

Extrait du procès-verbal de la séance du Collège communal
du 17 mai 2022

Présent.e.s :

Paul MAGNETTE, Bourgmestre;
Julie PATTE, 1ère Échevine;
Eric GOFFART, Xavier DESGAIN, Mahmut DOGRU, Babette JANDRAIN, Karim CHAIBAI, Thomas PARMENTIER,
Laurence LECLERCQ, Alicia MONARD, Échevin.e.s;
Philippe VAN CAUWENBERGHE, Président du CPAS;
Lahssen MAZOUZ, Directeur Général;

N° objet : 2022/21/196

Objet : Permis d'urbanisme relevant de l'autorité du fonctionnaire délégué - Avis favorable conditionnel sur une demande de permis. N° URB : CPURB/2021/0178. Demandeur : SPW - Mobilité et Infrastructures - Direction des Routes de Charleroi : Rue de l'Ecluse 22 à 6000 Charleroi. Objet du dossier : Modification de voiries - Insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la N5 allant du giratoire "Tirou" à Charleroi au giratoire "Ma Campagne" à Gerpinnes.

Le Collège communal,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et plus particulièrement l'article L1123-23;
Vu le Code du Développement Territorial (CoDT);
Vu le code de l'Environnement : Livre 1er ;
Vu le règlement général de Police ;
Vu le règlement communal du 26/04/2010 sur la préservation des arbres lors de chantiers publics ou privés ;
Vu le règlement communal du 21/02/2011 sur la conservation de la nature relatif à l'abattage et à la protection des arbres et des haies ;
Vu le règlement communal du 21/02/2011 sur la conservation de la nature relatif à la protection, la plantation et le remplacement de haies à Charleroi ;
Vu le règlement communal relatif aux terrasses du secteur HORECA et aux enseignes voté par le Conseil communal en date du 25/04/2016 ;
Vu le décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols du 01/03/2018 ;
Vu le Code wallon du Patrimoine ;
Vu la notice d'évaluation d'incidences sur l'environnement et la demande du Fonctionnaire délégué réceptionnées en date du 17/02/2021 ;
Vu le procès-verbal de fin d'enquête publique ;
Vu l'extrait du procès-verbal de la séance du Conseil communal du 20/12/2021, objet N° 2021/11/62 ;
Vu l'avis du service Technique Urbanisme en date du 10/05/2022 libellé comme suit :

«

Considérant que l'objet de la demande selon l'annexe 8 – Demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques, est libellé comme suit : [...] « Le projet vise à améliorer la desserte en transports en commun de la N5 entre le giratoire Tirou (Charleroi, carrefour avec la rue de l'Ecluse) et le giratoire « Ma Campagne » (Gerpinnes, carrefour avec la rue de la Blanche-Borne). Les aménagements permettront l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service – BHNS » ;

Considérant que l'objet de la demande tel qu'il ressort de l'analyse des documents présents dans le dossier de demande de permis d'urbanisme vise : « Modification de voiries - Insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la N5 allant du giratoire "Tirou" à Charleroi au giratoire "Ma Campagne"

à Gerpinnes » ;

Considérant que le bien est situé en Activité économique mixte (8) (10 A 290 X 2), Activité économique mixte (8.05) (10 A 565 T 6), Activité économique mixte (86.35) (09 B 435 V), Activité économique mixte (96.69) (10 A 284 D 6), Espaces verts (2.87) (10 A 284 D 6), Espaces verts (92) (10 A 290 X 2), Habitat (100) (01 D 257 R 9), Habitat (100) (09 B 14 S), Habitat (100) (09 B 8 K 3), Habitat (100) (10 A 547 C 2), Habitat (100) (10 A 593 N 3), Habitat (100) (10 A 298 K 3), Habitat (100) (09 B 67 L 9), Habitat (100) (09 B 454 V), Habitat (100) (09 B 396 Y 2), Habitat (100) (09 B 422 P), Habitat (100) (10 A 541 A 15), Habitat (100) (10 A 596 F 6), Habitat (100) (09 B 402 P 10), Habitat (100) (10 A 595 T 4), Habitat (100) (09 B 416 P 2), Habitat (100) (01 D 267 P 31), Habitat (100) (01 B 239 X148), Habitat (100) (10 A 297 P 4), Habitat (100) (10 A 541 Y 15), Habitat (100) (10 A 567 Z), Habitat (100) (10 A 638 F 2), Habitat (100) (09 A 76 P 17), Habitat (100) (09 A 82 Z 6), Habitat (13.65) (09 B 435 V), Habitat (23.81) (09 B 72 N), Habitat (25.11) (10 A 565 T 6), Habitat (41.4) (01 B 239 K177), Non affecté ("zone blanche") (66.85) (10 A 565 T 6), Services publics et équipements communautaires (58.6) (01 B 239 K177), Services publics et équipements communautaires (76.19) (09 B 72 N) au Plan de Secteur de Charleroi adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979 , et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité ;

Considérant que la demande vise essentiellement des travaux sur le domaine public et certaines parcelles privées ; que les parcelles évoquées ci-dessous sont encodées pour information et englobent le tracé de la voirie concernée ;

Considérant que la procédure applicable à la demande est la suivante :

- décision du Fonctionnaire délégué sur base de l'article D.IV.22 du CoDT ; que le Collège communal est consulté pour avis ;

Considérant que le Fonctionnaire délégué, par un premier courrier daté du 16 février 2021, a sollicité l'organisation d'une enquête publique conformément à l'article D.IV.41 et R.IV.40-1, §1er, 7° du CoDT ; qu'il constate également que la demande de permis implique une demande de création, de modification ou de suppression de la voirie communale ; que dans un second courrier daté du 20 avril 2021, le Fonctionnaire délégué transmet des documents supplémentaires permettant la réalisation de l'enquête publique en bonne et due forme (documents relatifs à la modification de la voirie communale) ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 17 mai 2021 (date d'affichage) au 22 juin 2021 en incluant une période de réclamations et/ou d'observations du 22 mai 2021 au 22 juin 2021 ;

Considérant que suite à l'avis annonçant les mesures de publicités précitées, la Ville de Charleroi a réceptionné les avis des trois instances suivantes :

- SWDE ; que son avis réceptionné par courriel en date du 20 mai 2021 est « favorable conditionnel » ;
- SNCB ; que son avis réceptionné par courriel en date du 2 juin 2021 est « favorable » ;
- Infrabel ; que son avis réceptionné par courrier en date du 3 juin 2021 est « favorable » ;

Considérant que 101 réclamations individuelles dont une pétition ont été réceptionnées par la Ville de Charleroi dans le cadre de l'enquête publique pour le tronçon de la N53 ; que ces réclamations et observations peuvent être synthétisées comme suit :

1. Stationnement :

- La suppression des places de stationnement va causer des problèmes : aux riverains de la N5 mais aussi des rues avoisinantes, aux PMR, lors de déménagements, aux riverains qui devront nettoyer leur corniche à cause de la présence d'arbres qui perdront leurs feuilles, aux entreprises qui devront intervenir chez les riverains dont les containers, les camions, leurs véhicules vont déborder sur la voirie et créer des problèmes de circulation ;
- Les places de stationnement sont déjà très limitées actuellement et le projet entraînera encore une diminution du nombre de places de stationnement ;
- Difficulté de stationner pour les camions lors des livraisons, les cars, les bus scolaires, les voitures... ;
- Risque conséquent de stationnement sauvage par manque de place et mise en danger des piétons ;

2. Les plantations :

- Les îlots de plantation implantés ci et là le long du tracé vont engendrer une perte de stationnement ;
- Les arbres et arbustes vont perdre leurs feuilles, boucher les corniches, les avaloirs et rendre la voirie glissante ;
- Les îlots de plantation vont masquer totalement ou partiellement les vitrines des magasins et

n'offrir que comme unique vue aux habitants des étages, un arbre. La lumière naturelle au sein des logements sera également diminuée ;

- *Les racines vont, à terme, détériorer les trottoirs ;*

3. La signalisation :

- *Des feux de circulation vont disparaître à des endroits pourtant dangereux, le projet sacrifie la sécurité au nom du progrès et de la mobilité ;*

4. La mobilité :

- *Les riverains avaient demandé la mise en sens unique de la rue de Loverval et de l'avenue Ernest Solvay mais ils n'ont pas été écoutés ; Aggravation de la congestion sur la N5 et dans les rues avoisinantes à cause des îlots centraux, de par la suppression d'une bande de circulation en montée à partir du R3, le trafic fuira par les routes secondaires ;*
- *Aucune solution n'est proposée pour dévier les camions, responsables en grande partie des problèmes de circulation, de la pollution et du bruit ;*
- *Les îlots vont :*

- o perturber la fluidité de la circulation puisqu'ils vont contraindre les automobilistes à se rabattre 100m seulement après le rond-point ;*

- o provoquer des accidents suite aux nombreuses manœuvres qu'ils vont engendrer et aussi à des angles morts des rétroviseurs des camions ;*

- o obliger les véhicules venant du rond-point qui souhaite tourner à gauche, de d'abord se déporter à droite avant de revenir à gauche, manœuvres dangereuses dont ils se passeraient bien ;*

- o bloquer totalement la circulation lors d'accidents, en effet, il n'y aura qu'une seule bande de circulation possible en montée le long des îlots ;*

- o empêcher les véhicules de secours d'intervenir rapidement, ceux-ci resteront coincés dans les bouchons ;*

- o compliquer la vie des habitants de la rue de l'Amérique (à sens unique débouchant sur la N5, en cas de bouchon, ces riverains seront carrément bloqués) ;*

- o bloqueront la circulation lors des interventions pour l'entretien des arbres, une réparation quelconque, une panne de camion, ... les commerces en seront impactés ;*

- o îlots centraux situés entre FRITAPAPA et DELHAIZE les clients et fournisseurs des commerces n'auront plus la possibilité de tourner directement dans leur parking respectif, ils devront rejoindre le prochain rond-point pour ce faire et donc, plus de circulation, plus de pollution ;*

- *La cohabitation des cyclistes/bus sur la bande des bus est dangereuse et accidentogène ;*
- *La TEC étant très souvent en grève, aucune garantie n'est apportée qu'elle épargnera le BHNS et que le citoyen qui a laissé son véhicule stationné pourra le récupérer en cas de grève sauvage ;*
- *Aujourd'hui les bus ne sont très fréquentés qu'aux heures de pointe, il semble incohérent de densifier son passage toutes les 10 minutes durant toute la journée ;*

5. Aspect environnemental :

- *Les nombreux détours engendrés par la modification des voiries, des signalisations et de la mobilité, engendreront une pollution accrue ;*

6. Qualité de vie :

- *Le projet est un leurre, les aménagements prévus ne vont pas changer le confort des riverains, ni le bruit, ni la circulation qui est dense, ni la pollution ;*
- *Dégradation de la sécurité et du cadre de vie des Couilletois ;*
- *Aggravation de la pollution due à la congestion du trafic et risque pour la santé dus à l'inhalation des particules fines ;*
- *Les camions seront toujours très présents et pollueront toujours la N5 ;*
- *Danger toujours présent pour les piétons, la présence d'îlots centraux ne suffira pas à sécuriser les usagers faibles ;*

7. Voirie :

- *Déjà actuellement, le nettoyage des avaloirs est négligé, il est difficile de croire qu'il se fera plus régulièrement lorsque les arbres caducs seront plantés, la N5 risque d'être souvent inondée*

et glissante ;

- Chantage à la rénovation de la N5 à la condition que le projet BHNS soit réalisé comme projeté. Le chantage est inadmissible car les citoyens payent des taxes pour l'entretien des routes ;

8. Communication :

- Beaucoup trop de citoyens ne connaissent pas l'existence du projet ou minimisent l'impact de ce dernier par le manque de communication et notamment des plans du projet ;

9. Commerces :

- Le BHNS aura des répercussions négatives sur les petits commerces qui ont déjà beaucoup souffert et qui risquent de mettre la clé sous la porte ;

Considérant que conformément à l'article 25 du décret relatif à la voirie communale, lorsque plus de 25 réclamations et/ou observations sont introduites lors de l'enquête publique, une réunion de concertation doit être organisée ; que celle-ci s'est tenue le 9 septembre 2021 à la Maison communale annexe de Gilly ;

Considérant que lors de cette réunion de concertation, un panel de 5 personnes, représentant l'ensemble des réclamants, a pu échanger librement avec les demandeurs de permis et la Ville de Charleroi ; que des propositions d'aménagement, sur des points bien précis, ont été proposés par les réclamants aux auteurs de projet ; que les échanges ont été compilés et retranscrits dans un procès-verbal ;

Considérant que le procès-verbal de la réunion de concertation a été notifié en date du 1er octobre 2021 aux différentes parties intervenantes ;

Considérant qu'en date du 20 décembre 2021, le Conseil communal a émis un avis favorable et a marqué son accord sur la demande de modification de la voirie communale (plan référencé HN5-B9-B13-1559-URB-0034) dans le cadre du permis d'urbanisme introduit par le S.P.W. Mobilité et Infrastructures-Direction des routes de Charleroi pour l'aménagement d'une ligne BHNS (tronçon N5, Charleroi- Couillet) ;

Considérant que la décision susmentionnée précise également que des plans de délimitation, plus précis et validés par le Géomètre communal, devront être fournis pour les zones à rétrocéder à la Ville ;

Considérant que l'avis interne du service Mobilité a été rendu en date du 10 mai 2022 ; qu'il est libellé comme suit :

« Considérant que le projet s'inscrit dans la vision FAST de la Région wallonne visant à porter la part modale des déplacements en bus de 4 à 10% et à réduire la part de la voiture à 60% des déplacements, et que l'atteinte de ces objectifs aura pour effet de réduire les risques de trafic de fuite liés au projet en libérant de la capacité de circulation pour le trafic nécessaire sur cet axe ;

Considérant que le projet contribuera aux objectifs climatiques de la Région wallonne et de la Ville de Charleroi visant la neutralité carbone à l'horizon 2050 ;

Considérant que le projet s'inscrit en cohérence avec le Plan Communal de Mobilité de la Ville de Charleroi adopté le 30 mars 2015 par le conseil communal et les aménagements prévus par ce plan qui se mettent en place actuellement ;

Considérant qu'un plan d'intensification urbaine de la Ville a été établi par la Cellule Charleroi Bouwmeester en 2015 ;

Considérant que deux réunions d'informations et six réunions de participation citoyenne ont été organisées par la Ville entre le 21 octobre et le 25 novembre 2019, préalablement au dépôt de la demande de permis, que ces réunions ont conduit à des adaptations par rapport au projet initial, en particulier au niveau de la mise à disposition de zones de parkings là où la pression du stationnement est la plus forte pour les riverains ;

Considérant que le rapport de ces réunions de participation citoyenne met également en évidence des mesures d'adaptation à prendre en compte sur les voiries communales, dans les quartiers riverains en vue d'y apaiser le trafic et de favoriser la mobilité active ;

Considérant lors de l'enquête publique, que l'ensemble des documents étaient consultables sur le site internet bhnscharleroi.be ; que des services communaux ont pu répondre aux demandes d'explication des personnes intéressées lors de la consultation en présentiel de l'ensemble du dossier ;

Considérant que 2747 courriers d'observations individuels ont été émis par des personnes intéressées durant l'enquête publique ;

Considérant que dans le cadre de l'enquête publique, plusieurs réclamations soulèvent des difficultés ponctuelles d'accessibilité poids lourds pour des entreprises et des zones commerciales qui peuvent être rencontrées sans nuire à l'économie globale du projet ;

Considérant que dans son ensemble, le projet respecte le principe « STOP » d'application sur le territoire communal ;

Considérant que l'exploitation du BHNS doit apporter une offre des transports en commun sûre, confortable, rapide, avec une fréquence élevée et avec une large amplitude horaire cohérente avec la zone à haut niveau de service de Charleroi, conditions nécessaires pour que ce nouveau service de mobilité soit très attractif et attire de nouveaux usagers sur cet axe ;

Considérant que les aménagements de type « boulevard urbain » sur cet axe, et en particulier l'amélioration des cheminements piétons et cyclables ainsi que la végétalisation, sont prévus pour être compatibles avec les zones commerçantes ;

Considérant qu'il est prévu de mettre en place une gestion dynamique du stationnement sur ces axes, en particulier sur les tronçons commerçants, accueillant également des professions libérales et demandant une bonne rotation des véhicules sur les places de stationnement disponibles ;

Considérant que sur l'ensemble du parcours du BHNS, il est demandé de porter une attention particulière aux éléments suivant afin :

- *Que des places de stationnement perdues sur les tronçons où les riverains ne disposent pas d'espace de stationnement privé soient compensées en leur réservant des zones de stationnement spécifiques à leurs besoins ;*
- *Que les parkings P+R soient accessibles la nuit aux riverains ;*
- *Que des bornes de recharge de véhicules électriques soient installées, en particulier sur les parkings P+R et les parkings hors voirie ;*
- *De prévoir des revêtements de couleur ocre pour les cheminements cyclables spécifiques ;*
- *De prévoir des accès dénivelés au niveau des trottoirs traversants (bordure d'accès 50/20/10) ;*
- *Qu'une attention très forte soit portée par les gestionnaires de chantier durant les différentes phases de travaux afin d'assurer l'accessibilité dans les zones de chantier, de limiter la durée de chantier et l'impact sur les commerces ou autres activités et demande la mise en place d'un dispositif de communication/ concertation durant tous les travaux, analogues aux dispositifs mis en place pour les travaux du tram à Liège ;*
- *Que les préoccupations des personnes à mobilité réduite soient bien prises en compte, à savoir :*
 - o Sécurisation de l'ensemble de traversées par des dalles podotactiles et des feux sonores ;*
 - o Continuité des cheminements sur les trottoirs, ainsi que ceux de l'espace public vers les quais de transport public offrant un libre passage (min 1m50) dépourvu de tout obstacle ;*
 - o Utilisation de revêtements plans, indurés, non glissants et suffisamment contrastés afin de bien distinguer/identifier les cheminements piétons de ceux dédiés aux véhicules ;*
 - o de prévoir des filets d'eau plats à la place des filets d'eau incurvés afin de faciliter l'accessibilité et le confort des PMR ;*
 - o Accessibilité des points d'embarquement et/ou débarquement, conformément à la convention qui lie le CAWAB à L'OTW permettant le déplacement aisé de la personne PMR et l'utilisation de la rampe d'accès dans de bonnes conditions ;*
 - o Accessibilité de l'information digitalisée pour tous les voyageurs (visuelle et sonore) ;*
 - o L'identification de places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap en nombre suffisant (1 place PMR par poche de stationnement) mais également là où le parking privé n'existe plus et/ou des besoins spécifiques peuvent être identifiés (cab médicaux/pharmacies, infra culturelles/sportives, commerces, écoles, ainsi que dans les parkings P+R) ;*
 - o La qualité des cheminements durant la phase de travaux ;*
 - o L'importance du suivi au niveau de l'accessibilité du matériel roulant qui empruntera ensuite cette ligne ;*

Considérant qu'il sera proposé, en accord avec le gestionnaire du projet, des mesures d'apaisement de la circulation automobile dans les quartiers adjacents et des améliorations de la mobilité active vers les arrêts du BHNS ;

Considérant qu'il est également intéressant de relever que la prolongation du service de transport en commun au-delà de la zone à haut niveau de service est nécessaire pour attirer de nouveaux

usagers ; que la fréquence d'exploitation de ces prolongations de service doit être en adéquation avec ces zones moins densément urbanisées et ne doit pas contribuer à renforcer la péri-urbanisation ;

Considérant pour les aménagements spécifiques à la N5 ; qu'il y a lieu de prendre en compte les remarques suivantes :

- Prévoir des aménagements aux carrefours pour conserver une bonne capacité de circulation du trafic automobile ;
- Maintenir des îlots centraux prévus tout au long de l'axe qui assurent l'indispensable sécurisation des tourne-à-gauche et des traversées piétonnes, et ce tout en gardant une bonne fluidité du trafic ;
- Le parking prévu près du CECS de Couillet soit prioritairement destiné aux riverains qui disposeront de moins de places de stationnement en voirie, et que le parking prévu entre la N5 et la rue du Vivier soit préférentiellement destiné aux clients des commerces proches et considère que pour les autres tronçons, les capacités de stationnement en voirie et sur terrains privés est suffisante pour répondre aux besoins, et qu'une meilleure mutualisation des emplacements liés aux activités commerciales peut être envisagée dans ce sens ;
- Deux places de stationnement PMR soient placées au droit des établissements Bulmann ;
- Prévoir des places PMR sur voirie communale à proximité immédiate du centre médical situé 163 route de Philippeville à Couillet ;
- Donner le statut de site spécial franchissable (F18) aux voies bus sauf sur les tronçons où celles-ci bordent directement les trottoirs le long desquels des habitations sont disposées en ordre continu. Dans ce cas, les voies des bus auront le statut de bande des bus (F17) afin d'autoriser l'arrêt (pour le chargement et le déchargement) et accepteront les autocars ;
- Il est demandé que le « cédez-le-passage » en sortie du R9 soit remplacé par un stop afin de mieux sécuriser ce carrefour en particulier pour les piétons et les cyclistes ;
- Demande qu'un revêtement spécifique de couleur ocre soit prévu pour la piste cyclable présente autour du rond-point de Couillet-Queue ;
- Prendre des mesures pour apaiser le trafic dans les quartiers qui pourraient être traversés par du trafic automobile cherchant à éviter cet axe, et notamment dans les Rues de Loverval, de Nalinnes, du Coucou, Delimborg, de Couillet et dans les Avenues Ernest Solvay et du Muguet ;

Au regard de ces éléments, la Cellule Mobilité remet, sur le projet soumis, un avis favorable conditionné à l'application des conditions formulées ci-dessus ; »

Considérant que la présente demande vise précisément l'aménagement d'une ligne de bus de type "BHNS" – soit une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (fréquences augmentées aux heures de pointes, accès via des sites propres ou des bandes de circulation prioritaires) ;

Considérant que le projet poursuit dans sa réalisation, une revalorisation fonctionnelle et paysagère des espaces publics parcourus par tout type de circulation sur cet axe, qu'il définit un nouveau partage de l'espace respectif de façade à façade en implantant avec priorité les sites propres pour autobus, des espaces pour les cyclistes ainsi que pour les piétons, qu'il modifie enfin la perception des lieux par une politique de plantation volontariste destinée à revaloriser l'image et la jouissance pour tous les utilisateurs des espaces publics ;

Considérant que ces aménagements ont pour objectif de répondre aux problèmes de mobilité actuels et futurs et de revaloriser l'espace public en créant un nouveau partage de celui-ci ; qu'ils veillent à assurer aux riverains un meilleur cadre de vie en étant particulièrement attentif à la sécurisation des abords ou à l'accueil sur les espaces plus largement remodelés ; qu'en outre, le présent projet permettra d'offrir une desserte en transport en commun performante et fiable ;

Considérant qu'il importe de gérer le milieu de vie et les ressources naturelles, de façon à préserver leurs qualités et à utiliser rationnellement et judicieusement leurs potentialités ; qu'à ce titre, il convient de constater que des plantations sont prévues tant en voiries (alignements d'arbres haute-tige et plantations basses) que sur les places publiques et dans les parkings ; qu'il y a une volonté de renforcer l'attachement des habitants à leur territoire et d'enrichir le maillage vert au travers cette verdurisation ;

Considérant qu'il importe enfin d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration des décisions susceptibles d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement en vue de promouvoir un développement durable ; que dans le cas d'espèce, les éléments mis en place dans le projet permettent d'assurer ce niveau ; qu'ainsi, à titre d'exemple, il est prévu, pour ce qui concerne les parkings un maximum de revêtements

drainants (de type « dalles-gazon » et/ou zones de plantations), permettant ainsi une infiltration des eaux pluviales, y compris pour les eaux de ruissellement provenant des zones de circulation en revêtement hydrocarboné ;

Considérant qu'aucune incidence négative notable ne ressort du projet après analyse de la notice ; qu'ainsi, en ce qui concerne la problématique du bruit, le projet sera bénéfique grâce au renouvellement des revêtements qui seront moins bruyants, à la réduction du trafic attendue ainsi qu'à l'utilisation de matériel roulant moderne (hybride voire full électrique) sur la ligne de BHNS, et donc particulièrement silencieux ;

Considérant pour conclure, que le projet vise des travaux d'ampleur qui vont probablement être contraignants, pour le citoyen, pendant la durée de ceux-ci ; que ces nuisances seront étudiées pour pénaliser le moins possible les citoyens ; que cependant, cette nouvelle ligne de bus participe à une meilleure gestion des transports en commun et participe également à une tentative de lutter contre les bouleversements climatiques et à une diminution des gaz à effet de serre ;

Considérant pour terminer, que cette nouvelle ligne de bus comblera les carences de desserte en transport en commun structurant vers le Sud du territoire de Charleroi ;

*Considérant qu'au vu des tous les éléments qui précèdent, la conclusion est : **Avis favorable Conditionnel** ;*

Conditions :

1°Respecter les impositions du Conseil Communal relatives aux plans de délimitation ;

2°Respecter les recommandations et l'avis général du Service Mobilité.

» ;

Considérant la situation juridique du bien ;

Considérant qu'il peut être proposé au Collège communal de souscrire aux motivations et conclusions figurant audit rapport technique ;

Sur proposition de l'Echevin de l'Urbanisme ;

Décide:

Article 1 : de faire siennes les motivations et conclusions du service de l'urbanisme et d'émettre un avis favorable conditionnel sur la demande suivante :

N° URB : CPURB/2021/0178.

Demandeur : SPW - Mobilité et Infrastructures - Direction des Routes de Charleroi : Rue de l'Ecluse 22 à 6000 Charleroi.

Objet du dossier : Modification de voiries - Insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la N5 allant du giratoire "Tirou" à Charleroi au giratoire "Ma Campagne" à Gerpinnes.

Conditions :

1°Respecter les impositions du Conseil Communal relatives aux plans de délimitation ;

2°Respecter les recommandations et l'avis général du Service Mobilité ;

Article 2 : de communiquer cette décision à Monsieur le Fonctionnaire délégué.

Ainsi délibéré, en séance, date que dessus.

Par le Collège :

Le Secrétaire
s/L. MAZOUZ

Le Président
s/P. MAGNETTE

Pour extrait conforme

Fait à Charleroi, le 11 juillet 2022

Le Directeur général

Par délégation du
Bourgmestre, En vertu de
l'art. L1132-4 du CDLD

L. Mazouz

L. Leclercq
8ème Echevine