synthese.

Er wordt rekening mee gehouden op schaal van het (de) referentiegrondgebied(en). De feitelijke, de rechts- en de leefmilieutoestand worden (op microgeografische schaal) nauwkeurig besproken in fase II van het onderzoek.

C.2. Ruimtelijke overschrijving van de grote gewestelijke opties

Het gaat er om de visie die door de gewestelijke oriënterende documenten aan het (de) referentiegrondgebied(en) wordt verleend in een cartografische synthese op te nemen.

C.3. Analyse van de relevantie van de ligging van de bestemmingsgebieden van het voorontwerp

Hier gaat het erom de relevantie van de ligging van de verschillende bestemmingsgebieden of gehelen van bestemmingsgebieden en van de tracés van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi te onderzoeken ten opzichte van de liggingscriteria die in fase B (namelijk punt B.2.1.) geïdentificeerd zijn, van de analyse van de eigenschappen van het referentiegrondgebied (C 1) en van de daarop toepasselijke grote gewestelijke opties (C. 2.).

C.4. Keuze van liggingsvarianten

Als het studiebureau van mening is dat het zoeken naar liggingsvarianten niet gerechtvaardigd is, moet het zijn positie ernstig motiveren.

Doel is liggingsvarianten voor het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi of de bestanddelen of gehelen van bestanddelen ervan te zoeken en aan te nemen door de liggingscriteria die in fase B geïdentificeerd zijn op het referentiegrondgebied toe te passen met inachtneming van de analyse van de eigenschappen ervan (C.1.) en van de daarop toepasselijke gewestelijke opties (C.2.).

Deze poging kan indien nodig in twee etappes uitgevoerd worden :

- het zoeken naar potentiële sites voor liggingsvarianten;
- keuze van liggingsvarianten onder deze potentiële sites en de in het besluit overwogen sites.

C.5. Raming van de kosten en termijnen van de uitvoering van het plan en zijn liggingsvarianten

Dit punt moet met name de kosten ten laste van de privéoperatoren en die ten laste van de gemeenschap (MET, grossiersbedrijven, gemeenten, intercommunales...) onderscheiden.

C.6. Synthese : vergelijking van het voorontwerp van plan en van zijn liggingsvarianten

De voor- en nadelen van de ligging van de verschillende bestemmingsgebieden of gehelen van bestemmingsgebieden en van de tracés van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi en de liggingsvarianten worden vastgesteld, met name voor de volgende gegevens :

- de belangrijkste menselijke en ecologische potentialiteiten en drukfactoren van het grondgebied;
- de gewestelijke opties die op dit grondgebied toepasselijk zijn;
- de liggingscriteria (met inbegrip van de doelstellingen van het voorontwerp, de principes inzake ruimtelijke ordening en de vigerende reglementeringen);
- de kosten en termijnen van de uitvoering.

Afronding van fase I

Samenvatting van de verantwoording van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi of zijn verschillende bestanddelen of gehelen van bestanddelen en conclusies wat betreft de relevantie van het voorontwerp.

Fase II : LEEFMILIEUBEOORDELING

A. ANALYSE VAN DE AFBAKENING EN VAN DE UITVOERING VAN DE BESTEMMINGSGEBIEDEN

Op lokale schaal worden de afbakening en de voorwaarden voor de ontsluiting van de bestemmingsgebieden en de tracés van het voorontwerp en van elke liggingsvariant verder verfijnd na de gedetailleerde analyse van hun onderzoeksomtrek.

Als één of verschillende liggingsvarianten aan het einde van fase C in overweging worden genomen, moet punt D herhaald worden voor elke van de liggingsvarianten.

De onderzoeksomtrek van de bestemmingsgebieden van het voorontwerp en van de liggingsvarianten is dat deel van het grondgebied dat door de ontsluiting getroffen kan worden of dat bij vestiging ervan onder druk kan komen te staan. Hij kan dus verschillend zijn naar gelang van elk van de aspecten van de bestaande toestand aangezien hij afhankelijk is van de aard van het milieu (min of meer gevoelig voor de aan het project inherente wijzigingsfactoren) of van de overwogen drukfactor.

(artikel 42, lid 2, 11°, van het Wetboek)

D.1. Identificatie van de aan het project inherente wijzigingsfactoren van de omgeving

De aspecten of componenten van het project die de omgeving zouden kunnen storen, worden geïdentificeerd en gerangschikt volgens hevigheid ervan (sterke, middelmatige, zwakke, te verwaarlozen of onbestaande verstoring) voor elk van de drie volgende stappen voor de uitvoering van het plan :

- uitrusting van de bestemmingsgebieden, bouw van installaties en aanleg van infrastructuren;
- werking van de activiteiten;
- rehabilitatie van het activiteitsgebied.

In dit geval hoeft de rehabilitatiefase niet in overweging te worden genomen daar de overwogen bestemmingsgebieden in principe onomkeerbaar zijn.

De te onderzoeken wijzigingsfactoren van de omgeving worden in bijlage D.1 vermeld zonder volledigheid na te streven.

D.2. Beschrijving van de bestaande rechtstoestand

De elementen van de bestaande rechtstoestand die dreigen te lijden onder de effecten van de in D 1 geïdentificeerde wijzigingsfactoren van de omgeving, die men "kwetsbaarheden van de omgeving" (art. 42, tweede lid, 4°, van het Wetboek) zal noemen, of die drukfactoren vormen voor de geplande vestiging, dienen te worden aangeduid. Zij moeten in kaart worden gebracht.

Een bijzondere aandacht zal worden besteed aan de gebieden die voor het leefmilieu bijzonder belangrijk zijn, zoals die aangewezen overeenkomstig de richtlijnen 79/409/EG en 92/43/EG. (artikel 42, lid 2, 5°, van het Wetboek)

De bestanddelen van een bestaande rechtstoestand worden in bijlage D.2 vermeld zonder volledigheid na te streven.

D.3. Beschrijving van de bestaande feitelijke toestand

De elementen van de bestaande feitelijke toestand die dreigen te lijden onder de effecten van de in D 1 geïdentificeerde wijzigingsfactoren van de omgeving, die men "kwetsbaarheden van de omgeving" zal noemen, of die drukfactoren vormen voor de geplande vestiging, dienen te worden aangeduid. Zij moeten in kaart worden gebracht.

Er wordt een bijzondere aandacht besteed aan :

- de gebieden die voor het leefmilieu bijzonder belangrijk zijn, zoals die aangewezen overeenkomstig de richtlijnen 79/409/EG en 92/43/EG;
- de aanwezigheid van vestigingen die een hoog risico vertonen voor de personen, de goederen of het leefmilieu in de zin van richtlijn 96/82/EG;
- de opnemings van gebieden waarin bedrijven zich zouden kunnen vestigen die een hoog risico vertonen voor de personen, de goederen of het leefmilieu in de zin van richtlijn 96/82/EG.

D.4. Voorstelling van de afbakenings- en uitvoeringsvarianten bij de ontsluiting van de bestemmingsgebieden

Vertrekkend van de "kwetsbaarheden" en van de "drukfactoren" die onder D.2. en D.3. geïdentificeerd zijn, moet worden gezocht naar de afbakeningsvarianten en de varianten van de ontsluitingsvoorwaarden voor de bestemmingsgebieden en de tracés van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi.

De varianten dienen ter voorkoming, ter vermindering of ter compensatie van de leefmilieueffecten en de drukfactoren voortvloeiend uit de vestiging. Een gelijkwaardige denkoefening zal in punt D.6. uitgevoerd worden na beoordeling van de milieueffecten van de hier geïdentificeerde varianten.

De afbakeningsvarianten zijn wisseloplossingen voor de omtrek van het gebied.

De uitvoeringsvarianten omvatten de bijkomende voorschriften en de andere denkbare inrichtingsmaatregelen (zie bijlage A).

D.5. Beoordeling van de vermoedelijke effecten bij de verschillende stappen voor de uitvoering van het plan van de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden (artikel 42, lid 2, 8° en 9°, van het Wetboek)

Aangeduid dienen te worden de elementen van de bestaande rechtstoestand en van de bestaande feitelijke toestand die dreigen te lijden onder de effecten van de wijzigingsfactoren van de omgeving, gebonden aan de liggingsvarianten aangeduid onder punt C en aan de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden aangeduid onder punt D om hun niet te verwaarlozen vermoedelijke (secundaire, cumulatieve, synergetische, permanente en tijdelijke, zowel positieve als negatieve) effecten (op korte, middellange en lange termijn) op het leefmilieu, de land- en bosbouwactiviteit duidelijk te maken.

Die analyse dient uitgevoerd te worden voor elke stap in de uitvoering van de varianten :

- uitrusting van de bestemmingsgebieden, bouw van installaties en aanleg van infrastructuren;
- werking van de activiteiten.

Met deze analyse moet eveneens worden vastgesteld of de in het voorontwerp van plan en zijn varianten (inzake ligging/afbakening/uitvoering) voorgestelde inrichting belangrijke effecten zou kunnen hebben op het leefmilieu van de naburige Gewesten met het oog op de eventuele toepassing van de bepalingen van artikel 43, § 2, van het Wetboek, zoals gewijzigd bij het decreet van 3 februari 2005.

D.5.1 Identificatie van de voornaamste milieueffecten

De te onderzoeken milieueffecten worden opgesomd in bijlage D.5. in een niet-beperkende lijst.

D.5.2 Vergelijking van de varianten

Beoordeling van de impact van de aanwezigheid van stortplaatsen op het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi;

D.5.3 Vermoedelijke evolutie bij niet-uitvoering van het plan

Hier wordt de vermoedelijke evolutie van de leefmilieutoestand onderzocht, mochten het plan of één van de bestanddelen ervan of een geheel van bestanddelen niet worden uitgevoerd (artikel 42, lid 2, 3°, van het Wetboek).. 2, 3°, van het Wetboek)

D.6. Maatregelen die uitgevoerd dienen te worden ter voorkoming, vermindering of compensatie van de varianten voor de afbakening of ontsluitingsvoorwaarden

(art. 42, lid 2, 10°, van het Wetboek).. 2, 10°, van het Wetboek)

D.6.1. Uit te voeren maatregelen

Doel is de maatregelen die moeten worden genomen om de negatieve effecten van de in D 4. bepaalde verschillende afbakenings- en uitvoeringsvarianten te beperken, te verminderen of te compenseren, te identificeren.

Het kan gaan om

- een aanpassing van naburige bestemmingsgebieden;
- bijkomende voorschriften;
- andere inrichtingsmaatregelen.

D.6.2. Doeltreffendheid van elke maatregel en inschatting van de (niet-reduceerbare) residuele effecten

van het voorontwerp of zijn verschillende bestanddelen of gehelen van bestanddelen en elke variant

D.6.3. Vergelijking van het voorontwerp of zijn verschillende bestanddelen of gehelen van bestanddelen en elke variant**D.7. Raming van de kosten en termijnen van de uitvoering van de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden**

De raming betreft de kostprijs en de termijn voor de uitvoering van de varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden, aangeduid onder punt D.4, en zij worden vergeleken met kostprijs en termijn van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi of de bestanddelen of gehelen van bestanddelen en liggingsvarianten, aangeduid onder punt C.6.

D.8. Vermoedelijke evolutie van de leefmilieutoestand als het plan niet wordt uitgevoerd**A. SYNTHESE VAN DE EVALUATIE**

(stemt gedeeltelijk overeen met artikel 42, lid 2, 11°, van het Wetboek)

De voor- en nadelen van de verschillende varianten aangeduid onder punt C (liggingsvarianten) en onder punt D (varianten voor de afbakening en de ontsluitingsvoorwaarden) worden hier vastgesteld.

De resultaten worden hier besproken, met name ten opzichte van de inachtneming van artikel 1, § 1, van het Wetboek en ten opzichte van de inoverwegingname van de milieubeschermingsdoelstellingen aangeduid onder punt A.2.1., met inbegrip van de motiveringen van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi.

Die synthese dient om te beslissen of het gepast is om het plan te wijzigen op grond van een vollediger wetenschappelijke analyse dan die waarop het voorontwerp van herziening van het gewestplan Charleroi gegrond was en, mocht dat het geval zijn, om te opteren voor een inrichting die verenigbaar is met art. 1, 1, van het Wetboek. Zij maakt al dan niet een validering mogelijk van de motiveringen van het voorontwerp, aangeduid in punt A.1.

Met deze synthese moet worden vastgesteld of de in het voorontwerp van plan en zijn varianten (inzake ligging/afbakening/uitvoeringsvoorwaarden) voorgestelde inrichting belangrijke effecten zou kunnen hebben op het leefmilieu van de aangrenzende Gewesten met het oog op de eventuele toepassing van de bepalingen van artikel 43, § 2, van het Wetboek, zoals gewijzigd bij het decreet van 3 februari 2005. Dat standpunt dient verantwoord te worden door de resultaten van het onderzoek.

B. AANVULLINGEN**F.1. In het vooruitzicht gestelde maatregelen voor de opvolging van de belangrijke milieueffecten van de uitvoering van het gewestplan***(art. 2, 13°, van het Wetboek)*

Hier wordt de lijst opgemaakt van de niet-verwaarloosbare effecten, worden opvolgingsindicatoren voor die effecten voorgesteld, evenals berekeningswijze ervan, de gebruikte gegevens en hun bron, en hun grenswaarden.

F.2. Omschrijving van de evaluatiemethode en van de gerezen moeilijkheden*(art. 2, 12°, van het Wetboek)*

Doel is de specifieke elementen van de evaluatiemethode te beschrijven en de moeilijkheden te bepalen die met name tijdens de verzameling van gegevens en de methodes voor de schatting van de behoeften ondervonden zijn.

F.3. Grenzen van het onderzoek

Het betreft de punten van het onderzoek die in de milieueffectbeoordelingen diepgaand onderzocht zouden moeten worden, die bij de vergunningsaanvragen op de concrete projecten uitgevoerd zullen worden.

C. NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING (maximum 30 bladzijden + illustraties)*(art. 2, 14°, van het Wetboek)*

Die samenvatting moet verstaanbaar zijn voor een leek. Zij moet voldoende gedocumenteerd zijn en op zichzelf staan.

Bijlage A**Bijkomende voorschriften en andere inrichtingsmaatregelen**

bijkomende voorschriften (artikel 23 WWROSP) De in artikel 23, tweede lid, 2°, van het Wetboek bedoelde bijkomende voorschriften worden bepaald in artikel 41 en kunnen met name betrekking hebben op :

- de bepaling van de bestemming van de gebieden;
 - de fasering van hun bezetting;
 - de omkeerbaarheid van de bestemmingen;
 - de dichtheid van de gebouwen of woningen;
 - de verplichting om een gemeentelijk plan van aanleg voorafgaand aan hun uitvoering uit te werken;
 - de verplichting om een voorafgaand gemeentelijk stedenbouwkundig reglement uit te werken;
- of nog enig ander soort voorschrift inzake stedenbouw of planologie.

De in artikel 23, tweede lid, 2°, van het Wetboek bedoelde andere inrichtingsmaatregelen omvatten met name : 2, lid 3°, van het Wetboek)

- de in of buiten de site geplande uitrustingen (infrastructuren voor vervoer, water-, gas-, elektriciteitsaanvoer, riolering/zuivering);
- de voorzieningen voor het milieubeheer en voor de vermindering van de effecten (zuiveringsstation, vergaarkom);
- de maatregelen voor landschapsintegratie;

Bijlage D.1.**Wijzigingsfactoren van het milieu****Wijzigingsfactor van het milieu gebonden aan de mobilisatie of de consumptie van natuurlijke hulpbronnen**

— Immobilisatie van de bodem en ondergrond (winning uit de bodem en de ondergrond ten opzichte van andere bestaande en potentiële menselijke activiteiten);

— Waterconsumptie

Wijzigingsfactoren van het milieu gebonden aan de lozingen en emissies van de activiteiten

— Geluidshinder

— Vaste, vloeibare en gasachtige lozingen, afvalstoffen.

Wijzigingsfactoren van het milieu of risico's gebonden aan de opslag van producten

— Grondstoffen, processtoffen, producten, bijproducten en afvalstoffen,...

Wijzigingsfactoren van het milieu gebonden aan de mobilisatie van de infrastructuur en openbare uitrustingen binnen en buiten de site

— Mobilisatie van de wegen - verkeer;

— Mobilisatie van de parkeerplaatsen;

— Mobilisatie van de aanvoeruitrustingen (rechtverkrijgenden : water, elektriciteit, pijpleidingen,...);

— Mobilisatie van de infrastructuur voor opvang en zuivering van afvalwater.

Bijlage D.2.**Bestaande rechtstoestand**

De volgende elementen moeten overwogen worden :

— De omtrekken en de reglementaire inrichtingsgebieden; gedecentraliseerde gemeenten en/of gemeenten die een gemeentelijk stedenbouwkundig reglement hebben goedgekeurd, omtrekken van gemeentelijke plannen van aanleg, gemeentelijk rioleringsplan, omtrekken vastgesteld in toepassing van het algemeen reglement op de bouwwerken in landelijk gebied,...;

— De territoriale elementen onderworpen aan een bijzondere regelgeving : juridisch statuut van het wegennet en van de verbindingswegen; juridisch statuut van de bossen en wouden, autonoom net voor traag verkeer...

— De vergunningsomtrekken met beperking van het burgerlijk recht : omtrekken van de bestaande verkavelingen, omtrekken waarvoor het rampfonds is tegemoetgekomen, onroerende goederen onderworpen aan het recht van voorkoop, onroerende goederen onderworpen aan de onteigening ten algemene nutte...

— De omtrekken gebonden aan de beleidsvormen inzake operationele inrichting : ruilverkavelingsomtrekken, stadsheroplevingsomtrekken, stadsvernieuwingsomtrekken, bevoorrechte initiatiefgebieden...

— De patrimoniale omtrekken en sites : beschermde monumenten en sites met inbegrip van de archeologische opgravingen, monumentaal erfgoed van België, lijst van de bomen en bijzondere hagen...

— De omtrekken van leefmilieudrukfactoren (w.o. o.m. de voorkomingsomtrekken van waterwinningen, de Natura 2000-gebieden, de risicogebieden inzake overstromingen, de gebieden gebonden aan het overstromingsonderzoek, enz.

— De landschappelijk waardevolle omtrekken : afbakening van de landschappelijk waardevolle omtrekken zoals opgenomen in het gewestplan.

Bijlage D.3.**Bestaande feitelijke situatie****Biofysisch milieu**

— Lucht en klimaat (waarvan windrichting);

— Oppervlakte- en grondwater

— Grond en ondergrond (waarvan het reliëf en de identificatie van afzettingen met een te beschermen hoge economische of patrimoniale waarde);

— Biotopen.

— Risico's op natuurrampen en geotechnische drukfactoren waaraan de studieomtrek onderworpen is :

- overstromingen;

- karstnatuurfenomenen;

- mijnrisico;

- instorting;

- grondverschuiving;

- aardbevingsrisico.

— Landschappelijk waardevolle omtrekken (naar gelang van de krachtlijnen van het landschap en de aanwezigheid van uitzonderlijke uitzichten).

— Gebieden voor de aanleg van eventuele spaarbekkens.

Menselijk milieu

— Geluids- en geuromgeving;

— Ligging van de woongebieden, stedenbouwkundige structuur en architecturale vorm van het bebouwd gedeelte en van de openbare ruimten;

— culturele en natuurlijke erfgoederen;

— Landschap en visuele omgeving;

— Infrastructuren en uitrustingen;

— Het verkeer van de langzame vervoermiddelen;

— Aanwezigheid van onroerende goederen of van een beschermde site;

— Net van openbare vervoersmiddelen en frequenties - bereikbaarheidskaarten;

— Bestaan van kwetsbare gebieden bij Seveso-vestigingen.

De menselijke activiteiten

— Aard en eigenschappen van de huidige en potentiële activiteiten (in het kader van het huidige gewestplan);

— Gevoelige sociaal-culturele uitrustingen;

— Andere menselijke bezigheden gevoelig voor de storende activiteiten;

— Landbouwactiviteiten;

— Andere economische activiteiten.

Bijlage D.5.**Milieueffecten****Effecten op lucht en klimaat**

- Eventuele verstoring van het microklimaat door hoge gebouwen (schaduw, turbulentie aan de voet van hoogbouw...);
- Eventuele deelneming aan de mistvorming door de emissie van stoffen in de lucht onder gunstige spreidingsvoorwaarden.
- Eventuele uitstoot van broeikasgassen, energieverbruik.

Effecten op het oppervlakte- en grondwater

- Wijziging van het hydrogeologische stelsel van de waterhoudende en hydrologische lagen van de waterlopen gebonden aan de impregnatie van de gronden door de gebouwen en inrichtingen in de bodem (wegen en parkeerplaatsen);
- Effecten op de rioleringsplannen (saneringsplan per onderstroomgebied),
- Wijziging van de chemische en microbiologische kwaliteit en van de troebelheid van de waterlopen gebonden aan de lozingen van regen- en gezuiverd water;
- Wijziging van het stelsel van de waterlopen gebonden aan de lozingen van regen- en gezuiverd water;
- Gevaar voor toevallige verontreiniging gebonden met name aan de opslag van producten of afvalstoffen;
- Mogelijk gebruik van plaatselijke watervoorraden door het putten;
- Karststelsel en instortingen door de bronbemaling van de lagen.
- Wijziging van de stroomgebieden na rechtekkingen van kleine beddingen van waterlopen;
- Effecten op de kwaliteit van het ondergrondse water.

Effecten op de grond en ondergrond

- Onomkeerbare immobilisatie van de grond en ondergrond gebonden aan de ligging van de gebouwen en aan inrichtingen van de bodem door de wegen en parkeerplaatsen;
- Gevaar voor toevallige verontreiniging gebonden met name aan de opslag van producten of afvalstoffen
- Kaarst- en/of mijninstortingen met hoge risico's.
- Grondverschuivingen wegens de aard van het geologisch substraat.

Effecten op de fauna en de flora

- Verwoesting en/of opdeling van de biotopen gebonden aan de ligging van de gebouwen, aan de inrichtingen van de bodem en aan de wijziging van het bodemreliëf;
- Verslechtering van de ecotopen door gasachtige, vloeibare of vaste verontreinigende stoffen;
- Verstoring van de fauna gebonden aan de activiteiten (geluid, bewegingen,...);
- Effect op de gebieden die voor het leefmilieu bijzonder belangrijk zijn, zoals die aangewezen overeenkomstig de richtlijnen 79/409/EG (behoud van de vogelstand) en 92/43/EG (instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna = Natura 2000-netwerk).

Effecten op de menselijke gezondheid en veiligheid

- Verslechtering van de gezondheid gebonden aan lawaai geproduceerd door de wegen- en spoorweginfrastructuur, het luchtverkeer, de industrie en de activiteiten onderworpen aan een milieuvergunning;
- Verslechtering van de gezondheid gebonden aan de emissie van atmosferische verontreinigende stoffen;
- Inbreuk op de veiligheid gebonden aan de toename van het verkeer van motorfietsen, wagens, vrachtwagens op het wegennet;
- Trillingen te wijten aan de processen van de ondernemingen (zeven, stamp- en breekmachines...).

Effecten op aangenaam leefklimaat

- Verslechtering van de geuromgeving door de emissie van gasachtige verontreinigende stoffen en zelfs afvalstoffen;
- Verslechtering van de geluidsomgeving door de luidruchtige activiteiten en de toename van het verkeer;
- Verslechtering van de visuele kwaliteit gebonden aan de volumetrie of aan de architecturale en stedenbouwkundige samenstelling van de toekomstige gebouwen alsmede aan de vermoedelijke wijzigingen van het bodemreliëf om ze te bouwen.

Effecten op de materiële en patrimoniale goederen

- Beschadiging van de patrimoniale onroerende goederen door de atmosferische emissies van enkele verontreinigende industrieën;
- Schade aan eventuele archeologische plaatsen.
- Impact op de vastgoedtoestand.

Effecten op mobiliteit, verkeersnetten en infrastructuur

- Scheiding van het verkeer per vervoersmiddel
- Ongeschikte mobilisatie van de verkeersinfrastructuren verantwoordelijk voor de gevolgen op de vlote doorstroming van het verkeer
- Verstoring door een ongeschikte last op het netwerk voor bruikbaarheid en zuivering van water
- Overbelasting van de elektriciteits-, gas- en communicatienetten.

Effecten op de activiteiten

- Effect op de primaire activiteiten (landbouw, bosbouw) die aanwezig zijn op de site van het voorontwerp gebonden aan de mobilisatie van de grond en ondergrond
- Effect op enkele gebruiken van de bodem en voortdurende of toevallige gevoelige activiteiten (woonplaatsen, toerisme...) gebonden aan eventuele geluids- of reukshinder.