



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne

Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

1

Viesville – Canal Charleroi-Bruxelles PROJET SEINE-ESCAUT

Réunion d'information préalable virtuelle

Demande de permis d'urbanisme relative à la construction
d'une nouvelle écluse de classe CEMT Va à côté de l'écluse
existante et à la création d'un bassin de virement

15 et 16 avril 2021

TRACTEBEL
ENGIE

greisch

BRIES
CONSULTANTS

Commentaires de la diapositive:

L'objet de cette présentation concerne la Réunion d'Information Préalable relative au projet de construction d'une nouvelle écluse de classe CEMT Va à côté de l'écluse existante à Viesville (Pont-à-Celles) et à la création d'un bassin de virement. Cette Réunion s'effectue préalablement à la demande de Permis d'Urbanisme dans le cadre de la participation du public en matière d'environnement telle que prévue par le Code wallon de l'Environnement et des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux n°45 et 62 des 11 juin 2020 et 10 décembre 2020

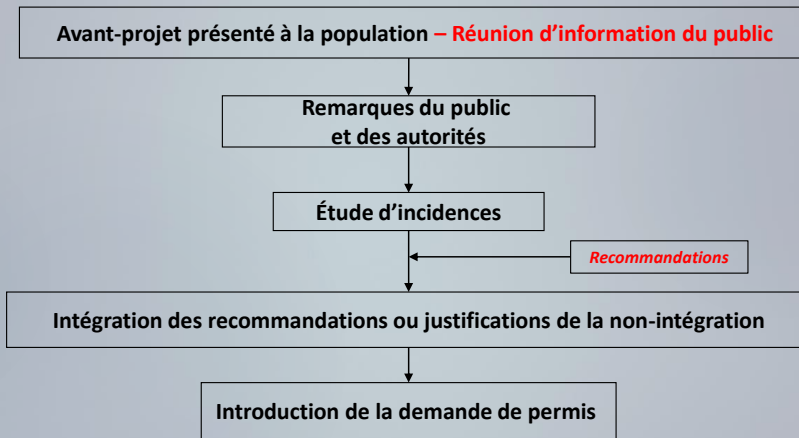
Dans le cadre de la procédure d'obtention d'un permis d'urbanisme (voir diapositives suivantes), la participation du public est possible à deux moments précis :

1. **En phase préliminaire, sous forme d'une réunion d'information préalable, avant l'étude des incidences, pour prendre connaissance du projet et pouvoir influencer l'avant-projet en émettant des observations, suggestions et demandes de mise en évidence de points particuliers concernant le projet à prendre en compte dans l'étude des incidences ainsi que présenter les alternatives techniques;**
2. En phase d'instruction de la demande de permis, après finalisation du projet et de son étude des incidences, lors de l'enquête publique en émettant son avis (positif ou négatif) en fonction du projet finalisé et de son étude des incidences

Commentaires de la diapositive:

Dans le cadre de la procédure d'obtention d'un permis d'urbanisme (voir diapositives suivantes), la participation du public est possible à deux moments précis :

En phase préliminaire, sous forme d'une réunion d'information préalable, avant l'étude des incidences, pour prendre connaissance du projet et pouvoir influencer l'avant-projet en émettant des observations, suggestions et demandes de mise en évidence de points particuliers concernant le projet à prendre en compte dans l'étude des incidences ainsi que présenter les alternatives techniques;

**Commentaires de la diapositive:**

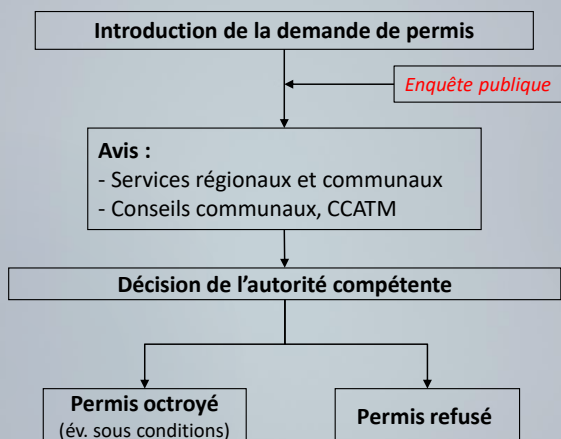
Dans le cadre de la réunion publique préalable, le public peut participer au développement de l'avant-projet en faisant part de ses observations ou/et points d'attention qu'il souhaiterait mettre en évidence. Il peut également faire part d'alternative technique

Dans le cadre de la procédure d'obtention d'un permis d'urbanisme (voir diapositives suivantes), la participation du public est possible à deux moments précis :

1. En phase préliminaire, sous forme d'une réunion d'information préalable, avant l'étude des incidences, pour prendre connaissance du projet et pouvoir influencer l'avant-projet en émettant des observations, suggestions et demandes de mise en évidence de points particuliers concernant le projet à prendre en compte dans l'étude des incidences ainsi que présenter les alternatives techniques;
2. **En phase d'instruction de la demande de permis, après finalisation du projet et de son étude des incidences, lors de l'enquête publique en émettant son avis (positif ou négatif) en fonction du projet finalisé et de son étude des incidences**

Commentaires de la diapositive:

En phase d'instruction de la demande de permis, après finalisation du projet et de son étude des incidences, lors de l'enquête publique en émettant son avis (positif ou négatif) en fonction du projet finalisé et de son étude des incidences

**Commentaires de la diapositive:**

Après la demande de permis d'urbanisme, le projet est soumis à enquête publique durant laquelle le public peut faire part de ses réclamations ou/et observations

Table des matières		6
1. Objet de la réunion		DIA 07
2. Les acteurs		DIA 13
3. Contexte du projet		DIA 15
a. Plan RTE-T		
b. Plan Seine-Escaut (SE)		
c. Plan SE en Wallonie		
4. Description détaillée du projet		DIA 23
5. L'étude des incidences sur l'environnement		DIA 54
6. Conclusion		DIA 61
a. Modalités pour information (personne de contact)		
b. Modalités pour intervention du public		

Commentaires de la diapositive:

Voici la table des matières de la présente présentation.

- Tout d'abord, l'objet de la réunion sera décrit dont une localisation générale du site;
- Ensuite, une présentation des différents acteurs liés au projet sera effectuée;
- Dans la suite, une description du contexte du projet sera présentée au global et puis de manière locale;
- Après, une description du projet de construction d'une nouvelle écluse de classe CEMT Va sera effectuée et accompagnée de quelques photomontages.
- Dans la suite, les objectifs et besoins de l'études des incidences sur l'environnement seront décrits.
- Pour conclure, les modalités de contact et d'intervention du public seront décrites.

Table des matières		7
1. Objet de la réunion		DIA 07
2. Les acteurs		DIA 13
3. Contexte du projet		DIA 15
a. Plan RTE-T		
b. Plan Seine-Escaut (SE)		
c. Plan SE en Wallonie		
4. Description détaillée du projet		DIA 23
5. L'étude des incidences sur l'environnement		DIA 54
6. Conclusion		DIA 61
a. Modalités pour information (personne de contact)		
b. Modalités pour intervention du public		

Commentaires de la diapositive:

Il est commencé par un explicatif de l'objet précis de cette réunion de même qu'une précision de la localisation du projet.

1. Objet de la réunion

8

- ▶ Cette présentation a pour objectif :
 - ▶ de permettre au demandeur de présenter son projet ;
 - ▶ de permettre au public de s'informer et d'émettre ses observations et suggestions concernant le projet ;
 - ▶ de mettre en évidence et de permettre au public de mettre en évidence des points particuliers qui pourraient être abordés dans l'étude des incidences sur l'environnement;
 - ▶ de présenter et de permettre au public de présenter des alternatives techniques pouvant raisonnablement être envisagées par le demandeur et afin qu'il en soit tenu compte lors de la réalisation de l'étude d'incidences.

Commentaires de la diapositive:

Conformément au Code wallon de l'Environnement, cette présentation vidéo a pour objectif :

- de permettre au demandeur de présenter son projet ;
- de permettre au public de s'informer et d'émettre ses observations et suggestions concernant le projet ;
- de mettre en évidence et de permettre au public de mettre en évidence des points particuliers qui pourraient être abordés dans l'étude des incidences sur l'environnement;
- de présenter et de permettre au public de présenter des alternatives techniques pouvant raisonnablement être envisagées par le demandeur et afin qu'il en soit tenu compte lors de la réalisation de l'étude d'incidences.

1. Objet de la réunion

9

La situation du projet – Communes impactées :



Commentaires de la diapositive:

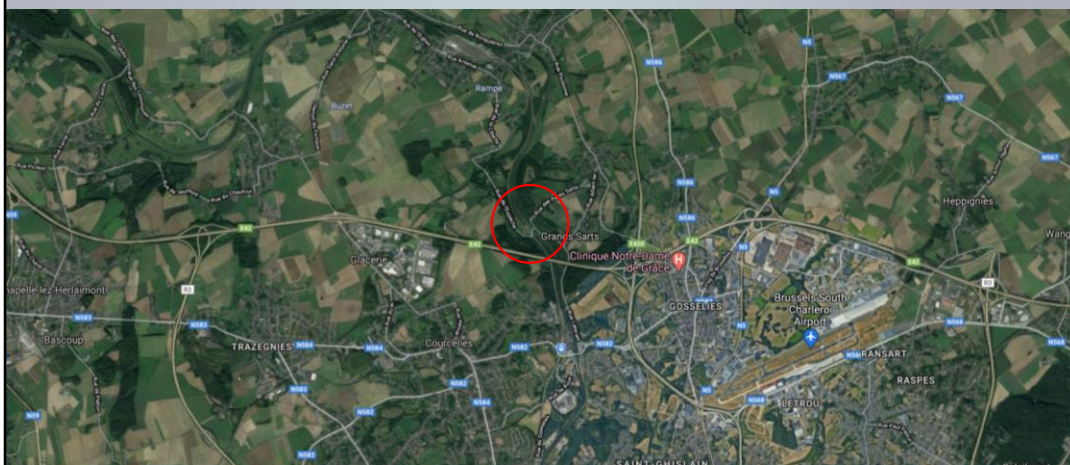
La vue ci-dessous correspond à une vue en plan générale du Hainaut permettant de localiser l'objet du projet (voir mise en évidence en rouge sur la carte) ainsi que les communes désignées comme susceptibles d'être impactées par le projet par le fonctionnaire délégué.

Il s'agit de la Ville de Charleroi et des communes de Courcelles et Pont-à-Celles.

1. Objet de la réunion

10

- ▶ La situation du projet:
 - ▶ Vue en plan générale



Commentaires de la diapositive:

La vue ci-dessous correspond à la vue en plan générale de la situation existante permettant de localiser l'objet du projet (voir mise en évidence en rouge sur la carte). Le projet est situé au nord-ouest de Gosselies.

1. Objet de la réunion

11

- ▶ La situation du projet:
 - ▶ Vue en plan et localisation
 - ▶ Adresse : Canal Charleroi-Bruxelles - Rue du Viaduc, sn 6230 Pont-à-Celles



Commentaires de la diapositive:

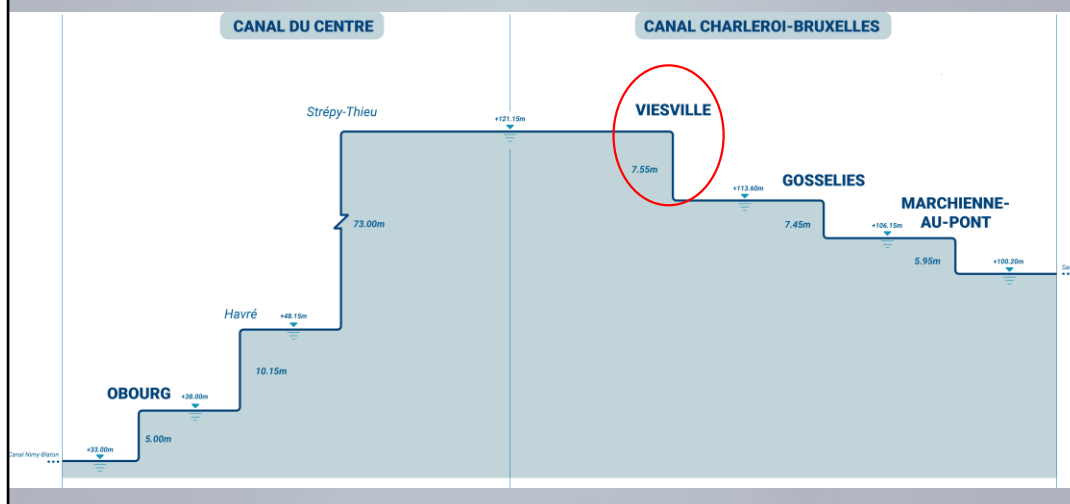
La vue ci-dessous correspond à la vue en plan de la situation de l'emprise du projet (y compris bassin de virement). On y voit au centre l'écluse existante et au nord-est l'espace utilisé pour la construction de la nouvelle écluse. Au sud du viaduc autoroutier, on peut apercevoir la position du bassin de virement actuel qui sera agrandi dans le cadre du projet.

Afin de fixer la localisation, il est rappelé l'adresse du projet :
Canal Charleroi-Bruxelles - Rue du Viaduc, sn 6230 Pont-à-Celles

1. Objet de la réunion

12

- ▶ La situation du projet:
 - ▶ Profil en long du Canal Charleroi-Bruxelles.



Commentaires de la diapositive:

Dans la suite, il est rappelé que le site éclusier de Viesville est situé sur le Canal Charleroi-Bruxelles dans le Hainaut. L'écluse de Viesville fait partie d'une des 3 écluses situées sur le Canal Charleroi-Bruxelles entre la Sambre et l'embranchement avec le Canal du Centre. Les 2 autres font également partie du projet de mise à gabarit CEMT Va (Gosselies et Marchienne-au-Pont).

Table des matières		13
1. Objet de la réunion		DIA 07
2. Les acteurs		DIA 13
3. Contexte du projet		DIA 15
a. Plan RTE-T		
b. Plan Seine-Escaut (SE)		
c. Plan SE en Wallonie		
4. Description détaillée du projet		DIA 23
5. L'étude des incidences sur l'environnement		DIA 54
6. Conclusion		DIA 61
a. Modalités pour information (personne de contact)		
b. Modalités pour intervention du public		

Commentaires de la diapositive:

Le point suivant correspond à une présentation des différents acteurs liés au projet;

2. Les acteurs

14



1. SPW – Pouvoir adjudicateur

Direction des Voies Hydrauliques de Charleroi
Direction des Etudes d'Ouvrages Hydrauliques
Direction des Etudes environnementales et paysagères

*O. Gilsoul, P. Coupienne, J. Chantry, O. Halliez
B. Noël, O. Bribosia
A. Gillet.*



2. Greisch et Tractebel – Auteurs de projet - Bureaux d'études des marchés Génie Civil et Electromécanique

*K. Dumoulin, M. Bonivers, D. Monfort.
P. Mahy, A. Krins.*



3. Aries Consultants - Auteur de l'Etude des Incidences sur l'Environnement

F. Halbardier, B. Altdorfer.

Commentaires de la diapositive:

Le pouvoir adjudicateur, le SPW, est représenté par la Direction des Voies Hydrauliques de Charleroi, de même que les Direction des Etudes d'Ouvrages Hydrauliques et Direction des Etudes environnementales et paysagères.

L'auteur de projet est composé de 2 bureaux d'études que sont :

- Le bureau d'études Greisch en charge du marché de Génie Civil.
- Tractebel Engie en charge du marché des équipements électromécaniques.

Le bureau d'études en charge de l'Etude des Incidences sur l'Environnement est Aries Consultants.

Table des matières		15
1. Objet de la réunion		DIA 07
2. Les acteurs		DIA 13
3. Contexte du projet		DIA 15
a. Plan RTE-T		
b. Plan Seine-Escaut (SE)		
c. Plan SE en Wallonie		
4. Description détaillée du projet		DIA 23
5. L'étude des incidences sur l'environnement		DIA 54
6. Conclusion		DIA 61
a. Modalités pour information (personne de contact)		
b. Modalités pour intervention du public		

Commentaires de la diapositive:

Le point suivant de la présentation reprend une description du contexte du projet de manière globale et puis de manière locale;

Le programme RTE-T (diapositive suivante) de l'Union européenne vise au développement d'un réseau de transport de marchandise et de voyageurs entre les différents pays en facilitant la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et les aéroports des Etats membres.

Le projet s'intègre dans le corridor de liaison Mer du Nord – Méditerranée.

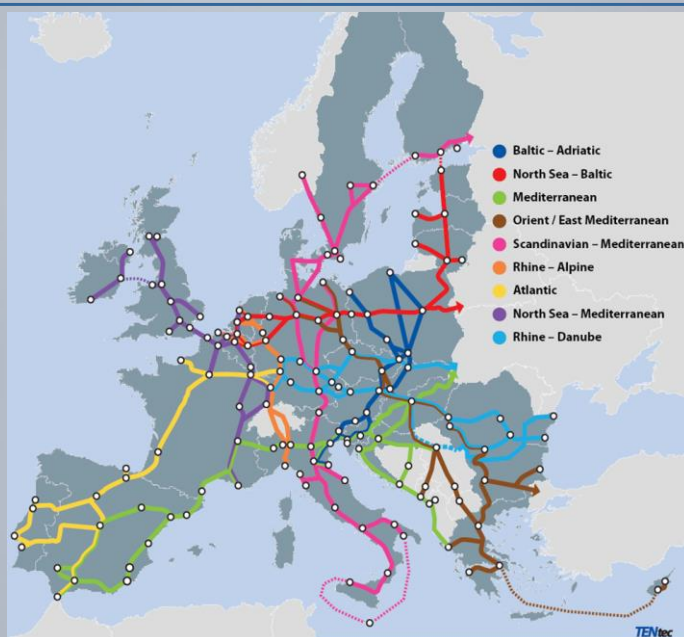
Commentaires de la diapositive:

Le programme RTE-T (diapositive suivante) de l'Union européenne vise au développement d'un réseau de transport de marchandise et de voyageurs entre les différents pays en facilitant la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et les aéroports des Etats membres.

Le projet s'intègre dans le corridor de liaison Mer du Nord – Méditerranée.

3.a. Contexte du projet - Plan RTE-T

17



Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1315/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.
Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TENtec Information System

Commentaires de la diapositive:

Le corridor de liaison Mer du Nord – Méditerranée (violet) s'étend depuis le nord de la Grande-Bretagne et de l'Irlande jusqu'au sud de la France

3.b. Contexte du projet – La liaison fluviale Seine-Escaut

18

Dans le cadre du programme RTE-T, l'UE a retenu 30 projets prioritaires dont la liaison fluviale Seine-Escaut présentée conjointement par la France, la Flandre et la Wallonie.



Commentaires de la diapositive:

La liaison fluviale Seine-Escaut prévoit :

1. La construction d'un nouveau canal entre Compiègne et Aubencheuf-au-Bac dans le Nord de la France
2. L'élargissement de la Lys en France, Flandre et Wallonie
3. La restauration à la navigation du canal Pommeroeul – Condé
4. La modernisation de deux barrages sur l'Escaut et l'adaptation du Pont des Trous à Tournai
5. L'augmentation du gabarit des voies navigables entre Pommeroeul et la Sambre

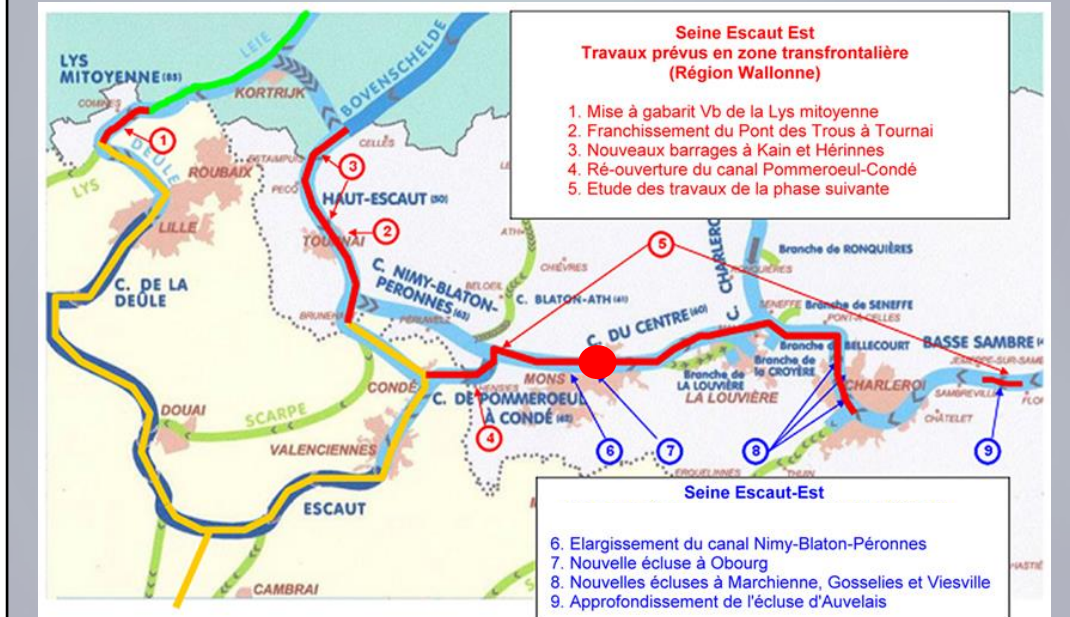
Plusieurs voies navigables en Wallonie sont concernées par le plan Seine-Escaut (voir diapositive suivante) :

- ▶ La Lys
- ▶ L'Escaut
- ▶ Le canal Pommeroeul-Condé
- ▶ Le canal Nimy-Blaton-Péronne
- ▶ Le canal du Centre
- ▶ Le canal Charleroi-Bruxelles
- ▶ La Sambre

Commentaires de la diapositive:

Plusieurs voies navigables en Wallonie sont concernées par le plan Seine-Escaut (voir diapositive suivante) :

- La Lys
- L'Escaut
- Le canal Pommeroeul-Condé
- Le canal Nimy-Blaton-Péronne
- Le canal du Centre
- Le canal Charleroi-Bruxelles
- La Sambre



Commentaires de la diapositive:

Le plan Seine-Escaut en Wallonie comprend :

1. L'élargissement de la Lys à Comines (en cours)
2. L'adaptation du Pont-des-Trous à Tournai (en cours)
3. La modernisation de deux barrages sur l'Escaut à Kain et Hérinnes (réalisé)
4. La réouverture du canal Pommeroeul – Condé
5. L'élargissement du canal Nimy-Blaton-Péronnes
6. Une nouvelle écluse à Obourg (Mons - canal du Centre)
7. Une nouvelle écluse à Viesville (Pont-à-Celles), Gosselies et Marchienne-au-Pont (Charleroi) (canal Charleroi-Bruxelles)
8. Approfondissement de l'écluse d'Auvélais

Le Plan Seine-Escaut en Wallonie vise à porter les voies navigables concernées à :

- ▶ Un gabarit de navigation de classe Vb () pour la Lys
- ▶ Un gabarit de navigation de classe Va () pour les autres voies navigables
 - Classe Vb : bateaux automoteurs ou convois de maximum 185 m de long x 11,40 m de large, avec un enfoncement autorisé de 3,50 m
 - Classe Va : bateaux automoteurs ou convois de maximum 110 m de long x 11,40 m de large, avec un enfoncement autorisé de 2,50 m

Commentaires de la diapositive:

Le Plan Seine-Escaut en Wallonie vise à porter les voies navigables concernées à :

Un gabarit de navigation de classe Vb () pour la Lys

Un gabarit de navigation de classe Va () pour les autres voies navigables

Classe Vb : bateaux automoteurs ou convois de maximum 185 m de long x 11,40 m de large, avec un enfoncement autorisé de 3,50 m

Classe Va : bateaux automoteurs ou convois de maximum 110 m de long x 11,40 m de large, avec un enfoncement autorisé de 2,50 m

Le programme Seine-Escaut a fait l'objet d'une évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement comprenant :

- ▶ Un rapport sur les incidences environnementales
- ▶ Une déclaration environnementale.

Le plan a été adopté par Arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2012

Ces documents sont disponibles sur :

- ▶ http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publicue/index.html

Commentaires de la diapositive:

Le programme Seine-Escaut a fait l'objet d'une évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement comprenant :

Un rapport sur les incidences environnementales

Une déclaration environnementale.

Le plan a été adopté par Arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2012

Ces documents sont disponibles sur :

[http://voies-](http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publicue/index.html)

[hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publicue/index.html](http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publicue/index.html)

Table des matières

23

1. Objet de la réunion	DIA 07
2. Les acteurs	DIA 13
3. Contexte du projet	DIA 15
a. Plan RTE-T	
b. Plan Seine-Escaut (SE)	
c. Plan SE en Wallonie	
4. Description détaillée du projet	DIA 23
5. L'étude des incidences sur l'environnement	DIA 54
6. Conclusion	DIA 61
a. Modalités pour information (personne de contact)	
b. Modalités pour intervention du public	

Commentaires de la diapositive:

Dans la suite, il est discuté du projet en détail de même que de l'historique lié au site éclusier de Viesville.

Les points principaux abordés concernent:

- Aspects historiques du site existant;
- Description générale du projet;
- Continuité des cheminements et voiries existantes;
- Aménagements paysagers;
- Structures et phasages;
- Analyse de la gestion des terres (évacuation et législation);
- Illustration de quelques rendus et photomontages réalisés.

4.1. Projet – Historique

24

La situation historique du Canal Charleroi-Bruxelles :

- Canal au gabarit de **70 Tonnes**
- Année **1830**
- Largeur/tirant d'eau : 6m/1.8m
- **55 écluses** sur l'ensemble.



Commentaires de la diapositive:

D'un point de vue historique, un premier canal reliant Charleroi à Bruxelles a été construit dans les années 1830. Ce dernier, d'une largeur de 6mètres pour un tirant d'eau de minimum 1.8m, présentait un gabarit pour des bateaux de 70 Tonnes. Sur l'ensemble du linéaire, il était nécessaire de franchir 55 écluses.

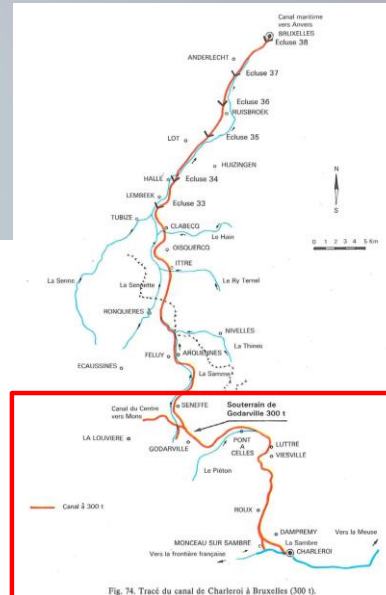
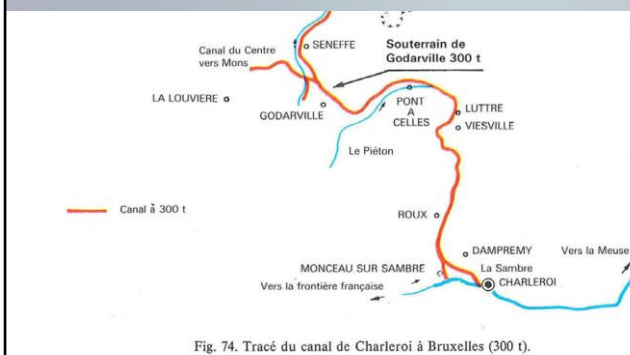
Les cartes illustrées sur la diapositive permettent de visualiser l'ensemble du tracé avec un zoom sur la zone qui nous intéresse du côté Ouest de Charleroi.

4.1. Projet – Historique

25

La situation historique du Canal Charleroi-Bruxelles :

- Canal au gabarit de **300 Tonnes**
- Année **1880**
- Largeur/tirant d'eau : 25m/2.2m
- **38 écluses** sur l'ensemble.



Commentaires de la diapositive:

Dans les années 1880, une première mise à gabarit du canal existant a été entreprise en vue de permettre le passage de bateaux de 300 Tonnes (classe CEMT I). Ce dernier est dès lors passé à une largeur de 25mètres pour un tirant d'eau de minimum 2.2m. Ces travaux ont permis également de réduire le nombre d'écluses de 55 à 38 sur l'ensemble du tronçon.

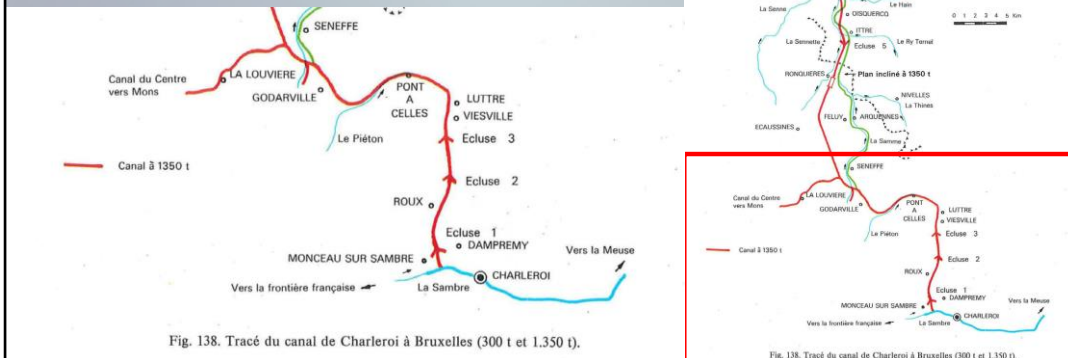
Les cartes illustrées sur la diapositive permettent de visualiser l'ensemble du tracé avec un zoom sur la zone qui nous intéresse du côté Ouest de Charleroi. On constate d'ailleurs que le tracé n'a guère évolué entre le canal de 70 To et celui de 300 To.

4.1. Projet – Historique

26

La situation historique du Canal Charleroi-Bruxelles :

- Canal au gabarit de **1350 Tonnes**
- Année **1950**
- Largeur/tirant d'eau : Variable/3m
- **10 écluses** sur l'ensemble + Un plan incliné à Ronquières.



Commentaires de la diapositive:

Enfin, dans les années 1950, une seconde mise à gabarit du canal existant a été entreprise en vue de permettre le passage de bateaux de 1350 Tonnes (classe CEMT IV). Ces travaux ont permis également de réduire le nombre d'écluses de 38 à 10 sur l'ensemble du tracé avec la présence d'un plan incliné à Ronquières.

Les cartes illustrées sur la diapositive permettent de visualiser l'ensemble du tracé avec un zoom sur la zone qui nous intéresse du côté Ouest de Charleroi. On constate d'ailleurs que le tracé a fortement évolué entre le canal de 300 To et celui de 1350 To. En effet, une rectification du tracé d'ensemble a été nécessaire afin de permettre le passage des bateaux de classe IV.

L'écluse existante :

- Gabarit classe CEMT IV (1350To).
- 11.5m x 85.9m avec une chute de 7.55 mètres.
- Construction dans les années 1956 en parallèle de la mise à gabarit du Canal Charleroi-Bruxelles



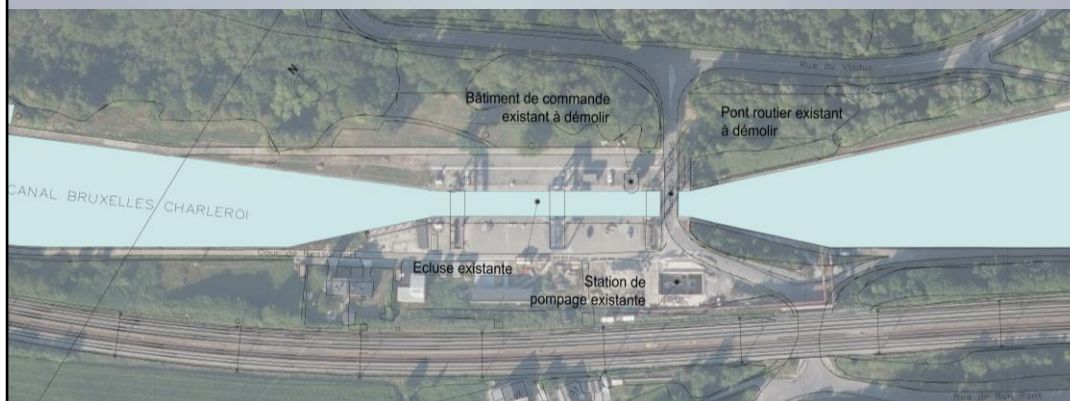
Commentaires de la diapositive:

L'écluse existante de dimension 11.5mx85.9m ne présente pas le gabarit permettant le passage de bateau de 110 mètres de long de la classe Va. Cette écluse a été construite dans les années 56 en parallèle de la mise à gabarit IV (1350To) du Canal Charleroi-Bruxelles.

Les photos historiques suivantes illustrent la construction de l'écluse ainsi que le contexte présent.

L'écluse existante :

- Gabarit classe CEMT IV (1350To).
- 11.5m x 85.9m avec une chute de 7.55 mètres.
- Construction dans les années 1956 en parallèle de la mise à gabarit du Canal Charleroi-Bruxelles



Commentaires de la diapositive:

Il est repris ensuite une vue en plan mettant en évidence les ouvrages existants (écluse, station de pompage ou encore bâtiment de commande existant).

Le projet s'articule autour de la réalisation de:

- Nouvelle écluse de 12.5m x 112.5m;
- Bâtiment de commande implanté entre les 2 écluses;
- Portes à déplacement latéral nécessitant un portique émergeant du plateau éclusier;
- Berges amont et aval permettant le garage des bateaux;
- Agrandissement du bassin de virement actuel dans le bief aval permettant le virement des bateaux de classe CEMT Va.



Commentaires de la diapositive:

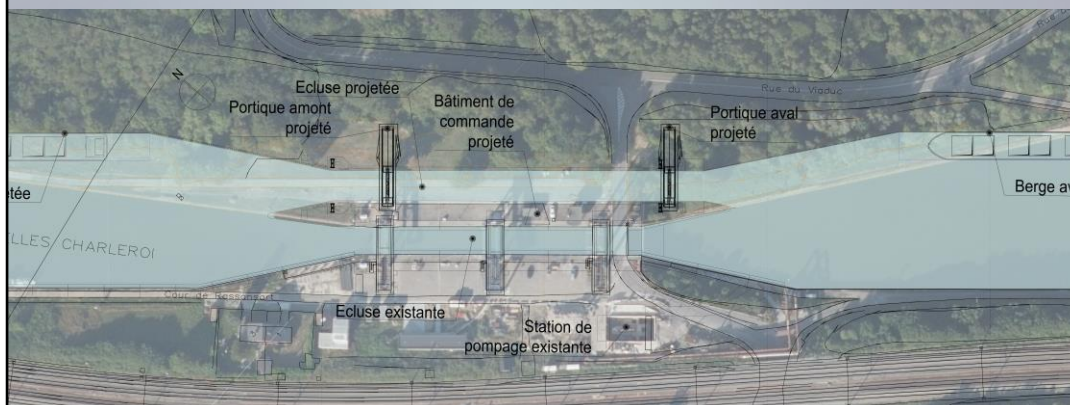
Le projet s'articule autour de la réalisation :

- D'une nouvelle écluse de 12.5m x 112.5m;
- D'un nouveau bâtiment de commande implanté entre les 2 écluses;
- De portes à déplacement latéral nécessitant un portique émergeant du plateau éclusier;
- De nouvelles berges amont et aval permettant le garage des bateaux.
- Agrandissement du bassin de virement actuel dans le bief aval permettant le virement des bateaux de classe CEMT Va.

La figure ci-dessous reprend l'emprise du projet sur une vue en plan.

Le projet s'articule autour de la réalisation de:

- Nouvelle écluse de 12.5m x 112.5m;
- Bâtiment de commande implanté entre les 2 écluses;
- Portes à déplacement latéral nécessitant un portique émergeant du plateau éclusier;



Commentaires de la diapositive:

En zoomant sur la zone relative à l'écluse, on peut visualiser sur la figure ci-dessous l'emprise et l'implantation du projet d'écluse par rapport au site éclusier existant. De même, on y voit les 2 nouveaux portiques au droit des portes, l'implantation du bâtiment de commande entre les 2 écluses.

Le projet s'articule autour de la réalisation de:

- Berges amont et aval permettant le garage des bateaux (3 du côté amont et 1 du côté aval).
- Agrandissement du bassin de virement actuel dans le bief aval permettant le virement des bateaux de classe CEMT Va.
- La mise en place d'un ouvrage de franchissement – pont routier (position à déterminer).



Commentaires de la diapositive:

En mettant l'accent sur les ouvrages éloignés de l'écluse, voici les éléments importants:

- De nouvelles berges amont et aval permettant le garage des bateaux. Il est mis en œuvre 3 garages du côté amont et 1 garage du côté aval (dans le cadre du projet). Il est mis en évidence la présence de garages actuels conservés.
 - Agrandissement du bassin de virement actuel dans le bief aval permettant le virement des bateaux de classe CEMT Va.
 - La mise en place d'un ouvrage de franchissement - (position à déterminer).
- Ce point sera abordé plus en détails dans la suite de la présentation.

Vue vers l'amont local en situation existante :



Commentaires de la diapositive:

Cette illustration reprend la situation existante en vue vers l'amont local de l'écluse.

Vue vers l'amont local en situation projetée :



Commentaires de la diapositive:

Cette illustration reprend quant à elle la situation projetée en vue vers l'amont local reprenant également la continuité du Ravel en rive projetée. Il est à noter que le franchissement de l'écluse n'est pas représenté sur ces rendus de par sa position encore en étude. Ce point spécifique sera détaillé dans la suite de cette présentation.

La gestion des voiries et franchissement du canal s'effectuera via:

- La création d'un nouveau pont/ouvrage de franchissement
3 variantes sont en cours d'études (voir ci-après) et feront l'objet d'une comparaison tant d'un point de vue technique, qu'environnemental.
- Le maintien des accès et de la traversée pendant les travaux ;
- La mise en place des différents accès propres au site éclusier.

Les modes doux :

- Impactés par les travaux au niveau de l'écluse (une déviation provisoire sera nécessaire durant les travaux).
- Au niveau du bassin de virement, une rectification du tracé du Ravel est nécessaire.

Commentaires de la diapositive:

La gestion des voiries et franchissement du canal s'effectuera via:

- La création d'un nouveau pont/ouvrage de franchissement :
3 variantes sont en cours d'études (voir ci-après) et feront l'objet d'une comparaison tant d'un point de vue technique, qu'environnemental.
- Le maintien des accès et de la traversée pendant les travaux.
- La mise en place des différents accès propres au site éclusier.

Les modes doux :

- Impactés par les travaux au niveau de l'écluse (une déviation provisoire sera nécessaire durant les travaux). Dans le choix des variantes de l'ouvrage de franchissement, une attention sera émise afin de favoriser un tracé en site propre pour le Ravel/halage.
- Au niveau du bassin de virement, une rectification du tracé du Ravel est nécessaire.

Voiries : Situation existante :

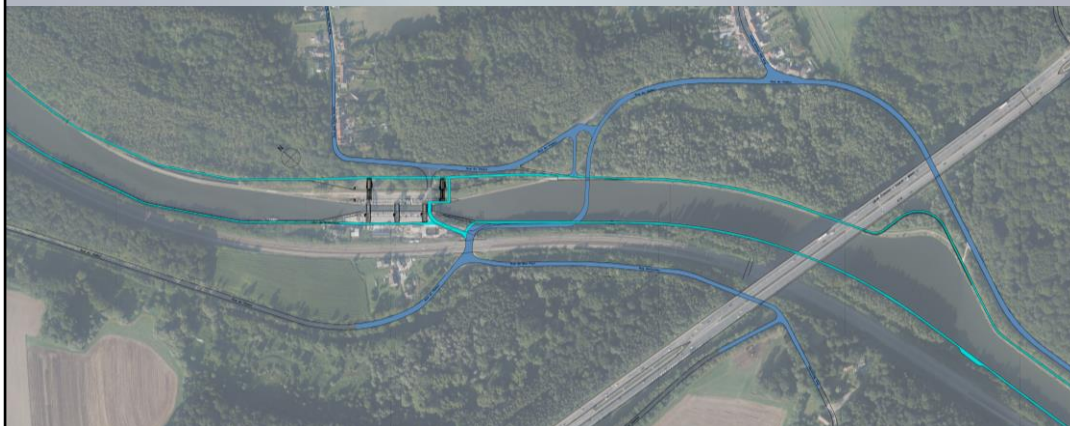


Commentaires de la diapositive:

La figure présentée illustre les tracés des différentes voiries présentes sur l'emprise du projet dans la situation existante. En bleu ciel est représenté l'ensemble des modes doux (Ravel et halage) tandis qu'en bleu plus foncé sont représentées les voiries et nationales.

Voiries : Situation projetée – Variante 1 :

- Ouvrage indépendant à l'aval de l'écluse.
- Prolongation de la rue du Viaduc.
- Ravel en site propre (rive gauche et rive droite).



Commentaires de la diapositive:

La figure présentée illustre les tracés des différentes voiries présentes sur l'emprise du projet dans la situation projetée en Variante 1. Le code couleur reste identique et permet d'identifier les différences.

- Ouvrage indépendant à l'aval de l'écluse.

L'ouvrage de franchissement est placé dans cette variante à l'aval du site éclusier et de manière totalement indépendante. Cet ouvrage devra être construit avant la démolition du pont existant permettant de garantir la continuité de la circulation pendant les travaux.

- Prolongation de la rue du Viaduc.

Cet ouvrage est imaginé dans la continuité de la rue du Viaduc venant de Gosselies. Un carrefour au niveau de la rue des Petits Sarts sera nécessaire.

- Ravel en site propre (rive gauche et rive droite).

Dans cette variante, il est constaté la possibilité de créer un cheminement Ravel et halage en site propre pour les 2 rives. La traversée est ici définie sur l'écluse par la création d'une passerelle utile également pour le fonctionnement de l'écluse.

Il est également mis en évidence l'impact au niveau du tracé du Ravel au niveau du bassin de virement. En effet, à ce niveau, le Ravel devra suivre l'emprise du bassin projeté.

Voiries : Situation projetée – Variante 2 :

Commentaires de la diapositive:

La figure présentée illustre les tracés des différentes voiries présentes sur l’emprise du projet dans la situation projetée en Variante 2. Le code couleur reste identique et permet d’identifier les différences.

- Franchissement sur l'écluse (comme l'existant) – Ouvrage dépendant de l'écluse.

Dans cette variante 2, l'ouvrage de franchissement est placé dans une position similaire à l'existant. Cette position implique des contraintes importantes en vue du maintien de la circulation en cours de travaux.

- Traversée de la voirie pour le Ravel.

Dans cette configuration, la continuité du Ravel/halage nécessite une traversée de la voirie principale. Cela est équivalent à la situation existante.

Il est également mis en évidence l'impact au niveau du tracé du Ravel au niveau du bassin de virement. En effet, à ce niveau, le Ravel devra suivre l'emprise du bassin projeté.

Voiries : Situation projetée – Variante 3 :

- Ouvrage indépendant à l'amont de l'écluse.
- Prolongation de la rue des Petits Sarts.
- Ravel en site propre (rive gauche et rive droite).



Commentaires de la diapositive:

La figure présentée illustre les tracés des différentes voiries présentes sur l'emprise du projet dans la situation projetée en Variante 3. Le code couleur reste identique et permet d'identifier les différences.

- Ouvrage indépendant à l'amont de l'écluse.

L'ouvrage de franchissement est placé dans cette variante à l'amont du site éclusier profitant de la dénivellation présente au niveau de la rue des Petits Sarts et de manière totalement indépendante de l'écluse. Dans cette configuration, l'ouvrage doit également franchir les voies ferrées situées à l'ouest de l'écluse en vue de rejoindre plus au nord la rue de l'Espèche. Cet ouvrage devra être construit avant la démolition du pont existant permettant de garantir la continuité de la circulation pendant les travaux.

- Prolongation de la rue des Petits Sarts.

Cet ouvrage est imaginé dans la continuité de la rue des Petits Sarts venant de Viesville. Un carrefour avec la rue du Viaduc sera nécessaire juste avant l'ouvrage de franchissement.

- Ravel en site propre (rive gauche et rive droite).

Dans cette variante, il est constaté la possibilité de créer un cheminement Ravel et halage en site propre pour les 2 rives. La traversée est ici définie sur l'écluse par la création d'un passerelle utile également pour le fonctionnement de l'écluse.

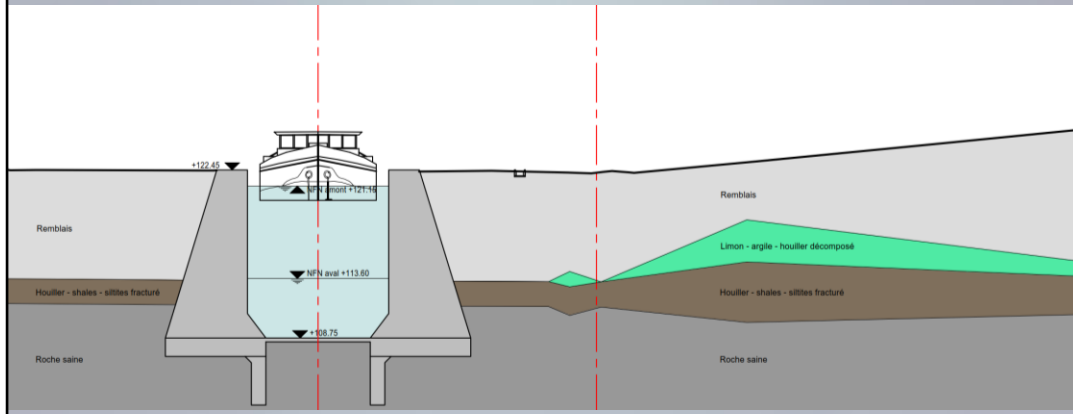
Il est également mis en évidence l'impact au niveau du tracé du Ravel au niveau du bassin de virement. En effet, à ce niveau, le Ravel devra suivre l'emprise du bassin projeté.

4.4. Projet – Structures et phasage

40

Les coupes suivantes montrent :

- Le phasage de construction défini en coupe type.
- La position de l'écluse projetée par rapport à l'existante.
- Les différentes couches de sol présentes et les niveaux d'eau dans le canal.



Commentaires de la diapositive:

Il est mis en évidence dans cette partie la coupe type au niveau de l'écluse existante et de l'écluse projetée et le phasage de construction imaginé. Cette première diapositive concernant nous permet de mettre en évidence l'écluse existante, les niveaux d'eau (+113.60m à l'aval, +121.15m du côté amont – ce qui donne une chute de 7.55mètres). Cette coupe nous permet enfin de définir les différentes couches de sol présentes au niveau de ce site éclusier.

Il est en effet mis en évidence la présence d'une couche de roche schisteuse (avec la présence de banc de grès localement) au global. Au-dessus de cette couche de roche, des couches d'argile, limons et remblais se succèdent sur base des essais de sol réalisés.

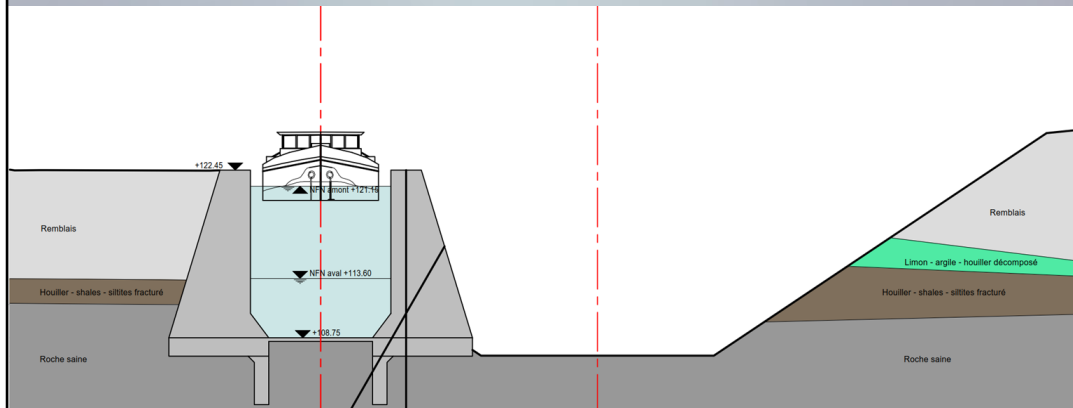
Il est de plus ajouté la forte imperméabilité de la couche de roche saine.

4.4. Projet – Structures et phasage

41

Les coupes suivantes montrent :

- Le phasage de construction défini en coupe type.
- La position de l'écluse projetée par rapport à l'existante.
- Les différentes couches de sol présentes et les niveaux d'eau dans le canal.



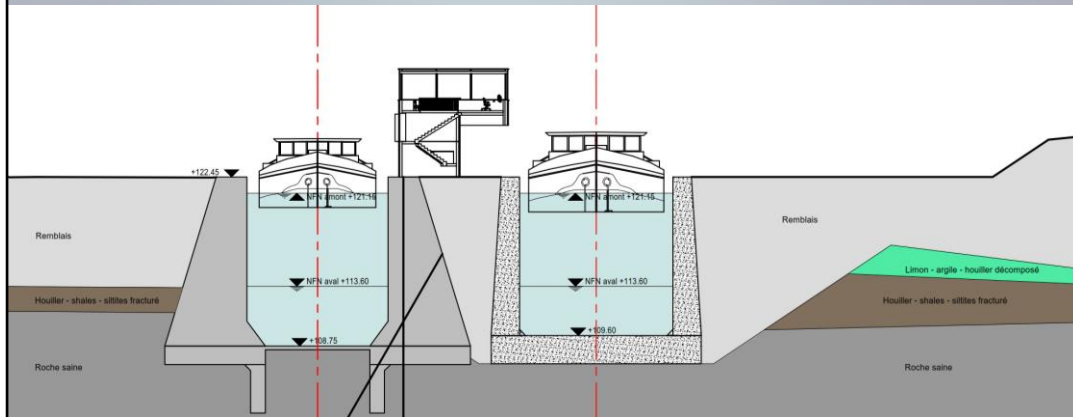
Commentaires de la diapositive:

Cette deuxième diapositive nous permet d'illustrer le principe de construction imaginé pour la nouvelle écluse. En effet, la nouvelle écluse est construite contre l'écluse existante ce qui nécessite la mise en place de mesures de stabilisation de l'écluse existante (qui sera conservée et dont le trafic sera maintenu).

De l'autre côté, la colline existante fera également l'objet d'une attention particulière de par les terrassements effectués en pied (mesures de stabilisation et confortement).

Les coupes suivantes montrent :

- Le phasage de construction défini en coupe type.
- La position de l'écluse projetée par rapport à l'existante.
- Les différentes couches de sol présentes et les niveaux d'eau dans le canal.



Commentaires de la diapositive:

Enfin, après avoir réalisé la fouille ouverte, il est possible de construire la nouvelle écluse. Il est à noter la faible différence dans la dimension en coupe entre l'écluse existante et l'écluse projetée. En effet, l'écluse existante présente une largeur de 11.5 mètres tandis que le projet prévoit une largeur de 12.5mètres. C'est dans la longueur qu'une différence s'effectue (112.5m contre 85.9m). Dans la conception de l'écluse, une structure en U monolithique est imaginée.

Ensuite, cette dernière illustration du phasage nous permet d'illustrer la position de l'écluse projetée mais également du bâtiment de commande projeté situé au centre des deux écluses. Ce bâtiment sera réalisé sur 2 niveaux avec la salle de commande située à l'étage supérieur afin de profiter d'une vue panoramique. De même, afin de garantir la circulation sur l'île centrale, la salle de commande est légèrement en porte-à-faux.

Le projet prévoit également des aménagements paysagers permettant une intégration optimum dans le site existant:

- A) Mise en œuvre de la continuité du Ravel au niveau du site éclusier (avec traversée du site).
- B) Plantation de la friche + aire de pique-nique avec plan explicatif du fonctionnement des écluses.
- C) Rectification du carrefour entre la rue du Viaduc et la rue des Petits Sarts + mise en place d'un accès public.



Commentaires de la diapositive:

Le projet prévoit également des aménagements paysagers permettant une intégration optimum dans le site existant:

A) Mise en œuvre de la continuité du Ravel au niveau du site éclusier (avec traversée du site).

Le tracé du Ravel change de rive au niveau de l'écluse de Viesville. Une attention particulière est dès lors menée pour assurer la continuité de ce Ravel via la mise en place d'une traversée.

B) Plantation de la friche + aire de pique-nique avec plan explicatif du fonctionnement des écluses.

A l'Ouest de l'écluse existante et à l'amont, une zone en friche serait réaménagée via la mise en place de plantations et une aire de pique-nique. Il est également ajouté qu'en fonction de la position de l'ouvrage de franchissement, des aménagements complémentaires seront également mis en œuvre.

C) Rectification du carrefour entre la rue du Viaduc et la rue des Petits Sarts + mise en place d'un accès public (à déterminer en fonction de la position de l'ouvrage de franchissement).

Au niveau du carrefour actuel entre la rue du Viaduc et la rue des Petits Sarts, il sera nécessaire de prévoir un réaménagement de la voirie et des accès. Il est imaginé la mise en place de quelques places de parking, permettant au public l'accès au halage et Ravel. Cela dépendra également fortement de la position de l'ouvrage de franchissement.

Le projet a également pour ambition de favoriser une gestion intégrée de l'environnement aux alentours du site:

- Favoriser les transports d'évacuation des terres par bateaux;
- Assurer la continuité des modes doux;
- Favoriser l'infiltration des eaux sur les surfaces (limiter les surfaces revêtues);

Commentaires de la diapositive:

Le projet a également pour ambition de favoriser une gestion intégrée de l'environnement aux alentours du site:

- Favoriser les transports d'évacuation des terres par bateaux;
- Assurer la continuité des modes doux;
- Favoriser l'infiltration des eaux sur les surfaces (limiter les surfaces revêtues);

Gestion de l'évacuation des terres :

- La méthodologie imaginée dans le cadre de ce projet consiste en la mise en place d'une première campagne permettant de déterminer de manière 'globale' l'état de pollution des terres. Cette dernière sera suivie d'une seconde plus exhaustive permettant in fine d'obtenir un RQT complet à intégrer aux documents de marché en vue d'une passation de marché.
- De l'ordre de 200.000m³ de terre à évacuer.
- Gestion suivant le nouveau décret sol (et Walterre).

Une liste de parcelles est en cours de recherche en vue de procéder à cette évacuation. Cette liste sera définie lors de la demande de Permis reprenant :

- Le volume pouvant être accueilli par chaque parcelle.
- Les plans reprenant la géométrie du remblai.
- L'aménagement paysager, écologique ou/et social des remblais.

Commentaires de la diapositive:

Il est enfin discuté de la gestion des terres et de leur évacuation :

La méthodologie imaginée dans le cadre de ce projet consiste en la mise en place d'une première campagne permettant de déterminer de manière 'globale' l'état de pollution des terres. Cette dernière sera suivie d'une seconde plus exhaustive permettant in fine d'obtenir un RQT complet à intégrer aux documents de marché en vue d'une passation de marché.

Il est mis en évidence des volumes assez importants de terre à évacuer : de l'ordre de 200.000m³ de terre.

Cette évacuation et gestion suivent le nouveau décret sol entré en vigueur récemment (et Walterre).

Une liste de parcelles est en cours de recherche en vue de procéder à cette évacuation. Cette liste sera définie lors de la demande de Permis reprenant :

- Le volume pouvant être accueilli par chaque parcelle.
- Les plans reprenant la géométrie du remblai.
- L'aménagement paysager, écologique ou/et social des remblais.

Synoptique et position des rendus et vues :



Commentaires de la diapositive:

Ce plan reprend l'implantation des rendus réalisés dans le cadre de cette présentation. Ces rendus permettent de visualiser les ouvrages de l'écluse projetée de même que l'intégration dans son environnement.

Il est également à noter que les rendus suivants ne reprennent pas les ouvrages de franchissement. En fonction de l'analyse des 3 variantes, une mise à jour des rendus sera effectuée.



Commentaires de la diapositive:

Une première vue est réalisée au niveau du bassin de virement actuel nécessitant un agrandissement en regardant vers l'amont (vue du viaduc autoroutier existant). Cette photo montre la situation existante.



Commentaires de la diapositive:

Cette photo montre la situation projetée avec la mise en évidence de l'agrandissement du bassin de virement.



Commentaires de la diapositive:

Une seconde vue est réalisée depuis l'amont en regardant vers l'aval. Cette photo montre la situation existante.



Commentaires de la diapositive:

Une seconde vue est réalisée depuis l'amont en regardant vers l'aval. Cette photo montre la situation projetée.



Commentaires de la diapositive:

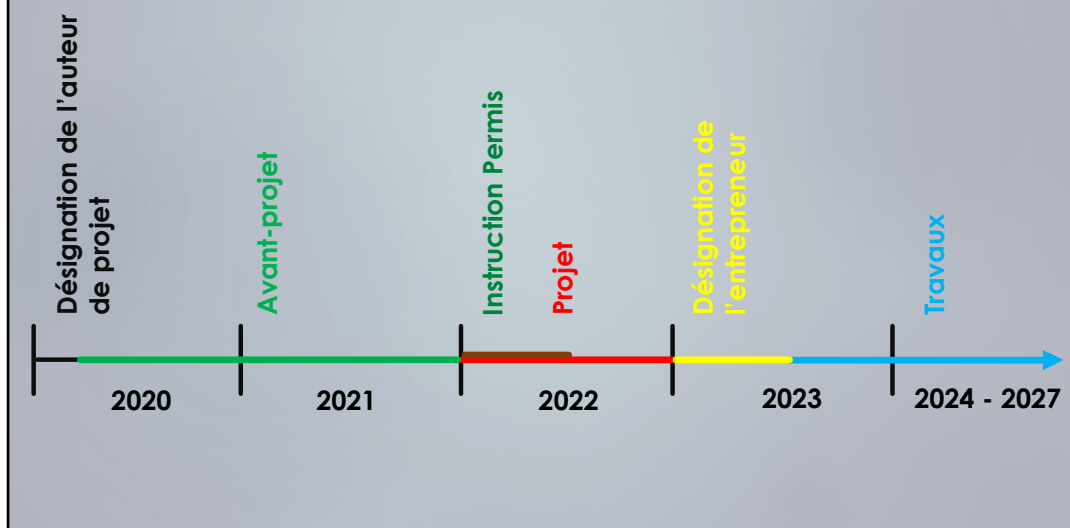
Une troisième vue est réalisée depuis le Ravel en rive gauche aval en regardant vers l'amont. Cette photo montre la situation existante.



Commentaires de la diapositive:

Ce photomontage, réalisé depuis le Ravel en rive gauche aval en regardant vers l'amont, montre la situation projetée.

Ci-dessous une ligne du temps des grandes étapes du projet:



Commentaires de la diapositive:

Cette ligne du temps reprend la planification associée à ce projet de construction d'une nouvelle écluse au niveau du site éclusier de Viesville. Il est mis en évidence un démarrage des études à partir de mars 2020. L'instruction du permis est quant à elle prévue pour fin 2021 avec un démarrage de la phase Projet en parallèle pendant un an. Ensuite, le début des travaux est prévu pour mi-2023 pendant une durée de plus ou moins 3ans.

Table des matières		54
1. Objet de la réunion		DIA 07
2. Les acteurs		DIA 13
3. Contexte du projet		DIA 15
a. Plan RTE-T		
b. Plan Seine-Escaut (SE)		
c. Plan SE en Wallonie		
4. Description détaillée du projet		DIA 23
5. L'étude des incidences sur l'environnement		DIA 54
6. Conclusion		DIA 61
a. Modalités pour information (personne de contact)		
b. Modalités pour intervention du public		

Commentaires de la diapositive:

Le point suivant correspond à une présentation des objectifs et besoins de l'étude des incidences sur l'environnement.

Présentation du bureau d'études



Rue des Combattants 96
1301 Bierges
010 430 110

www.ariesconsultants.be
info@ariesconsultants.be

Rue Royale 55
1000 Bruxelles
02 655 86 50

- Une **quarantaine de collaborateurs scientifiques** permanents spécialisés dans les différents domaines de l'environnement.
- Bureau d'études **indépendant** fondé en 1989.
- **Agréé** par la Direction Générale Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement (DGO3).



55

Commentaires de la diapositive:

ARIES Consultants est un bureau d'études indépendant spécialisé en environnement, désigné par le SPW pour prendre en charge la réalisation de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Le bureau est constitué d'une quarantaine d'experts spécialisés dans les différents domaines de l'environnement qui seront abordés dans l'étude.

La réalisation d'études d'incidences nécessite d'être agréé par la Région wallonne, ce qui est le cas d'ARIES.

Quand faut-il une étude d'incidences sur l'environnement ?

Code de l'environnement :

Article D.62. § 1er « Toute demande de permis comporte soit une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, soit une étude d'incidences sur l'environnement. »

Art. D.64. § 2. « Le Gouvernement arrête la liste des projets qui, en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, sont soumis à l'évaluation des incidences sur l'environnement, compte tenu des critères de sélection pertinents visés à l'annexe III. »

→ Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002

(Annexe 1: Liste des projets soumis à EIE et des installations et activités classées)

- ✓ 61.20.02 Construction de voies navigables, ouvrages de canalisation et de régularisation des cours d'eau permettant l'accès des bateaux de plus de 300 t

Commentaires de la diapositive:

La réalisation d'une évaluation environnementale est imposée dans le cadre de toutes les demandes de permis.

Le Code de l'environnement prévoit deux types d'évaluations : les notices d'incidences sur l'environnement, pour les projets d'impacts limités et les études d'incidences pour les projets d'impacts significatifs.

Le même Code prévoit qu'une série de projets qui *en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation*, sont d'office soumis à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

En l'occurrence, le projet ici étudié est repris dans cette liste au travers la rubrique:

61.20.02 Construction de voies navigables, ouvrages de canalisation et de régularisation des cours d'eau permettant l'accès des bateaux de plus de 300 t

L'Etude d'incidences sur l'environnement

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE D'INCIDENCES

- **Objectifs** de l'étude d'incidences :
 - > Analyser scientifiquement les **effets du projet sur l'environnement** et le cadre de vie.
 - > Proposer des **recommandations** et **alternatives** pour supprimer, réduire ou compenser les incidences du projet.

- **L'étude d'incidences** est un :
 - > **Outil d'orientation du projet** dans son intégration environnementale.
 - > **Outil d'information** pour le public.
 - > **Outil d'aide à la décision** pour les autorités.

Commentaires de la diapositive:

Objectifs de l'étude d'incidences :

- Analyser scientifiquement les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie.
- Proposer des recommandations et alternatives pour supprimer, réduire ou compenser les incidences du projet.

L'étude d'incidences est un :

- Outil d'orientation du projet dans son intégration environnementale.
- Outil d'information pour le public.
- Outil d'aide à la décision pour les autorités.

L'Etude d'incidences sur l'environnement

CONTENU DE L'ÉTUDE D'INCIDENCES

- **Contenu** de l'étude d'incidences :
 - > Description de la situation existante, y compris le cadre réglementaire
 - > Description du projet
 - > Analyse des incidences du projet
 - > Conclusions et réponses aux questions des riverains
- **Documents** constituant l'étude d'incidences :
 - > Rapport final
 - > Annexes techniques
 - > Cartographie
 - > Résumé non technique (RNT)

Commentaires de la diapositive:

Au niveau du contenu, l'EIE est basée sur une approche en quatre temps :

Premièrement la description de la situation existante, ensuite l'analyse du projet et de ses composantes et enfin, suite à la confrontation de la situation existante et des éléments du projet, l'identification des incidences du projet. L'étude est en outre clôturée par une conclusion et la synthèse des réponses aux questions et observations que les riverains auront formulées lors de la RIP ou consécutivement à celle-ci.

Nous sommes en effet légalement obligés d'intégrer les remarques et observations formulées par les riverains et autorités et d'y répondre dans l'étude. Ces réponses se trouveront dans le corps de texte de l'étude et au sein d'un tableau de synthèse à la fin de celle-ci.

Au niveau de la forme, il est intéressant de savoir qu'une étude d'incidences est composée de plusieurs documents et que celle-ci peut être relativement conséquente.

Vous trouverez donc dans le dossier :

- Le rapport d'étude qui comprend la base de l'étude d'incidences.
- Les documents annexes pour ceux qui souhaitent aller plus dans le détail et approfondir certaines questions. Vous y trouverez notamment les études de références et sources/méthodes et hypothèses de travail.
- Le résumé non technique, très intéressant pour ceux qui n'ont soit pas le temps, soit qui ne se sentent pas à l'aise avec certaines analyses scientifiques/techniques. Ce résumé est une obligation légale et a pour objectif que tout à chacun puisse comprendre le projet et les enjeux/incidences de celui-ci, sans disposer de bagage technique ou scientifique particulier.

THÉMATIQUES ANALYSÉES

▪ Impacts sur le milieu physique

➤ Le sol

Risque de pollution/gestion de potentielles pollutions présentes, stabilité des constructions projetées et existantes, et eaux souterraines

➤ L'eau

Gestion des eaux pluviales, gestion des eaux usées et impacts sur les eaux de surface, aléa d'inondation

➤ La qualité de l'air

Rejets gazeux spécifiques (gaz de combustion, ventilation...), poussières

▪ Impacts sur le milieu naturel

➤ La faune et la flore

Impacts sur site Natura 2000, espèces protégées, milieux naturels, analyse des aménagements extérieurs

➤ Le paysage

Intégration dans le paysage (photomontages), relations avec le voisinage

Commentaires de la diapositive:

Au niveau des thématiques analysées, je vais passer en revue avec vous les principaux sujets abordés ainsi que des exemples de questions et analyses qui seront effectuées :

➤ Le sol

Les questions et sujets abordés concerneront : Risque de pollution/gestion de potentielles pollutions présentes et eaux souterraines.

➤ La faune et la flore

Les questions et sujets abordés concerneront : Impacts sur la biodiversité, le site Natura 2000, les impacts éventuels sur les espèces protégées, l'analyse de la qualité des aménagements prévus.

➤ L'eau

Les questions et sujets abordés concerneront : Gestion des eaux pluviales, gestion des eaux usées/industrielles, aléa d'inondation.

➤ La qualité de l'air

Les questions et sujets abordés concerneront : Rejets gazeux spécifiques (gaz de combustion, ventilation...), émissions de poussières.

➤ Le paysage

Les questions et sujets abordés concerneront : L'intégration paysagère du projet et relations avec le voisinage.

L'Etude d'incidences sur l'environnement

THÉMATIQUES ANALYSÉES

■ Impacts sur le milieu humain

➤ La **mobilité**

Flux (bateaux et véhicules), qualité des infrastructures et sécurité des déplacements (piétons, voitures, bateaux)

➤ Le **bruit** et les **vibrations**

Sources de bruit, respect des normes, impacts

➤ L'**énergie**

Niveaux de performances énergétiques des bâtiments, analyse des énergies utilisées

➤ L'**urbanisme**, le **cadre bâti**, le **patrimoine**

Gabarits, traitement architectural, structure de l'espace public, respect du cadre réglementaire

➤ Les **aspects socio-économiques**

Impact socio-économique, intégration dans le voisinage, emploi, ...

+ **Chantier**

dries
CONSULTANTS

60

Commentaires de la diapositive:

➤ En matière de **mobilité**

Les questions et sujets abordés concerneront : Flux générés, stationnement, qualité des infrastructures et sécurité des déplacements pour chaque mode de déplacement (piétons, cyclistes, voitures, bateaux).

➤ Le **bruit** et les **vibrations**

Les questions et sujets abordés concerneront : Contexte, sources de bruit, impacts du projet et respect de la réglementation.

➤ L'**énergie**

Les questions et sujets abordés concerneront : Les niveaux de performances énergétiques des bâtiments, et l'analyse des énergies utilisées

➤ L'**urbanisme**, le **cadre bâti** et le **patrimoine**

Les questions et sujets abordés concerneront : Gabarits, traitement architectural, structure de l'espace public, respect du cadre réglementaire

➤ La **population**, la **santé** et les **aspects socio-économiques**

Les questions et sujets abordés concerneront : Impact socio-économiques, intégration dans le voisinage (adéquation du projet avec les autres fonctions présentes), l'emploi, la fréquentation et la sécurité (des travailleurs et des usagers, riverains)

Une attention particulière sera également abordée pour ce qui concerne le chantier: En effet, celui-ci est susceptible de générer des incidences qui lui sont spécifiques (potentiellement différentes des incidences découlant de l'exploitation de l'écluse). A cette fin, toutes les thématiques précitées seront abordées au regard de cette phase spécifique du projet, avec une attention particulière sur les mesures d'accompagnement à prendre pour limiter les effets négatifs.

Table des matières		61
1. Objet de la réunion		DIA 07
2. Les acteurs		DIA 13
3. Contexte du projet		DIA 15
a. Plan RTE-T		
b. Plan Seine-Escaut (SE)		
c. Plan SE en Wallonie		
4. Description détaillée du projet		DIA 23
5. L'étude des incidences sur l'environnement		DIA 54
6. Conclusion		DIA 61
a. Modalités pour information (personne de contact)		
b. Modalités pour intervention du public		

Commentaires de la diapositive:

Enfin, la conclusion va reprendre les modalités de contact et d'intervention du public possibles durant cette procédure.

Les 15 et 16 avril 2021 entre 8h00 et 17h00, des informations complémentaires peuvent être obtenues :

► sur le projet auprès de :

Kévin Dumoulin (Greisch) : kdumoulin@greisch.com
04/364 02 15

Benjamin Noël (SPW) : benjamin.noel@spw.wallonie.be
081/77.30.36

Sur l'étude des incidences auprès de :

François Halbardier (ARIES) : f.halbardier@ariesconsultants.be
010/43.01.22

Pour rappel, le site internet reprenant cette présentation est : www.ecluse-viesville.be

Commentaires de la diapositive:

Les 15 et 16 avril 2021 entre 8h00 et 17h00, des informations complémentaires peuvent être obtenues :

sur le projet auprès de :

Kévin Dumoulin (Greisch) :
kdumoulin@greisch.com
04/364 02 15

Benjamin Noël (SPW) :
benjamin.noel@spw.wallonie.be
081/77.30.36

Sur l'étude des incidences auprès de :

François Halbardier (ARIES) :
f.halbardier@ariesconsultants.be
010/43.01.22

Pour rappel, le site internet reprenant cette présentation est : www.ecluse-viesville.be

Les observations, suggestions et demandes de mise en évidence de points particuliers concernant le projet ainsi que la présentation d'alternatives techniques pouvant raisonnablement être envisagées par le demandeur afin qu'il en soit tenu compte lors de la réalisation de l'étude d'incidences, doivent être adressées, **par écrit**, au Collège communal d'une des communes concernées (Ville de Charleroi, Courcelles ou Pont-à-Celles) avant le **3 mai 2021** suivant les modalités ci-après. Une copie doit également être adressée au demandeur

Commentaires de la diapositive:

Les observations, suggestions et demandes de mise en évidence de points particuliers concernant le projet ainsi que la présentation d'alternatives techniques pouvant raisonnablement être envisagées par le demandeur afin qu'il en soit tenu compte lors de la réalisation de l'étude d'incidences, doivent être adressées, **par écrit**, au Collège communal d'une des communes concernées (Ville de Charleroi, Courcelles ou Pont-à-Celles) avant le **3 mai 2021** suivant les modalités ci-après. Une copie doit également être adressée au demandeur

► Pour la Commune de Pont-à-Celles :

Suite à la crise sanitaire actuelle (COVID-19), le dossier peut être consulté, à partir du 13 avril au service Cadre de vie 22, place communale à 6230 Pont-à-Celles uniquement sur rendez-vous pris 24h à l'avance par téléphone au 071/84.90.63 ou via environnement@pontacelles.be et ce, afin de garantir les mesures de sécurité et la distanciation sociale nécessaires.

Tout intéressé peut formuler ses observations écrites dans le délai mentionné ci-dessus soit par courrier postal adressé au Collège communal de Pont-à-Celles 22, place communale à 6230 Pont-à-Celles, soit par mail via environnement@pontacelles.be. Sous peine de nullité, les envois par courrier sont datés et signés ; les envois par courrier électronique sont identifiés et datés.

Durant ces périodes, les documents restent disponibles également sur le site de la commune de Pont-à-Celles : <https://www.pontacelles.be>

► Pour la Ville de Charleroi et pour la Commune de Courcelles :

- Les modalités pratiques de la consultation du dossier de présentation vidéo et de la réception des observations peuvent être consultées sur les publications officielles des Villes et Communes concernées ainsi que sur leur site Internet.

► Pour le demandeur :

SPWMI - Direction des Voies hydrauliques de Charleroi
Rue de Marcinelle 88, 6000 Charleroi

Commentaires de la diapositive:***Pour la Commune de Pont-à-Celles :***

- Suite à la crise sanitaire actuelle (COVID-19), le dossier peut être consulté, à partir du 13 avril au service Cadre de vie 22, place communale à 6230 Pont-à-Celles uniquement sur rendez-vous pris 24h à l'avance par téléphone au 071/84.90.63 ou via environnement@pontacelles.be et ce, afin de garantir les mesures de sécurité et la distanciation sociale nécessaires.

- Tout intéressé peut formuler ses observations écrites dans le délai mentionné ci-dessus soit par courrier postal adressé au Collège communal de Pont-à-Celles 22, place communale à 6230 Pont-à-Celles, soit par mail via environnement@pontacelles.be. Sous peine de nullité, les envois par courrier sont datés et signés ; les envois par courrier électronique sont identifiés et datés.

- Durant ces périodes, les documents restent disponibles également sur le site de la commune de Pont-à-Celles : <https://www.pontacelles.be>

Pour la Ville de Charleroi et pour la Commune de Courcelles :

- Les modalités pratiques de la consultation du dossier de présentation vidéo et de la réception des observations peuvent être consultées sur les publications officielles des Villes et Communes concernées ainsi que sur leur site Internet.

Pour le demandeur :

SPWMI - Direction des Voies hydrauliques de Charleroi
Rue de Marcinelle 88, 6000 Charleroi