Service public de Wallonie
MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES
SPW MI 08.06.02 - Direction des routes de Charleroi

Rue de l'Ecluse, 22 - B-6000 Charleroi
Tél.: +32 (0)71 65 48 80 Fax: +32 (0)71 63 12 11

Levés :	Dessin :

HN5-B9-B13-1559-URB

Présenté par le soussigné Ingénieur

Signature numérique de Michel Charlier (Authentication)
Date : 2020.12.24 10:36:05 +01'00'

Vu et approuvé par le soussigné Ingénieur Directeur pour être annexé au C.S.C. n° 08.06.02 -

Signature numérique de Jean-Philippe Bille (Signature)
Date : 2021.01.11 14:55:31 +01'00'

Modifications

Indice	Date	Nature
0	21.11.2019	Première diffusion
1	13.03.2020	Modif suite aux réunions de concertation avec les riverains
2	30.10.2020	Demande de permis

Echelle(s)	Classement
-	

N5

CHARLEROI - GERPINNES

Aménagement d'une ligne de BHNS entre les PK 50,2 à 57,6

Formulaire de demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (Annexe 8)

Wallonie | SPW Service public de Wallonie

Demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques

CADRE RESERVE A LA COMMUNE OU AU FONCTIONNAIRE DELEGUE

Demandeur

……

Objet de la demande

……..

Référence dossier

……

Cadre 1 – Demandeur

~~**Personne physique**~~

~~Nom : ……Prénom :……~~

~~N° national : ……~~

~~Adresse~~

~~Rue :……n° ….. boîte……~~

~~Code postal :…… Commune :……Pays :……~~

~~Téléphone :……Fax :……~~

~~Courriel :……~~

Personne morale

Dénomination ou raison sociale : Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Direction des routes de Charleroi

Forme juridique : /

Adresse

Rue : de l'Ecluse n°22 boîte /

Code postal : 6000 Commune : Charleroi Pays : Belgique

Téléphone : 071 65 48 80 Fax : 071 63 12 11

Courriel : /

Personne de contact

Nom : Charlier Prénom : Michel

Qualité : Ingénieur Chef de Projet

Téléphone : 071 63 12 54 Fax : 071 63 12 33

Courriel : michel.louis.charlier@spw.wallonie.be

Auteur de projet

Nom : Baar Prénom : Pierre

Dénomination ou raison sociale d'une personne morale : SM Greisch – Transitec

Forme juridique : Société momentanée

Qualité : Administrateur de Greisch Ingénierie

Adresse

Rue : Allée des Noisetiers n°25 boîte /

Code postal : 4031 Commune : Angleur Pays : Belgique

Téléphone : 04/366.16.16 Fax : 04/366.16.18

Courriel : pbaar@greisch.com

Cadre 2 – Objet de la demande

Description succincte du projet :

Par travaux techniques, on entend :

a) les travaux pour lesquels les techniques de l'ingénieur ont une part prépondérante tels que les ponts et tunnels, routes, parkings, voies ferrées, métro et tout transport à supports fixes, pistes des aérodromes, ouvrages hydrauliques, barrages, canaux, ports et marines, captage des eaux, lignes électriques, pylônes, mâts, turbines, gazoducs, oléoducs, pipe-lines, télécommunication ;

b) les travaux de génie rural ;

c) les installations ou constructions dans la conception desquels les techniques de l'ingénieur ont une part prépondérante tels que les équipements de production, de stockage, de manutention, les bandes transporteuses, les portiques, les tuyauteries, les ponts roulants, les tours de stockage, les silos, les filtres extérieurs.

La demande répond au sens de la définition « a) » du présent cadre.
Le projet vise à améliorer la desserte en transports en commun sur la N5 entre le giratoire Tirou (Charleroi, carrefour avec la rue de l'Ecluse) et le giratoire « Ma Campagne » (Gerpinnes, carrefour avec la rue de la Blanche-Borne). Particulièrement, les aménagements permettront l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (en abrégé : BHNS) sur cet axe. Cette ligne de BHNS et les aménagements qui lui sont nécessaires est justifiée par la note mobilité jointe à la présente demande[1]. Outre les aménagements strictement routiers (site spéciaux franchissables, voies bus, carrefours à feux, etc.), la N5 bénéficiera d'une revalorisation de façade à façade. Une attention particulière a également été portée aux modes doux. Enfin, la présente demande intègre la création de plusieurs parkings hors voirie, qu'ils soient d'échange avec le BHNS (P+R) ou de compensation pour les pertes de stationnement riverains et/ou commerçants constatées.
Dans l'attente d'une prolongation de la ligne de BHNS jusqu'au Bultia, rendue impossible à l'heure actuelle par les charges de trafic (cf. la note mobilité pour plus de détails), une liaison cyclable sécurisée entre l'extrémité de la ligne de BHNS et le giratoire du Bultia fait également partie de la présente demande.
Les principaux aménagements routiers sont décrits ci-après :

- 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

[1] Pour permettre une vision globale du projet du BHNS, la note mobilité a été établie en reprenant le tracé complet, soit la N53, la Ville Basse de Charleroi et la N5. Elle est donc jointe tant à la demande de permis sur l'axe N53 qu'à la demande de permis sur l'axe N5.

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 ilot 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 liaisonner 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 (Ø5 mm) 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 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 ilot 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 N5, 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 ilots 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 ilot 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.

A noter encore que les arrêts de bus, d'une longueur de 30 mètres, ce qui permet d'accueillir un bus articulé et un bus simple, sont tous PMR et mis en évidence par une bordure enterrée matérialisant, sur le trottoir, le pourtour du quai.
De même, du mobilier urbain spécifique aux cyclistes est prévu, comme mentionné ci-avant et représenté sur les vues en plans. Outre les classiques 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 clairevoie (minimum 50% de la surface), seront constituées de caillebottis métalliques laqués (RAL 7021 structuré mat) tandis que les toitures seront plates en bac acier galvanisé.
- Des ensembles de six boxes pour vélos : Consignes individuelles à vélos situées sur la voie publique, chaque box permettant d'y entreposer un vélo standard ou électrique ainsi que l'équipement complet du cycliste (casque, sac à dos, veste, chaussures, etc.). De dimensions approximatives au sol de 2,30 m sur 5,40 m pour une hauteur approximative de 1,30 m pour six

boxes, chaque boxe pourra accueillir un vélo. Les parois et toitures des boxes seront constituées d'acier laqué (RAL 7021 structuré mat).

Des exemples de ces deux équipements, issus du marché de services de la Ville de Charleroi ayant pour objet la mise à disposition, le placement et l'entretien de mobilier urbain sont repris ci-dessous :

Enfin, concernant 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. De même, une analyse du réseau d'égouttage est en cours et mènera à des remplacements de canalisations existantes. En effet, certaines sont à une profondeur et/ou un état incompatible avec le projet.

Pour terminer, les travaux dont question ci-avant nécessitant des modifications sensibles du relief du sol et l'abattage d'arbres isolés à haute tige, les formulaires suivants font également partie de la présente demande. Le détail des travaux concernés par ces formulaires y est repris.

- Annexe 6 – Demande de permis portant sur la modification sensible du relief du sol au sens de l'article D.IV.4, 9°, du CoDT ou sur l'utilisation d'un terrain pour le dépôt d'un ou plusieurs véhicules usagés, de mitrailles, de matériaux ou de déchets ou pour le placement d'une ou plusieurs installations mobiles au sens de l'article D.IV.4, 15° du CoDT ou sur des actes et travaux d'aménagement au sol aux abords d'une construction autorisée ;
- Annexe 7 – Demande de permis portant sur des actes de boisement, de déboisement, d'abattage d'arbres isolés à haute tige, de haies ou d'allées, de culture de sapins de Noël, des actes d'abattage, qui portent préjudice au système racinaire ou de modification de l'aspect d'un ou plusieurs arbres, arbustes ou haies remarquables, des actes de défrichement, de modification de la végétation d'une zone dont le Gouvernement juge la protection nécessaire.

Si la mise en œuvre du projet est souhaitée par phases, la description de ce phasage :

Le projet faisant l'objet de la présente demande de permis d'urbanisme n'est pas phasé. Cependant, le chantier sera organisé de manière à maintenir les fonctions riveraine et commerçante, ainsi qu'une accessibilité pour les services de secours.

Cadre 3 – Coordonnées d'implantation du projet

<u>Rues et communes concernées par la demande</u>

- Commune de Charleroi :
  - Boulevard Joseph Tirou ;
  - Avenue de Philippeville ;
  - Route de Philippeville ;
  - Rue des Hauchies ;
  - Rue du Transvaal ;

- Avenue de l'Armée Française ;
- Rue Joseph Wauters ;
- Amorces de carrefours dans :
  - Rue de la Croix-Rouge ;
  - Accès au R9 ;
  - Sortie du R9 ;
  - Rue Delimborg ;
  - Rue Pierre Bailly ;
  - Rue de Couillet ;
  - Rue Detombay ;
  - Rue Brisack ;
  - Avenue Jean Dupuis ;
  - Esplanade René Magritte ;
  - Rue Blanche ;
  - Route de Châtelet ;
  - Rue Jean Hublou ;
  - Rue de l'Aveugle ;
  - Rue du Coucou ;
  - Rue de Nalinnes ;
  - Accès et sortie du R3 ;
  - Rue des Haies ;
  - Rue de Gilly ;
  - Rue de la Liaison ;
  - Rue de l'Amérique ;
  - Rue Jean Jaurès ;
  - Rue du Vivier ;
  - Place de la Queue ;
  - Rue du Tunnel ;
  - Rue de la Cascade ;
  - Avenue Ernest Solvay.

- Commune de Gerpinnes :
  - Chaussée de Philippeville ;
  - Amorces de carrefours dans :
    - Allée des Lacs ;
    - Allée du Beau Chéniat ;
    - Allée des Marronniers ;
    - Allée des Templiers ;
    - Allée Notre-Dame de Grâce ;
    - Rue du Charon ;
    - Rue du Village ;
    - Allée des Sports ;
    - Drève des Dominicains ;
    - Rue de la Ferrée ;
    - Rue de la Blanche Borne ;
    - Rue du Bultia.
- Commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes :
  - Chaussée de Philippeville ;
  - Amorces de carrefours dans :
    - Rue Neuve ;
    - Rue d'Alcoz.

<u>Liste des parcelles cadastrales concernées par la demande</u>

Si le projet concerne plus de cinq parcelles, joindre une vue en plan reprenant l'ensemble des parcelles.
Les parcelles impactées par le projet sont identifiées sur les plans n° HN5/B9/C13/1559/URB/0020, 0021, 0022 et 0023 joints à la présente demande.

Existence de servitudes et autres droits **:**

Non

~~Oui : .....~~

Cadre 4 – Antécédents de la demande

- Réunions de projet[2] en date du :
  - 08 septembre 2017 ;
  - 08 mars 2018 ;
  - 25 février 2019 ;
  - 07 juillet 2020.
- Certificat d'urbanisme n° 1 : /
- Certificat d'urbanisme n° 2 : /
- Certificat de patrimoine : /
- Autres permis relatifs au bien (urbanisme, urbanisation, environnement, unique, implantation commerciale, intégré, …) : /

Cadre 5 – Situation juridique du bien

Liste des documents du CoDT qui s'appliquent au bien et précision du zonage

- Schéma de développement territorial si application de l'article D.II.16 du CoDT : /
- Plan de secteur : Voir plan n° HN5/B9/C13/1559/URB/0010 joint à la présente demande.
- Carte d'affectation des sols : /
- Schéma de développement pluricommunal : /
- Schéma de développement communal : /
- Schéma d'orientation local :
  - 52011-PCA-0013-01 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0013-02 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0013-04 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0013-13 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0023-01 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0023-02 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0023-03 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0023-07 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0038-07 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0039-01 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0039-02 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0039-04 (Charleroi)
  - 52011-PCA-0039-06 (Charleroi)

[2] Ne sont reprises ici que les réunions avec le Fonctionnaire délégué, d'autres réunions ayant été organisées avec les services des Villes, Communes et du SPW tout au long des études d'avant-projet et de permis.

- 52011-PCA-0051-01 (Charleroi)
- 52011-SCD-0004-01 (Charleroi)
- 52025-PCA-0004-03 (Gerpinnes)

- Guide communal d'urbanisme :
  - 52011-RCU-0001-01 (Charleroi)
  - 52025-RCB-0001-01 (Gerpinnes)
- Guide régional d'urbanisme : Chapitre 4 – Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite
- Permis d'urbanisation : / Lot n : /
- Bien comportant un arbre – arbuste – une haie remarquable : Aucun arbre, arbuste ou haie remarquable répertorié comme tel par la DGO4 sur la cartographie wallonne n'est présent sur l'emprise du projet.
  Néanmoins, plusieurs arbres, arbustes et haies remarquables au sens des articles R.IV.4-7 et 8 du CODT feront l'objet d'abattages, raison pour laquelle l'annexe 7 est jointe à la présente demande. De même, un inventaire de la végétation ligneuse a été établi par la Direction des Etudes environnementales et paysagères du SPW et est jointe à l'annexe E « Inventaire végétation » de la présente demande de permis d'urbanisme.
- Bien soumis à la taxation des bénéfices résultant de la planification : /
- Site à réaménager, site de réhabilitation paysagère et environnementale, périmètre de remembrement urbain, de rénovation urbaine, de revitalisation urbaine, zone d'initiative privilégiée : 52011-RUB-0008-01 (Charleroi) – Ville Basse

Pour la région de langue française, en application du Code wallon du Patrimoine

- ~~site - site archéologique - monument - ensemble architectural - inscrit sur la liste de sauvegarde~~
- ~~site - site archéologique - monument - ensemble architectural - classé~~
- ~~site - site archéologique - monument - ensemble architectural - soumis provisoirement aux effets du classement~~
- ~~site - site archéologique - monument - ensemble architectural - figurant sur la liste du patrimoine immobilier exceptionnel~~
- ~~zone de protection~~
- ~~bien repris pastillé à l'inventaire régional du patrimoine~~
- ~~bien relevant du petit patrimoine populaire qui bénéficie ou a bénéficié de l'intervention financière de la Région~~
- ~~bien repris à l'inventaire communal~~
- ~~bien visé à la carte archéologique pour autant que les actes et travaux projetés impliquent une modification de la structure portante d'un bâtiment antérieur au XXe siècle~~
- bien visé à la carte archéologique, pour autant que les actes et travaux projetés impliquent une modification du sol ou du sous-sol du bien : Les trois zones reprises à la carte archéologique sont identifiées à l'annexe F « Extraits_carte_archélogique ».
- ~~bien visé par un projet dont la superficie de construction et d'aménagement des abords est égale ou supérieure à un hectare~~

Cadre 6 – Liste et motivation des dérogations et écarts

Lorsque la demande implique une dérogation au plan de secteur ou aux normes du guide régional d'urbanisme, ou un écart à un schéma, à une carte d'affectation des sols, aux indications d'un guide d'urbanisme, ou au permis d'urbanisation, la justification du respect des conditions fixées par les articles D.IV.5 à D.IV.13. du CoDT :

Dérogations au plan de secteur (PdS) :

- A l'angle de la route de Philippeville et de la rue du Coucou, face à la rue de Nalinnes : La réalisation d'un carrefour giratoire dans une emprise privée située en zone « Habitat » au plan de secteur, bien que cette parcelle ait comporté, jusqu'à sa dépollution récente, une station-service désaffectée. Cette dérogation au plan de secteur est rendue nécessaire par les modifications de circulation depuis le carrefour avec la route de Châtelet, ce carrefour devenant la porte d'entrée, depuis le Sud, au quartier situé entre la route de Châtelet, la N5 et le R3. Ainsi, 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. Sans ces dispositions, les sites spéciaux franchissables destinés au BHNS en approche du carrefour ne pourraient être maintenus.
- Au niveau du viaduc du R3, à l'Ouest de la N5 : La réalisation d'un parking paysager et l'implantation d'un garage à vélos dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Habitat ». Cette dérogation au plan de secteur va cependant dans le sens des recommandations du schéma d'orientation local 52011-PCA-0038-07 (Charleroi) qui prévoit une zone de parking à cet endroit.
- Au niveau du viaduc du R3, à l'Est de la N5 : La réalisation d'un parking en ouvrage de 288 places (dont 8 PMR), sur quatre niveaux (rez-de-chaussée et 3 étages) dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Habitat » mais aussi d'un « Périmètre de réservation d'infrastructure principale ». Cette dérogation au plan de secteur permet cependant de limiter les emprises nécessaires aux infrastructures routières, le P+R étant implanté sous l'ouvrage d'art du R3 existant. De plus, ce P+R est idéalement positionné pour capter des véhicules à destination de Charleroi, qu'ils proviennent de l'Ouest (via le R3), du Sud (via la N5) ou de l'Est (via l'Avenue de l'Armée Française). Enfin, une attention particulière a été portée à l'indépendance du nouvel ouvrage par rapport au viaduc, tout en garantissant des possibilités d'inspection et d'entretien ultérieurs.
- Environ 100 mètres au Sud du giratoire « Ma Campagne » (intersection de la N5 avec la rue de la Blanche Borne) : La réalisation d'un terminus pour autobus et d'un P+R paysager dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Forestière, d'intérêt paysager ». Ces aménagements sont complétés d'un garage à vélos et d'un local sanitaire destiné aux chauffeurs de bus. Cette dérogation au plan de secteur est cependant cohérente avec le projet de tracé de l'E420-N5 pour lequel une procédure de révision partielle des plans de secteur de Charleroi et Philippeville-Couvin est en cours. Ainsi, la localisation terminus pour autobus et du P+R est optimale pour effectuer, au plus tôt (terminus), le transfert modal vers le BHNS des véhicules provenant du Sud de Charleroi par l'axe E420-N5.

Dérogations au guide régional d'urbanisme (GRU) :

- Pentes en long : Vu la pente naturelle de la N5, certains tronçons de trottoirs ne respectent pas les impositions relatives aux pentes en long maximales. Aucune amélioration de cette situation n'est possible, les voiries et trottoirs étant bordés d'habitations existantes. Cependant, dans les nouveaux aménagements (P+R, quais BHNS, etc.), ces impositions sont bien respectées.

Ecarts par rapport au schéma de développement pluricommunal (SDP) : /

Ecarts par rapport au schéma de développement communal (SDC) : /

Ecarts par rapport au schéma de d'orientation local (SOL) :

- A l'angle de la route de Philippeville et de la rue du Coucou, face à la rue de Nalinnes : La réalisation d'un carrefour giratoire dans une emprise privée située pour partie en zone de « Recul » et pour partie en zone « Artisanat et Commerce » au plan de destination 52011-PCA-0038-07 (Charleroi). Cet écart au schéma de développement local est rendu nécessaire par les

modifications de circulation depuis le carrefour avec la route de Châtelet, ce carrefour devenant la porte d'entrée, depuis le Sud, au quartier situé entre la route de Châtelet, la N5 et le R3. Cet écart permet toutefois l'optimisation des emprises de voiries à l'approche de ce carrefour, en ce compris l'accès au centre commercial Bellefleur, ce qui est cohérent avec le plan de destination.

- Environ 100 mètres au Sud du giratoire « Ma Campagne » (intersection de la N5 avec la rue de la Blanche Borne) : La réalisation d'un terminus pour autobus et d'un P+R paysager dans une zone située pour partie en zone « Boisée non aedificandi » et pour partie en « Zone de construction résidentielle B » au plan de destination 52025-PCA-0003-01 (Gerpinnes). Ces aménagements sont complétés d'un garage à vélos et d'un local sanitaire destiné aux chauffeurs de bus. Cet écart au schéma de développement local est cependant cohérent avec le projet de tracé de l'E420-N5 pour lequel une procédure de révision partielle des plans de secteur de Charleroi et Philippeville-Couvin, et par là-même la définition d'une zone de réservation est en cours.

Ecarts par rapport au guide communal d'urbanisme (GCU) : /

Cadre 7 – Code de l'Environnement

La demande comporte (joindre en annexe) :

Une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, jointe à l'annexe A « Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement » de la présente demande de permis d'urbanisme

~~Une étude d'incidences sur l'environnement~~

Cadre 8 – Décret relatif à la gestion des sols

Vérifier les données relatives au bien inscrites dans la banque de données au sens du décret du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols. Joindre en annexe le formulaire, dûment complété et accompagné des documents requis, tel que visé en annexe 8 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 décembre 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols.

Plusieurs parcelles de couleur « pêche » ou « lavande » sont concernées par des travaux dans le cadre du projet, raison pour laquelle le formulaire prévu est à l'annexe G de la présente demande de permis d'urbanisme. Plusieurs autres parcelles bordant le projet sont également reprises dans la Banque de Données de l'Etat des Sols. Ces parcelles n'étant pas concernées par le projet, elles n'ont pas été listées dans le formulaire ad-hoc.

Cadre 9 – Décret relatif à la voirie communale : création, modification ou suppression de voirie(s) communale(s)

○ Non

~~○ Oui : Description succincte des travaux :~~

~~Joindre en annexe le contenu prévu par l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ou l'autorisation définitive en la matière.~~

Cadre 10 – Formulaire statistique

Respecter la législation fédérale en matière de formulaire statistique.

Sans objet.

Cadre 11 – Annexes à fournir

La liste des documents à déposer en quatre exemplaires est la suivante :

☐ le projet comprenant :

- ☐ le tracé et les coupes longitudinales et transversales, figurant :
  - ☐ l'indication des chemins publics avec indication de leur dénomination, de leur largeur dans un rayon de cinquante mètres de chacune des limites de la parcelle ;
  - ☐ les limites cotées du terrain ;
  - ☐ les courbes de niveau des coupes de terrain actuelles et projetées ;
  - ☐ l'implantation, le genre ou la destination des bâtiments voisins dans un rayon de cinquante mètres de chacune des limites de la parcelle ;
  - ☐ l'implantation des bâtiments, existant sur la parcelle, à maintenir ou à démolir ;
  - ☐ l'emplacement des arbres à haute tige à maintenir ou à abattre ;
  - ☐ les vues des différents peuplements éventuels ;
- ☐ la vue en plan et les profils en long sont établis à l'échelle de 1/200^{e}, ou 1/1000^{e} ou 1/5.000^{e} ;
- ☐ les profils en travers, sont établis à l'échelle de 1/100^{e} ou 1/50^{e};
- ☐ l'avis des impétrants concernés sur la faisabilité technique du projet ;

☐ un reportage photographique en couleurs qui permet la prise en compte du contexte urbanistique et paysager dans lequel s'insère le projet et qui contient des photos en couleurs, des parcelles et des propriétés contiguës et voisines, ainsi que l'aspect général de la zone avec indication des différents endroits de prise de vue sur le plan de situation ;

☐ un plan de situation comportant l'orientation établi à l'échelle de 1/5.000^{e} ou 1/10.000^{e} ;

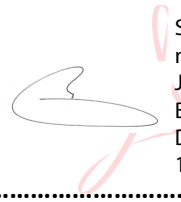
☐ le cas échéant, un plan général de chaque tronçon de voirie.

Les plans sont numérotés et pliés au format standard de 21 sur 29,7 centimètres.

Cadre 12 – Signatures

Je m'engage à solliciter les autorisations ou permis imposés, le cas échéant, par d'autres lois, décrets ou règlements.

Signature du demandeur ou du mandataire



Signature numérique de Jean-Philippe Bille (Signature)
Date : 2021.01.26 15:23:36 +01'00'

.....

Extrait du Code du Développement Territorial

Art. D.IV.33

Dans les vingt jours de la réception de l'envoi ou du récépissé de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n° 2 :

1° si la demande est complète, le collège communal ou la personne qu'il délègue à cette fin, ou le fonctionnaire délégué envoie un accusé de réception au demandeur. Il en envoie une copie à son auteur de projet;

2° si la demande est incomplète, le collège communal ou la personne qu'il délègue à cette fin, ou le fonctionnaire délégué adresse au demandeur, par envoi, un relevé des pièces manquantes et précise que la procédure recommence à dater de leur réception. Il en envoie une copie à son auteur de projet. Le demandeur dispose d'un délai de 180 jours pour compléter la demande; à défaut, la demande est déclarée irrecevable. Toute demande qualifiée d'incomplète à deux reprises est déclarée irrecevable.

Lorsque le collège communal ou la personne qu'il délègue à cette fin n'a pas envoyé au demandeur l'accusé de réception visé à l'alinéa 1er, 1° ou le relevé des pièces manquantes visé à l'alinéa 1er, 2° dans le délai de vingt jours, la demande est considérée comme recevable et la procédure est poursuivie si le demandeur adresse au fonctionnaire délégué une copie du dossier de demande qu'il a initialement adressé au collège communal, ainsi que la preuve de l'envoi ou du récépissé visé à l'article D.IV.32. Le demandeur en avertit simultanément le collège communal. À défaut d'envoi de son dossier au fonctionnaire délégué dans les trente jours de la réception de l'envoi ou du récépissé de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n° 2 visés à l'article D.IV.32, la demande est irrecevable. Lorsque, dans le même délai de trente jours, le collège communal n'a pas informé par envoi le fonctionnaire délégué du délai dans lequel la décision du collège communal est envoyée, le fonctionnaire délégué détermine lui-même ce délai sur base du dossier et des consultations obligatoires. Ce délai s'impose au collège communal, qui en est averti par envoi.

Lorsque le fonctionnaire délégué n'a pas envoyé au demandeur l'accusé de réception visé à l'alinéa 1er, 1° ou le relevé des pièces manquantes visé à l'alinéa 1er, 2° dans le délai de vingt jours, la demande est considérée comme recevable et la procédure est poursuivie.

Art. R.IV.26-1

(…)

Lorsque la demande de permis couvre des objets distincts qui nécessitent des formulaires différents, ceux-ci sont annexés au dossier et forment une seule demande de permis.

Art. R.IV.26-3

Moyennant accord préalable de l'autorité compétente ou de la personne qu'elle délègue en vertu de l'article D.IV.33 ou du fonctionnaire délégué lorsqu'il est l'autorité chargée de l'instruction des demandes de permis visées aux articles D.II.54, D.IV.25 et D.V.16, le demandeur peut produire les

plans à une autre échelle que celles arrêtées.

À titre exceptionnel, l'autorité compétente ou la personne qu'elle délègue en vertu de l'article D.IV.33 ou le fonctionnaire délégué lorsqu'il est l'autorité chargée de l'instruction des demandes de permis visées aux articles D.II.54, D.IV.25 et D.V.16 peut solliciter la production de documents complémentaires si ceux-ci sont indispensables à la compréhension du projet. Ces documents complémentaires sont mentionnés dans le relevé des pièces manquantes visé à l'article D.IV.33, alinéa 1er, 2°.

Le nombre d'exemplaires à fournir est fixé dans les annexes 4 à 11 visées à l'article R.IV.26-1.

Lorsque l'autorité compétente ou la personne qu'elle délègue en vertu de l'article D.IV.33 ou le fonctionnaire délégué lorsqu'il est l'autorité chargée de l'instruction des demandes de permis visées aux articles D.II.54, D.IV.25 et D.V.16 sollicite des exemplaires supplémentaires auprès du demandeur, elle le mentionne dans le relevé des pièces manquantes visé à l'article D.IV.33, alinéa 1er, 2°. Le nombre de ces exemplaires complémentaires ne peut dépasser celui des avis à solliciter. L'autorité compétente ou la personne qu'elle délègue en vertu de l'article D.IV.33 ou le fonctionnaire délégué lorsqu'il est l'autorité chargée de l'instruction des demandes de permis visées aux articles D.II.54, D.IV.25 et D.V.16 peut inviter le demandeur à communiquer l'exemplaire supplémentaire sur support informatique en précisant le format du fichier y relatif.