 **933** (2008-2009) — N° 1

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2008-2009

26 FÉVRIER 2009

# PROJET DE DÉCRET

**ratifiant le permis d'urbanisme délivré pour la construction de la jonction Parc-Sud du métro léger de Charleroi en application du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général**

site internet : www.parlement-wallon.be
email : mail@parlement-wallon.be

# EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de décret vise à ratifier le permis d'urbanisme délivré par arrêté ministériel le 18 février 2009 à la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) relatif à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro léger de Charleroi (MLC) avec construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point (Olof Palme), en application du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général.

L'article 1er de ce décret vise, en son point 3o, que les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés pour l'octroi des permis d'urbanisme portant sur des actes et travaux qui se rapportent aux modes structurants de transport en commun pour Charleroi, Liège, Namur et Mons, dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de développement de l'espace régional (troisième partie, point 1.4.) adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999.

Les travaux préparatoires du décret du 17 juillet 2008 ont examiné spécifiquement l'effectivité des motifs impérieux d'intérêt général des modes structurants de transport en commun (Parl. wall., doc. 805 (2007-2008) – no 1, p. 22). Il y a lieu de s'y référer.

La Société régionale wallonne du Transport (SRWT) a introduit la demande de permis d'urbanisme en date du 8 mai 2006.

Par arrêté ministériel daté du 11 décembre 2006, le permis d'urbanisme a été délivré sous conditions.

Le 12 mars 2007, des recours en suspension et en annulation de cet arrêté ministériel ont été introduits auprès du Conseil d'État.

Par un arrêt du 14 août 2008, no 185.702, le Conseil d'État a rejeté le recours en suspension.

Dans son rapport daté du 21 janvier 2009, le premier auditeur du Conseil d'État propose d'annuler le permis d'urbanisme du 11 décembre 2006 en raison de la violation de l'article 129 du CWATUP tenant au fait que les plans rnodificatifs déposés par la SRWT et approuvés n'avaient pas fait l'objet d'une délibération préalable du conseil communal, lequel n'avait pas précisé dans sa délibération quelle était l'option choisie.

Le conseil communal de Charleroi a d'initiative délibéré sur les questions de voirie afférentes au présent permis d'urbanisme ce 16 février 2009.

La théorie du retrait des actes administratifs permet à toute autorité administrative de retirer un acte administratif créateur de droits jusqu'à la clôture des débats lorsque celui-ci est attaqué auprès du Conseil d'État.

Le conseil communal de Charleroi a corrigé l'illégalité avancée par le premier auditeur du Conseil d'État dans son rapport. Dans ces conditions, l'autorité administrative peut procéder au retrait du permis d'urbanisme du 11 décembre 2006 et à la délivrance d'un nouveau permis d'urbanisme ayant le même objet.

Par arrêté ministériel daté du 18 février 2009, le permis d'urbanisme délivré le 11 décembre 2006 est retiré et, à nouveau, délivré sous conditions.

Conformément au décret du 17 juillet 2008, le permis d'urbanisme délivré le 18 février 2009 est donc présenté au Parlement en vue de sa ratification par ce dernier.

# PROJET DE DÉCRET

## ratifiant le permis d'urbanisme délivré pour la construction de la jonction Parc-Sud du métro léger de Charleroi en application du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial est chargé de présenter au Parlement wallon le projet de décret dont la teneur suit :

« Article unique. – Le permis d'urbanisme délivré le 18 février 2009 par arrêté ministériel à la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) et relatif à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro léger de Charleroi (MLC) avec construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point (Olof Palme), est ratifié. ».

Namur, le 19 février 2009.

Pour le Gouvernement wallon,

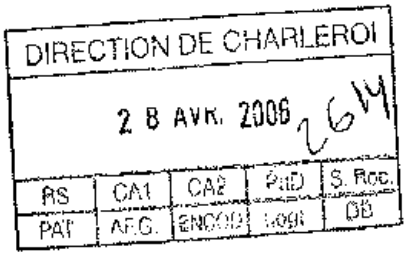
*Le Ministre-Président,*

Rudy DEMOTTE

*Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,*

André ANTOINE

**Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl**
Chaussée de Haecht 1405 - B-1130 Bruxelles
Téléphone 02/244.15.11 - Téléfax 02/216.43.42
E-mail: info@ibsr.be - Internet: www.ibsr.be
TVA BE 432.570.411




Monsieur le Fonctionnaire Délégué
DGATLP
Direction de Charleroi
22 rue de l'écluse
6000 CHARLEROI

Bruxelles, le 24 avril 2006

Contact : Benoît Dupriez
N/réf. : MOBI/BD/AO/06/108
V/réf. : F0410/52011/UCP 2/2006.54

Concerne : Métro léger de Charleroi, bouclage sud

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Faisant suite à votre courrier du 25 mars dernier relatif à la demande de permis d'urbanisme pour le bouclage sud du métro léger de Charleroi, nous vous prions de trouver ci-dessous nos commentaires.

**Concernant les traversées des rails de métro**

Les documents reçus ne mentionnent pas le mode de gestion des traversées des rails de métro, qu'elles soient automobiles ou piétonnes, ce qui ne nous permet pas de donner un avis suffisamment circonstancié. Une gestion par feux nous semble meilleure pour la sécurité, en particulier au croisement du boulevard Tirou. En rapprochant les traversées piétonnes du bd Tirou, une gestion couplée serait facilitée.

**Concernant la prise en compte des cyclistes**

Nous avons relevé notamment un manque de cohérence dans les cheminements cyclables, en particulier pour les cyclistes descendant la rue du pont neuf.

- Dans la rue de l'écluse, les cyclistes qui descendent la bande cyclable aboutissent droit sur les auvents de la station de métro. La géométrie des lieux n'est pas optimale et les conflits entre les cyclistes et les nombreux piétons seront importants.
- Entre la rue Léopold et le quai de la gare, la situation des cyclistes est imprécise. Il faudrait, pour le moins, autoriser les cyclistes à remonter à contresens la contre-allée qui rejoint le quai de Brabant à la rue Léopold. La situation des cyclistes entre la gare du sud et le pont Saint-Roch est problématique, en particulier dans le sens gare – pont.

Le statut proposé des aménagements cyclables (marquage ou signalisation) n'est pas précisé. Il ne peut s'agir de pistes cyclables au sens du code de la route, en raison par exemple de l'obligation pour les automobilistes de l'empiéter dans l'allée latérale de la rue du pont neuf. De ce fait, elles ne sont pas obligatoires pour les cyclistes et, en raison des contraintes pour les cyclistes indiquées plus haut, certains d'entre eux préféreront prendre la chaussée principale.

Il serait en conséquence raisonnable d'autoriser les cyclistes dans la bande bus aussi dans le sens de la descente des rues du pont neuf et de l'écluse, en considérant que malgré l'absence de surlargeur, la contrainte sera minime pour les TEC car les vitesses des cyclistes seront plus importantes dans la descente et qu'il s'agira essentiellement de cyclistes »chevronnés ».

Dans les bandes mixtes bus + vélo, quel que soit le type de matérialisation de la présence des cyclistes, il est préférable de permettre, voire d'inciter, le cycliste à se positionner au centre de la bande (plutôt que contre le bord droit de la chaussée) à l'entrée dans l'anneau des ronds-points. Pour ce faire, le marquage peut s'interrompre une certaine distance avant le rond-point.

Dans le sens de la montée, une bande mixte bus + vélo de 4,10 m est proposée. Cette largeur n'est pas suffisante pour permettre au bus de dépasser un cycliste sans sortir de sa bande (séparée de la chaussée par une bordure). Compte tenu du fait qu'il est prévu une bande de stationnement latéral, une largeur de 4,50 m minimum est nécessaire.

Sur le boulevard Tirou vers l'est, deux bandes de circulation mixte sont prévues sur une largeur de 7,10 m. Cette largeur devrait être sensiblement réduite, par exemple en prévoyant une piste cyclable.

Par ailleurs, pour les cyclistes se rendant à la gare du sud, il serait opportun de prévoir (avec la ville de Charleroi) les aménagements nécessaires (notamment des contresens cyclables) pour privilégier les itinéraires alternatifs, par exemple par les rues Léopold et Ferrer.

**Concernant les piétons**

Le projet s'inscrit en bordure de centre ville et vise à attirer un nombre important de piétons par l'aménagement de stations de métro. <u>En conséquence, l'ensemble des aménagements à destination des piétons méritent d'être réétudiés</u>. Il faut noter notamment :

- Des passages pour piétons accidentogènes. Les passages pour piétons non protégés par des feux traversant 2 bandes de circulation dans le même sens sont parmi les plus dangereux pour les piétons. Quant à la traversée de 4 bandes de circulation d'un seul tenant, elles sont à éviter totalement. De manière générale et conformément aux recommandations de l'étude d'incidences sur l'environnement, les traversées piétonnes :
    - Doivent être, autour des giratoires, rapprochées de l'anneau, pour éviter que les véhicules ne reprennent trop de vitesse mais également pour ne pas imposer des détours trop importants aux piétons (facteur d'insécurité car la proportion de piétons traversant hors du passage zébré augmente sensiblement).
    - Ne devraient pas dépasser 8 m d'un seul tenant. Dans le cas de la traversée de 4 bandes de circulation, un refuge central d'un strict minimum de 1,50 m de large est nécessaire.
    - Ne devraient pas être cachées par la végétation. Il faut assurer une visibilité réciproque piétons – conducteurs à 1,50 m sur le trottoir devant le passage pour

piétons et à 60 cm de haut. Les plantations des haies devraient être revues en conséquence.

- Les dalles podotactiles sont mal positionnées ou absentes à plusieurs endroits.
    - La traversée de la rue du pont neuf côté bd Tirou doit être rapprochée du rond-point. Ceci permettra de concentrer les conflits possibles avec le métro et de se rapprocher du carrefour où le métro doit ralentir (si la traversée du bd Tirou par le métro est gérée par des feux (ce que les documents ne nous permettent pas de savoir) cela permettra de gérer ensemble les traversées piétonnes et automobiles, en incluant un signal sonore pour les malvoyants). De plus, des dalles de vigilance doivent impérativement être installées de part et d'autre des rails de métro.
    - Les dalles de guidages (striées) doivent impérativement être orientées dans l'axe de la traversée (bd Tirou). Elles doivent orienter les personnes aveugles vers une ligne de guidage naturelle (façades ou bordure par exemple, pas un véhicule en stationnement). Elles ne devraient pas être traversées par un trafic automobile (zone de parking bd Tirou est) car cela mettrait en danger les personnes malvoyantes et détruirait rapidement les dalles striées.
- Les plans du rond-point Olof Palme ne présentent que la moitié de la chaussée du pont sur la Sambre. Il serait utile de savoir ce qu'il en est de l'autre moitié, notamment en ce qui concerne la géométrie des entrées sorties dans l'anneau et de la traversée piétonne.
- De manière générale, il faut veiller à laisser un strict minimum de 1,50 m de largeur de trottoir aux piétons, et davantage sur les cheminements fortement fréquentés.

**Concernant les ronds-points et la géométrie des chaussées**

- Contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'incidence, les plans reçus n'indiquent pas de piste cyclable sur l'anneau des ronds-points. Un tel aménagement est en effet fortement déconseillé dans ce cas. Pour les cyclistes moins aguerris, il est recommandé dans les ronds-points à 2 voies dans l'anneau (ou de largeur équivalente), de prévoir un cheminement extérieur à l'anneau avec des traversées non prioritaires.

  Dans tous les cas, il faut noter que les giratoires de grandes dimensions (pour un centre urbain, même si ces dimensions sont réduites par rapport à la situation existante) tels qu'ils sont proposés ne sont pas favorables à la sécurité des cyclistes, des motocyclistes et des piétons.
- Au rond-point Olof Palme, la trajectoire des conducteurs qui viennent ou vont vers le pont de la Vilette n'est pas infléchie par le rond-point qui peut donc être pris en ligne droite, ce qui réduit l'effet ralentisseur du dispositif et augmente les risques.
- Il serait préférable d'éviter le modèle de bordures appelées "de sécurité" dans le projet car elles sont agressives, en particulier pour les motocyclistes qui perdraient le contrôle de leur moto. Il existe des modèles plus indiqués.
- Le rayon de courbure du débouché de la rue de Montigny sur la rue du pont neuf, côté est, devrait être réduit afin d'éviter une prise de vitesse trop importante des véhicules à l'entrée, en particulier avant un passage pour piéton déjà accidentogène (voir plus haut).
- Il faudrait étudier les entrées et sorties de la zone de parking située de part et d'autre du boulevard Tirou du côté est. Il faut éviter que les voitures en stationnement ne puissent

sortir directement sur le rond point ou rejoindre le bd Tirou par les passages pour piétons. Les conducteurs devraient idéalement être renvoyés vers le bd Tirou à une certaine distance du rond-point.

- Enfin, et c'est un détail, les rues Prunieau et Ferrer sont aménagées en plateau, ce qui a notamment pour conséquence d'y limiter la vitesse à 30 km/h. Ce plateau doit donc avoir un début et une fin, même s'il ne s'agit que d'un simple marquage, en particulier pour les conducteurs qui viennent ou qui se dirigent vers le bd Tirou.

En raison de l'importance de ce projet ainsi que des carences constatées au niveau de la sécurité des piétons et des cyclistes, nous vous signalons que nous nous tenons à votre disposition pour commenter plus longuement nos remarques et recommandations et chercher des pistes de solutions. Nous ne pouvons que conseiller de reprendre contact avec les associations de cyclistes, de piétons et PMR pour une amélioration du projet.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Fonctionnaire délégué, en notre considération distinguée.

Pour le Département Mobilité et Infrastructure,

Michèle Guillaume

# Province de Hainaut - Arrondissement de Charleroi

## Ville de Charleroi

### Extrait du procès-verbal de la séance du Conseil communal du 16 février 2009

**Présents**
J-J. Viseur, Bourgmestre-Président;
P. Ficheroulle, A. Eyenga, E. Massin,. L. Gehouchi, ~~F. Desprement~~, L. Wilgaut, O. Cencig, I. Colicis, ~~A. Tanzilli~~, Echevins;
S. Knoops, J-P. Demacq, J. Van Gompel, G. Monseux, ~~E. Druart~~, ~~B. Van Dyck~~, A. Lelubre, O. Chastel, L. Casaert, ~~M. Parmentier~~, ~~Ch. Renard~~, A-M. Boeckaert, Ph. Sonnet, V. Salvi, S. Beghin, ~~A. De Clercq~~, ~~L. Lotot~~, ~~F. Devilers~~, A. Tzanetatos, J-C. Finet, R. Voisin, L. Parmentier, J-P. Borbouse, M. El Bourezgui, P. Coeriamont, E. Helin, X. Desgain, Ch. De Bast, Ph. Van Cauwenberghe, ~~B. Delbèque~~, S. Kilic, M. Dogru, M. Fekrioui, J-P. Deprez, F. Janot , J. Deridder, P. Lenoir, M. Sempo, C. Devilers, A. Cattiez, O. Delcourt, Conseillers;
B. Dallons, Président du C.P.A.S.
M. Francotte, Secrétaire communale f.f.

**Séance publique**

| |
|---|
| N° objet : 1/14 |
| Objet – <br> **Achèvement boucle du métro. Avis de l'auditeur du Conseil d'Etat. Décision du Conseil** |

**Le Conseil communal,**

**L'urgence est reconnue**

Vu la demande de permis d'urbanisme déposée par la S.R.W.T. concernant le métro léger de Charleroi, et qui est relative aux travaux d'aménagement de surface du bouclage sud ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement accompagnant la demande de permis d'urbanisme ;

Vu que la demande comprend notamment des ouvertures et des modifications de voirie ;

Considérant que les articles 127, 128 et 129 du C.W.A.T.U.P. sont d'application pour cette demande, ainsi que l'article R82 du Code de l'environnement ;

Considérant dès lors que le conseil communal est invité à prendre connaissance des résultats de l'enquête publique et à délibérer sur les questions de voirie ;

Vu les lois du 10 avril 1841, 19 mars 1866, 9 août 1948 et 20 mai 1963 sur la voirie vicinale ;

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 4 avril au 3 mai 2006 et a suscité 7 lettres d'observations ;

Vu l'avis favorable de la C.C.A.T. du 10 mai 2006 sur les objectifs du projet, conformément aux objectifs définis par l'article 1er, paragraphe 1er, alinéa 2 du C.W.A.T.U.P. ;

Vu le rapport établi en date du 12 mai 2006 par le service voirie de la ville de Charleroi qui est annexé à la présente délibération du conseil communal ;

Vu le rapport établi par le premier auditeur Constantin Nikis suite au recours en annulation introduit par six requérants auprès du Conseil d'Etat, relatif au permis d'urbanisme délivré le 11 décembre 2006 par le ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial de la Région wallonne à la Société régionale wallonne du Transport, afférant à la construction de la jonction Parc-Sud du métro léger de Charleroi, avec la construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point ;

Considérant que dans son rapport, le premier auditeur considère que le conseil communal n'avait pas connaissance, lorsqu'il a délibéré, le 1er juin 2006, des différentes variantes proposées par l'auteur de l'étude d'incidences lorsqu'il a délibéré sur les questions de voirie ;

Considérant que dans son rapport, le premier auditeur considère également que la délibération du conseil communal ne précise pas quelle option de voirie, et donc quel tracé est choisi ;

Que dans ces conditions, le rapport considère que l'article 128 du C.W.A.T.U.P. aurait été violé ;

Considérant, dans ces conditions, que le conseil communal souhaite aujourd'hui délibérer sur l'ouverture et la modification des voiries, conformément à l'article 128 du C.W.A.T.U.P. ;

Que pour ce faire, le conseil communal annexe à la présente délibération, les plans modificatifs qui ont été adressés par la S.R.W.T. au fonctionnaire délégué, le 7 juillet 2006 ;

Que ces plans font dès lors partie intégrante de la présente délibération et définissent avec précision les options de voirie, et donc le tracé qui est choisi ;

Considérant que ces plans modifient les aménagements de voirie de l'esplanade de la gare du Sud et de zone boulevard Tirou, en prévoyant la suppression d'îlots centraux, le déplacement d'une voirie bus et taxis, l'élargissement de trottoirs, la suppression de voiries « site propre bus », la mise en place de deux fois deux bandes de circulation sur les axes rue du Pont Neuf, rue de l'Ecluse, boulevard Tirou-Est et le maintien de deux bandes de circulation entrant vers le boulevard Tirou-Ouest ;

Considérant qu'après avoir examiné les différentes possibilités concernant l'aménagement du rond-point Tirou, il convient de retenir l'option visant à aménager la voirie dans son axe Nord-Sud en deux fois une voie avec des couloirs de bus, comme le précisent les plans qui sont annexés à la présente délibération ;

Entend l'intervention de M. Desgain et les réponses de MM. Ficheroulle et Monseux;

Sur proposition du collège communal;

Par 36 (trente-six) voix contre 1 (une) et 4 (quatre) abstentions;

Prend acte des résultats de l'enquête publique et décide d'approuver les ouvertures et les modifications de voiries en vue de la fermeture de la boucle du métro léger de Charleroi, selon les plans annexés à la présente délibération.

**Ainsi délibéré, en séance, date que dessus.**
**Par le Conseil :**

La Secrétaire,
s/M. FRANCOTTE

Le Président,
s/J.J. VISEUR

**Pour extrait conforme**
**Fait à Charleroi, le 17.02.2009**

La Secrétaire communale f.f.,

M. Francotte

ADMINISTRATION COMMUNALE DE CHARLEROI - HAINAUT -

Le Bourgmestre,

J. J. Viseur

# PERSONNES DE DROIT PUBLIC OU ACTES ET TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE

# DECISION DE RETRAIT DU PERMIS D'URBANISME
# DECISION D'OCTROI DU PERMIS D'URBANISME

Le Ministre,

Considérant que la **Société Régionale Wallonne du Transport (S.R.W.T.), avenue Gouverneur Bovesse n° 96 à 5100 JAMBES,** a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro Léger de Charleroi (MLC) avec construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point (Olof Palm);

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Vu le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne tel que modifié notamment par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et le décret du 15 mai 2003 ainsi que par les arrêtés du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 respectivement relatifs à l'organisation de l'évaluation des incidences sur l'environnement et à la liste des projets soumis à étude d'incidences ;

Vu l'article 127 du Code précité portant sur les permis sollicités par une personne de droit public ou lorsqu'ils concernent des actes et travaux d'utilité publique;

Considérant que la présente demande de permis a été adressée au fonctionnaire délégué de la Direction de Charleroi de la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, en date du 8 mars 2006 ; qu'elle a fait l'objet de la formalité prescrite par l'article 127, § 2, du Code précité en date du 24 mars 2006 ;

Considérant que le bien est situé, dans un périmètre de réservation, pour partie dans les zones d'habitat, de services publics et d'équipements communautaires, d'espaces verts et de parc au plan de secteur de Charleroi adopté par l'arrêté royal du 10.09.1979, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité ;

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

Considérant, en effet, qu'en application de la rubrique 60.20.01 de l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'instances et des installations et activités classées, le projet devait être soumis à l'étude des incidences sur l'environnement dès lors qu'il a pour effet de porter la longueur totale du réseau à plus de 30 km;

Considérant que le contenu de cette étude a été précisé, conformément à l'article 7, § 1er, de l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne par un courrier du Fonctionnaire délégué du 7 janvier 2005 adressé à la S.R.W.T. ;

Considérant qu'une réunion de consultation préalable du public a été organisée le 19 novembre 2004 ;

Considérant que la demande de permis a été soumise à des mesures particulières de publicité durant la période du 04 avril au 03 mai 2006, en application de l'article 330, 9° du Code précité ; que sept réclamations ont été introduites au cours de celle-ci ; que les réclamations émanent :

- de la Société GAI DECOR, boulevard Tirou, n° 217 : problème d'accès au parking de l'entreprise pour la livraison par semi-remorques de palettes et divers rouleaux de 4 m de long ; problème du passage piéton dans la zone rond-point qui demande une continuation de la signalisation pour les malvoyants et les passages protégés ;

- de M. et Mme A. LIERNEUX-GARNI, quai de Brabant, n° 25 : problèmes de circulation locale à la Ville Basse et du trafic des poids lourds ; souhait de prise de mesures dissuasives pour limiter ce type de trafic lourd, entre autres ;

- de M. CAUSSIN, quai de Brabant, n° 38/03 : question relative à la trémie prévue quai de Brabant et la possibilité d'accès au garage ;

- de l'ASBL GRACQ – Les cyclistes au quotidien : propositions de modification pour une circulation continue des cyclistes de l'esplanade de la gare jusqu'au boulevard Audent et l'élargissement des pistes cyclables à 1,50 m avec signalisation ; demande de parking plus important et couvert pour les vélos à la gare du Sud ;

- de M. H. PREVOT, rue de Marcinelle, n° 91 : difficultés engendrées par les travaux de la trémie au quai de Brabant en ce qui concerne l'accès aux garages des immeubles 45 et 46 non figurés aux plans ;

- de la Société Wallonne du Logement : nécessité de l'accès en périphérie du bâtiment pour l'entretien par nacelles élévatrices (3,50 m), les accès permanents au parking souterrain, à l'entrée principale en plus de sa visibilité, l'accès au service pompiers, demande niveau bruit acceptable ;

- du FOREm, boulevard Tirou, n° 104 : accès au parking de l'immeuble;

Considérant que les instances ci-après ont été consultées, en date du 24 mars 2006, en vue de remettre un avis sur le projet tel que présenté, à savoir :

- La Direction des Routes de Charleroi du Ministère de l'Equipement et des Transports, laquelle a transmis, en date du 6 avril 2006, un avis favorable conditionnel;

- La Direction de l'Aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, laquelle a transmis un avis favorable en date du 4 mai 2006 est favorable ;

- Belgocontrol ; que son avis transmis en date du 13 avril 2006 est favorable ;

- La Division de la Nature et des Forêts – Direction des Espaces verts ; que son avis transmis en date du 20 avril 2006 est favorable et accompagné de commentaires sur le plan de plantation et de propositions de modification;

- La Cellule des Risques d'Accidents Majeurs de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement; que son avis transmis en date du 4 mai 2006 est favorable ;

- La Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, Division de l'aménagement et de l'urbanisme; que son avis transmis en date du 30 mai 2006 est défavorable ;

- La SNCB-Holding ; que son avis transmis en date du 2 mai 2006 est favorable sous réserve qu'un accord financier soit intervenu entre la S.R.W.T. et la SNCB ayant trait à l'acquisition des terrains SNCB nécessaires à la réalisation du projet ;

- Le Port Autonome de Charleroi ; que son avis transmis en date du 4 avril 2006 signale qu'il n'est pas concerné par ledit projet car ne disposant d'aucune installation aux endroits des travaux signalés ;

- L'I.B.S.R. – Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL ; que son avis transmis en date du 24 avril 2006 est défavorable et motivé par le fait qu'au vu de l'importance du projet et des carences relevées au niveau de la sécurité des piétons et des cyclistes, il y a lieu d'améliorer le projet en concertation avec les associations de cycliste, de piétons et des personnes à mobilité réduite ;

- Le C.W.E.D.D. – Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable -; que son avis du 24 avril 2006 est défavorable ;

- La Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire; que son avis émis en sa séance du 10 mai 2006 est favorable sur les objectifs du projet mais déplore la qualité insatisfaisante de l'étude d'incidences réalisée et du faible niveau de la présentation de celle-ci par l'auteur de projet ;

Considérant que la demande de permis implique la modification du tracé de voies de communication communales existantes; que le Conseil communal, après mesures particulières de publicité, en a délibéré conformément à l'article 128 du Code précité ; que son avis du 1er juin 2006 est favorable ;

Considérant que l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins a été sollicité en date du 24 mars 2006 et non transmis à ce jour ; que son avis est dés lors réputé favorable ;

Considérant qu'en date du 28 juin 2006, le fonctionnaire délégué rappelait à la S.R.W.T. la possibilité offerte par l'article 127, § 7, du Code précité visant à déposer des plans modificatifs et un complément d'étude d'incidences ;

Considérant que la S.R.W.T. transmettait le 7 juillet 2006 au fonctionnaire délégué des plans modificatifs, un complément d'étude d'incidences ainsi que les réponses de l'auteur

d'étude d'incidences sur l'environnement à l'avis du C.W.E.D.D. précité ; que ces documents ont fait l'objet d'un récépissé en date du 11 juillet 2006, confirmé par courrier du 17 juillet 2006 ; que partant, le délai initial dans lequel l'autorité compétente était amenée à statuer, à savoir le 16 juillet 2006, est reporté conformément à l'article 127, § 7, dernier alinéa, du Code précité ;

Considérant que le bien est situé dans le périmètre du plan communal d'aménagement (PCA) n° 14, dit « Quartier de la Villette », approuvé par Arrêté royal du 17.12.1976 ; le PCA n° 1, dit « Quartier de la Sambre remblayée », approuvé par Arrêté royal du 29.01.1964 ; le PCA n° 5 dit « Quartier des Parcs », approuvé par l'Arrêté royal du 06.07.1981 qui n'ont pas cessé de produire leurs effets pour le bien précité; que le projet n'est pas conforme aux prescriptions du PCA précité ; que l'article 127, § 3, dispose que « *pour autant que la demande soit préalablement soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à la consultation visée à l'article 4, alinéa 1er, 3°, lorsqu'il s'agit d'actes et travaux visés au paragraphe 1er, alinéa 1er, 1°, 2°, 4°, 5° et 7°, et qui soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage, le permis peut être accordé en s'écartant du plan de secteur, d'un plan communal d'aménagement, d'un règlement communal d'urbanisme ou d'un plan d'alignement* » ;

Considérant que ce projet a fait l'objet de la décision du Gouvernement wallon du 20 juin 2002 par laquelle ce dernier « *décide de finaliser le Métro de Charleroi par la fermeture de la boucle selon le trajet 2 bis...* » et « *charge le Ministre de la Mobilité de l'exécution de la présente décision et de lui présenter, dès sa conclusion, une convention entre les différentes parties concernant les conditions à mettre en oeuvre pour réussir le projet* » ; que par sa décision du 12 février 2004, le Gouvernement « *marque son accord sur le projet de convention relative à la mise en place des conditions de réussite destinées à optimiser l'impact de la finalisation du métro de Charleroi* » ;

Considérant que l'objet de la présente demande a pour but de réaliser le dernier maillon du bouclage du Métro Léger de Charleroi conçu dans les années '60 et mis en oeuvre de manière progressive dans les années '70 et '90 ;

Considérant que cet objectif de fermeture de la boucle autour du centre s'inscrit dans la traduction des objectifs que le plan de mobilité élaboré par la Ville de Charleroi s'est fixés, à savoir notamment :

- le maintien de la population en centre ville ;
- l'accessibilité à tous les quartiers ;
- l'amélioration de la qualité de vie ;
- la redistribution progressive de l'espace public entre différents modes de déplacement;

Considérant que le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), tel qu'adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, retient notamment les objectifs suivants : le partage équitable de l'espace public au profit de tous ceux qui l'utilisent et la promotion d'un usage du sol moins générateur de déplacements en voiture, lequel suppose de « *concentrer les investissements sur l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun par la création de sites propres dans les centres des villes et sur les axes principaux ainsi que sur la réalisation d'aménagements donnant la priorité aux transports en commun à l'approche des carrefours* » (SDER, 3ème partie : Mise en oeuvre du projet, VI.4. : Créer la mobilité dans les zones urbaines et rurales, B, p.207) ; que par la création de sites propres destinés tant au métro qu'à la circulation des bus, le projet déposé rencontre manifestement pareil objectif ;

Considérant néanmoins, que la rencontre de ces objectifs généraux n'est pas sans conséquences en termes de fluidité du trafic ; que l'auteur d'étude d'incidences sur l'environnement, d'une part, et le C.W.E.D.D., d'autre part, relèvent les difficultés liées à la création en surface du site propre destiné au métro, en particulier à hauteur du rond-point Tirou ;

Considérant qu'au travers de l'étude d'incidences sur l'environnement et de son complément transmis le 7 juillet 2006, l'auteur de l'étude évalue finement, à partir des données chiffrées précises, les conséquences en termes de fluidité du trafic et analyse diverses variantes au projet déposé ;

Considérant ainsi, que le site propre destiné au métro est projeté sur une voie importante de la ville, ceinturant le coeur historique ; que cet axe (rue du Pont neuf et Ecluse) est actuellement composé de 2x2 voies de circulation automobile + 2 bandes de bus (latérales au niveau rue de l'Ecluse et centrales au niveau de la rue du Pont Neuf) ; que cet itinéraire traverse plusieurs carrefours : le giratoire implanté à la jonction avec le Boulevard Tirou, le carrefour situé à la jonction entre la rue de l'Ecluse et le quai de Brabant et le carrefour à feux situé à la jonction entre la rue de l'Ecluse et le quai de la gare ;

Considérant que l'axe nord-sud (Rues du Pont Neuf et Ecluse) représente une des artères les plus importantes de Charleroi-Ville; que cet axe permet l'accès au centre-ville depuis les localités situées au Sud et à l'Est de l'agglomération ; que cet axe est également l'itinéraire principal des bus en relation avec la gare de Charleroi ;

Considérant que l'auteur d'étude mentionne que la situation actuelle (2 x 2 voies sur les 4 branches du giratoire Tirou) est déjà problématique en terme de circulation ; qu'en effet, l'axe Nord-Sud accueillant chaque jour plus de 25.000 véhicules et de 800 à 1.100 bus, d'importantes files de véhicules aux abords du rond point Tirou sont constatées;

Considérant que le projet présenté propose la réalisation d'un site propre pour le métro ; qu'eu égard à la volonté des TEC de maintenir des couloirs de bus latéraux à l'emprise nécessaire pour implanter le métro en site propre, la circulation automobile est réduite à 2 x 1 voie de circulation automobile au niveau de l'axe Nord-Sud ;

Considérant qu'afin d'assurer la continuité du site propre métro tout au long du parcours, le giratoire actuel situé entre le boulevard Tirou et l'axe Nord-Sud est déplacé et décalé vers l'Est afin de positionner le site propre en partie Ouest du giratoire ;

Considérant que l'évaluation du fonctionnement du futur rond point Tirou par l'auteur d'étude met en évidence les éléments suivants :

- *« une saturation de toutes les branches d'entrée du carrefour giratoire avec le calibrage projeté et le maintien des charges de trafic actuelles,*
- *un fonctionnement fluide du carrefour giratoire avec le calibrage projeté et une baisse de 20% à 30% du trafic sur chacune des branches du rond point »;*

Considérant donc que cette réduction de trafic est le préalable indispensable pour assurer la fluidité du carrefour giratoire projeté ; que cependant, l'auteur de l'étude constate qu' *« une diminution de 20% à 30% du trafic sur chacune des branches du rond point Tirou*

*nécessiterait une refonte complète du plan de circulation du centre ville de Charleroi, ainsi que la mise en oeuvre d'une politique de stationnement très volontariste dissuadant l'usage de l'automobile pour des déplacements en relation avec le coeur de la cité carolo »* et que *«cette hypothèse de réduction de trafic automobile au niveau du rond point Tirou apparaît très difficilement envisageable à court terme (horizon de mise en service de la fermeture de la « boucle » du MLC) » ;*

Considérant qu'au vu de cette impossibilité, l'auteur d'étude, par son complément d'étude considère que : « *Le maintien d'un carrefour giratoire n'est donc envisageable qu'avec le maintien de 2 x 2 voies sur chacune des branches et une baisse de 20% du trafic entrant depuis le Boulevard Tirou « Ouest » (trafic en provenance de la ville basse) » ;*

Considérant cependant, que dans toutes les hypothèses précitées, l'auteur d'étude signale que : « *la faible distance projetée entre l'anneau du giratoire et le site propre du métro situé immédiatement à l'Ouest de ce dernier ne permettra que le stockage de 2 à 3 véhicules sur une voie, d'où des risques de formation d'une file de véhicules bloquant la circulation dans l'anneau du giratoire à chaque passage d'un métro » ;*

Considérant qu'en conséquence, il propose de déplacer le giratoire de 25 m vers l'Est afin de permettre le stockage de 8 à 10 véhicules et d'éviter ainsi le blocage de la circulation dans l'anneau du giratoire à chaque passage d'un métro à l'Ouest du rond point Tirou ; que cette alternative désaxe totalement le giratoire par rapport à l'axe Nord-Sud ; que cette hypothèse n'est présentée, dans les compléments d'étude, que par un croquis schématique ne symbolisant pas les rues de l'Ecluse, Pont Neuf et Boulevard Tirou côté Est; qu'à l'examen des plans, il ressort que la liaison entre ces axes ne peut être assurée par un giratoire totalement désaxé; que cette solution n'est dès lors techniquement pas envisageable;

Considérant que l'auteur de projet présente une autre alternative consistant dans :

- Le maintien du giratoire tel que proposé;
- La réalisation de 2 x 2 voies de circulation automobile/bus sur les quatre branches du giratoire (suppression des couloirs bus) ;
- La suppression de la sortie vers le boulevard Tirou depuis le giratoire avec accès possible à ce dernier depuis une voirie de desserte parallèle à la rue du Pont Neuf ;

Considérant que cette alternative présente l'avantage, selon l'évaluation faite par l'auteur d'étude d'incidences, de ne pas reposer sur la réduction préalable des trafics entrant sur ce giratoire de 20 à 30 % tout en assurant la fluidité du trafic autour de ce giratoire ;

Considérant cependant que, par son courrier du 7 juillet 2006 transmettant les compléments d'étude, la S.R.W.T. fait état de ce que les alternatives proposées par l'auteur d'étude ne rencontrent d'aucune manière les objectifs initiaux recherchés par la Ville et les TEC, à savoir :

- La volonté de « sortir » toute circulation de transit de la ville et de limiter au maximum l'entrée de véhicules privés dans l'enceinte urbaine;
- La volonté de réduire au maximum l'espace alloué aux véhicules privés tout en favorisant et facilitant la circulation des transports en commun, circulation via le métro léger de Charleroi pour le public intra urbain et circulation bus pour le public extra-urbain ;

Considérant que pareille option traduit de manière volontariste les objectifs pré-rappelés tels que fixés par le SDER et le plan communal de mobilité, en particulier, quant à la volonté de rééquilibrer la part de l'espace public dédicacé aux transports en commun au regard de l'espace réservé au transport privé ; que la concrétisation de cette option suppose la création de voies de circulation destinées au transport en commun en sites propres ; que ce choix peut être retenu ;

Considérant dès lors que l'option visant à aménager la voirie dans son axe Nord-Sud en 2 x 1 voie avec couloirs de bus est la seule retenue par le demandeur de permis ; qu'elle fait l'objet de l'analyse de l'auteur d'étude d'incidences qui considère qu'il convient de réduire la circulation automobile sur toutes les branches à concurrence de 20 à 30%; qu'à cet égard, il ressort que: « *les services du TEC Charleroi n'envisagent pas de modification des lignes de bus empruntant l'axe rue du Pont Neuf - rue de l'Ecluse en liaison avec la gare du Sud* » que de surcroît « *cette absence de réorganisation des lignes de bus ne permettra donc pas d'optimiser la fréquentation du métro et de diminuer le nombre très élevé des bus qui circulent sur l'axe rue du Pont Neuf – rue de l'Ecluse et le quai de la gare Sud (d'où, un même itinéraire effectué conjointement par le métro et de nombreuses lignes de bus)* »; que cette réorganisation peut s'orienter vers un rabattement des lignes de bus vers les deux pôles de correspondances (gare du Sud et station Beaux Arts) suivant leur point d'entrée dans le centre ville, permettant ainsi de réduire la circulation au niveau de l'axe Nord-Sud;

Considérant que l'étude d'incidences envisage de régler le problème d'engorgement du giratoire lors du passage du métro par une gestion par feux de ce giratoire ; qu'une étude en cours réalisée par le groupement CITEC-TRANSITEL confirme la validité de cette alternative par la pose de feux en partie Est en entrant dans le giratoire et la pose de feux en partie Ouest en entrant et en sortant du giratoire;

Considérant que cette variante doit être retenue ;

Considérant que les aménagements proposés, en ce qu'ils sont envisagés sur des voiries existantes, ne modifient pas les lignes de force du paysage urbain ; que la création d'un pont enjambant la Sambre à l'endroit du pont existant constitue une structuration des lignes de force du paysage en ce qu'elle affirme, par l'élargissement de l'infrastructure existante, la porte d'entrée, et de sortie, au Sud de la Ville ;

Considérant dès lors que les conditions de l'article 127, § 3, précité sont rencontrées ;

Considérant quant à l'avis défavorable du CWEDD du 24 avril 2006, qu'il est paradoxal d'affirmer la qualité insatisfaisante de l'étude d'incidences réalisée tout en tirant argument des conclusions de cette même étude pour émettre un avis défavorable sur l'opportunité environnementale du projet ; qu'en ce qui concerne le contenu formel de l'étude, son auteur a apporté les compléments et réponses au travers des courriers transmis par la S.R.W.T. le 7 juillet dernier ; que quant à l'opportunité environnementale du projet remise en cause par la CWEDD, il importe de dissocier l'objet de la présente demande qui est un moyen parmi d'autres d'atteindre des objectifs partagés de développement durable et de mobilité telle que conçue et mise en oeuvre par les autorités locales ; qu'il importe, à ce propos, de rappeler que la présente demande est introduite par la S.R.W.T. ; qu'elle est relative à un objet précis qui est la création d'une ligne de métro en site propre et l'aménagement de voiries y conséquentes ; que les motivations développées par la CWEDD portent sur les politiques menées soit par les TEC Charleroi (réduction du nombre de lignes de bus, révision des tracés

de différentes lignes, horaires de fonctionnement, etc.), soit par les autorités communales en vue de réduire la pression automobile au centre ville, et en particulier, au rond-point Tirou (politique volontariste de stationnement, aménagements de type Zone 30, de cheminements piéton et cyclable, etc.) ;

Considérant que l'autorité compétente appelée à se prononcer est d'une part tenue par l'objet précis de la demande et ne pourrait à ce titre statuer *ultra petita;* que d'autre part, la même autorité, si elle est en droit d'imposer des conditions, ne pourrait néanmoins le faire au travers de conditions purement potestatives, c'est-à-dire dont l'exécution dépend de la volonté et de la possibilité de tiers, à savoir en l'espèce la Ville ou les TEC, voire d'autres acteurs tels que le Ministère de l'Equipement et des Transports ; qu'ainsi, imposer la réduction du trafic de l'ordre de 20 à 30 % sur les différentes branches du rond-point Tirou relèverait de pareille condition et aurait pour conséquence de vicier la légalité de la présente décision ;

Considérant que les observations émises lors de l'enquête publique ont été pour la plupart formulées à l'occasion de la phase de consultation préalable ; que l'étude d'incidences sur l'environnement répond à ces observations (Tome 1, p.49) du moins quant aux problématiques générales de mobilité tant en termes de trafic lourd, de circulation cycliste que de stationnement ; qu'en ce qui concerne l'accès aux garages particuliers du Quai de Brabant, l'examen des plans révèle que cet accès est maintenu via une voirie de desserte en surface ; qu'il y a lieu de s'y référer ; qu'en ce qui concerne la problématique liée à la circulation des piétons et cyclistes, l'avis de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) s'avère particulièrement pertinent ; qu'il importe de réaliser les aménagements proposés ; que des conditions s'imposent donc ;

Considérant que des requérants ont introduit un recours en suspension et un recours en annulation auprès du Conseil d'Etat contre le permis d'urbanisme délivré à la S.R.W.T. le 11 décembre 2006 et relatif à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro Léger de Charleroi (MLC) avec construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point (Olof Palm) ;

Considérant qu'à la suite de l'arrêt de rejet de la demande de suspension, les six requérants ont sollicité la poursuite de la procédure en annulation ;

Considérant que le premier auditeur Constantin NIKIS a déposé un rapport dans lequel il propose d'annuler le permis d'urbanisme du 11 décembre 2006 en raison de la violation de l'article 129 du C.W.A.T.U.P. tenant au fait que les plans modificatifs déposés par la S.R.W.T. et approuvés n'avaient pas fait l'objet d'une délibération préalable du conseil communal, lequel n'avait pas précisé dans sa délibération quelle était l'option choisie ;

Considérant que le conseil communal de Charleroi a d'initiative délibéré sur les questions de voirie afférentes au présent permis d'urbanisme ce 16 février 2009 ;

Considérant que la théorie du retrait des actes administratifs permet à toute autorité administrative de retirer un acte administratif créateur de droits jusqu'à la clôture des débats lorsque celui-ci est attaqué auprès du Conseil d'Etat ;

Considérant que le conseil communal de Charleroi a corrigé l'illégalité avancée par le premier auditeur Constantin NIKIS dans son rapport et que, dans ces conditions, l'autorité administrative peut procéder au retrait du permis d'urbanisme du 11 décembre 2006 et à la délivrance d'un nouveau permis d'urbanisme ayant le même objet ;

Considérant toutefois qu'il convient de faire postposer les effets du retrait du permis d'urbanisme du 11 décembre 2006 à la date de la publication au *Moniteur belge* du nouveau permis d'urbanisme délivré ce jour ;

POUR CES MOTIFS,

**DECIDE:**

Article 1er

Le permis d'urbanisme sollicité par la **Société régionale wallonne du transport (S.R.W.T.)**, relatif à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro Léger de Charleroi (MLC) avec construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point (Olof Palm), délivré le 11 décembre 2006, est **RETIRE**.

Le retrait du permis d'urbanisme du 11 décembre 2006 ne prendra effet qu'à dater de la publication au *Moniteur belge* du présent permis d'urbanisme, lequel est délivré au terme de l'article 2.

Article 2

Le permis d'urbanisme sollicité par la S.R.W.T., relatif à la construction de la jonction Parc-Sud du Métro Léger de Charleroi (MLC) avec construction d'un pont sur la Sambre, d'une ligne jusqu'à la gare du Sud et d'un rond-point (Olof Palm), est **OCTROYE** aux conditions suivantes :

1) l'ensemble des accès et sorties au rond-point Tirou feront l'objet d'un gainage complet en vue de réaliser une gestion par feux du giratoire conformément aux résultats de l'étude d'incidences et de son complément ;

2) l'ensemble des aménagements sollicités par l'I.B.S.R. dans son avis du 24 avril 2006 ci-annexé seront réalisés ;

3) l'avis de la Division de la Nature et des Forêts, Direction des Espaces verts, du 20 avril 2006 ci-annexé sera également respecté.

Article 3

Expédition de la présente décision est transmise au demandeur, au Collège communal de la Ville de Charleroi et au fonctionnaire délégué.

Article 4

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 huit jours avant d'entamer ces travaux ou actes.

Article 5

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

Fait à Namur, le 18 FEV. 2009

**André ANTOINE**

**Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial**

# EXTRAITS DU CODE WALLON DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE

## 1) VOIES DE RECOURS

Art. 127, § 6. Le demandeur et le collège des bourgmestre et échevins peuvent introduire un recours auprès du Gouvernement wallon dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué ou de l'écoulement du délai visé à l'article 127, § 4, alinéa 2.

## 2) AFFICHAGE DU PERMIS

Art. 134. Un avis indiquant que le permis a été délivré 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 doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 156 à l'endroit où les travaux sont exécutés et les actes accomplis.

## 3) PEREMPTION DU PERMIS

Art. 87, § 1er. Si, dans les deux ans de l'envoi du permis d'urbanisme, le bénéficiaire n'a pas commencé les travaux de manière significative, le permis est périmé.

§2. Le permis est périmé pour la partie restante des travaux si ceux-ci n'ont pas été entièrement exécutés dans les cinq ans de son envoi, sauf si la réalisation a été autorisée par phases. Dans ce cas, le permis détermine le point de départ du délai de péremption pour chaque phase autre que la première.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

## 4) PROROGATION DU PERMIS

Art. 87. §3. A la demande du bénéficiaire du permis d'urbanisme, celui-ci est prorogé pour une période d'un an. Cette demande est introduite trente jours avant l'expiration du délai de péremption visé à l'article 87, § 1er.

La prorogation est accordée par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué.

## 5) CERTIFICATION DE LA CONFORMITE DES TRAVAUX

Art. 139. (Selon les dispositions que peut arrêter le Gouvernement, dans le délai de soixante jours à dater de la requête que le titulaire du permis ou le propriétaire du bien adresse simultanément au Collège des Bourgmestre et Echevins et au Fonctionnaire délégué, il est dressé une déclaration certifiant que :

1° les travaux sont ou ne sont pas achevés dans le délai endéans lequel ils devaient être achevés ;

2° les travaux ont ou n'ont pas été exécutés en conformité avec le permis délivré.

Si les travaux ne sont pas achevés dans le délai ou ne sont pas conformes au permis délivré, la déclaration doit, selon le cas, contenir la liste des travaux qui n'ont pas été exécutés ou indiquer en quoi le permis n'a pas été respecté – Décret- programme du 03 février 2005, art. 93).