



## **Révision du plan de secteur de Charleroi pour l'inscription d'une zone d'activité économique mixte à Pont-à-Celles (Viesville et Luttre).**

### **Avis d'Inter-Environnement Wallonie (janvier 2004)**

La zone figurant au projet de plan de secteur, ainsi que l'alternative proposée par le bureau à Thiméon, se situent l'une et l'autre au nord de l'autoroute E42. Inter-Environnement souhaite faire à ce propos des remarques qui suivent.

1. Un simple coup d'œil au plan de secteur, ou aux cartes IGN de la région, montre qu'en cet endroit de la Wallonie comme en d'autres (voir par exemple St Georges en région liégeoise), l'autoroute marque une limite nette entre une zone rurale au nord, et une zone urbanisée au sud (ici très urbanisée, puisqu'il s'agit de l'agglomération de Charleroi). L'autoroute constitue ainsi, en maints endroits, une limite physique qui marque la bordure nord du sillon industriel. Pour cette seule raison déjà, ce serait faire preuve d'une cohérence élémentaire, sur un plan général d'aménagement du territoire, que de situer la nouvelle zone urbanisable au sud de l'autoroute.

2. Sur le plan du développement économique, nous tenons à observer que la mission première de l'intercommunale est de développer le territoire dont elle a la charge, territoire ici centré sur Charleroi, pôle majeur du SDER. L'objectif fixé par IGRETEC, et repris par l'arrêté du Gouvernement, de viser *la proximité de la partie fortement développée du Brabant wallon*, nous semble à cet égard particulièrement peu pertinent. Il laisse à entendre en effet que l'intercommunale entend bénéficier des retombées et avantages d'une province voisine, plutôt que de promouvoir un véritable développement de sa sous-région; celui-ci en effet, pour être porteur, se doit d'être endogène, c'est-à-dire de s'appuyer sur les spécificités et les ressources propres de son territoire et de sa population. Au lieu de quoi IGRETEC se détourne de Charleroi, ville dont de vastes pans ont pourtant un besoin urgent de requalification, dont la population est en attente d'un réinvestissement financier et moral qui viendrait lui rendre confiance dans son avenir. Cela est inacceptable, bien plus inacceptable encore que le volet 'aménagement du territoire' soulevé au point 1.

Par ailleurs le projet de plan de secteur et l'étude d'incidences soulèvent encore les remarques suivantes .

1. L'accès aux deux zones est purement routier. Tout raccord au rail ou la voie navigable est en effet illusoire malgré la proximité géographique apparente sur carte. Si l'on sait que l'accessibilité routière est actuellement la première recherchée par les entreprises, l'on sait aussi que les prix pratiqués aujourd'hui par ce type de transport sont liés à ceux du carburant, dont l'avenir est

particulièrement incertain. L'on ne peut donc plus admettre aujourd'hui d'implanter une zone aussi vaste dans un site tel, que l'évolution vers des modes moins dispendieux en énergie, comme le rail ou la voie d'eau, soit matériellement impossible.

2. Sur le plan de l'accessibilité toujours, la mise en œuvre du projet suppose la création d'un échangeur sur l'A54, ce que l'arrêté du Gouvernement dit d'ailleurs explicitement (*un échangeur autoroutier sera réalisé sur la A54, au droit du pont existant sous l'autoroute*). Or ce volet du projet n'est pas abordé dans l'étude, qui ne signale ni les surfaces qui seront occupées par cet échangeur, ni les impacts environnementaux qui en découleront. Or ces impacts ne seront pas nuls. En effet l'échangeur prendra place dans la tête du vallon du Natri, ruisseau dont le cours est situé en dehors de toute zone habitable, et sur lequel se situent des étangs de pêche, en aval du projet. L'intérêt naturel des terrains visés par le projet est par ailleurs reconnu par le Schéma de structure de la commune de Pont-à-Celles.

3. Sur le plan environnemental, les deux sites proposés surplombent les calcaires carbonifères, dont la nappe alimente en eau Charleroi. Le périmètre de Viesville recoupe d'ailleurs des périmètres de protection de captages, celui de Thiméon est situé à l'amont immédiat d'autres captages. Or la nappe n'est protégée sous aucun des deux sites par une épaisseur significative d'argiles ou de schiste; elle n'est donc pas à l'abri d'une pollution éventuelle. Quels que soient les moyens techniques prescrits par les permis, l'installation d'activité économique en ces lieux n'est donc pas souhaitable.

4. Les deux sites font partie d'une zone qui a fait l'objet d'un remembrement rural; la collectivité a investi pour permettre l'exploitation rationnelle par les agriculteurs, et cet objectif serait ruiné par l'incohérence des pouvoirs publics si 80ha ou plus étaient soustraits à la zone en question.

5. Enfin les deux sites font partie d'une zone qui fait l'objet d'un projet LEADER + (le «Pays de Geminiacum», allusion à l'occupation ancienne de la région, traversée par la chaussée romaine de Bavais-Cologne). Un coup d'œil sur le site du projet ([www.geminiacum.com](http://www.geminiacum.com)) permet de se rendre compte que le projet LEADER est fondé sur la mise en exergue des caractéristiques rurales de l'endroit: sentiers didactiques, espaces de commercialisation de produits locaux et autres projets de mise en valeur de la nature et du terroir, ne sont guère compatibles avec l'établissement d'une vaste zone d'activité au sein même de l'espace visé par le projet.

**Pour toute les raisons évoquées ci-dessus Inter-Environnement s'oppose tant à la zone de Viesville qu'à celle de Thiméon, et souhaite vivement qu'une alternative soit définie, en lien direct avec l'agglomération de Charleroi, au sud de l'autoroute, en une zone qui soit desservie au moins par un mode autre que la route.**