

---

## NOTE DESCRIPTIVE

---

### 1. Eléments de l'historique

#### 1.1 Historique

Les premières activités aériennes sur le site de Gosselies remontent à 1919.

A cette époque, une école de pilotage est ouverte, et, l'année suivante, les activités de maintenance aéronautiques.

La société de construction aéronautique FAIREY s'installe en 1931 sur le site.

En 1946, l'aéroport est classé parmi les aéroports publics.

La SABCA s'y installe en 1954 et ensuite la SONACA en 1978.

A partir de 1965, en collaboration avec la régie des voies aériennes, la société pour la promotion de l'aéroport de Charleroi Gosselies dote son aéroport d'une série d'équipements destinés à permettre le développement des vols commerciaux.

C'est ainsi que, durant les années 70, une liaison biquotidienne Liège-Charleroi-Londres sera mise en place par la compagnie aérienne SABENA.

En 1992, la SA Brussels South Charleroi Airport (BSCA) est chargée par le gouvernement wallon d'assurer la gestion et l'exploitation commerciale de l'aéroport.

En 1997, la compagnie aérienne Ryanair ouvre une liaison quotidienne entre Charleroi et Dublin.

En avril 2001, Ryanair fait de Charleroi sa première base continentale.

Depuis 2001, la SA SOWAER est chargée de la mise à disposition, de l'entretien et du développement des infrastructures aéroportuaires wallonnes, dont celle de Charleroi.

Le 14 février 2005, un permis unique est délivré par le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué en vue de construire et d'exploiter une aérogare, des parkings voitures, des voiries d'accès, des chaussées aéronautiques et des parkings avions ainsi que des bâtiments techniques et un parc pétrolier.

En 2012, la SA BSCA fait réaliser par le bureau d'études AERTEC un plan directeur en vue de poursuivre son développement de manière cohérente et ordonnée.

En 2014, la SA BSCA introduit une demande de permis unique pour l'extension de l'aérogare existante et l'agrandissement du parc de stationnement. Ce permis unique est octroyé le 16 décembre 2014, par décision des fonctionnaires technique et délégué.

## 1.2 Examen des demandes significatives de permis précédents (sous réglementation CWATUPE)

**a. Permis unique octroyé le 14 février 2005 pour construire et exploiter une aérogare capable d'accueillir 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 usées, des bâtiments techniques et un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m3 de kérosène et de 30 m3 de carburants routiers**

En 2005, le projet se situait pour sa majeure partie en zone d'aménagement différé à caractère industriel et pour le surplus (en partie sud) en zone de services publics et d'équipements communautaires au plan de secteur de Charleroi adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979.

Il avait notamment considéré par sa nature et sa vocation comme un équipement de service public.

Le permis a été octroyé en dérogation au plan de secteur sur pied des articles 110 et 114 en vigueur à l'époque.

**b. Permis d'urbanisme octroyé le 29 novembre 2010 relatif à l'extension du terminal de l'aéroport de Charleroi**

Le projet se situait en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur de Charleroi.

Il a été considéré qu'il n'était pas conforme à la destination de la zone susvisée mais qu'il pouvait être fait application de l'article 127, § 3 du CWATUPE.

Le recours à cet article a notamment été motivé par les éléments suivants :

*« Considérant que le projet dont question doit être considéré par sa nature et sa vocation comme un équipement de service public ; (...) que le projet est également repris dans le périmètre de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision des planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur de Charleroi en vue de l'inscription, sur le territoire de Charleroi (Gosselies, Jumet et Ransart) de zones de services publics et d'équipements communautaires destinées à permettre l'extension des infrastructures aéroportuaires de Charleroi-Bruxelles Sud ;*

*Considérant que l'ensemble de ces éléments confirme le caractère public de l'infrastructure envisagé »e ; qu'il s'agit dès lors d'un projet de travaux d'utilité publique en application des articles 127 § 1er, 2° et 7° du Code ;*

*Considérant quant aux lignes de force du paysage que le projet s'inscrit en extension du bâtiment principal dans le prolongement de l'élévation Sud-Est ; dans le respect des gabarits et matériaux du bâtiment initial ; que ces travaux ne seront visibles que depuis la piste et ne modifient pas la perception globale de l'aérogare ; que les lignes de force sont dès lors respectées ;*

*Considérant que le projet d'extension du terminal s'inscrit dans le respect des options du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), tel qu'adopté par le Gouvernement Wallon le 27 mai 1999*

; que l'article 13 du Code précise que «Le schéma de développement de l'espace régional exprime les options d'aménagement et de développement durable pour l'ensemble du territoire de la Région Wallonne » ;  
(...) ».

**c. Permis d'urbanisme octroyé le 04 avril 2011 pour la construction d'une vigie de contrôle en surplomb du terminal existant de l'aéroport de Charleroi**

Le projet se situait en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur de Charleroi (article 34 du CWATUPE).

Il a été considéré que le projet n'était pas conforme à la destination de la zone susvisée mais qu'il pouvait être fait application de l'article 127, § 3 du CWATUPE.

**d. Permis d'urbanisme octroyé le 17 janvier 2012 relatif à l'aménagement d'un parking de 2.305 places**

Le projet se situait pour partie en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel et pour partie en zone non-affectée au plan de secteur de Charleroi.

Il a été considéré qu'il n'était pas conforme à la destination de la zone susvisée mais qu'il pouvait être fait application de l'article 127, § 3 du CWATUPE.

Le recours à cet article a notamment été motivé par les éléments suivants :

*« que le parking prend place aux abords des infrastructures aéroportuaires et à proximité d'axes routiers ; que l'aménagement proposé est de qualité en ce qu'il propose des emplacements de stationnement en revêtement drainants, la plantation d'arbres et des parties engazonnées ; que depuis la N568, le parking sera masqué par le talus existant ; que depuis la rue d'Heppignies, l'entrée du parking est agrémenté de gazon et d'un alignement d'arbres ; que les lignes de force du paysage actuellement composées à cet endroit d'infrastructures aéroportuaires (piste, accès...) seront respectées ; que les conditions visées à l'article 127 § 3 sont rencontrées ».*

**e. Permis d'urbanisme octroyé le 07 juin 2012 pour la réalisation de 2 dalles de parking avions et voirie de contournement**

Le projet se situait pour partie en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur de Charleroi.

Il a été considéré qu'il n'était pas conforme à la destination de la zone susvisée mais qu'il pouvait être fait application de l'article 127, § 3 du CWATUPE.

Le recours à cet article a notamment été motivé par les éléments suivants :

*«Considérant que le projet vient en extension de la dalle existante de stationnement des avions sur le site de l'aéroport ; que les lignes de force du paysage ont été examinées et considérées comme rencontrées à l'occasion du permis délivré pour l'aérogare et ses infrastructures ; que ces travaux ne seront visibles que depuis la piste et ne modifient pas la perception globale de l'aérogare ; que l'impact*

*sera dès lors quasi nul au niveau du paysage ; que le prescrit de l'article 127 § 3 est respecté ; que le projet peut dès lors être autorisé ;*

*Considérant que le projet d'extension du terminal s'inscrit dans le respect des options du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), tel qu'adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999 ;*  
*».*

**f. Permis unique octroyé le 16 décembre 2014 pour l'extension de l'aérogare et l'agrandissement du parc de stationnement.**

Le projet se situait pour partie en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur de Charleroi.

Il a été considéré qu'il n'était pas conforme à la destination de la zone susvisée mais qu'il pouvait être fait application de l'article 127, § 3 du CWATUPE.

Le recours à cet article a notamment été motivé par les éléments suivants :

*« Considérant (...) que les actes concernés sont des travaux d'utilité publique au sens de l'article 274bis, 2°, b, du CWATUPE ; que de plus, la demande est relative à des équipements de services publics ou communautaires visés à l'article 127, §1er, 7° ;*

*Considérant qu'en ce qui concerne les lignes de force du paysage, le projet, expliqué ci-dessus, vise la construction de bâtiments à toiture plate dans le prolongement de l'existant ;*

*Considérant de plus, que le reportage photographique permet clairement d'appréhender le site et que les extensions projetées, telles que dessinées sur les plans, ont un gabarit limité et empruntent le même type de matériaux que les bâtiments existants ;*

*Considérant également que l'extension des parkings et l'aménagement des voiries n'engendrent pas de nouvelles lignes de force dans le paysage ;*

*Considérant dès lors que le projet tend à respecter les lignes de force du paysage via une intégration et un respect du bâti, avec le choix d'enterrer et de limiter les modifications du relief du sol ; que le projet s'exprime de manière résolument contemporaine avec des matériaux sobres ; qu'il y a lieu d'encourager ce type d'intervention qui peut, par son expressions plus audacieuse, exprimer la fonction du bâtiment ; que dès lors, au vu de ce qui précède, la demande respecte le prescrit de l'article 127, §3 ;*

*Considérant, au vu de ce qui précède, que le projet ici examiné s'inscrit pleinement dans le cadre des options d'aménagement définies par la Région wallonne ;*

*(...) ».*

### 1.3 Situation au plan de secteur

Les extensions projetées s'inscrivent en zone d'aménagement communal concerté à caractère économique au plan de secteur de Charleroi.

Par application de l'article D.II.32, §1er. La zone d'aménagement communal concerté à caractère économique est destinée à recevoir les activités visées aux articles D.II.29, D.II.30 et D.II.31, à l'exclusion des industries qui présentent des risques d'accident majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement et des petits commerces. Son affectation est déterminée en fonction de la localisation de la zone, de son voisinage, des coûts et des besoins pour la région concernée, des infrastructures de transport existantes, tout en veillant à développer des potentialités en termes de multimodalité ainsi que des synergies avec les zones attenantes.

L'article D.II.32 §3. stipule que les dérogations visées aux articles D.IV.6 à D.IV.13 sont applicables à toute zone ou partie de zone d'aménagement communal concerté à caractère économique qu'elle soit ou non mise en œuvre.

### 1.4 La nature des activités exercées

Le projet a pour finalité d'augmenter la superficie du terminal aéroportuaire de 36.000 m<sup>2</sup> à 41.870 m<sup>2</sup>, dont la construction a été autorisée par le permis unique délivré le 14 février 2005.

Outre l'agrandissement de l'aérogare, des extensions relatives au parking voitures (reconversion d'un parking existant en parking personnel) sont également envisagées à proximité des extensions afin de compenser une partie des places supprimées se trouvant sur l'emprise des extensions.

La gestion d'une aérogare et des infrastructures y afférentes a pour objet de satisfaire à l'intérêt général dans la mesure où il s'agit de permettre à tout un chacun d'utiliser le moyen de transport qu'est l'aéronef.

Le caractère de « services public et d'équipements communautaires » est en outre renforcé par la convention de sous-concession domaniale conclue entre la SA SOWAER et la SA BSCA en date du 15 avril 2002 et au terme de laquelle la SOWAER octroie à BSCA une sous-concession domaniale portant sur l'utilisation permanente et exclusive de la zone aéroportuaire aux fins de son exploitation.

Cette convention prescrit que BSCA pourra faire usage de la zone sous-concédée pour autant que cette utilisation soit en rapport avec le développement économique des activités et/ou terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires et qu'elle soit conforme à l'intérêt public et régional.

Par ailleurs, il faut relever que le projet a été repris dans le périmètre de l'arrêté du gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision des planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur de Charleroi en vue de l'inscription, sur le territoire de Charleroi (Gosselies, Jumet et Ransart) de zones de services publics et d'équipements communautaires destinés à permettre l'extension des infrastructures aéroportuaires de Charleroi-Bruxelles-Sud.

Il est repris dans l'arrêté du gouvernement wallon du 19 juillet 2007 adoptant l'avant-projet établissant et révisant le plan de secteur de Charleroi (planche 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 l'activité économique jouxtant la zone aéroportuaire.

*Au sein de cet arrêté, il est notamment exposé que le développement de l'infrastructure aéroportuaire « 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 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 ».*

Les éléments précités confirment que les activités visées s'inscrivent en zone de services publics et d'équipements communautaires tant en leurs composantes principales (aérogare) qu'accessoires.

### 1.5 Dérogation

Par définition, les activités visées par le projet ne semblent pas relever des activités qui s'inscrivent dans une zone d'activité économique mixte (article D.II.29 du CoDT) ou de la zone d'activité économique industrielle (article D.II.30 du CoDT) ou encore de la zone d'activité économique spécifique (article D.II.31 du CoDT).

En espèce, le permis concerne des actes et travaux d'utilité publique ainsi que des constructions et équipements de services publics ou communautaires.

L'article D.IV.22 du CoDT, (anciennement article 127 du CWATUPE) trouve donc à s'appliquer.

Au regard de l'article D.IV.11 qui stipule qu'Outre les dérogations prévues aux articles D.IV.6 à D.IV.10, le permis visé à l'article D.IV.22, alinéa 1er, 1°, 2°, 4°, 5°, 7°, 10° et 11° et à l'article D.IV.25 et le permis relatif aux constructions et équipements destinés aux activités à finalité d'intérêt général ou le certificat d'urbanisme n°2 peut être accordé en dérogeant au plan de secteur.

De plus l'article D.IV.6 stipule que Un permis d'urbanisme ou un certificat d'urbanisme n°2 peut être octroyé en dérogation au plan de secteur pour les constructions, les installations ou les bâtiments existants avant l'entrée en vigueur du plan de secteur ou qui ont été autorisés, dont l'affectation actuelle ou future ne correspond pas aux prescriptions du plan de secteur lorsqu'il s'agit d'actes et travaux de transformation, d'agrandissement, de reconstruction ainsi que d'une modification de destination et de la création de logement visées à l'article D.IV.4, alinéa 1er, 6° et 7°. Les aménagements accessoires et complémentaires aux constructions, installations et bâtiments précités et isolés de ceux-ci peuvent également être autorisés.

### 1.6 Conclusion

En conclusion, les travaux qui font l'objet de la demande de permis d'urbanisme concernent des activités qui devraient être implantée en zone de services publics et d'équipements communautaires au plan de secteur. L'aéroport de Charleroi – qui préexiste au plan de secteur de Charleroi de 1979 – se situe toutefois partiellement en zone d'aménagement communal concerté à caractère économique.

Dans la mesure où l'article D.IV.6 , D.IV.11 et D.IV.22 trouvent à s'appliquer, il est envisageable d'autoriser le permis en s'écartant du plan de secteur.

En l'espèce, il est matériellement impossible d'appliquer le plan de secteur et d'implanter les travaux prévus à un autre endroit compte tenu de l'infrastructure construite en toute légalité depuis des décennies.

## 2. Rapport urbanistique

### 2.1 Note introductive

Les annexes suivantes complètent la présente note et en font partie intégrante :

- Document 2.8 : notice d'accessibilité PMR
- plans n° PU-02 et PU-03 : Carte IGN et Parcelle cadastrale
- Document 2.3 et plan n° PU-01 : situation juridique du bien (plan de secteur)
- Document 2.2 : photos et repérage des prises de vue
- Document 2.9 et plan n° PU-14 : vues 3D des extensions de l'aérogare, du site

Ainsi que les divers plans d'architecture constituant le présent dossier.

### 2. Situation planologique du bien

Cf. Plan de situation et plan d'implantation des ouvrages :

- Plan no PU-01 Situation projetée – Plan de secteur de Charleroi – Situation des ouvrages

Le projet est situé sur les Communes de CHARLEROI et FLEURUS, sur le domaine aéroportuaire actuel site à GOSSELIES (B-6041) rue des Frères Wright n° 8. La parcelle cadastrale affectée est la suivante :

- section C no270 E : extensions de l'aérogare

## 3. Situation juridique du bien – affectation du bien aux plans d'aménagement

Cf. Extrait du plan de secteur joint en annexe du présent rapport.

- Plan no PU-01 Situation projetée – Plan de secteur de Charleroi – Situation des ouvrages

Les extensions projetées s'inscrivent en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur de Charleroi adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979.

Ces interventions sont donc en dérogation avec l'affectation au plan de secteur (Zone d'Aménagement Communal Concertée à Caractère Industrielle) :

- Les extensions de l'aérogare (Bâtiment Non Schengen et Bâtiment Schengen), qui sont réalisées à l'Est du bâtiment existant.

- La transformation du parking VIP existant en nouveau parking pour le personnel et le réaménagement des parkings Car Rental et Personnel.

Le paragraphe 5 de ce présent rapport renvoie à l'annexe jointe, qui énonce les éléments justifiant la dérogation à l'affectation ZACCCI au plan de secteur.

## **4. Présentation des actes et travaux projetés, options d'aménagement, parti architectural du projet**

### **4.1 Présentation des actes et travaux projetés**

#### **4.1.1 Extensions de l'aérogare : Bâtiments Non Schengen et Schengen 2**

BSCA souhaite augmenter la capacité de l'aérogare existante. Pour ce faire, une extension de l'aérogare existante est prévue, permettant d'augmenter la capacité de 2.600.000 passagers supplémentaires par an et donc un total de 9.000.000 de passagers par an. Cette extension consiste en deux bâtiments distincts, situés à l'Est de l'aérogare actuelle.

Actuellement l'aérogare est équipée de 11 portes d'embarquement.

La première extension, connectée au bâtiment existant, accueillera les passagers non Schengen et compte 3 portes d'embarquement. Le second bâtiment, complètement indépendant, accueillant les passagers faisant partie de l'espace Schengen, compte également 3 portes d'embarquement. Soit un total de 6 portes supplémentaires pour l'ensemble des deux modules. Le bâtiment Schengen comprend l'ensemble des installations nécessaires lui permettant de fonctionner indépendamment de l'aérogare existante. Outre les portes d'embarquement pré-citées, il est équipé de 8 postes de Check-in, une installation de tri-bagage aux départs et aux arrivées ainsi que 3 lignes de sûreté.

L'aérogare actuelle comporte une surface construite de +/- 38.250 m<sup>2</sup> (iso 35.000 m<sup>2</sup>). La phase d'extension du bâtiment prévoit 5.800 m<sup>2</sup> de surface construite supplémentaire. Les superficies sont les suivantes : 35.926,11 m<sup>2</sup> (terminal 1), 2.320 m<sup>2</sup> (extension zone commerciale), 5.800 m<sup>2</sup> (terminal 2).

#### **4.1.2 Transformation et réaménagement de parkings existants**

Les travaux se portant sur ces infrastructures sont les suivants :

##### **Transformation du parking VIP**

Le parking VIP existant sera transformé en nouveau parking Personnel. La transformation consiste en la création de voiries imperméables menant aux emplacements de véhicules, réalisés en dalles de gravier. Actuellement, la surface imperméabilisée existante correspond à 1.810 m<sup>2</sup>. Après transformation, elle sera de 1.840 m<sup>2</sup>. Ce parking Personnel comprendra 98 places dont 2 PMR. Trois places seront réservées au service de douanes, et 6 places au service de Police.

## Redistribution et réaffectation des parkings au sol

Il est à noter que le parking Car Rental et Personnel feront également l'objet d'intervention mineure de réarrangement: les emplacements seront redistribués avec un nouveau marquage au sol et le déplacement des plots de délimitation. Le parking Car Rental comprendra 205 places dont 4 pour les Personnes à Mobilité Réduite, tandis que le parking Personnel comprendra 152 places, dont 3 PMR.

## 4.2 Options d'aménagement

### Principes d'implantation des extensions de l'aérogare

Les deux bâtiments constituant l'extension de l'aérogare actuelle sont situés à l'Est du bâtiment existant, dans le prolongement de ce dernier. Ils s'implantent au niveau 174.00. Actuellement, la zone concernée est affectée à des parkings. Le volume destiné à l'accueil des passagers non Schengen a une longueur de 72 mètres environ, et une largeur de 19 mètres. Ce bâtiment est connecté à la zone d'embarquement non Schengen de l'aérogare actuelle, par l'intermédiaire d'une passerelle située au niveau 180.00.

Le second bâtiment, espace et terminal Schengen, présente une longueur totale de 180 mètres et une largeur de 25 mètres. Son fonctionnement est totalement indépendant du complexe existant.

L'emplacement des extensions est directement lié à la distribution existante des places de stationnement des avions. Du point de vue opérationnel, l'emplacement des extensions situe de manière directe les nouvelles portes d'embarquement en face et à proximité des places de stationnement des avions correspondantes.

Les deux bâtiments de l'extension présentent une architecture cohérente et suivant un design similaire à l'existant, sans créer de concurrence vis-à-vis du volume existant.

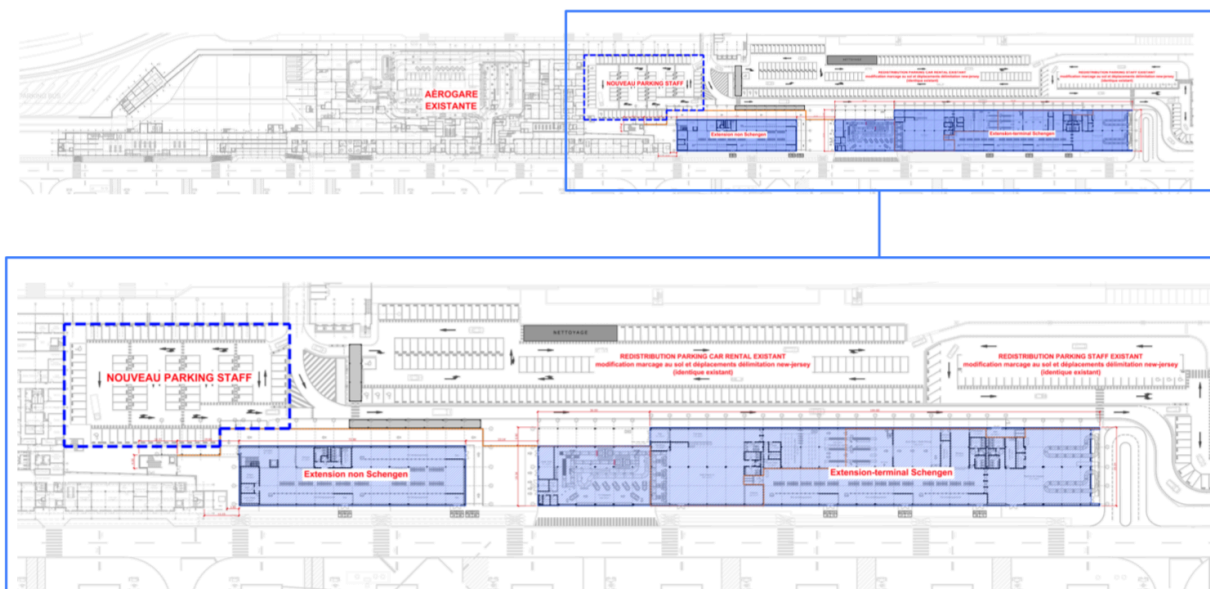


Image 1. Aérogare : Implantation des extensions par rapport à l'existant

## 4.3 Parti architectural

### 4.3.1. Volumétrie générale et insertion des extensions

Les gabarits des deux bâtiments présentent une hauteur limitée de 5 mètres. Ils sont tous deux de plain-pied, à l'exception du volume non Schengen qui possède ponctuellement un étage (niv. +180.00), à l'endroit où s'effectue l'accès depuis l'aérogare existante. Les gabarits des extensions respectent les lignes horizontales prédominantes de la construction existante, et ses alignements.

Les extensions s'inscrivent dans le schéma mis en place, s'adaptant aux infrastructures (stationnement des avions au Sud).

L'objectif est qu'à terme l'ensemble soit homogène et harmonieux.

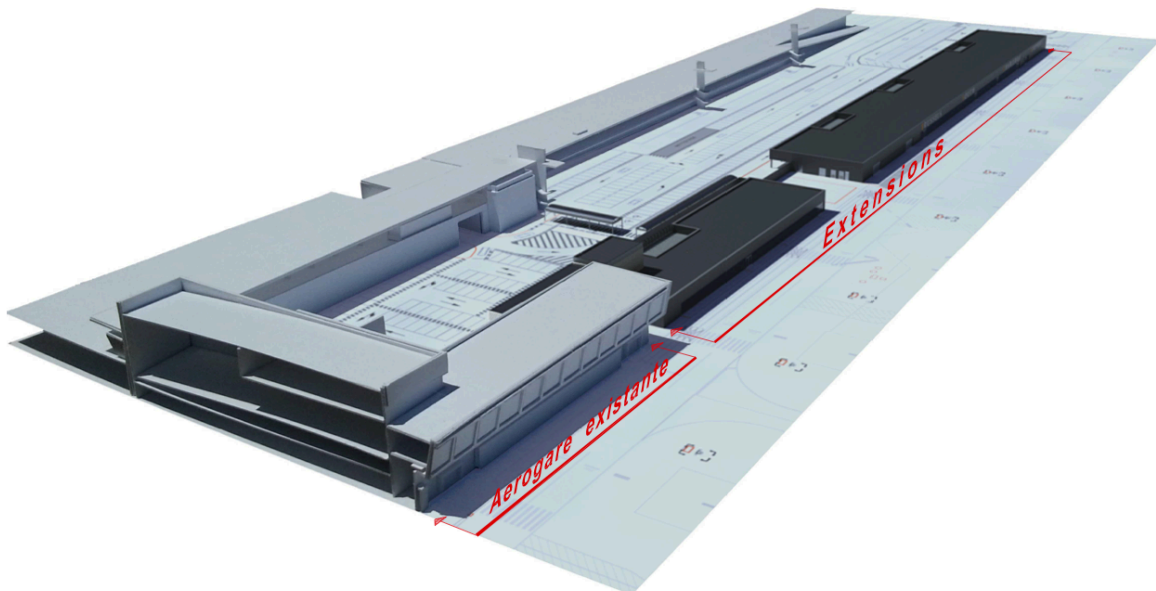


Image 2. Aérogare – Vue 3D : Extensions dans le prolongement de l'existant

### 4.3.2 Traitement des façades

L'ensemble des extensions de l'aérogare s'intègre avec l'existant tant sur les choix des matériaux que sur les teintes, identiques aux extensions existantes (côté Ouest) de l'aérogare actuelle.

Ainsi, prédominent le verre, et les revêtements minéraux et métalliques de teinte anthracite. Les types de matériaux des bâtiments existants sont utilisés lors des nouvelles réalisations afin de rencontrer cet objectif d'homogénéité.

Les deux bâtiments de l'extension seront ainsi revêtus de panneaux en micro-ciment (pleins ou perforés sur les façades Nord) et de toiles métalliques (ondulées, lisses ou perforées) dans une teinte gris anthracite, identique aux extensions Ouest de l'aérogare. Il en va de même pour l'ensemble des traitements des murs rideaux et menuiseries.

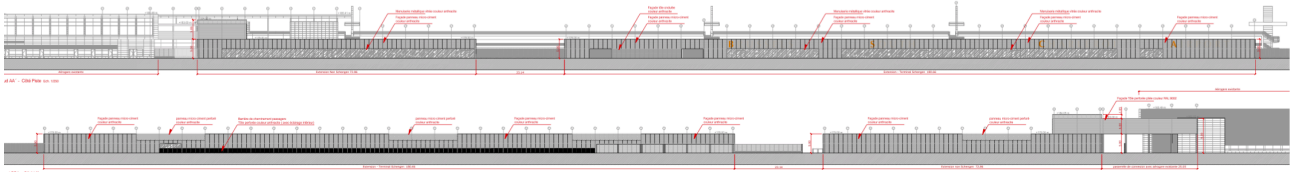


Image 3. Aérogare – façades Sud et Nord : Matériaux de façade

L'ensemble des matériaux sont décrits précisément sur les documents suivants :

- Plan n° PU-08
- Plan n° PU-11

#### 4.3.3 Traitement des toitures

L'ensemble des extensions est à toiture plate. Il est constitué de grandes toitures principales et de renforcements (terrasses techniques), indispensables pour la mise en place des installations techniques (roof top). Ces terrasses sont situées le long des façades Nord, côté Ville. Elles sont traitées en intégration avec le bâtiment : en effet, les façades Nord des bâtiments se prolongent jusqu'au niveau général des acrotères, de manière à assurer la lisibilité des volumes principaux. Seule la finition du matériau diffère devant les terrasses techniques, puisque les panneaux en micro-ciment sont perforés à ces endroits, créant un rythme dans la façade.

### 5. Dérogation

Le présent projet fait l'objet d'une dérogation pour le motif suivant : dérogation à l'affectation « Zone d'Aménagement Communal Concerté à Caractère Industriel » au plan de Secteur.

