

Département de l'Aménagement du territoire
et de l'Urbanisme

Direction extérieure Hainaut II

rue de l'Ecluse 22
B-6000 CHARLEROI

Tél. : +32 (0)71 654 880

Fax : +32 (0)71 654 977

Votre contact : Valérie PECRIAUX

Tél. : +32(0)71 654 989

valerie.pecriaux@spw.wallonie.be

DDO1-42 - DIRECTION DES ROUTES
DE CHARLEROI
ENTREE

31 JAN. 2023

SPW - M & I - Direction des Routes de
Charleroi

Monsieur Charlier Michel

rue de l'Ecluse 22

6000 Charleroi

Charleroi, le

27 JAN. 2023

N° Entrée:

Vos réf. : BHNS/N5/JJ/9995

Nos réf.: F0414/52011/UFD/2021/12//2141801

OBJET : Demande de permis d'urbanisme – Décision du Fonctionnaire délégué.

Commune : GERPINNES - CHARLEROI

Projet : Insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la N5 entre le giratoire Tirou à Charleroi et le giratoire "Ma Campagne" à Gerpinnes.

Adresse du bien : BHNS, depuis giratoire Tirou à Charleroi jusqu'au giratoire "Ma Campagne" à Gerpinnes à 6280 GERPINNES BHNS, depuis giratoire Tirou à Charleroi jusqu'au giratoire "Ma Campagne" à Gerpinnes, à 6000 CHARLEROI

Références cadastrales : GERPINNES 1 DIV Section A

Demandeur : SPW - M & I - Direction des Routes de Charleroi

Monsieur,

Je vous prie de trouver, en annexe, la décision prise concernant la demande de permis visée sous objet.

J'adresse par même courrier, une copie de la présente décision au Collège communal de la commune de GERPINNES et de CHARLEROI.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Fonctionnaire délégué,



Raphaël STOKIS
Directeur



Wallonie

OCTROI DU PERMIS D'URBANISME PAR LE FONCTIONNAIRE DELEGUE

F0414/52011/UFD/2021/12/2141801

Le Fonctionnaire délégué,

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

Vu le livre 1^{er} 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 N5 depuis le giratoire Tirou à Charleroi jusqu'au giratoire "Ma Campagne" à Gerpinnes, non cadastré et ayant pour objet l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) et l'aménagement d'une piste cyclable entre le giratoire Ma Campagne et le giratoire du Bultia, le tout sur 7,4 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^o et 3^o 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^o 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, ce qui a pour effet de prolonger le délai de décision jusqu'au 02/02/2023 (cfr infra) ;

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 Ier 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 et en partie la zone d'activité économique mixte sur la commune de Charleroi (Arrêté royal du 10/09/1979) ainsi qu'un périmètre de réservation ;

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

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 (application de l'art. D.IV.41 du CoDT. et des 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 Charleroi du 17/05/2021 au 22/06/2021 ; que 102 réclamations et une pétition ont été introduites lors de cette enquête publique ; que ces réclamations peuvent être résumées 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 :
 - Perturber la fluidité de la circulation puisqu'ils vont contraindre les automobilistes à se rabattre 100 m seulement après le rond-point ;
 - Provoquer des accidents suite aux nombreuses manœuvres qu'ils vont engendrer et aussi à des angles morts des rétroviseurs des camions ;
 - 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 ;
 - 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 ;

- Empêcher les véhicules de secours d'intervenir rapidement, ceux-ci resteront coincés dans les bouchons ;
- 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) ;
- Bloquer la circulation lors des interventions pour l'entretien des arbres, une réparation quelconque, une panne de camion, ... les commerces en seront impactés ;
- Ilots 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'ilots 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 à feuilles 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 qu'une réunion de concertation a été réalisée en date du 09/09/2021 eu égard au nombre de réclamations conformément à l'article 25 du Décret relatif à la voirie communale du 6 février 2014 ; 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 lors de cette réunion de concertation, un panel de 5 personnes, représentant l'ensemble des réclamants, a pu échanger avec les demandeurs de permis et la Ville de Charleroi ; que des propositions d'aménagement, sur des points bien précis, ont été déposées par les réclamants aux auteurs de projet ; que les échanges ont été compilés et retranscrits dans un procès-verbal ; que le procès-verbal de la réunion de concertation a été notifié en date du 1er octobre 2021 aux différentes parties intervenantes ;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu conformément aux articles D.VIII.7 et suivants du Code ; qu'elle a été réalisée sur la commune de Gerpinnes du 22/05/2021 au 22/06/2021 ; que 249 réclamations ont été introduites lors de cette enquête publique ; que les remarques peuvent être résumées comme suit :

Circulation routière :

Le projet n'améliorera pas la situation actuelle en termes de circulation, il sera plus enclin à l'aggraver. La partie de la N5 concernée par le projet est déjà bien desservie en transport en commun, les faiblesses se situent plus au sud mais le projet s'arrête au giratoire « Ma Campagne ».

Le projet ne prévoit pas de solution pour maîtriser la circulation automobile et de transit donc incohérent du point de vue de l'aménagement du territoire.

La circulation sur la N5 est catastrophique, créer une bande de circulation pour un bus est utopique.

Si augmentation de la circulation, le risque de trafic de fuite risque d'augmenter dans les villages.

Le parking de délestage est sous-dimensionné.

Augmentation de la pollution sonore et visuelle.

Le trafic de fuite risque d'augmenter et diminuer la quiétude dans les quartiers voisins de la chaussée de Philippeville.

Commerces :

Le projet est destiné essentiellement au développement commercial de Charleroi, en s'arrêtant au giratoire de Ma Campagne il délaisse les commerces du Bultia et de Bertransart.

Des emplacements de stationnements vont être supprimés le long de la nationale au détriment des commerces déjà en difficulté.

La durée des travaux sera conséquente et beaucoup de commerces risquent de devoir cesser leur activité.

Environnement :

Augmentation de la pollution par l'augmentation du trafic.

Dégradation du cadre rural et de l'environnement ;

Considérant qu'une réunion de concertation s'est tenue le 7/09/2021 conformément au Décret relatif à la voirie communale du 6 février 2014 ; que le procès-verbal de la réunion a été transmis aux personnes présentes lors de cette réunion ; qu'un courrier de remarques par rapport à ce procès-verbal a été transmis par mail à l'administration communale le 12/12/2021 ;

Considérant que le projet est soumis à l'avis des Conseils communaux sur la question de voirie en application des dispositions du Code (Art. DIV.41) et du 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 en partie la demande de modification de la voirie communale pour la mise en place d'une ligne de bus telle que reprise à l'annexe 1 jointe à la présente ; 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 GERPINNES suite à un rappel transmis en date du 08/06/2022 par le demandeur en application de l'article 16 du décret relatif à la voirie communale en a délibéré en séance du 23/06/2022 et a décidé de confirmer la décision du Collège communal du 25 avril 2022 selon laquelle le décret relatif à la voirie communale n'est pas d'application dans le cadre du présent projet et dès lors de décliner sa compétence sur celui-ci pour 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 08/09/2022 au 22/09/2022 conformément à l'article L1133-1 du Code de la Démocratie locale et de la décentralisation ; qu'elle est définitive en l'absence de tout recours ;

Considérant, à ce propos, qu'il ressort de la lecture de l'art. D.IV.41, al. 1^{er} 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 réception de la décision définitive en matière de voirie communale en l'absence de recours administratif (art. 17 du décret voirie communale) ; que, partant, le délai de décision du fonctionnaire délégué est prorogé de 586 jours depuis le 28/06/2022 (date d'échéance de 130 jours pour l'autorité de première instance) ; que dès lors la présente décision doit être notifiée au plus tard le 02/02/2023 ; que 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. 1^{er}, 1^o 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. 1^{er} et 3^e du Code ; que les plans de la demande de permis contiennent à propos des poches de stationnement et des deux P+R la mention : « ... domaine sous gestion communale » ; que la future 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 publiquement accessibles depuis une route régionale (N5) 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 la gestion est communale ; que partant, il s'agit de la création d'une nouvelle voirie communale au sens de l'article 2, al. 1^{er} 1^o 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 du Collège communal de CHARLEROI, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 19/05/2022, est favorable conditionnel et libellé comme suit :

« ... Au vu de 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 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 rive 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 rive 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 suivants 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 train à Liège ;
- Que les préoccupations des personnes à mobilité réduite soient bien prises en compte, à 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/identifier les 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 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 de 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 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 le tronçon où celles-ci bordent directement les trottoirs le long desquels des habitations sont disposées en ordre continu. Dans ce cas, les voies de bus auront le statut de bande de 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 ;
- Demander 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. » ;

Considérant que l'avis du Collège communal de GERPINNES, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 29/04/2022, est défavorable libellé comme suit :

« ... Considérant que le Collège communal regrette, tout comme la majorité de la population consultée lors de l'enquête publique, que ce projet soit proposé sans qu'aucune solution à la problématique liée à la circulation des véhicules lourds n'aie été dégagée ou prévue ; que ce projet visant à monopoliser une voie de circulation ne pourrait qu'inévitablement aggraver cette situation pesante pour la population ;

Considérant que le Collège relève un manque réel d'ambition dans ce projet, qu'il devrait impérativement être prolongé jusqu'au futur rond-point de Bertransart en direction de Philippeville ; que des terrains mieux situés permettraient de réaliser diverses infrastructures utiles telles qu'un parking de persuasion, une aire de stationnement pour poids lourds et cela sans détruire autant d'espaces verts comme prévu au présent projet ;

Considérant qu'il est regrettable d'abattre une zone boisée en bordure d'une route au trafic important ;

Considérant que dès lors l'implantation retenue pour le P+R n'est pas jugée opportune ; que le site sera entouré de bois et que l'aménagement arboré tel que présenté nécessitera un entretien conséquent à charge de la commune et que celui-ci risque de devenir un nouveau point noir au niveau de la sécurité des biens et des personnes de l'Entité ; qu'une implantation dans un endroit plus ouvert offrant une visibilité plus importante des alentours doit être envisagée et réfléchie avec les autorités communales ;

Considérant de plus que cette implantation implique inévitablement des manœuvres importantes et dangereuses (toutes les 10') de bus à grands gabarits à proximité d'un rond-point déjà fort fréquenté ; que ces bus vont se déporter d'une bande à droite, venant de Charleroi, avant le rond-point Ma Campagne, à une bande de gauche après ce rond-point, et couper la circulation venant du Bultia ;

Considérant que cette aire de manœuvre pour le bus perturbera grandement et dangereusement la circulation sur la N5 ;

Considérant l'accès à l'habitation n°157, derrière le P+R, obligera les occupants à couper l'accès et la sortie du parking avec les risques que cela comporte ;

Considérant qu'il semble que la liaison cyclable, sur la bande des bus, entre la partie Sud et Nord du rond-point de Ma Campagne, n'est plus résolue ;

Considérant dès lors qu'une implantation de cette infrastructure plus au Nord entre la chaussée de Philippeville et la rue de la Blanche Borne aurait sens et permettrait d'améliorer la sécurité des usagers et la fluidité du trafic ;

Considérant que l'ensemble du projet BHNS est également lié à un projet de convention visant la gestion des différents aménagements proposés par la commune de Gerpinnes ; que les articles 3, 4 et 5 de cette convention font état de charges importantes aux yeux des élus ; que l'intérêt qui ressort du projet vise à accéder plus aisément à la ville de Charleroi et ses commerces ; que l'intérêt économique des communes de Gerpinnes et Ham-Sur-Heure est beaucoup moindre au vu de la situation du dernier parking de dissuasion ; que ces charges d'entretien ne sont donc pas justifiées pour le projet tel que présenté ;

Considérant que les responsabilités et charges imposées risqueraient de devoir délaissier une partie de l'entité au profit de l'entretien d'un tronçon de 2 km de voirie déjà fort coûteux qu'en effet l'entretien ainsi que le renouvellement des aménagements proposés tels que mobilier urbain, trottoirs et plantations aura un impact non négligeable sur le budget communal pour les prochaines années ; qu'il y a lieu si ce projet devait aboutir de mieux répartir les charges avec le SPW et donc de revoir impérativement cette convention ;

...

Article unique : Bien que la philosophie du BHNS soit intéressante, le Collège communal décide d'émettre un avis défavorable sur le projet tel que présenté. » ;

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 Zone de Secours Hainaut-Est (ZoHE), 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 de Hainaut Ingénierie Technique, 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 de la SPW ARNE - Direction des Risques industriels, géologiques et miniers, sollicité en date du 16/02/2021 et transmis en date du 15/03/2021, est favorable conditionnel libellé comme suit :

« ... Considérant que l'avis du service géologique de Wallonie est :

Favorable pour le premier tronçon (du km 0.00 au km 4.66)

Favorable conditionnel pour le deuxième tronçon (km 4.66 au km 5.56) et le troisième tronçon (du km 5.56 au km 7.50) aux conditions générales suivantes :

1° Les circuits d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux usées et pluviales, y compris celles des surfaces imperméabilisées (terrasses, parkings, aires de chargement ou de stockage, ...), sont conçus de manière à être et à rester étanches en cas de mouvements de terrain. Il en est de même pour les réservoirs de tous types, enfouis ou hors sol (citernes, fosses septiques, bassins, mares, étangs d'ornement, cuves de récupération d'eau de pluie, piscines, ...). Le trop-plein de ces réservoirs est raccordé aux circuits d'évacuation d'eaux usées ou de pluie, selon le cas ;

2° Les réseaux d'épandage diffus éventuels sont conçus de manière à prendre en compte le risque de mouvements de terrain pouvant toucher les immeubles, infrastructures et impétrants ;

3° Les fondations et assises éventuelles à établir sont conçues de manière à prendre en compte la présence de couches sensibles à l'état d'hygrométrie du sous-sol et à parer aux tassements différentiels et aux mouvements de retrait/gonflement du sol, au besoin sur base des résultats d'une étude géologique et géotechnique préalable. Cette étude prend en compte les effets de cycles de saturation/désaturation des niveaux sensibles.

L'avis de la Cellule Mines est favorable en ce qui concerne les aspects miniers aux conditions suivantes :

1° Les circuits d'adduction d'eau et d'évacuation des eaux usées et pluviales, y compris celles des surfaces imperméabilisées (terrasses, parking, aire de chargement ou de stockage, ...), sont conçus de manière à être et à rester étanches en cas de mouvements de terrain. Il en est de même pour les réservoirs de tous types enfouis ou hors sol (citernes, fosses septiques, bassins, mares, étangs d'ornement, tonneaux de récupération d'eau de pluie, ...). Le trop-plein de ces réservoirs est raccordé aux évacuations d'eaux usées ou de pluie (selon le type de réservoir) ou dirigé à plus de 10 m de toute construction ou voirie, avec un système d'épandage diffus.

2° En cas de découverte fortuite d'ouvrages miniers anciens, le détenteur du permis avertit sans délai l'administration (la DRIGM) de sa découverte. » ;

Considérant que l'avis du SPW ARNE - Département du Sol et des Déchets - Direction de l'assainissement des sols, sollicité en date du 16/02/2021, est réputé 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 1er avril au 31 juillet (période de nidification) ;
- Considérant que le parking en zone forestière aura un impact significatif ;

- *Considérant qu'il s'agit d'une forêt ancienne. Il sera compensé par la mise en conservation du double de la surface déboisée sur la zone d'Aménagement communal concerté à caractère économique situé sur ce même bois ;*
- *Pour éviter les visiteurs dans la zone forestière autour du parking une haie vive double rang de min. 3 essences différentes sera plantée sur l'arrière du parking en contact avec la forêt.*
- *Une clôture sera mise en place le long de la route à l'entrée et à la sortie du parking pour éviter les accidents dû à la faune.*
- *La plantation au moyen d'essences d'origine indigène sera réalisée dans l'année de l'obtention du permis. » ;*

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 le projet prévoit plus précisément les interventions suivantes :

Du giratoire Tirou au quai Arthur Rimbaud (accès au R9) : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes ainsi que d'un site spécial franchissable pour autobus en béton vers Charleroi (prolongation du site existant), également accessible aux cyclistes. Une voie de tourne-à-gauche vers le R9 en provenance de Charleroi, allongée, est également prévue, tandis qu'une bande cyclable suggérée est matérialisée sur la voirie en sortie de ville et mise en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair. Les accotements sont réalisés dans la suite des aménagements réalisés dans le cadre du métro léger de Charleroi, poursuivant ainsi la trame plantée et conservant les mêmes matériaux (zones de circulation en revêtement hydrocarboné, le solde étant constitué de pavés de béton de plusieurs teintes). La N5 devant franchir l'accès au R9 depuis le quai Arthur Rimbaud, une différence de niveau de maximum un mètre doit être reprise entre la N5 et les aménagements côté pair. Aussi, pour conserver des pentes compatibles avec le projet, un mur de soutènement d'environ 40 mètres est prévu entre le trottoir et les zones de stationnement.

Du quai Arthur Rimbaud à la route de Philippeville : La N5 étant située sur des ponts, les interventions sont réduites. Ainsi, les éléments linéaires existants et trottoirs sont maintenus, seuls les revêtements de voirie et les marquages sont renouvelés. La voirie est constituée de 2x1 bandes en revêtement hydrocarboné bordées de sites spéciaux franchissables dans les deux directions, accessibles aux cyclistes. Dans les passages les plus étroits, le site spécial franchissable en sortie de ville est remplacé par une bande ou piste cyclable, selon l'emprise disponible. A noter encore que le revêtement des sites spéciaux franchissables est constitué de revêtement hydrocarboné d'une couleur gris clair et qu'à l'approche de l'accès au R9, il est remplacé par une bande bus, permettant donc son utilisation par les véhicules qui tournent à droite vers le R9.

De la route de Philippeville à la rue de Couillet : La voirie est composée de 2x1 bandes de circulation séparées par un ilot. Vers Charleroi, une piste cyclable est matérialisée par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair, tandis qu'un site spécial franchissable, accessible aux cyclistes, est prévu en sortie de ville. A l'approche du carrefour avec la rue de Couillet, il laisse place à une voie mixte afin de permettre la création d'une voie de tourne-à-gauche vers la rue de Couillet. La voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (en sortie de ville) 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.

De la rue de Couillet à la route de Châtelet : La voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Selon le contexte, des ilots (plantés ou non) ou une voie centrale permettant les mouvements de tourne-à-gauche vers les nombreux commerces sont également prévus. Au niveau des commerces dont les bâtiments sont en retrait par rapport à la voirie et disposant donc de zones de stationnement entre la voirie et leur bâtiment, il est prévu de compléter les aménagements par la plantation d'un alignement d'arbres en terrain privé. Le cas échéant, une réorganisation de la zone de stationnement est prévue ainsi que le déplacement des enseignes publicitaires. De plus, des contacts ont été pris par la Ville de Charleroi avec les différents propriétaires afin de pouvoir aboutir à des conventions relatives à l'entretien de ces plantations, en cours d'élaboration. La seconde configuration se retrouve dans les zones où des habitations sont présentes, pour lesquelles du stationnement en voirie doit être maintenu. Ainsi, la voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale 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. Enfin, une poche de stationnement de 29 places est prévue à proximité de l'esplanade René Magritte (côté pair de la voirie). Elle est constituée de zones de circulations en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnement en dalles-gazon.

Au niveau du carrefour avec la route de Châtelet : En sortie de ville, le site spécial franchissable laisse place à une voie mixte afin de permettre la création d'une voie de tourne-à-gauche vers la route de Châtelet. Dans l'autre sens, afin d'optimiser le fonctionnement du carrefour, le mouvement de tourne-à-gauche vers la route de Châtelet est interdit. Cela permet notamment le maintien d'une bande bus, également utilisée pour le tourne-à-droite vers Châtelet. Une attention particulière a été portée, dans les secteurs suivants, à éviter tout transit parasite par l'intérieur du quartier résultant de la suppression du mouvement.

De la route de Châtelet à la rue de Nalinnes : Dans cette zone très densément bâtie, la voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Elle est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (sens en sortie de ville) 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. Deux zones particulières sont relevées : Le carrefour avec les rues des Hauchies et du Transvaal, où une coupure totale par rapport à la N5 est prévue, ce qui permet de dégager de l'espace pour du stationnement et d'éviter tout transit par le quartier. A noter que deux ensembles de six boxes pour vélos sont également prévus sur cette place. La seconde zone particulière est située à l'approche de la rue de Nalinnes où le site spécial franchissable vers Charleroi est supprimé au profit d'une seconde zone de stationnement longitudinale.

Au niveau du carrefour avec la rue de Nalinnes et du Coucou : Vu les modifications de circulation depuis le carrefour avec la route de Châtelet, ce carrefour devient la porte d'entrée, depuis le Sud, au quartier situé entre la route de Châtelet, la N5 et le R3, et est donc totalement réaménagé. Ainsi, un nouveau carrefour giratoire est prévu, nécessitant l'expropriation d'un terrain sur lequel se trouvait une pompe à essence, depuis dépollué, ainsi que la mise à sens unique, depuis la N5, de la rue du Coucou. Ce faisant, le mouvement de tourne-à-gauche vers le centre commercial Bellefleur en venant de Charleroi est supprimé. En sortie du centre commercial, seul le mouvement de tourne-à-droite est autorisé, le giratoire très proche permettant de repartir vers le Sud.

De la rue de Nalinnes au giratoire sous le R3 : Hormis à l'approche du nouveau giratoire, la voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Elle est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (sens en sortie de ville) 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. La sortie du centre commercial Bellefleur en tourne-à-gauche vers le Sud n'est plus possible, ce mouvement étant reporté dans le nouveau carrefour giratoire, qui permet d'effectuer un rebroussement. A noter encore qu'à partir de l'école, un îlot central planté d'un alignement d'arbres, remplace la zone de stationnement longitudinale et sécurise la traversée piétonne.

Au niveau du giratoire sous le R3 : Vu les importantes charges de trafic, un carrefour giratoire doit être maintenu. Si le fonctionnement général du carrefour est inchangé, plusieurs adaptations sont toutefois prévues dans les aménagements. Tout d'abord, à l'approche du giratoire, aussi bien en entrée qu'en sortie de ville, des sites spéciaux franchissables sont prévus. Par ailleurs, vu les diminutions des possibilités de stationnement tant au Nord qu'au Sud du giratoire, une poche de stationnement est prévue à proximité de l'école, tandis que le parking à proximité de la banque ING est réorganisé et agrandi. Des garages à vélos sont prévus dans chacune de ces deux poches de stationnement. Enfin, un nouveau P+R en ouvrage est prévu sous le viaduc du R3, parallèlement à l'avenue de l'Armée française. Pour optimiser son fonctionnement et sa capacité, le diamètre du giratoire a été diminué (rayon extérieur de 35 mètres) et centré sur les piles du pont. Enfin, signalons encore la prise en compte du projet de Ring vélo. Une liaison sécurisée, à double sens, en dehors de la circulation et confortable entre la rue des Haies et la rue de Gilly est prévue dans le projet, une piste cyclable en accotement ceinturant la totalité du giratoire. Ce faisant, l'ouverture à deux voies depuis la rue de Gilly vers le giratoire a dû être limitée à l'approche immédiate du giratoire (et plus au départ de la sortie du centre commercial). De même, une rampe pour cyclistes a été prévue entre la rue du Congo et cette piste cyclable pour encore mieux lier les itinéraires cyclables.

Parking en ouvrage sous le R3 (P+R du R3) : Un parking en ouvrage de 288 places (dont 8 PMR), sur quatre niveaux (rez-de-chaussée et trois étages) est prévu sous le viaduc du R3, à l'Est de la N5. Constitué d'une structure en béton armé coulé en place (dalles et colonnes) totalement indépendante du viaduc autoroutier, un habillage de façade métallique en inox (treillis en tissu plat à fine mailles sur structure) complète cet ouvrage. Le parking dispose de trois barrières d'accès (deux accessibles depuis le giratoire via la rue de Gilly, la troisième depuis l'Est, sur l'Avenue de l'Armée Française) et de trois barrières de sortie (deux vers le giratoire, via l'Avenue de l'Armée Française, et une vers l'Est via la rue Joseph Wauters). Une rampe montante est prévue côté Est, la rampe descendante étant côté Ouest. La circulation dans le parking

s'effectuant à sens unique (sens Est-Ouest, sauf pour le rez-de-chaussée), les places de parking sont orientées à 80°, ce qui facilite le stationnement et évite toute circulation à contre-sens. D'un point de vue piétons, trois cages d'escaliers ainsi qu'un ascenseur PMR (dimensions intérieures : 1,60 x 2,40 m) permet d'accéder aux différents étages du parking. A chaque niveau, de larges bandes colorées, identifient les cheminements piétons. Un système de marquage et de balisage vers les places de stationnement libres est prévu, les locaux techniques et automates étant prévus au rez-de-chaussée du parking. Les dispositifs de prévention incendie seront mis en place en concertation avec le Service Régional d'Incendie. La conception du parking permet cependant déjà de le considérer comme « ouvert ». De plus, une analyse spécifique a également été réalisée vis-à-vis du viaduc autoroutier : le cas d'un incendie d'un véhicule situé au dernier niveau du parking a été étudié. La note de calcul, jointe en annexe de la présente demande, conclut bien à l'absence de dommage à la structure du viaduc autoroutier. Enfin, signalons que, pour optimiser la capacité du parking, le tronçon de la rue Joseph Wauters sous le viaduc est déplacé d'une travée vers l'Est.

Du giratoire sous le R3 à la place de la Queue : En provenance de Charleroi, la voirie est composée de deux bandes de circulation (une venant du giratoire, l'autre du bypass du giratoire), qui doivent se rabattre en une seule bande au niveau de la rue du Vivier et permettre la création d'une voie de tourne-à-gauche sécurisée par un îlot vers la Place de la Queue. Une zone de stationnement, en revêtement hydrocarboné, a également été prévue. Vers Charleroi, la voirie est composée d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. A l'approche du giratoire, les cyclistes sont déviés en accotement et passent à l'arrière de l'arrêt de bus. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement. A noter encore que, vu la densité du trafic sortant de Charleroi, l'emprise disponible et la pente de la voirie, aucun aménagement ne peut être offert aux cyclistes. Un balisage sera prévu pour ces derniers par les quartiers (rues de l'Amérique, de la Cité Jardin, Jean Jaurès, Jules Destrée et du Tunnel) pour contourner cette zone.

De la place de la Queue à l'allée des Lacs : En provenance de Charleroi, la voirie est composée d'une bande de circulation mixte en revêtement hydrocarboné et, dans certains tronçons, d'une voie de tourne-à-gauche et/ou d'insertion, également en revêtement hydrocarboné. Vers Charleroi, la voirie est composée d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Selon la configuration, une (si voie de tourne-à-gauche ou arrêt de bus) ou deux zones de stationnement longitudinales dans lesquelles sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement) sont prévues. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement. Tout comme dans le tronçon précédent, vu la densité du trafic sortant de Charleroi, l'emprise disponible et la pente de la voirie, aucun aménagement ne peut être offert aux cyclistes avant la rue du Tunnel. Un balisage sera prévu pour ces derniers par les quartiers (rues de l'Amérique, de la Cité Jardin, Jean Jaurès, Jules Destrée et du Tunnel) pour contourner cette zone. A partir de la rue du Tunnel, une piste cyclo-piétonne est prévue en sortie de ville jusqu'après l'allée des Lacs où démarre un site spécial franchissable accessible aux cyclistes.

De l'allée des Lacs à l'Institut Notre-Dame de Loverval : La voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Une zone de stationnement, en revêtement hydrocarboné, est prévue en entrée de ville. Elle doit notamment servir de dépose-minute pour l'Institut Notre Dame de Loverval.

Au niveau de l'Institut Notre-Dame de Loverval : Un nouveau carrefour à feux permet la sécurisation du carrefour avec les allées des Templiers et Notre-Dame de Grâce. La voirie est toujours composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Pour ce faire, l'accès carrossable à l'IND a été déplacé au-delà de la zone d'entrée actuelle (en quittant Charleroi) tandis que l'extrémité de l'allée Notre-Dame de Grâce est mise à sens unique vers la NS, avec obligation de tourne-à-droite vers Bultia, ce qui empêchera tout transit par les quartiers. Un sens unique limité permet toutefois aux cyclistes de rejoindre l'Allée Notre-Dame de Grâce depuis la Chaussée de Philippeville. Ainsi, les arrêts de bus sont implantés, dans les deux directions, en sortie du carrefour. La zone de stationnement actuelle le long de l'IND est supprimée au bénéfice d'une nouvelle zone de stationnement, en revêtement hydrocarboné, dans le sens de la sortie de ville. Elle doit notamment servir de dépose-minute. Enfin, des îlots non franchissables sont prévus à l'axe de la voirie pour éviter les manœuvres de demi-tour intempestives.

De l'Institut Notre-Dame de Loverval au giratoire « Ma Campagne » : La voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton (latéral), qui facilite les manœuvres pour accéder aux propriétés riveraines, et qui est accessible aux cyclistes. De part et d'autre des giratoires (Allée des Sports et Ma Campagne), les sites spéciaux franchissables sont interrompus pour conserver une capacité suffisante au droit de ces carrefours. De plus, la géométrie du giratoire « Ma Campagne » est revue pour remettre aux normes l'actuel giratoire provisoire. Enfin, la voirie est bordée, dans

les deux directions, d'un trottoir en pavés de béton. A noter encore que, pour rendre ces trottoirs les plus confortables possibles, l'acquisition d'emprises est nécessaire dans la zone de la Drève des Dominicains, des deux côtés de la voirie. Il en va de même à hauteur de la maison de retraite des Amarantes ou un dévoiement de la voirie vers le Sud a été prévu pour pouvoir créer un îlot au centre de la voirie et sécuriser la traversée piétonne.

Zone du terminus bus et du P+R paysager : Un terminus pour autobus en béton (destiné au BHNS, mais également accessibles aux autres lignes du TEC) et un P+R paysager sont prévus au Sud-Est du giratoire « Ma Campagne ». Situé dans un terrain boisé, une attention toute particulière est portée à l'intégration paysagère de l'ensemble. En plus du mobilier classique présent à un arrêt de bus, un garage à vélos est également prévu. Le P+R est constitué de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnement en dalles-gazon (à l'exception des places réservées aux PMR qui sont en pavés de béton). L'accès au terminus se fait par un carrefour à feux qui permet de sécuriser le croisement des bus avec les véhicules provenant du Sud. Ce carrefour à feux permet aussi d'accéder au P+R depuis Charleroi et d'en sortir. Afin de favoriser au maximum l'utilisation du P+R, les véhicules provenant du Sud pourront emprunter la voie de droite qui sera réservée aux bus et au tourne-à-droite vers le P+R et éviteront donc le carrefour à feux. 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.

Piste cyclable vers Bultia : Les charges de trafics au-delà du giratoire « Ma Campagne » sont telles qu'il n'était pas raisonnable d'étendre la ligne de BHNS jusqu'au Bultia. De plus, aucun terrain dans cette zone ne permet d'accueillir un P+R attractif. Plus de détails concernant cette problématique sont disponibles dans la note mobilité fournie à l'annexe B de la présente demande de permis d'urbanisme. Aussi, une piste cyclable bidirectionnelle en béton permet de poursuivre les aménagements spécifiques aux modes doux jusqu'au giratoire du Bultia. Implantée à l'Est de la voirie, elle en est totalement séparée jusqu'à l'Allée des Peupliers. Entre l'Allée des Peupliers et le giratoire du Bultia, vu la présence des nombreux commerces, la piste cyclable bidirectionnelle en béton est implantée le long de la voirie. Au niveau du giratoire du Bultia, de nouveaux aménagements cyclables sont prévus sur tout le pourtour du giratoire, en ce compris dans les traversées de voiries.

Considérant que les arrêts de bus présenteront une longueur de 30 mètres, ce qui permet d'accueillir un bus articulé et un bus simple ; qu'ils sont tous accessibles aux PMR et mis en évidence par une bordure enterrée matérialisant, sur le trottoir, le pourtour du quai ; que du mobilier urbain spécifique aux cyclistes est prévu, comme mentionné ci-avant et représenté sur les vues en plans ; qu'en plus des arceaux pour vélos, 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 claire-voie (minimum de la surface), seront constituées de caillebotis métalliques laqués (RAL 7021 structuré mat) tandis que les toitures seront plates en bac acier galvanisé.
- Des ensembles de six boîtes pour vélos : Consignes individuelles à vélos situées sur la voie publique, chaque boîte 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 boîtes, chaque boîte pourra accueillir un vélo. Les parois et toitures des boîtes seront constituées d'acier laqué (RAL 7021 structuré mat).

Considérant qu'en ce qui concerne les réseaux des impétrants, l'éclairage public sera entièrement renouvelé, tandis que des études de renouvellement des réseaux enterrés et aériens sont actuellement réalisées par les gestionnaires de réseaux concernés ; que, de même, une analyse du réseau d'égouttage est en cours et mènera à des remplacements de canalisations existantes ; qu'en effet, certaines sont à une profondeur et/ou un état incompatible avec le projet ;

Considérant qu'au niveau du giratoire Tirou au quai Arthur Rimbaud (accès au R9), le talus bordant la N5 du côté de la Sambre doit être remplacé par un mur de soutènement en béton pour poursuivre les aménagements réalisés dans le cadre du métro léger de Charleroi, reproduisant ainsi, la trame plantée et

les zones de stationnement perpendiculaires ; que ce mur en béton (matériau identique au mur de soutènement présent plus au Sud) a une hauteur atteignant progressivement un mètre ; qu'au niveau du giratoire sous le R3 , tant à proximité de l'école que de la banque ING, les deux poches de stationnement prévues nécessitent des modifications, à la marge, du niveau du terrain existant ; que dans la mesure du possible, le projet suivra en effet les pentes principales existantes.

Considérant que du giratoire Tirou au quai Arthur Rimbaud (accès au R9), les arbres bordant la N5 doivent être abattus pour poursuivre les aménagements réalisés dans le cadre du métro léger de Charleroi, reproduisant ainsi, la trame plantée ; qu'au niveau du giratoire sous le R3, les arbres situés à proximité de l'école doivent être abattus ; que cette végétation spontanée est en effet située dans l'emprise du nouveau parking ; que de nouvelles plantations sont prévues, structurant l'espace et rendant le parking paysager ; que de même, à proximité de la banque ING, l'agrandissement du parking mais également les nouveaux aménagements paysagers nécessitent aussi l'abattage de plusieurs arbres ; qu'au niveau de l'Institut Notre-Dame de Loverval, plusieurs arbres situés sur le domaine de l'Institut doivent être abattus pour permettre le déplacement de son accès carrossable au-delà de la zone d'entrée actuelle (en quittant Charleroi) ; qu'au niveau du giratoire « Ma Campagne » , le centre du giratoire existant ainsi qu'une partie de la zone au Sud-Ouest du giratoire doivent être mis à blanc pour permettre la remise aux normes le giratoire actuel ; qu'à environ 100 mètres au Sud du giratoire « Ma Campagne » , La réalisation du terminus pour autobus et du P+R paysager nécessitent l'abattage de la totalité des arbres de la zone ; que les plantations situées le long des habitations peuvent cependant être maintenues et seront complétées pour obtenir une frange densément plantée de dix mètres de largeur qui permet une meilleure isolation des habitations par rapport au P+R ;

Considérant au vu de ces éléments descriptifs, que le projet porte globalement sur un réaménagement complet de l'espace public formé par la N5 depuis le Boulevard Tirou à Charleroi jusqu'au giratoire Ma Campagne (aménagement de giratoires, de la chaussée, des trottoirs, de parkings et parkings P+R) en vue de créer une liaison par un bus dit à haut niveau de service (BHNS) entre ces deux espaces, soit quelque 5,5 km ; qu'une voie cyclo bi-directionnelle est créée en site propre du giratoire Ma Campagne au giratoire du Bultia ; qu'outre les aménagements strictement routiers (sites spéciaux franchissables, voies bus, carrefours à feux, etc.), la N5 sera aménagée en boulevard urbain de façade à façade dans sa traversée urbaine (Couillet) ; qu'une attention particulière est portée aux modes doux ; que plusieurs parkings sont créés hors voirie, qu'ils soient d'échange avec le BHNS (P+R) au niveau des giratoires Ma Campagne et de Couillet sous le R3 ou de compensation pour les pertes de stationnement riverains et/ou commerçants constatées ; que compte tenu des charges actuelles de trafic entre Ma Campagne et le Bultia, la réservation d'une voie en site propre bus sur ce tronçon est impossible ; que seule une liaison cyclable sécurisée entre l'extrémité de la ligne de BHNS et le giratoire du Bultia sera créée ;

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 N5, objet du présent permis, ambitionne de répondre aux enjeux actuels et futurs de développement soutenable du territoire en termes de mobilité durable ;

Considérant en effet que la N5 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 ainsi que d'axe de transit important pour le trafic international venant de Couvin et rejoignant le R3 à Couillet ; que la concrétisation d'un 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 de cet axe en termes de qualité et d'attractivité de l'espace public à l'intention des riverains et de tous les usagers (bus, voitures, deux roues, piétons) ;

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 ; que deux parking P+R sont prévus au giratoire Ma Campagne (250 places) et au giratoire de Couillet (288 places) pour assurer le transfert modal voiture/bus ;

Considérant que l'article D.I.1 §1^{er}, 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 qualitative 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 ; que des conditions s'imposent pour amplifier le transfert modal de la voiture vers d'autres modes actifs (deux-roues notamment) ;

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 créer deux voies dédiées aux bus et vélos en site propre pour que ceux-ci prennent leur place dans cet espace public remodelé ;

Considérant l'avis défavorable du Collège communal de Gerpinnes et ses motifs ; qu'en réponse, il importe de préciser que la localisation du P+R à proximité du giratoire 'Ma Campagne', en zone d'espaces verts, est justifié par la nécessité de créer ce type d'infrastructure à l'entrée de la ville densément construite ; qu'au Nord de ce giratoire, commence la ville ; qu'au Sud de ce dernier, sans que le lieudit 'Ma Campagne' soit issu du hasard, commence la désurbanisation et la dédensification ; que ce lieu, situé à quelque 5 km du centre-ville, marque la porte d'entrée de la congestion routière vers la ville et le R3 ; que ce lieu doit permettre le transfert modal attendu de la voiture ; que si l'on peut regretter l'abattage de nombreux arbres, pareille atteinte justifiée doit être dûment compensée par des charges d'urbanisme favorables à l'environnement au sens de l'article D.IV.54 du Code ; que la « dangerosité » des accès/sorties de et vers le P+R depuis la N5 a été évaluée par le gestionnaire de cette voirie dont il assume la responsabilité, notamment en termes de sécurité ; que la demande de permis est, pour rappel, introduite par ledit gestionnaire de la voirie qui en a mesuré et évalué les impacts ; que ces aménagements routiers sont rendus nécessaires et apparaissent comme directement proportionnés au choix – opportun pour les motifs susévoqués – de la localisation de ce P+R ; qu'en ce qui concerne la problématique du transit des poids lourds sur cet axe en provenance du Sud, cette question ne relève pas de la présente demande de permis, ce projet de BHNS n'ayant pas pour vocation de régler la question lancinante depuis 30 ans, à savoir le raccordement de la N5 au réseau autoroutier (R3 et E42) ; que si tel n'est pas l'objet de la présente demande de permis, les conséquences du trafic international de poids lourds sur la mobilité locale sont fréquents en termes notamment de congestion sur le tronçon compris entre 'Ma Campagne' et le giratoire de Couillet ; que la création d'une voie bus/cyclo en site propre sur ce tronçon donne une alternative à l'usage de la voiture par le transfert modal rendu possible en amont (P+R 'Ma Campagne') ; que cette alternative de mobilité devra être évaluée pour servir à mesurer la nécessité, l'utilité ou l'opportunité de créer une nouvelle liaison N5/R3/E42 ;

Considérant par ailleurs que cette logique de transfert modal prévaut pour le P+R localisé au giratoire de Couillet à destination des usagers automobilistes du R3 ; que créer une voirie dédiée bus/cyclo dans la traversée de Couillet, dans l'emprise de l'avenue existante, a pour effet de donner la priorité à cette mobilité sur la voiture ; qu'un lieu de transfert modal en amont de ce tronçon et au pied du R3 s'impose ; que la localisation retenue est justifiée ;

Considérant qu'il importe, au regard des objectifs fixés par l'Accord de Paris de décembre 2015, de réduire drastiquement les émissions de GES sur le territoire wallon afin de limiter le réchauffement climatique à maximum 2°C ; qu'à l'horizon 2030, l'Europe devra avoir réduit ses émissions CO2 de 55% ; que la réduction importante des émissions de gaz à effet de serre implique la décarbonation des activités humaines, laquelle implique une transition vers une mobilité durable basée sur un transfert modal de la voiture thermique vers le transport en commun (bus) et la mobilité active (vélos, trottinettes, piéton) est strictement nécessaire ; qu'il importe également de réduire drastiquement le recours aux énergies fossiles ; que dans ce principe, le recours tant aux énergies renouvelables qu'aux déplacements individuels électriques en plus du transport public est un moyen pour tendre vers cet objectif ; que dès lors une offre de 10% d'emplacements pour véhicules électriques du nombre total d'emplacements prévu dans les poches de parking locales et P+R apparaît comme une mesure minimale ; qu'une condition s'impose ;

Considérant que le projet est de nature à améliorer la mobilité locale ; que les améliorations projetées sont gages de confort, de sécurité et de fluidification du trafic pour les usagers ; qu'elles bénéficieront non seulement aux automobilistes, cyclistes et motocyclistes mais également aux piétons ; que, moyennant le respect de charges d'urbanisme favorables à l'environnement au sens des articles D.IV.54 et R.IV.54 du Code et de conditions énoncées ci-après, le projet peut être autorisé ;

Pour les motifs précités,

DECIDE :

Article 1^{er} : Le permis d'urbanisme sollicité par SPW - M & I - Direction des Routes de Charleroi est **octroyé aux conditions suivantes :**

1. La gestion du P+R 'Ma Campagne' ne sera pas assurée par la commune de Gerpinnes ;
2. Les deux P+R seront équipés au minimum de 2 garages à vélos pouvant accueillir chacun 10 vélos électriques avec cellules photovoltaïques en toiture du type de celui annexé au présent permis ainsi que 20 vélos non électriques partagés et des arceaux pour 20 vélos supplémentaires ; pour le P+R du giratoire de Couillet, ces boxes seront situés dans l'espace vacant prévu entre la circulation verticale à l'Ouest du parking et le rond-point de Couillet ; pour le P+R 'Ma Campagne', les 60 emplacements vélo seront situés dans la bande végétalisée de quelque 9 m située au Nord du parking ; des trottinettes partagées seront également prévues au droit de ces P+R ;
3. Les tronçons de pistes cyclables suggérées avec chevrons seront marqués par un revêtement de ton ocre ; ce revêtement sera également utilisé pour le cheminement cyclable prévu autour du giratoire de Couillet ;
4. Prévoir un emplacement PMR par poche de parking avec un même emplacement par tranches successives de 50 places ; ces 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 ;
5. Prévoir au sein de ces mêmes poches de parking, 10% d'emplacements de stationnement dédiés aux véhicules électriques comprenant l'installation d'une borne de recharge par 2 emplacements ; pour les 2 P+R, au minimum 20 emplacements seront équipés de bornes de recharge électrique ;
6. Les bacs à plantation seront remplacés par des plantations en pleine terre présentant une réservation minimale de 1m X 1m ;
7. Les essences des arbres 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 1m du sol avec tuteurs et attaches ;
8. Les plantations seront réalisées endéans l'année de la mise en service du BHNS ;
9. Dès la fin des travaux de plantation, un rapport photographique (avec rappel de mes références F0414/52011/UFD/2021/12/**2141801**) 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 ;
10. Respecter les conditions de la SPW ARNE - Direction des Risques industriels, géologiques et miniers reprises ci-dessus ;
11. Respecter les conditions du SPW ARNE - Nature et Forêts - Direction de Mons reprises ci-dessus ;
12. Pour le surplus, exécuter les travaux conformément aux plans joints en annexe ;
13. Sous réserve du respect et sans préjudice du droit des tiers.

Article 2 : Expédition de la présente décision est transmise au demandeur et au Collège communal de la commune de GERPINNES et de CHARLEROI.

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.

Article 4 : Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois ou règlements.

27 JAN. 2023

A Charleroi, le.....

Le Fonctionnaire délégué,



Raphaël STOKIS
Directeur

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 l'adresse du directeur général de la DGO4** 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 **un formulaire dont le modèle est fixé par le Gouvernement**, 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 :

- 1° 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;
- 2° 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, §1^{er}, alinéa 3.

Art. D.IV.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 périmé en même temps que le permis d'urbanisation.

Art. D.IV.84

§1^{er}. 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^{er}.

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^{er}. 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^{er}, sans que celui-ci ne puisse toutefois dépasser sept ans.

§5. Par dérogation aux paragraphes 1^{er} 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. D.IV.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 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^{er}. 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**

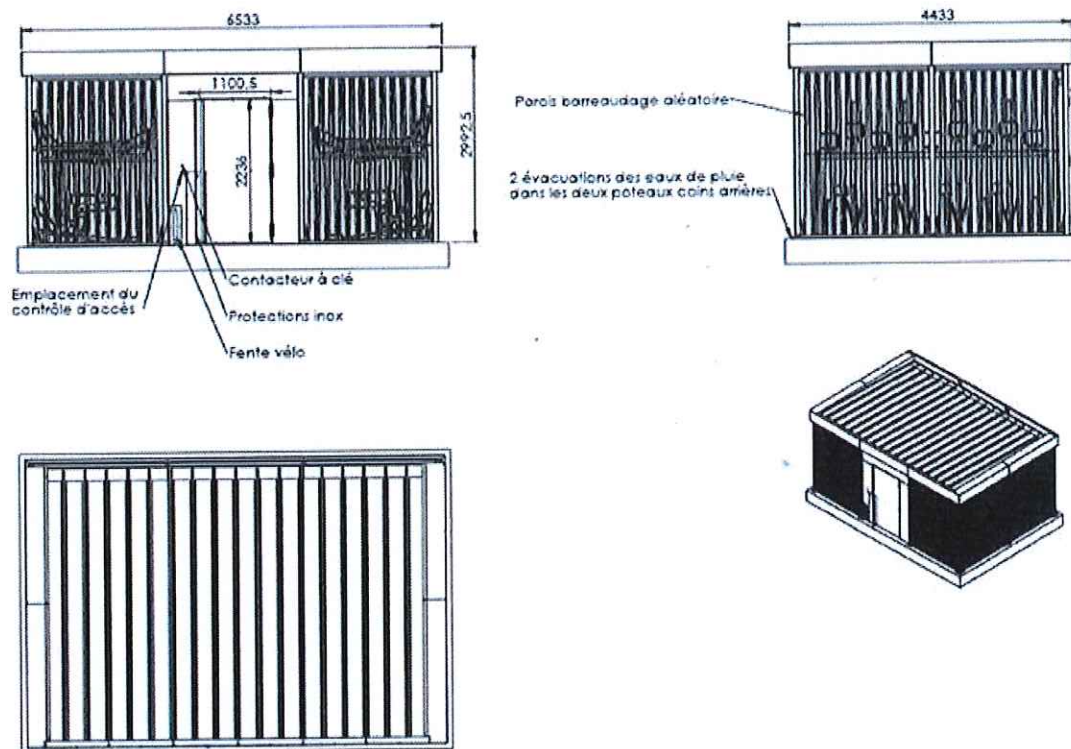
§ 1^{er}. Le titulaire d'un permis non mis en œuvre peut y renoncer.

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.

Boxe pour vélos électriques avec bearreaudage métallique de ton gris quartz (RAL 7039) et cellules photovoltaïques en toiture



Coordonnées de l'expéditeur :

.....
.....
.....

Le

Service Public de Wallonie - DGO4
Direction extérieure de CHARLEROI
Monsieur Raphaël STOKIS,
Fonctionnaire délégué
rue de l'Ecluse 22
6000 CHARLEROI

Vos réf. : F0414/52011/UFD/2021/12/2141801
Objet :

AVIS DE COMMENCEMENT DE TRAVAUX
--

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Je (Nous) soussigné(e)(s)
domicilié(e)(s) à
détenteur(rice)(s) du permis d'urbanisme dont question ci-dessus, certifie(ons) ce qui suit :

Date de début des travaux :

et ai(avons) notifié les présents renseignements, par recommandé, au Collège Communal de
....., le

Recevez, Monsieur le Fonctionnaire délégué, mes(nos) meilleures salutations.

Signature(s)

.....

Vous pouvez envoyer ce document par mail à valerie.pecriaux@spw.wallonie.be

Coordonnées de l'expéditeur :

.....
.....
.....

Le

Administration communale
Au Collège Communal
De et à

.....

Vos réf. :

Objet :

AVIS DE COMMENCEMENT DE TRAVAUX
--

Mesdames, Messieurs,

Je (Nous) soussigné(e)(s)
domicilié(e)(s) à
détenteur(rice)(s) du permis d'urbanisme dont question ci-dessus, certifie(ons) ce qui suit :

Date de début des travaux :

et ai(avons) notifié les présents renseignements, par recommandé, au Fonctionnaire délégué de la Direction extérieure de Charleroi, le

Recevez, Mesdames, Messieurs, mes(nos) meilleures salutations.

Signature(s)

.....

