

OCTROI DU PERMIS D'URBANISME PAR LE FONCTIONNAIRE DELEGUE

F0414/52011/UFD/2021/15/2142971

Le Fonctionnaire délégué,

Vu le Code du Développement Territorial (ci-après, le Code);

Vu le livre ler du Code de l'environnement;

Considérant que le SPW - M & I - Direction des Routes de Charleroi a introduit une demande de permis d'urbanisme, relative à un bien sis le long de la N53 entre le carrefour dit de Bomerée à 6110 Montigny-le-Tilleul et le pont Villette à 6000 Charleroi, non cadastré et ayant pour objet l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) par l'aménagement de la N53 entre le carrefour dit de Bomerée à Montigny-le-Tilleul et le pont Villette à Charleroi sur 5,2 km;

Vu que cette demande a été introduite le 29/01/2021 :

Considérant que la demande complète fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 du Code, d'un accusé de réception envoyé en date du 16/02/2021;

Considérant qu'en vertu des articles D.IV.22, 1° et 3° du Code, le Fonctionnaire délégué est compétent en ce que le demandeur est le SPW - M & I - Direction des Routes de Charleroi, une personne de droit public visée à l'article R.IV.22-1, 1° et en ce que le projet s'étend sur le territoire de plusieurs communes ;

Considérant que le projet est soumis à l'application du décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale, ce qui a pour effet de prolonger le délai de décision jusqu'au 09/12/2022 (cfr infra);

Considérant que le délai de décision imparti au Fonctionnaire délégué pour statuer sur la présente demande a été prorogé de 30 jours en application de l'article D.IV.48, al. 3 du Code;

Considérant que la demande de permis comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant que la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement examine de manière particulièrement concrète et précise les incidences probables du projet sur l'environnement que tenant compte de son contenu, des plans et autres documents constitutifs du dossier et eu égard à l'article D.65 du Code wallon sur l'environnement, il y a lieu de considérer que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement;

Considérant que la demande de permis ne comprend pas une étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant que l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.62 du livre ler du Code de l'Environnement; que cette autorité a conclu qu'il n'y a pas lieu de requérir une étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant que selon les dispositions du plan de secteur de CHARLEROI, le projet traverse les zones d'habitat, d'espaces verts, d'activité économique mixte, la zone agricole et un périmètre d'intérêt paysager sur la commune de Montigny-le-Tilleul (Arrêté royal du 10/09/1979) ainsi qu'un périmètre de réservation pour la commune de Charleroi au niveau de la Rue de la Villette;

Considérant que la commune de Charleroi dispose d'une Commission communale Consultative d'Aménagement du Territoire et de Mobilité ;

Considérant que la commune de MONTIGNY-LE-TILLEUL est décentralisée au sens de l'article D.IV.15 al.1er, 1° du Code ;

Considérant que la commune de MONTIGNY-LE-TILLEUL dispose d'un guide communal d'urbanisme (GCU), adopté le 22/09/2006 et entré en vigueur le 13/11/2006; que le projet se situe en aire d'activité économique mixte et agricole;

Considérant que la commune de MONTIGNY-LE-TILLEUL possède un schéma de développement communal, adopté le 15/09/2011 et entré en vigueur le 05/07/2012 ;

Considérant que la commune de MONTIGNY-LE-TILLEUL a une Commission communale Consultative d'Aménagement du Territoire et de Mobilité : arrêté d'institution du 10/06/2008 entré en vigueur le 17/06/2008, dernier arrêté de renouvellement du 12/11/2019 entré en vigueur le 25/11/2019;

Considérant que le bien se situe dans une zone de Prévention éloignée de captage, de type : llb ;

Considérant que le bien se situe dans un Régime d'assainissement collectif (RAC) de 2000 EH et plus ;

Considérant que la demande déroge aux normes du Guide régional d'urbanisme en ce que les articles 415 et 415/1 préconisent de prévoir une place de stationnement réservée aux PMR dans les parkings d'au moins 10 emplacements et des trottoirs d'une largeur de 1,50 m alors que les poches prévues ne contiennent aucun emplacement pour les PMR et qu'à certains endroits, la largeur du trottoir est inférieure à 1,50 m;

Considérant que la demande de permis a été soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement (article R.IV.40-1, §1, 7° du Code) ainsi qu'à l'avis des Conseils communaux concernés (D.IV.41, al. 1er du CoDT et articles 7 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale);

Considérant que l'enquête publique a eu lieu conformément aux articles D.VIII.7 et suivants du Code ; que cette enquête a été réalisée sur la commune de MONTIGNY-LE-TILLEUL du 22/05/2021 au 22/06/2021 et a suscité 4 réclamations ou observations qui peuvent être résumées comme suit :

- Remarques de la SNCB qui ne peut donner suite à la demande n° 21A-001473-Coll/2011 concernant un bâtiment sis/terrain situé rue Trieu Maillard, rue de la Station car la SNCB n'est pas concernée par ce bâtiment/terrain car parcelle Tiers.
- Remarques de la SWDE qui recommande que les mesures prévues dans les articles R 164 et suivants de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement contenant le code de l'eau soient appliquées.

En particulier :

- Les nouvelles aires de stationnement de plus de vingt véhicules automoteurs sont rendues étanches et pourvues d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures. Cela concerne les P+R prévus au niveau du n° 84 rue de Bomerée, de la rue de l'Eau d'Heure, du Centre sportif et du Musée de la Photographie ;
- Les parties de voiries traversant la zone sont pourvues de systèmes de collecte étanches retenant tous liquides ou matières qui y seraient déversés accidentellement. Cela concerne le tronçon du projet entre le n°96 rue de Bomerée et le n°12 de l'Avenue Paul Pastur;

- De plus, compte tenu de la situation du projet en partie en zone de prévention, les dispositions suivantes seront impérativement respectées sur le chantier et lors de l'exécution des travaux :
 - Les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état, régulièrement vérifiés et, en cas de problème, immédiatement transférés en dehors des zones de prévention pour être réparés;
 - ✓ Les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol;
 - ✓ Seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants, ...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière
 - ✓ À garantir l'absence de tout rejet liquide en cas de fuite ;
 - ✓ En cas d'incident, des mesures sont prises immédiatement pour éviter l'extension de la pollution et évacuer les terres qui auraient été contaminées. A cet effet, des kits antipollution comprenant notamment des matériaux adsorbant les hydrocarbures et des bâches sont disponibles en quantité appropriée. L'entrepreneur avertit le service compétent de l'administration : \$O\$ ENVIRONNEMENT NATURE (n° d'appel : 1718);

- Remarques de Mme Anne DE VOS et M. Guy CHARLIER:

Ayant pris connaissance du projet d'aménagement de voiries avec insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), je m'oppose à la réalisation des travaux tels que présentés. Il m'a été donné de constater que :

Les riverains se trouvant dans les limites de 50 mètres du périmètre des travaux ne semblent pas avoir tous été avertis par écrit de la mise en enquête du projet. J'en fais partie (voir plan bhnscharleroi. belapp/uploads/2021/05/hnaae21-1 pdj).

L'analyse proposée par les autorités justifiant la mise en place de ce BHNS a été réalisée sur base d'éléments d'enquêtes effectuées pendant la période (trop longue) couvrant les travaux de maintenance et réaménagement du ring R9 de Charleroi. Ces éléments ne représentent absolument pas la réalité de la situation actuellement normalisée.

Si la nécessité de réaménager ces voiries est un fait, la modernisation de la ligne de bus l'est également, l'appellation BHNS est inappropriée, elle ne correspond pas aux critères de ce concept adapté pour des villes plus importantes. Je retiendrai plus simplement le réaménagement de voiries et la modernisation de la ligne de bus 71.

Si la mise en site propre des bus accélère la vitesse commerciale en cas d'embouteillage, elle est nécessaire dans la descente vers Charleroi et vers Bomerée. Elle ne se justifie pas en d'autres endroits de l'itinéraire.

Une seule voie bus se justifie dans le sens vers Charleroi mais pas dans l'autre. Cette disposition permettrait de maintenir la circulation à double sens. Les dispositions proposées vont non seulement empêcher de rejoindre directement le côté Ouest de Charleroi Ville basse mais aussi reporter la majorité du trafic sur la A 503 déjà chargée le matin au travers des quartiers urbains non prévus pour cela. L'accès à la Gare du Sud ou son parking sera compromis. Une autre solution serait de maintenir les deux voies de circulation voitures et une bande bus à sens alternatif sécurisée par des feux spécifiques. Pratique utilisée en son temps par les exploitants de la ligne vicinale sur le même itinéraire.

Le projet ne tient pas compte de l'importance de l'axe N 53 Bomerée-Pastur. Le flux de circulation doit être maintenu en double sens sur toute la longueur du parcours. C'est un axe de pénétration urbain important en dehors du réseau autoroutier A 503, le supprimer engendrerait des inconvénients pour les usagers se rendant dans les administrations, commerces, professions libérales du bas de la Ville. Le risque defil ite de chalands vers d'autres lieux est très important.

Le partage de la bande Bus avec les cyclistes dans la montée de l'Avenue Pastur ne permettra pas une protection optimale de ceux-ci et, en outre, ralentira la progression des bus.

De plus, l'absence de plan de circulation pendant et après travaux n'est pas de nature à donner un blanc-seing à ce projet. Il aurait également été souhaitable que le projet mentionne les différentes phases de réalisation des travaux ainsi que les délais prévus.

Pour ces diverses raisons, je vous demande de revoir ce projet et particulièrement de :

- o Maintenir le double sens de circulation voitures sur tout le parcours et de ne créer que deux voies réservées aux bus, l'une dans la descente vers Bomerée (rue de Bomerée) et l'autre vers Marcinelle Avenue P. Pastur).
- Abandonner l'aménagement d'un carrefour à l'indonésienne à hauteur des sorties du R 3.
- o Reconsidérer les plantations et les espaces de parkings latéraux en voirie, particulièrement dans la partie commerçante de l'Avenue Paul Pastur.
- o Revoir le positionnement du Terminus Bomerée;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu conformément aux articles D.VIII.7 et suivants du Code ; que cette enquête a été réalisée sur la commune de CHARLEROI du 22/05/2021 au 22/06/2021 et a suscité 2747 réclamations ou observations qui peuvent être résumées comme suit :

1) Stationnement:

- Les places de stationnement sont déjà très limitées actuellement el le projet entraînera une diminution du nombre de places stationnement. Les plantations implantées ci et là le long du tracé participent également à cette diminution => la perte drastique de places va entraîner la mort des commerces bcaux et de proximité;
- Difficulté de stationner pour les camions brs des livraisons, les cars, les bus scolaires, les voitures ...;
- Les activités commerciales, scolaires, sportives, médicales, récréatives et culturelles du centre de Mont-sur-Marchienne nécessitent un nombre important de places de stationnement;
- Le satament doit ête maintenu sur les différentes places de Mont-sur-Marchienne;

2) Les plantations:

- Les ilots de plantation implantés ci et là le bng du tracé vont engendrer une perte de stationnement;
- Les arbres et arbustes vont perdre leurs feuilles, boucher les avaloirs et rendre la voirie glissante;
- Les ilots 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 :

3) Lasignalisation:

- La suppression du feu rouge devant l'Ecole des Sœurs n'est pas acceptable;
- Certains riverains souhaitent que certains arrêts de bus projetés soient déplacés;

4) La mobilité:

- La mise en sens unique partielle engendra des détours considérables pour les usagers et renverra un charroi conséquent sur les voiries adjacentes et résidentielles impactantainsi la qualité de vie des riverains.
- Le double croisement de la circulation au niveau de l'échangeur N53/R3 n'a pas lieu d'être et n'est pas acceptable;
- Lacohabitation des cyclistes/bus sur la bande des bus est dangereuse et accidentogène;
- Danger dans la courbe à hauteur du n°28 de l'Avenue Paul Pastur (Résidence sociale TRIANGLE),

5) Composition du dossier:

- L'étude justifiant la mise en place du BHNS a été réalisée lors des travaux de maintenance du petit ring, les résultats sont donc faussés. A ce jour, les riverains affirment que le bas de l'Avenue Paul Pastur n'est plus saturé aux heures de pointe;
- L'audit de sécurité établit dans le cadre du croisement N53/R3 a été réalisé sur base d'un rond-point «haricot» et non par rapport à la situation prévue sur plans ;
- Le plan de secteur joint dans le dossier de demande ne correspond pas au plan de secteur disponible sur le site de la Région wallonne ;
- Les entrées privées des habitations ou les garages n'ont pas été pris en compte sur plan, ce qui fausse le nombre de places de stationnement projetées;
- Absence d'un plan de circulation avant et pendant les travaux tout comme le manque d'information sur le phasage des travaux et leur durée. Absence d'un plan de mobilité à proprement parlé;

6) Aspect 'environnemental:

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

Considérant qu'une réunion de concertation a été réalisée en date du 09/09/2021 eu égard au nombre important de réclamations conformément à l'article 25 du décret précité; qu'il en résulte que les réclamations et observations exprimées durant l'enquête ont été rappelées aux autorités communales; qu'un rapport motivé et signé par les riverains a été déposé en complément des réclamations émises lors de l'enquête publique;

Considérant que le projet est soumis à l'avis des Conseils communaux sur la question de voirie en application des dispositions du Code wallon et du décret (Art. DIV.41 – décret du 6/2/2014 relatif à la voirie communale);

Considérant que le Conseil communal de CHARLEROI en a délibéré en séance du 20/12/2021 et a décidé d'approuver conditionnellement la demande de modification de la voirie communale pour la mise en place d'une ligne de bus ; que cette décision a été publiée du 10/01/2022 au 24/01/2022 conformément à l'article L1133-1 du Code de la Démocratie locale et de la décentralisation ;

Considérant que le Conseil communal de MONTIGNY-LE-TILLEUL en a délibéré en séance du 21/10/2021 et a décidé d'approuver conditionnellement la demande de modification de la voirie communale pour la

mise en place d'une ligne de bus ; que cette décision a été publiée du 22/10/2021 au 08/11/2022 conformément à l'article L1133-1 du Code de la Démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu le recours introduit par la société REDEVCO en date du 10/11/2021 contre la décision du Conseil communal de MONTIGNY-LE-TILLEUL du 21/10/2021; que le Ministre a jugé ce recours recevable et fondé en date du 22/03/2022 estimant en son article 1er, al. 2, que la demande de modifications de la voirie communale était « sans objet » ;

Considérant, à ce propos, qu'il ressort de la lecture de l'art. D.IV.41, al. 1er et al. 3 du Code que « lorsque la demande de permis ... comporte une demande de création, de modification ou de suppression de la voirie communale, l'autorité ... soumet au stade de la complétude ... la demande ... à la procédure prévue aux articles 7 et suivants du décret du 6/2/2014 relatif à la voirie communale »; que dès le 16/02/2021 dans son accusé de réception, l'autorité a soumis à la procédure « voirie communale » la demande de permis aux conseils communaux des deux communes concernées en raison de ce que la demande de permis comprenait en son annexe 4 une demande de création de voirie; que l'alinéa 3 de l'article D.IV.41, proroge le délai de décision de l'autorité compétente du délai relatif à la décision définitive en matière de voirie communale; en l'absence de recours au Conseil d'Etat; que, partant, le délai de décision du Fonctionnaire délégué est prorogé de 400 jours depuis le 28/06/2022 (date d'échéance de 130 jours pour l'autorité en première instance); que dès lors la présente décision devait être notifiée au plus tard le 01/08/2022; qu'à cette date des plans modificatifs ont été introduits portant l'échéance de l'autorité au 09/12/2022; que par décision du 09/12/2022, ledit délai a été prorogé de 30 jours conformément à l'article D.IV.48, al. 3; que par conséquent la présente décision est adoptée et notifiée endéans le délai légal;

Considérant quant au fond et à l'application du décret du 06/02/2014 relatif à la voirie communale, que l'article 2 al. 1er, 1° définit la voirie communale comme une « voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette et dont la gestion incombe à l'autorité communale»; qu'il ressort de cette définition, que deux conditions sont nécessaires pour apprécier si une demande de permis d'urbanisme est soumise à l'application de la procédure dite « voirie communale» telle que visée par l'article D.IV.41, al. 1er et 3e du Code; que les plans de la demande de permis contiennent à propos des poches de stationnement situées entre le carrefour de Bomerée et le R3 la mention « ... domaine sous gestion communale»; que la gestion communale de ces poches de stationnement n'est pas contestée; que l'une des deux conditions est rencontrée; que ces poches de stationnement sont publiquementaccessibles depuis une route régionale (N53) et la circulation prévue au sein de ces poches de stationnement est envisagée via une voie (terrestre) publique aménagée et destinée aux véhicules automoteurs; qu'une voie se définit comme «l'espace à parcourir pour aller quelque part (chemin, passage) » (Le Nouveau Petit Robert, édition 2002) ; que cette voie publique aménagée permet aux véhicules d'aller vers des espaces de stationnement publics et de sortir de ceux-ci; que la communication est ce « qui permet de communiquer ; passage d'un lieu à un autre (circulation, transport) » (Le nouveau Petit Robert, édition 2002) ; qu'il résulte du sens commun de la combinaison de ces définitions que la voie de communication est l'espace aménagé qui assure le passage permettant d'aller d'un lieu à un autre (quelque part) ; que l'espace public de circulation prévu permet de quitter la route régionale en entrant sur un espace aménagé de circulation géré par la commune permettant d'aller vers un emplacement de stationnement dont la gestion reste assurée par l'autorité communale ; que dans ces conditions, la voie d'accès à créer depuis la route régionale – différente de cette dernière – est une voie de communication aménagée permettant la circulation de véhicules sur un espace dont le gestion est communale; que partant, il s'agit de la création d'une nouvelle voirie communale au sens de l'article 2, al. ler 1º du décret du 06/02/2014 susvisé; que la procédure d'instruction prévue par les art. 11 à 26 dudit décret a été régulièrement menée ; que la présente procédure d'instruction relative à la demande de permis d'urbanisme est partant régulière;

Considérant que l'avis de Hainaut Ingénierie Technique, sollicité en date du 16/02/2021, est réputé favorable par défaut ;

Considérant que l'avis de INFRABEL (sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 17/03/2021, est favorable conditionnel libellé comme suit :

- «... Nous vous informons que nous émettons un avis favorable conditionnel sur le projet. Les conditions sont les suivantes:
- Aucun rejet d'eau n'ait lieu sur le domaine INFRABEL;

- Sur la zone asservie le long du chemin de fer, soit respectée la loi du 25/07/1891, modifiée par la loi du 21/03/1991 sur la police des chemins de fer, en particulier en ce qui concerne les plantations, les distances à respecter par rapport au franc bord du rail le plus proche, pour les constructions, les dépôts ou les excavations, etc. (Infrabel peut documenter le demandeur sur le sujet);

L'ouvrage d'art situé à l'avenue Paul-Pastur (ligne ferroviaire 124, borne kilométrique 55.657) est sous copropriété du SPW et d'Infrabel. Il est sous gestion du SPW-M&I – Direction des Routes de Charleroi, demandeur du permis d'urbanisme. Infrabel attire l'attention du demandeur sur le mauvais état de l'ouvrage d'art. Il apparait inopportun de réaliser de couteux travaux d'aménagement sur l'ouvrage d'art avant de procéder à sa réfection, celle-ci nécessitant la démolition des aménagements.

Aucune demande de mise hors service de voie n'ayant été demandé à Infrabel pour ce dossier, nous attirons l'attention du demandeur sur le fait que les travaux qui nécessiteront des mises hors services exceptionnelles ne pourront pas avoir lieu avant l'horizon 2024-2025. Le processus de planification des mises hors services exceptionnelles ayant déjà débuté pour 2024, les besoins doivent être connus dans les plus brefs délais. Les besoins pour 2025 doivent être connus pour fin 2021 »;

Considérant que l'avis de l'Institut VIAS - Institut Belge pour la Sécurité Routière, sollicité en date du 16/02/2021, est réputé favorable par défaut ;

Considérant que l'avis de la SNCB-Stations B-ST.2 Exploitation & Construction Stations Management – District Sud, sollicité en date du 16/02/2021, est réputé favorable par défaut ;

Considérant que l'avis du SPW ARNE - Direction des Espaces Verts, sollicité en date du 16/02/2021, est réputé favorable par défaut ;

Considérant que l'avis du SPW ARNE - Département de la ruralité et des cours d'eau - Direction du Développement rural - Cellule GISER, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 16/03/2021, est favorable ;

Considérant que l'avis du SPW ARNE - Nature et Forêts - Direction de Mons, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 26/03/2021, est favorable conditionnel libellé comme suit :

- « ... L'avis rendu est favorable moyennant le respect des conditions suivantes :
- Les abattages seront réalisés en dehors de la période du 1^{er} avril au 31 juillet (période de nidification);
- Les plantations prévues sur le plan du permis d'urbanisme seront réalisées au moyen d'essences d'origine indigène dans l'année suivant l'obtention du permis ;
- Les zones « vertes » entourant le futur parking en zone d'espaces verts devront être boisées. » ;

Considérant que l'avis de la SRWT-TEC, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 25/02/2021, est favorable :

Considérant que l'avis du Collège communal de CHARLEROI, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 13/05/2022, est favorable conditionnel libellé comme suit :

- «... Conditions:
- 1° Respecter les impositions du Conseil Communal relatives aux plans de délimitation, à savoir : Des plans de délimitation, plus précis et validés par le Géomètre communal, devront être fournis pour les zones à rétrocéder à la Ville.
- 2° Respecter les recommandations et l'avis général du Service Mobilité, à savoir :
 - « ... 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 rie 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 était consultable sur le site internet bhnschaderoi.be ; que des services communaux ont pu répondre aux demandes d'explication des personnes intéressées lors de la consultation présentiel de l'ensemble du dossier ;

Considérant que 2747 courriers d'observations individuels ont été émis par ries 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 el 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 demande 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 parkinas 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 train à Liège;
- Que les préoccupations des personnes à mobilité réduite soient bien prises en compte, é savoir ;
 - Sécurisation de l'ensemble des traversées par des dalles podotactiles et des feux sonores;
 - 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;
 - Utilisation de revêtements plans, indurés, non-glissants et suffisamment contrastés afin de bien distinguer/identifierles cheminements piétons de ceux dédiés aux véhicules ;
 - 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 ;
 - 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;
 - Accessibilité de l'information digitalisée pour tous les voyageurs (visuelle et sonore) ;
 - 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 (cabinets médicaux/pharmacies, infrastructures culturelles/sportives, commerces, écoles, ainsi que dans les parkings P+R);
 - La qualité des cheminements durant la phase de travaux ;
 - 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 périurbanisation ;

Considérant pour les aménagements spécifiques à la N53 qu'il y a lieu de prendre en compte les remarques suivantes :

- Les aménagements visant à inciter le trafic de transit à préférer les voies autoroutières pour atteindre le centre-ville plutôt que d'emprunter la N53 et d'y gêner les nombreux usagers locaux, seront mis en place;
- Un audit de sécurité de l'aménagement du carrefour avec le R3 sera réalisé ;
- Si cela est possible, la bande bus avant le carrefour de l'échangeur avec le R3 côté Bomerée pourrait être allongée pour assurer une bonne fluidité de la circulation du bus à cet endroit ;
- Souligne l'importance du nouvel échangeur sur la A503 derrière la gare pour mieux redistribuer le trafic dans les quartiers au sud de la gare et le bas de la N53 et donner un accès direct à ce pôle de multimodalité;
- Demande que le tronçon situé entre la Rue du Beau site et la Rue Sabatier soit mis en sens unique entre 7 et 9 heures du matin en semaine ; que cette disposition soit évaluée et adaptée si nécessaire dans les trois ans de son application ; et ce, afin de canaliser le trafic vers la A503 el d'éviter les remontées de files d'entrée dans le cadran Sud-Ouest du centre-ville par la Rue des Rivages et la dispersion du trafic ainsi ralenti dans les quartiers d'habitat bordant la N53 ;
- Veillera à prendre des mesures pour apaiser le trafic dans les quartiers traversés par du trafic automobile cherchant à éviter cet axe, en particulier dans les quartiers situés entre la Rue de la Villette, la Rue du Beau-site et la Rue de la Tombe ;
- Demande qu'une poche de stationnement hors voirie soit réalisée en face du funérarium Crispin et à proximité du Château Halloint;
- Demande que la Place Desaise soit ouverte au stationnement lors des journées de grande affluence déterminées par la Ville el que les espaces de stationnement des Places Desaise et des Essarts puissent être mis à disposition d'activités culturelles, commerciales et de convivialité;
- Demande que les zones tampons soient réalisées entre les parkings P+R et les habitations voisines afin d'assurer la tranquillité des riverains ;
- Demande que des feux soient placés pour protéger le passage piéton devant l'école Notre Dame de Mont-sur-Marchienne;
- Considère que les aménagements cyclables sur l'axe permettront aux usagers de s'y rendre dans de meilleures conditions qu'actuellement, et que le tracé le plus sécurisé pour relier le centre-ville depuis le Sud sera réalisé en site propre le long de la A503 de la rue de la Tombe à la gare de Charleroi. »;

Considérant que l'avis du Collège communal de MONTIGNY-LE-TILLEUL, sollicité en date du 16/02/2021, est favorable par défaut ;

Considérant que l'avis de la Zone de Secours Hainaut-Est (ZoHE), sollicité en date du 16/02/2021, est réputé favorable par défaut ;

Considérant que l'avis de la SWDE - Société Wallonne de Distribution des Eaux, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 24/02/2021, est favorable conditionnel libellé comme suit :

« ... la SWDE recommande que les mesures prévues dans les articles R 164 et suivants de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement contenant le code de l'eau soient appliquées.

En particulier:

- Les nouvelles aires de stationnement de plus de vingt véhicules automoteurs sont rendues étanches et pourvues d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures. Cela concerne les P+R prévus au niveau du n° 84 rue de Bomerée, de la rue de l'Eau d'Heure, du Centre sportif et du Musée de la Photographie;
- Les parties de voiries traversant la zone sont pourvues de systèmes de collecte étanches retenant tous liquides ou matières qui y seraient déversés accidentellement. Cela concerne le tronçon du projet entre le n°96 rue de Bomerée et le n°12 de l'Avenue Paul Pastur.

De plus, compte tenu de la situation du projet en partie en zone de prévention, les dispositions suivantes seront impérativement respectées sur le chantier et lors de l'exécution des travaux :

- Les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état, régulièrement vérifiés et, en cas de problème, immédiatement transférés en dehors des zones de prévention pour être réparés ;
- Les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ;
- Seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants, ...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet liquide en cas de fuite;
- En cas d'incident, des mesures sont prises immédiatement pour éviter l'extension de la pollution et évacuer les terres qui auraient été contaminées. A cet effet, des kits antipollution comprenant notamment des matériaux adsorbant les hydrocarbures et des bâches sont disponibles en quantité appropriée. L'entrepreneur avertit le service compétent de l'administration: SOS ENVIRONNEMENT NATURE (0800/20,026).

Enfin, nous attirons votre attention sur la présence de nombreuses conduites production et distribution SWDE sur le tracé du projet. La SWDE demande qu'avant le début des travaux, le plan de situation des conduites soit demandé via le site https://www.klim-cicc.be. »;

Considérant qu'en cours d'instruction, des plans modificatifs indice 0 intitulés «*Plans modificatifs suite au projet Aérospacelab*» concernant la poche de parking prévue à l'intersection entre les Avenues Paul Pastur et Emile Rousseaux ont été déposés en application de l'art. D.IV.42 du Code précité;

Considérant qu'il a été accusé réception de ces plans modificatifs le 01/08/2022; que c'est sur la base de ces plans modificatifs que la présente décision est prise; que, conformément à l'article D.IV.42.§3.2°, seul le Collège a été consulté, la modification ne portant pas atteinte à l'objet et à l'économie générale du projet ni à ses caractéristiques substantielles s'agissant d'un aménagement ponctuel de 49 emplacements de stationnement;

Considérant que l'avis du Collège communal de CHARLEROI, resollicité en date du 01/08/2022 sur les plans modificatifs et transmis en date du 15/12/2022, est défavorable et mentionne ce qui suit :

« ... Considérant qu'un projet d'ampleur verra prochainement le jour sur le site situé à l'angle de l'Avenue Rousseaux et de l'Avenue Paul Pastur ; que bien que la demande de permis unique soit en cours d'instruction, la Ville de Charleroi se doit d'en tenir compte

Considérant que ce projet prévoit la construction d'un bâtiment abritant une mégafactory d'assemblages de pièces de satellites ; qu'une attention particulière a été portée à la qualité architecturale du bâtiment et de ses abords ;

Considérant que l'Avenue Emile Rousseau est une voie d'accès au technopole Villette, une zone d'activité en pleine reconversion et accueillant des entreprises de renom ;

Considérant que dès lors la création de poches de stationnement devant le futur bâtiment et en entrée du site technopole Villette n'est pas à encourager;

Considérant que le bas de l'Avenue Paul Pastur, véritable entrée de Ville doit bénéficier d'aménagements qualitatifs ;

Considérant que le projet de Bus à Haut Niveau de Service entend réduire l'utilisation de la voiture au profit des transports en commun ; que des places de stationnement ont ainsi été supprimées au profit d'aménagements de voies bus, de plantations ou de couloirs cyclables ;

Considérant que ces suppressions doivent être compensées par la création de poches de stationnement sur l'ensemble du tronçon;

Considérant toutefois que le projet ici présenté rencontre cet objectif de compensation mais pas les objectifs d'aménagements de la Ville de Charleroi ;

Considérant que l'arrêt du BHNS à ce niveau devrait plutôt prendre la forme d'une « esplanade » plutôt que celle d'un parking ;

Considérant que le stationnement prévu au niveau de l'Avenue Emile Rousseaux devrait être optimisé et maximisé, notamment en étudiant la possibilité de réaliser celui-ci perpendiculairement à la voirie ;

Considérant que l'utilité de poches de stationnement à cet endroit n'est pas remise en cause mais que la localisation de celles-ci est à revoir. »;

Considérant que le projet global prévoit précisément les interventions suivantes :

Rue Trieu Maillard (N577), entre la rue de Jamioulx et le carrefour de Bomerée :

La réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'accotement Nord de la voirie ainsi que la sécurisation de la traversée de/vers la rue de Jamioulx. Elle permet de relier, de manière sécurisée, les nouveaux aménagements cyclables de la N53 à la rue de Jamioulx, déjà fortement utilisée par les cyclistes;

Au niveau du carrefour dit de Bomerée :

La réalisation d'un terminus pour autobus en béton (destiné au BHNS et à des lignes classiques) et d'un P+R paysager à proximité du et, pour partie, dans le parking du magasin Carrefour;

Des zones plantées ainsi qu'un garage à vélos auquel est adossé un abri pour les voyageurs sont prévus sur l'ilot central du terminus bus. Le P+R est constitué de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnements en dalles gazon (à l'exception des places réservées aux PMR qui sont en pavés de béton). En compensation aux pertes de stationnement subies par le commerce, une partie du parking existant et l'arrêt de bus existant sont réaménagés pour optimiser la capacité du parking. De plus, la voirie de sortie actuelle est déplacée vers les habitations de manière à optimiser la capacité du P+R. Aussi, le long des habitations, une frange densément plantée de dix mètres de largeur complète l'aménagement et permet une meilleure isolation des habitations par rapport au P+R. Enfin, un local sanitaire destiné aux chauffeurs de bus est prévu. Il sera constitué de façades en crépi ou béton et sera de teinte neutre pour le rendre le plus discret possible;

Entre le carrefour dit de Bomerée et la rue du Gadin :

La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2 x 1 bandes ainsi que d'un site spécial franchissable pour autobus (en béton) vers Bomerée, également accessible aux cyclistes. Vers Charleroi, une nouvelle piste cyclable en pavés de béton est prévue côté impair. Les trottoirs sont également constitués de pavés de béton ;

Entre la rue du Gadin et le nouveau P+R paysager à proximité du R3 (à hauteur du n°84 de la rue de Bomerée):

La réalisation d'une voirie en hydrocarboné composée de 2 x 1 bandes bordée d'ilots plantés, la séparant des pistes cyclables et trottoirs présents de part et d'autre. Les pistes cyclables et trottoirs sont au même niveau et en pavés de béton. Vu l'emprise disponible limitée, dans le sens Sud-Nord (sens montant), l'accotement est mixte pour les piétons et cyclistes;

A hauteur du nº84 de la rue de Bomerée :

La réalisation d'un P+R paysager, desservi par des arrêts de bus, constitué de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnements en dalles gazon (à l'exception des places réservées aux PMR qui sont en pavés de béton). Une trame plantée d'arbres et, le long des habitations, des franges densément plantées de dix mètres de largeur complètent l'aménagement;

Entre le nouveau P+R paysager à proximité du R3 et le n°72A de la rue de Bomerée :

La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2 x 1 bandes le long desquelles est prévu un site spécial franchissable pour autobus (en béton) à l'approche du R3. Cette voirie est bordée, vu l'emprise limitée, d'accotements mixtes pour les piétons et cyclistes en pavés de béton. Au droit du pont sur le R3 et de ses accès, un système de carrefour à l'indonésienne (ou carrefour diamant), s'étendant sur la totalité des accès/sorties autoroutiers est prévu. Si ce type de carrefour nécessite, en tout droit, de franchir deux carrefours à feux, les mouvements de tourne-à-gauche (tant vers que depuis les bretelles du R3) sont facilités et se font sans feux. Pour favoriser les autobus, ils le franchissent sans passer dans ce dispositif, via des sites spéciaux franchissables latéraux (en revêtement hydrocarboné). A noter encore que les tourne-àdroite vers le R3 sont indépendants de ces carrefours à feux. De plus, une attention particulière a éaglement été portée à la sécurisation du franchissement de cet ouvrage par les piétons et cyclistes qui continuent de bénéficier d'un accotement mixte pour piétons et cyclistes. De même, il est tenu compte du projet de « ring vélo » de la Ville de Charleroi, qui longera la bretelle de sortie du R3 allant vers l'Ouest. Cet itinéraire cyclable bidirectionnel est aménagé jusqu'à la traversée, toujours bidirectionnelle, de la N53 à hauteur du n°72A. Enfin, une rénovation de l'ouvrage d'art en tant que tel est prévue (réparations locales des bétons, nouvelle étanchéité, nouveaux joints de dilatation et nouvelles glissières de sécurité de niveau de retenue H2 intégrant le garde-corps);

Entre le n°72A de la rue de Bomerée et rue de la Ranche :

La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2 x 1 bandes, bordée d'une ou deux zone(s) de stationnements longitudinale(s) dans laquelle/lesquelles sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair. De plus, à l'entrée de la rue de l'Eau d'Heure, un P+R complémentaire est desservi par des arrêts de bus sur la NS3, de part et d'autre du carrefour. Les places de stationnement, perpendiculaires à la rue de l'Eau d'Heure et directement accessibles depuis cette dernière, sont en dalles gazon (à l'exception d'une place réservée aux PMR qui est en pavés de béton). La liaison cyclable bidirectionnelle dont question au point précédent est prolongée par un accotement en pavés de béton au-delà de la zone de parking, jusqu'à l'extrémité du projet dans la rue de l'Eau d'Heure. Il permet également de rejoindre, de manière sécurisée, les arrêts de bus depuis les places de stationnement. Enfin, un ensemble de six boxes à vélos est également prévu à l'entrée de la rue de l'Eau d'Heure;

<u>Places Roger Desaise et des Essarts :</u>

L'aménagement de ces deux places est caractérisé par un aménagement globalement de plain-pied et en pavés de terre-cuite noirs destiné à liaisonner les deux places. Un site spécial franchissable pour autobus est prévu à l'approche de la rue de l'Eglise (vers Charleroi). La place Roger Desaise est libérée des stationnements actuels. Du stationnement est restitué perpendiculairement de part et d'autre de rue du Brun Chêne, tandis que la seconde voirie présente actuellement sur la place est supprimée. Un espace confortable dédié aux piétons est ainsi dégagé sur la place. En profitant des trois marches existantes, une terrasse plus spacieuse que celle existant actuellement est également prévue. Des bornes amovibles sont prévues pour permettre un accès carrossable au centre de la place. Les aménagements autour du centre sportif permettent une revalorisation de cet endroit. Pour ce faire, le parking actuellement en contrebas est remis à niveau avec la N53 et réalisé en partie en dalles gazon. De plus, la conciergerie du centre sportif est démolie pour ouvrir de nouvelles perspectives et permettre la création d'une deuxième zone de stationnement, toujours partiellement en dalles gazon. La conciergerie démolie, un nouveau pignon sera reconstruit à l'aide de matériaux déjà présents (brique rouge et béton) afin de refermer le hall d'accueil du centre sportif. Par ailleurs, la cabine de détente du gaz, implantée face au centre sportif, est déplacée plus au Sud, dans les zones végétalisées. Enfin, place des Essarts, devant le musée de la Photographie, la zone de stationnement est réorganisée et réaménagée avec des dalles gazon, ce qui permet de le mettre en valeur. Enfin, un garage à vélos est prévu à proximité du centre sportif ainsi qu'un ensemble de six boxes à vélos à proximité du Musée de la Photographie ;

Entre la rue de l'Eglise et rue du Château:

La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2 x 1 bandes, bordée de deux zones de stationnements longitudinales dans lesquelles sont insérés des zones de plantations toutes les deux places de stationnement. Selon la localisation, il s'agit de massifs bas, permettant de masquer les voitures garées tout en laissant visibles les enseignes de commerces, ou d'arbres. Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de terre-cuite noire. Des trottoirs en pavés de terre-cuite noire complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair;

Entre la rue du Château et la rue Jules Destrée :

La réalisation d'un aménagement de plain-pied en pavés de terre-cuite noirs. Ce plateau permet de mettre en évidence et de sécuriser les abords des écoles qui se trouvent dans ce secteur ;

Entre la rue Jules Destrée et la rue du Mayeuri :

La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2 x 1 bandes, bordée de deux zones de stationnements longitudinales dans lesquelles sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair. Au niveau du carrefour avec les rues de la Tombe et de la Sauvenière, le projet de « ring vélo » de la Ville de Charleroi est intégré. Ainsi, ces deux rues sont mises à sens unique (vers l'Ouest), permettant l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle côté Sud. Celle-ci est marquée, également dans sa traversée de la N53, par un revêtement hydrocarboné de couleur ocre;

Entre la rue du Mayeuri et la rue du Beau Site :

La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x 1 bandes au centre desquelles est prévu un site spécial franchissable pour autobus (en béton) vers Bomerée. Cette voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (dans le sens vers Bomerée) dans laquelle sont insérés des arbres (un

toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair ;

Entre la rue du Beau Site et l'avenue Emile Rousseaux :

La réalisation d'un site spécial franchissable (en béton) permanent vers Bomerée et d'une voirie (en béton) réservée aux bus, taxis et vélos de manière dynamique (uniquement aux heures de pointe) vers Charleroi. Seule une voie de circulation en revêtement hydrocarboné est donc maintenue vers Bomerée. Les itinéraires cyclables empruntent également les voiries en béton, tandis que les trottoirs sont en pavés de béton. Selon le contexte et les besoins en stationnement, plusieurs configurations se présentent : un ilot planté entre le site spécial franchissable vers Bomerée et la voirie en hydrocarboné ou une zone de stationnement longitudinale (dans le sens vers Bomerée) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). A noter encore dans ce secteur la réalisation de deux poches de stationnement, l'une, longitudinale, à hauteur du n°361 de l'avenue Paul Pastur, en pavés de béton, l'autre à l'angle des avenues Paul Pastur et Albert Ier, en dalles-gazon. De plus, Avenue Albert Ier, le stationnement en voirie existant est optimisé, tandis qu'une piste cyclable sécurisée vers la N53 est prévue sur le trottoir ;

Entre l'avenue Emile Rousseaux et la rue de la Villette :

La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2 x 1 bandes auxquelles s'ajoutent soit au centre, soit latéralement, un site spécial franchissable (en béton) vers Bomerée à l'approche de l'avenue Emile Rousseaux et vers Charleroi à l'approche de la rue Villette. Cette voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (dans le sens vers Bomerée) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair. Lorsque le site spécial franchissable est latéral, les cyclistes peuvent l'emprunter. A noter encore dans ce secteur : la réalisation de 2 poches de stationnement à l'angle de l'Avenue Emile Rousseaux et de la N53, dont quelques emplacements sur le terrain dit « De Cock » et en bordure de la station-service TOTAL, constitués de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnements en dalles gazon ;

Entre la rue de la Villette et le pont Villette (à proximité de la gare de Charleroi-Sud, au-dessus des voies de chemin de fer) :

La réalisation d'un site spécial franchissable en béton (sauf au droit du pont sur les voies de chemin de fer où il s'agit d'un revêtement hydrocarboné coloré) dans les deux sens de circulation à l'intérieur du virage menant à la gare de Charleroi-Sud. Cette disposition permet au BHNS d'être, à partir du carrefour avec la rue de la Villette du côté Est de la N5 et donc totalement indépendant de la circulation. Cette disposition permet de raccrocher le projet au projet de réaménagement de la gare des bus de Charleroi-Sud. Des itinéraires cyclables sont aménagés tant sur les sites spéciaux franchissables que de et vers la rue de la Villette pour permettre une desserte idéale de la gare. Les voiries en revêtement hydrocarboné sont reconstruites de manière à restituer la totalité des mouvements actuellement possibles dans ce secteur. Enfin, une rénovation de l'ouvrage d'art en tant que tel est prévue (réparations locales des bétons, nouvelle étanchéité, nouveaux joints de dilatation et nouveaux garde-corps);

Considérant que l'éclairage public sera entièrement renouvelé; que certaines canalisations du réseau d'égouttage seront remplacées;

Considérant que la largeur des filets d'eau sera de 30 cm; qu'il n'y aura pas de marquages au bord de voirie; que la largeur minimale d'une voie VP sans cyclistes sera de 2.90 m, avec cyclistes de 3.40 m, soit 2.20 m + 0.90 m de piste cyclable + 0.30 m de zone de sécurité; que la largeur minimale des voies de tourne-à-gauche sera de 2.50 m, cette largeur est portée à 2.75 m si de nombreux poids lourds sont susceptibles d'emprunter cette voie; que la largeur minimale d'un ilot sur une traversée piétonne sera de 1.50 m, mais idéalement de 2 m; que la distance minimum entre ilots sera de 2.75 m hors filet d'eau, la largeur des places de stationnement longitudinales de 2 m, la largeur d'un quai de bus 2.40 m + la largeur nécessaire pour un dispositif de retenue; qu'il à noter encore que les arrêts de bus, d'une longueur de 30 mètres, ce qui permet d'accueillir un bus articulé et un bus simple, sont tous PMR et mis en évidence par une bordure enterrée matérialisant, sur le trottoir, le pourtour du quai;

Considérant, de même, que du mobilier urbain spécifique aux cyclistes sera prévu, outre les classiques arceaux pour vélos ; que ce mobilier spécifique consiste en :

- Des garages pour vélos: Locaux situés sur la voie publique accessibles aux personnes et destinés au stationnement sécurisé des vélos et dont l'accès est contrôlé. De dimensions approximatives au sol de 4 à 5 m sur 6 à 7 m pour une hauteur approximative de 2,5 m et pouvant accueillir un maximum de 36 vélos, le rangement des vélos se fera dans des racks à deux niveaux. Les parois des garages, au maximum à clairevoie (minimum 50% de la surface), seront constituées de caillebottis métalliques laqués (RAL 7021 structuré mat) tandis que les toitures seront plates en bac acier galvanisé.
- Des ensembles de six boxes pour vélos: Consignes individuelles à vélos situées sur la voie publique, chaque box permettant d'y entreposer un vélo standard ou électrique ainsi que l'équipement complet du cycliste (casque, sac à dos, veste, chaussures, etc.). De dimensions approximatives au sol de 2,30 m sur 5,40 m pour une hauteur approximative de 1,30 m pour six boxes, chaque boxe pourra accueillir un vélo. Les parois et toitures des boxes seront constituées d'acier laqué (RAL 7021 structuré mat);

Considérant que la réalisation du projet nécessitera :

- La mise à blanc des zones actuellement revêtues et abattage des arbres isolés non compatibles avec le projet ;
- Des déblais jusqu'en fond de coffre après démolition des revêtements existants en voirie ;
- Des fouilles pour la pose de câbles et conduites ;
- Des remblais locaux en terres végétales ;
- La reconstruction des coffres et revêtements des voiries et trottoirs;

Considérant au vu de ces éléments descriptifs, que le projet a pour objet le réaménagement complet de la N53 échangeur avec le R3 (chaussée, trottoir, places, rues) depuis le carrefour de Bomerée à Montigny-Le-Tilleul jusqu'au pont de la Villette à Charleroi en vue d'une liaison par un bus dit à haut niveau de service (BHNS) entre ces deux espaces; que des poches de stationnement dites de délestage sont également créées;

Considérant que la création d'un BHNS est justifiée par une carence de la desserte en transports publics structurants au Sud de l'agglomération, carence identifiée dans les études de mobilité réalisées par le demandeur et la SRWT dans le but d'actualiser le Plan Communal de Mobilité de Charleroi; que cette liaison bus structurante sur l'axe N53, objet du présent permis, ambitionne de répondre aux enjeux actuels et futurs du territoire en termes de mobilité durable;

Considérant en effet que la N53 est un axe structurant du réseau routier au Sud de Charleroi; que celle-ci joue un rôle d'axe de pénétration en relation avec le centre-ville; que le BHNS permettra d'offrir une alternative crédible à la voiture sur ce tronçon non desservi ni par le rail ni par le Métro Léger de Charleroi; qu'il implique la requalification sensible de cet axe en termes de qualité et d'attractivité de l'espace public à l'intention des riverains et usagers locaux;

Considérant que le BHNS ambitionne d'assurer un transport public performant permettant de créer une alternative réelle à la mobilité individuelle dont la pression sur la collectivité locale dans ces espaces de centralité urbaine n'est plus soutenable; qu'il sera caractérisé par une forte fréquence (un bus par sens toutes les 10 mn), une vaste amplitude d'horaire d'exploitation (de 5h à 00h30) et une capacité de transport de passagers significative;

Considérant que le projet consiste en l'aménagement sur 5,2 km d'un espace public (N53) en un boulevard urbain destiné à accueillir un BHNS; que cet aménagement de l'espace public est prévu dans la traversée de Mont-Sur-Marchienne de façades à façades;

Considérant que l'article D.I.1 §1er, al. 1 du Code rappelle que l'objectif dudit Code est « d'assurer un développement durable et attractif du territoire » ; qu'il est indéniable que la satisfaction d'un objectif de développement soutenable de la première ville wallonne s'exprime au travers de la gestion, pour cette dernière, d'une mobilité durable ; qu'au regard des enjeux sociétaux, en particulier ceux liés au réchauffement climatique, la Wallonie s'est fixée comme objectif notamment de réduire ses émissions de GES de 55 % à l'horizon 2030 (DPR du GW du 09/09/2019) ; que le secteur du transport représente en Wallonie près du quart des émissions actuelles de GES ; qu'une mobilité soutenable, c'est-à-dire participant

tant à la réduction des GES qu'à l'attractivité de la ville notamment en termes de pression des véhicules automoteurs individuels sur cette dernière et sur sa population, repose sur un rééquilibrage de la part modale du transport des personnes de la voiture individuelle vers un transport public offrant une qualité de service au public telle qu'il soit en mesure d'offrir une alternative réelle à la voiture ; qu'une mobilité durable repose aussi sur un partage équilibré de l'espace public entre ses divers usagers : piétons, deux roues, transport public, véhicules partagés et individuels ; que telle est l'ambition d'un BHNS ;

Considérant que le projet entend par l'aménagement de l'espace public créer les conditions de pareille mobilité durable et partagée; que l'objectif premier de ces aménagements est, pour assurer une desserte bus optimale à raison d'une fréquence élevée (un bus/10 min), de déporter le trafic de véhicules de transit vers l'A503, voire le R3, afin d'apaiser la circulation automobile dans Mont-Sur-Marchienne en permettant aux autres usagers (bus, 2 roues, piétons) de prendre leur place dans la circulation; que sur plans, dans le sens des entrées (Sud-Nord), l'on constate que sur les 5,2 km aménagés depuis le carrefour de Bomerée, 4,4 km sont aménagés en une voie partagée entre bus, voiture et deux roues; que seuls les 800 m entre la rue du Beau Site et l'avenue Emile Rousseaux sont aménagés à plus de 4 km du carrefour de Bomerée, en site propre bus;

Considérant que, si ce type d'aménagement participe au développement d'une mobilité durable, il n'en reste pas moins que celui proposé est inachevé; qu'en effet, le nombre important de réclamants et de réclamations visent notamment la mise en sens unique entre la rue du Beau Site et l'avenue Emile Rousseau; que cette coupure du transit sur 800 m de longueur à cet endroit va engendrer un impact négatif conséquent pour les services et commerces rendus inaccessibles aux véhicules automobiles présents mais également sur la mobilité locale en ce que les problèmes de circulation se verront déplacés vers les quartiers avoisinants desservis par la rue du Beau Site; que le charroi sera reporté dans des zones déjà saturées; que le parcours sera allongé; que cette conséquence est en rupture avec les objectifs de développement soutenable et de mobilité durable que le projet est censé servir; que cette mise à sens unique est d'autant moins compréhensible qu'elle est envisagée à quelque 4km du carrefour de Bomerée; que soit un aménagement conservant une bande bus + voiture dans chaque sens, soit un aménagement identique à celui prévu en amont depuis la rue du Mayeuri jusqu'à la rue du Beau Site et permettant d'accueillir l'ensemble des usagers; est concevable sans mise en cause de la qualité de la desserte bus;

Considérant, en effet, qu'aux fins d'assurer le haut niveau de service que l'on est en droit d'attendre d'une ligne de BHNS, il importe de veiller à rejeter le trafic de transit dès le carrefour de Bomerée et au plus tard après le R3 (en direction de Charleroi) vers les axes de transit que sont l'A503 et le R3; que dès le carrefour de Bomerée et tant au long du tronçon de 5,2km, seule une circulation locale permettant l'accès aux quartiers et commerces/services (y compris publics : école, musée, etc.) de Mont-sur-Marchienne doit être envisagée ; que des moyens de contrôle assurant cette seule circulation locale doivent être envisagés ; que des conditions s'imposent au titre des charges d'urbanisme au sens de l'art. D.IV.54 du Code ;

Considérant qu'il importe dans le même temps d'assurer la continuité de la vie locale de Mont-sur-Marchienne que ce soit en termes de services/commerces que de résidence; qu'en situation actuelle, la place R. Desaise et ses alentours peuvent accueillir quelque 100 places; que le projet déposé prévoit la suppression de quelque 50 places dans la traversée de Mont-sur-Marchienne; qu'un réaménagement complet de la place R. Desaise et ses alentours permet, sous conditions, de porter à 120 places de stationnement les capacités d'accueil à cet endroit sans porter atteinte à l'aménagement piétonnisé de ces espaces; qu'une condition s'impose; qu'il en va de même dans la traversée de Mont-sur-Marchienne en créant quelque 15 places supplémentaires en écartant la plantation en pleine terre d'arbres tous les 4-5 emplacements; qu'une condition s'impose; que ce faisant, globalement, c'est de l'ordre de 35 places supplémentaires en comparaison des 50 places perdues qui seront ainsi créées; que ces places sont réservées à la seule circulation locale;

Considérant l'avis défavorable du Collège communal de Charleroi sur les plans modificatifs au sein desquels il est prévu la création de deux poches de parking à l'intersection entre l'Avenue Paul Pastur et l'Avenue Emile Rousseaux; que ces deux poches seraient réalisées sur deux parcelles privées à exproprier; que la mise en oeuvre de ces poches n'est pas opportune en ce que des places de stationnement en nombre peuvent être réalisées le long de l'Avenue Emile Rousseaux; qu'une condition s'impose;

Considérant que ce faisant, le projet ainsi précisé est de nature à assurer l'équilibre entre mobilité durable et vitalité urbaine caractérisant Mont-sur-Marchienne ;

Considérant qu'il importe enfin d'assurer le juste partage de l'espace public pour les modes actifs de déplacement (vélos, trottinettes, piétons, etc.);

Pour les motifs précités,

DECIDE:

<u>Article 1er</u>: Le permis d'urbanisme sollicité par SPW - M & I - Direction des Routes de Charleroi est <u>octroyé</u> aux conditions suivantes:

- Toute forme de sens unique ou de «boulevard filtrant» est exclue entre la rue du Beau Site et l'Avenue Emile Rousseaux; le revêtement au sol de la bande bus+voiture sera identique et en continuité de l'aménagement réalisé sur l'avenue Paul Pastur entre la rue du Mayeuri et la rue du Beau Site;
- 2. Des panneaux de signalisation « Circulation interdite excepté bus, vélos et circulation locale » seront placés au carrefour entre la rue de Bomerée et la rue Trieu Maillard, à la rue de Bomerée en face de l'abri voyageurs/garage à vélos et à hauteur du n°77 de la rue de Bomerée en direction de Charleroi;
- 3. En direction de Charleroi, un portique comprenant une caméra ANPR combiné à une caméra de type radar tronçon sera placé sur la rue de Bomerée avant le passage piétons à hauteur du n°77 et au croisement de la rue du Beau Site et de l'Avenue Pastur : sur ce tronçon, la vitesse des véhicules automobiles autres que les bus et les vélos est limitée à 20km/h (contrôle effectif de la circulation locale);
- 4. 10 places de stationnement supplémentaires seront créées au droit de la Place Roger Desaise (cfr croquis joint à la présente); le solde de la place sera traité en espace piétonnisé tel que prévu aux plans ;
- 5. Les deux poches de parking prévues aux plans modificatifs à l'intersection des avenues Rousseaux et Paul Pastur seront supprimées ; le stationnement ainsi que la circulation des piétons/cyclos seront réalisés le long de l'avenue Emile Rousseaux selon le croquis joint en annexe ;
- 6. Les pistes cyclables seront marquées en continu par un revêtement de ton ocre sur l'entièreté du parcours hormis lorsque la piste cyclable est intégrée dans une bande de bus en site propre ;
- 7. Les bacs à plantation seront remplacés par des plantations en pleine terre présentant une réservation minimale de 1 m X 1 m, à raison d'un arbre tous les 4-5 emplacements de stationnement ; les essences seront choisies en concertation avec le Service des Espaces Verts de la Ville de Charleroi ; ils présenteront une force minimale 16/18 de circonférence à 1 m du sol avec tuteurs et attaches ;
- 8. Prévoir un emplacement pour PMR par poche de parking de minimum 20 places avec un même emplacement par tranches successives de 50 places en rue; ces premiers emplacements présenteront une largeur de 3,30 m et seront signalés ainsi que réservés sur une surface horizontale; ils seront composés de pavés perméables et drainants;
- 9. Prévoir au sein des poches de parking, 10% d'emplacements de stationnement dédiés aux véhicules électriques comprenant l'installation d'une borne de recharge par 2 emplacements ;
- 10. Conserver et/ou replacer un feu de signalisation devant l'Institut Notre-Dame de Mont-Sur-Marchienne au droit du passage pour piétons ;
- 11. Les plantations seront réalisées au plus tard dans l'année de la mise en service du BHNS;
- 12. Dès la fin des travaux de plantation, un rapport photographique (avec rappel de mes références F0414/52011/UFD/2021/15/**2142971**) de quelques photographies couleur sera transmis, sous format PDF, aux adresses suivantes: valerie.pecriaux@spw.wallonie.be et/ou sonia.mantesso@spw.wallonie.be afin de respecter clairement le respect de mes conditions;
- 13. Respecter les conditions du Collège communal de Charleroi reprises ci-dessus;
- 14. Respecter les conditions du SPW ARNE Nature et Forêts Direction de Mons reprises ci-dessus ;
- 15. Respecter les conditions de INFRABEL et de la SWDE reprises ci-dessus;
- 16. Pour le surplus, exécuter les travaux conformément aux plans joints en annexe;
- 17. Sous réserve du respect et sans préjudice du droit des tiers.

- <u>Article 2</u>: Expédition de la présente décision est transmise au demandeur et au Collège communal de la commune de CHARLEROI et de MONTIGNY-LE-TILLEUL.
- Article 3: Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège communal et le Fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins quinze jours avant d'entamer ces travaux ou ces actes.
- <u>Article 4</u>: Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois ou règlements.

	2	3	DEC.	2022
A Charleroi, le				

Le Fonctionnaire délégué,

Raphaël STOKIS Directeur

Agents traitants : Stéphanie ALBANESE et Stéphanie MIRANDELLE, Attachées qualifiées Toute correspondance doit être adressée à l'attention de Monsieur Raphaël STOKIS, Fonctionnaire délégué EXTRAITS DU CODE DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

VOIES DE RECOURS

Art. D.IV.63

§ 1er. Le demandeur peut introduire un recours motivé auprès du Gouvernement par envoi à <u>l'adresse du directeur général de la DGO4</u> dans les trente jours :

- 1° soit de la réception de la décision du collège communal visée à l'article D.IV.46 et D.IV.62;
- 2° soit de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée à l'article D.IV.47, §1er ou §2;
- 3° soit de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée à l'article D.IV.48;
- 4° soit, en l'absence d'envoi de la décision du fonctionnaire délégué dans les délais visés respectivement aux articles D.IV.48 ou D.IV.91, en application de l'article D.IV.48, à dater du jour suivant le terme du délai qui lui était imparti pour envoyer sa décision. Le recours contient <u>un formulaire dont le modèle est fixé par le Gouvernement</u>, une copie des plans de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n°2 ou une copie de la demande de certificat d'urbanisme n°2 si elle ne contient pas de plan, et une copie de la décision dont recours si elle existe. (...).

Art. D.IV.64

Le collège communal, lorsqu'il n'est pas le demandeur, peut introduire un recours motivé auprès du Gouvernement dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée aux articles D.IV.48 ou D.IV.91 prise en application de l'article D.IV.48 octroyant un permis ou un certificat d'urbanisme n°2. Le recours est envoyé simultanément au demandeur et au fonctionnaire délégué.

Art. D.IV.65

Le fonctionnaire délégué peut, dans les trente jours de sa réception, introduire un recours motivé auprès du Gouvernement contre le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 :

- 1º lorsque la décision du collège communal est divergente de l'avis émis par la commission communale dans le cadre d'une consultation obligatoire de celle-ci;
- 2º en l'absence de commission communale, lorsqu'à l'occasion de l'enquête publique organisée en application du Code, ont émis des observations individuelles et motivées relatives au projet durant ladite enquête et que ces observations ne sont pas rencontrées par la décision du collège soit :
 - a) vingt-cinq personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant moins de dix mille habitants;
 - b) cinquante personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de dix mille à vingt-cinq mille habitants;
 - c) cent personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de vingt-cinq mille à cinquante mille habitants;
 - d) deux cents personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de cinquante mille à cent mille habitants;
 - e) trois cents personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant plus de cent mille habitants.
 - Le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 reproduit le présent article.
 - Le recours est envoyé simultanément au collège communal et au demandeur. Une copie du recours est envoyée à l'auteur de projet.

AFFICHAGE DU PERMIS

Art. D.IV.70

Un avis indiquant que le permis a été délivré ou que les actes et travaux font l'objet du dispositif du jugement visé à l'article D.VII.15 ou de mesures de restitution visées à l'article D.VII.21, est affiché sur le terrain à front de voirie et lisible à partir de celle-ci, par les soins du demandeur, soit lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit dans les autres cas, dès les préparatifs, avant que l'acte ou les actes soient accomplis et durant toute la durée de leur accomplissement. Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par la commune ou le fonctionnaire délégué, le jugement visé à l'article D.VII.15 ou le dossier relatif aux mesures de restitution visées à l'article D.VII.21, se trouve en permanence à la disposition des agents désignés à l'article D.VII.3 à l'endroit où les travaux sont exécutés et les actes accomplis.

NOTIFICATION DU DEBUT DES TRAVAUX

Art. D.IV.71

Le titulaire du permis avertit, par envoi, le collège communal et le fonctionnaire délégué du début des actes et travaux, quinze jours avant leur commencement.

INDICATION DE L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

Art. D.IV.72

Le début des travaux relatifs aux constructions nouvelles, en ce compris l'extension de l'emprise au sol de constructions existantes, est subordonné à l'indication sur place de l'implantation par les soins du collège communal. Le collège communal indique l'implantation sur place avant le jour prévu pour le commencement des actes et travaux.

Il est dressé procès-verbal de l'indication.

CONSTAT DE L'EXÉCUTION DES CONDITIONS OU DES CHARGES D'URBANISME ET RESPONSABILITÉ DÉCENNALE

Art. D.IV.74

Nul ne peut procéder à la division, selon le cas, d'un permis d'urbanisation ou d'un permis d'urbanisme de constructions groupées, qui implique la réalisation d'une ou plusieurs conditions ou des charges d'urbanisme ou l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale, avant que le titulaire du permis ait soit exécuté les actes, travaux et charges imposés, soit fourni les garanties financières nécessaires à leur exécution.

L'accomplissement de cette formalité est constaté dans un certificat délivré par le collège communal et adressé, par envoi, au titulaire du permis. Une copie de l'envoi est adressée au fonctionnaire délégué.

Art. D.IV.75

Hors le cas où l'équipement a été réalisé par les autorités publiques, le titulaire du permis demeure solidairement responsable pendant dix ans avec l'entrepreneur et l'auteur de projet de l'équipement à l'égard de la Région, de la commune et des acquéreurs de lots, et ce, dans les limites déterminées par les articles 1792 et 2270 du Code civil.

PEREMPTION DU PERMIS

Art. D.IV.81

Au terme des cinq ans de son envoi, le permis d'urbanisation qui impose à son titulaire des actes, travaux ou charges est périmé lorsque le titulaire n'a pas exécuté les actes, travaux ou charges imposés ou n'a pas fourni les garanties financières exigées.

Au terme des cinq ans de son envoi, le permis d'urbanisation qui autorise des actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale non repris en tant que tels comme condition ou charge est périmé lorsque le titulaire n'a pas exécuté les actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale ou n'a pas fourni les garanties financières exigées.

Par dérogation aux alinéas 1 er et 2, lorsqu'en vertu de l'article D.IV.60, alinéa 3, le permis précise que certains lots peuvent être cédés sans que le titulaire ait exécuté les actes, travaux et charges imposés ou fourni les garanties financières nécessaires à leur exécution, le permis n'est pas périmé pour ceux de ces lots qui ont fait l'objet de l'enregistrement d'un des actes visés à l'article D.IV.2, § 1 er, alinéa 3.

Au terme des cinq ans de son envoi, le permis d'urbanisation qui n'impose pas à son titulaire des actes, travaux ou charges est périmé pour la partie du bien qui n'a pas fait l'objet de l'enregistrement d'un des actes visés à l'article D.IV.2, §1er, alinéa 3

Art DIV 82

Lorsque la réalisation du permis d'urbanisation est autorisée par phases, le permis détermine le point de départ du délai de péremption de cinq ans pour chaque phase autre que la première.

Art. D.IV.83

Lorsque, en application de l'article D.IV.79, le permis d'urbanisation vaut permis d'urbanisme pour la réalisation des actes et travaux relatifs à la voirie, ce dernier se périme en même temps que le permis d'urbanisation.

Art. D.IV.84

- §1_e. Le permis d'urbanisme est périmé pour la partie restante des travaux si ceux-ci n'ont pas été entièrement exécutés dans les cinq ans de son envoi.
- §2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire du permis d'urbanisme, celui-ci est prorogé pour une période de deux ans. Cette demande est introduite quarante-cinq jours avant l'expiration du délai de péremption visé au paragraphe 1...
- La prorogation est accordée par le collège communal. Toutefois, lorsque le permis a été délivré par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.22, la prorogation est accordée par le fonctionnaire délégué.
- §3. Lorsque la réalisation des travaux a été autorisée par phases, le permis d'urbanisme détermine, pour chaque phase autre que la première, le point de départ du délai visé au paragraphe 1_e. Ces autres phases peuvent bénéficier de la prorogation visée au paragraphe 2.
- §4. À la demande motivée du demandeur de permis, l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis d'urbanisme peut, dans sa décision, adapter le délai visé au paragraphe 1.,, sans que celui-ci ne puisse toutefois dépasser sept ans.
- §5. Par dérogation aux paragraphes 1, à 4, le permis délivré par le Gouvernement en vertu de l'article D.IV.25 est périmé si les travaux n'ont pas été commencés de manière significative dans les sept ans à compter du jour où le permis est envoyé conformément à l'article D.IV.50. Toutefois, le Gouvernement peut, sur requête spécialement motivée, accorder un nouveau délai sans que celui-ci ne puisse excéder cinq ans.

Art. D.IV.85

La péremption des permis s'opère de plein droit.

Le collège communal peut constater la péremption dans un procès-verbal qu'il adresse, par envoi, au titulaire du permis. Une copie de l'envoi est adressée au fonctionnaire délégué.

Art. D.IV.86

Lorsque le permis est suspendu en application des articles D.IV.89 et D.IV.90, le délai de péremption du permis est concomitamment suspendu.

Art. D.IV.87

Le délai de péremption est suspendu de plein droit durant tout le temps de la procédure, à savoir de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale, lorsqu'un recours en annulation a été introduit à l'encontre du permis devant le Conseil d'État ou qu'une demande d'interruption des travaux autorisés par le permis est pendante devant une juridiction de l'ordre judiciaire. Si le bénéficiaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie au procès, l'autorité qui a délivré le permis ou la DGO4 pour les permis délivrés par le Gouvernement notifie au bénéficiaire le début et la fin de période de suspension du délai de péremption.

SUSPENSION DU PERMIS

Art. D.IV.88

Lorsqu'un projet requiert pour sa réalisation une ou plusieurs autres autorisations visées à l'article D.IV.56 ou visées par une autre législation de police administrative, les actes et travaux autorisés par le permis ne peuvent être exécutés par son titulaire tant que ce dernier ne dispose pas desdites autorisations.

Le délai de péremption visé aux articles D.IV.81 et suivants est suspendu tant que la décision relative à l'autorisation n'est pas envoyée. Si l'autorisation est refusée, le permis devient caduc, de plein droit, le jour du refus en dernière instance de l'autorisation.

Art. D.IV.89

Un permis peut être suspendu dans les cas suivants :

- 1° par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.62;
- 2° en cas de découverte fortuite de biens archéologiques lors de la mise en œuvre du permis, dans les conditions de l'article 245 du Code wallon du patrimoine.
- 3° lorsqu'une étude d'orientation, une étude de caractérisation, une étude combinée, un projet d'assainissement ou des actes et travaux d'assainissement doivent être accomplis en vertu du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols.

Art DIV 90

Le permis délivré par le collège communal est suspendu tant que le demandeur n'est pas informé de sa notification au fonctionnaire délégué et durant le délai de trente jours octroyé au fonctionnaire délégué pour une éventuelle suspension en application de l'article D.IV.62.

Les recours visés aux articles D.IV.64 et D.IV.65 sont suspensifs, de même que les délais pour former recours.

RETRAIT DE PERMIS

Art, D.IV.91

Sans préjudice des règles générales applicables au retrait des actes administratifs, un permis ne peut être retiré que dans les cas suivants:

- 1° suite à la suspension du permis par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.62;
- 2° en cas de découverte fortuite de biens archéologiques lors de la mise en œuvre du permis, dans les conditions de l'article 245 du Code wallon du Patrimoine
- 3° en cas de non respect des règles sur l'emploi des langues.
 En cas de non respect des règles sur l'emploi des langues, le retrait est

En cas de non respect des règles sur l'emploi des langues, le retrait est envoyé dans les soixante jours à dater du jour où la décision a été prise, ou, si un recours en annulation a été introduit, jusqu'à la clôture des débats. L'autorité compétente dispose d'un nouveau délai complet, identique au délai initial, à dater de l'envoi de la décision de retrait pour se prononcer et envoyer sa décision. Lorsque le collège communal, le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement retire le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 en application des règles générales relatives au retrait des actes administratifs, il envoie la nouvelle décision dans un délai de quarante jours à dater de l'envoi de la décision de retrait.

CESSION DU PERMIS

Art. D.IV.92

§1_a. En cas de cession d'un permis dont les charges, les conditions ou les actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale, ne sont pas complètement réalisés, le cédant et le cessionnaire procèdent à une notification conjointe à l'autorité compétente pour délivrer le permis en première instance. Si des garanties financières ont été fournies avant la cession et qu'elles n'ont pas été utilisées, elles sont soit maintenues, soit remplacées par des garanties financières équivalentes.

La notification fait état du sort réservé aux garanties financières fournies avant la cession et contient la confirmation écrite du cessionnaire qu'il a pris connaissance du permis, des conditions et charges éventuelles prescrites par l'autorité compétente ou des actes et travaux à réaliser nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale non repris en tant que tels comme condition ou charge, de l'article D.IV.75 et du fait qu'il devient titulaire du permis.

L'autorité compétente accuse réception de la notification et en informe, selon le cas, le collège communal ou le fonctionnaire délégué.

§2. À défaut, le cédant ou ses ayants droit demeurent solidairement responsables avec le cessionnaire des charges et conditions prescrites ou des actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale non repris en tant que tels comme condition ou charge.

RENONCIATION AU PERMIS

Art. D.IV.93

§1... Le titulaire d'un permis non mis en œuvre peut y renoncer.

La renonciation est expresse et ne se présume pas du dépôt ultérieur d'une autre demande de permis.

§2. Lorsque le permis porte sur un bien appartenant à plusieurs propriétaires ou faisant l'objet de droits réels, la renonciation ne peut avoir lieu que de l'accord de tous les titulaires de droit réel.

§3. Le titulaire du permis envoie sa renonciation au collège communal et au fonctionnaire délégué.





