

Levés :

Dessin :

HN53-A1-A3-1485-URB

Présenté par le soussigné Ingénieur



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

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
-	

N53

CHARLEROI - MONTIGNY-LE-TILLEUL

Aménagement d'une ligne de BHNS entre les PK 0,0 à 5,2

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



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'Écluse 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 : [Popijn](#) Prénom : [Vincent](#)

Qualité : [Ingénieur Chef de Projet](#)

Téléphone : [071 63 12 19](#) Fax : [071 63 12 33](#)

Courriel : vincent.popijn@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 N53 entre le carrefour dit de Bomerée (Montigny-le-Tilleul, carrefour avec la N577) et le pont Villette (à proximité de la gare de Charleroi-Sud, au-dessus de voies de chemin de fer). 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 demande¹. Outre les aménagements strictement routiers (site spéciaux franchissables, voies bus, carrefours à feux, etc.), la N53 bénéficiera d'une revalorisation de façade à façade. Une attention particulière a également été portée aux modes doux et au réaménagement des places Roger Desaise et des Essarts. 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.

Les principaux aménagements routiers sont décrits ci-après :

- Rue Trieu Maillard (N577), entre la rue de Jamioulx et le carrefour de Bomerée : La réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'accotement Nord de la voirie ainsi que la sécurisation de la traversée de/vers la rue de Jamioulx. Elle permet de relier, de manière sécurisée, les nouveaux aménagements cyclables de la N53 à la rue de Jamioulx, déjà fortement utilisée par les cyclistes.
- Au niveau du carrefour dit de Bomerée : La réalisation d'un terminus pour autobus en béton (destiné au BHNS et à des lignes classiques) et d'un P+R paysager à proximité du et, pour partie dans le, parking du magasin Carrefour. Des zones plantées ainsi qu'un garage à vélos auquel est adossé un abri pour les voyageurs sont prévus l'ilot central du terminus bus. Le P+R est constitué de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnements en dalles-gazon (à l'exception des places réservées aux PMR qui sont en pavés de béton). En compensation aux pertes de stationnement subies par le commerce, une partie du parking existant et l'arrêt de bus existant sont réaménagés pour optimiser la capacité du parking. De plus, la voirie de sortie actuelle est déplacée vers les habitations de manière à optimiser la capacité du P+R. Aussi, le long des habitations, une frange densément plantée de dix mètres de largeur complète l'aménagement et permet une meilleure isolation des habitations par rapport au P+R. Enfin, un local sanitaire destiné aux chauffeurs de bus est prévu. Il sera constitué de façades en crépi ou béton et sera de teinte neutre pour le rendre le plus discret possible.
- Entre le carrefour dit de Bomerée et la rue du Gadin : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes ainsi que d'un site spécial franchissable pour autobus

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.

(en béton) vers Bomerée, également accessible aux cyclistes. Vers Charleroi, une nouvelle piste cyclable en pavés de béton est prévue côté impair. Les trottoirs sont également constitués de pavés de béton.

- Entre la rue du Gadin et le nouveau P+R paysager à proximité du R3 (à hauteur du n°84 de la rue de Bomerée) : La réalisation d'une voirie en hydrocarboné composée de 2x1 bandes bordée d'ilots plantés, la séparant des pistes cyclables et trottoirs présents de part et d'autre. Les pistes cyclables et trottoirs sont au même niveau et en pavés de béton. Vu l'emprise disponible limitée, dans le sens Sud-Nord (sens montant), l'accotement est mixte pour les piétons et cyclistes.
- A hauteur du n°84 de la rue de Bomerée : La réalisation d'un P+R paysager, desservi par des arrêts de bus, constitué de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnements en dalles-gazon (à l'exception des places réservées aux PMR qui sont en pavés de béton). Une trame plantée d'arbres et, le long des habitations, des franges densément plantées de dix mètres de largeur complètent l'aménagement.
- Entre le nouveau P+R paysager à proximité du R3 et le n°72A de la rue de Bomerée : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes le long desquelles est prévu un site spécial franchissable pour autobus (en béton) à l'approche du R3. Cette voirie est bordée, vu l'emprise limitée, d'accotements mixtes pour les piétons et cyclistes en pavés de béton. Au droit du pont sur le R3 et de ses accès, un système de carrefour à l'indonésienne (ou carrefour diamant), s'étendant sur la totalité des accès/sorties autoroutiers est prévu. Si ce type de carrefour nécessite, en tout droit, de franchir deux carrefours à feux, les mouvements de tourne-à-gauche (tant vers que depuis les bretelles du R3) sont facilités et se font sans feux. Pour favoriser les autobus, ils le franchissent sans passer dans ce dispositif, via des sites spéciaux franchissables latéraux (en revêtement hydrocarboné). A noter encore que les tourne-à-droite vers le R3 sont indépendants de ces carrefours à feux. De plus, une attention particulière a également été portée à la sécurisation du franchissement de cet ouvrage par les piétons et cyclistes qui continuent de bénéficier d'un accotement mixte pour piétons et cyclistes. De même, il est tenu compte du projet de « ring vélo » de la Ville de Charleroi, qui longera la bretelle de sortie du R3 allant vers l'Ouest. Cet itinéraire cyclable bidirectionnel est aménagé jusqu'à la traversée, toujours bidirectionnelle, de la N53 à hauteur du n°72A. Enfin, une rénovation de l'ouvrage d'art en tant que tel est prévue (réparations locales des bétons, nouvelle étanchéité, nouveaux joints de dilatation et nouvelles glissières de sécurité de niveau de retenue H2 intégrant le garde-corps).
- Entre le n°72A de la rue de Bomerée et rue de la Ronche : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes, bordée d'une ou deux zone(s) de stationnements longitudinale(s) dans laquelle/lesquelles sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair. De plus, à l'entrée de la rue de l'Eau d'Heure, un P+R complémentaire est desservi par des arrêts de bus sur la N53, de part et d'autre du carrefour. Les places de stationnement, perpendiculaires à la rue de l'Eau d'Heure et directement accessibles depuis cette dernière, sont en dalles-gazon (à l'exception d'une place réservée aux PMR qui est en pavés de béton). La liaison cyclable bidirectionnelle dont question au point précédent est prolongée par un accotement en pavés de béton au-delà de la zone de parking, jusqu'à l'extrémité du projet dans la rue de l'Eau d'Heure. Il permet également de rejoindre, de manière sécurisée, les arrêts de bus depuis les places de stationnement. Enfin, un ensemble de six boxes à vélos est également prévu à l'entrée de la rue de l'Eau d'Heure.
- Places Roger Desaise et des Essarts : L'aménagement de ces deux places est caractérisé par un aménagement globalement de plain-pied et en pavés de terre-cuite noirs destiné à liaisonner les deux places. Un site spécial franchissable pour autobus est prévu à l'approche de la rue de l'Eglise (vers Charleroi). La place Roger Desaise est libérée des stationnements actuels. Du stationnement est restitué perpendiculairement de part et d'autre de rue du Brun Chêne, tandis que la seconde voirie présente actuellement sur la place est supprimée. Un espace confortable

dédié aux piétons est ainsi dégagé sur la place. En profitant des trois marches existantes, une terrasse plus spacieuse que celle existant actuellement est également prévue. Des bornes amovibles sont prévues pour permettre un accès carrossable au centre de la place. Les aménagements autour du centre sportif permettent une revalorisation de cet endroit. Pour ce faire, le parking actuellement en contrebas est remis à niveau avec la N53 et réalisé en partie en dalles-gazon. De plus, la conciergerie du centre sportif est démolie pour ouvrir de nouvelles perspectives et permettre la création d'une deuxième zone de stationnement, toujours partiellement en dalles-gazon. La conciergerie démolie, un nouveau pignon sera reconstruit à l'aide de matériaux déjà présents (brique rouge et béton) afin de refermer le hall d'accueil du centre sportif. Par ailleurs, la cabine de détente du gaz, implantée face au centre sportif, est déplacée plus au Sud, dans les zones végétalisées. Enfin, place des Essarts, devant le musée de la photographie, la zone de stationnement est réorganisée et réaménagée avec des dalles-gazon, ce qui permet de le mettre en valeur. Enfin, un garage à vélos est prévu à proximité du centre sportif ainsi qu'un ensemble de six boxes à vélos à proximité du Musée de la Photographie.

- Entre la rue de l'Eglise et rue du Château : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes, bordée de deux zones de stationnements longitudinales dans lesquelles sont insérés des zones de plantations toutes les deux places de stationnement. Selon la localisation, il s'agit de massifs bas, permettant de masquer les voitures garées tout en laissant visibles les enseignes de commerces, ou d'arbres. Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de terre-cuite noire. Des trottoirs en pavés de terre-cuite noire complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair.
- Entre la rue du Château et la rue Jules Destrée : La réalisation d'un aménagement de plain-pied en pavés de terre-cuite noirs. Ce plateau permet de mettre en évidence et de sécuriser les abords des écoles qui se trouvent dans ce secteur.
- Entre la rue Jules Destrée et la rue du Mayeuri : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes, bordée de deux zones de stationnements longitudinales dans lesquelles sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair. Au niveau du carrefour avec les rues de la Tombe et de la Sauvenière, le projet de « ring vélo » de la Ville de Charleroi est intégré. Ainsi, ces deux rues sont mises à sens unique (vers l'Ouest), permettant l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle côté Sud. Celle-ci est marquée, également dans sa traversée de la N53, par un revêtement hydrocarboné de couleur ocre.
- Entre la rue du Mayeuri et la rue du Beau Site : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes au centre desquelles est prévu un site spécial franchissable pour autobus (en béton) vers Bomerée. Cette voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (dans le sens vers Bomerée) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair.
- Entre la rue du Beau Site et l'avenue Emile Rousseaux : La réalisation d'un site spécial franchissable (en béton) permanent vers Bomerée et d'une voirie (en béton) réservée aux bus, taxis et vélos de manière dynamique (uniquement aux heures de pointe) vers Charleroi. Seule une voie de circulation en revêtement hydrocarboné est donc maintenue vers Bomerée. Les itinéraires cyclables empruntent également les voiries en béton, tandis que les trottoirs sont en pavés de béton. Selon le contexte et les besoins en stationnement, plusieurs configurations se présentent : un îlot planté entre le site spécial franchissable vers Bomerée et la voirie en hydrocarboné ou une zone de stationnement longitudinale (dans le sens vers Bomerée) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). A noter encore dans ce secteur la réalisation de deux poches de stationnement, l'une, longitudinale, à hauteur

du n°361 de l'avenue Paul Pastur, en pavés de béton, l'autre à l'angle des avenues Paul Pastur et Albert 1er, en dalles-gazon. De plus, Avenue Albert 1er, le stationnement en voirie existant est optimisé, tandis qu'une piste cyclable sécurisée vers la N53 est prévue sur le trottoir.

- Entre l'avenue Emile Rousseaux et la rue de la Villette : La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes auxquelles s'ajoutent soit au centre, soit latéralement, un site spécial franchissable (en béton) vers Bomerée à l'approche de l'avenue Emile Rousseaux et vers Charleroi à l'approche de la rue Villette. Cette voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (dans le sens vers Bomerée) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement, tandis que des bandes cyclables suggérées sont matérialisées sur la voirie et mises en évidence par un enduit superficiel à haute résistance d'une couleur gris clair. Lorsque le site spécial franchissable est latéral, les cyclistes peuvent l'emprunter. A noter encore dans ce secteur : la réalisation d'une poche de stationnement à l'angle de l'Avenue Emile Rousseaux et de la N53, sur le terrain dit « De Cock » constitué de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnements en dalles-gazon. Une trame plantée d'arbres et un ensemble de six boxes à vélos complètent l'aménagement.
- Entre la rue de la Villette et le pont Villette (à proximité de la gare de Charleroi-Sud, au-dessus des voies de chemin de fer) : La réalisation d'un site spécial franchissable en béton (sauf au droit du pont sur les voies de chemin de fer où il s'agit d'un revêtement hydrocarboné coloré) dans les deux sens de circulation à l'intérieur du virage menant à la gare de Charleroi-Sud. Cette disposition permet au BHNS d'être, à partir du carrefour avec la rue de la Villette du côté Est de la N5 et donc totalement indépendant de la circulation. Cette disposition permet de raccrocher le projet au projet de réaménagement de la gare des bus de Charleroi-Sud. Des itinéraires cyclables sont aménagés tant sur les sites spéciaux franchissables que de et vers la rue de la Villette pour permettre une desserte idéale de la gare. Les voiries en revêtement hydrocarboné sont reconstruites de manière à restituer la totalité des mouvements actuellement possibles dans ce secteur. Enfin, une rénovation de l'ouvrage d'art en tant que tel est prévue (réparations locales des bétons, nouvelle étanchéité, nouveaux joints de dilatation et nouveaux garde-corps).

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 caillebotis 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 box 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 défrichage, 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

Rues et communes concernées par la demande

- Commune de Montigny-le-Tilleul :
 - Rue Trieu Maillard ;
 - Rue de Bomerée.
- Commune de Charleroi :
 - Rue de Bomerée ;
 - Rue de l'Eau d'Heure ;
 - Place Roger Desaise ;
 - Rue du Brun Chêne ;
 - Place des Essarts ;
 - Avenue Paul Pastur ;
 - Rue du Beau Site ;

- Avenue Albert 1er ;
- Amorces de carrefours dans :
 - Rue Germaine Dewandre ;
 - Rue Aphonse Heueux ;
 - Rue du Gadin ;
 - Rue du Gallois ;
 - Rue Murmures des Grands Arbres ;
 - Rue des Carrières ;
 - Rue du Lutia ;
 - Rue de la Ronche ;
 - Rue de l'Eglise ;
 - Rue Adolf Max ;
 - Rue des Goutteaux ;
 - Rue du Châteaux ;
 - Rue Jules Destrée ;
 - Rue de la Sauvenière ;
 - Rue de la Tombe ;
 - Rue Neuve ;
 - Rue du Mayeuri ;
 - Rue J. Bufquin des Essarts ;
 - Rue Chapelle Beaussart ;
 - Rue Jules Bordet ;
 - Avenue Rousseau ;
 - Rue Sabatier ;
 - Rue Julien Dulait ;
 - Rue Vital Françoise ;
 - Rue de la Villette.

Liste des parcelles cadastrales concernées par la demande

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°HN53/1485/URB/0020 et 0021 joints à la présente demande.

Existence de servitudes et autres droits :

Non

Oui :

Cadre 4 – Antécédents de la demande

- Réunions de projet² 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 : /

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.

- 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°HN53/1485/URB/0010 joint à la présente demande.
- Carte d'affectation des sols : /
- Schéma de développement pluricommunal : /
- Schéma de développement communal : 52048-SSC-0001-02 (Montigny-le-Tilleul)
- Schéma d'orientation local :
 - 52011-PCA-0032-01 (Charleroi)
 - 52011-PCA-0044-01 (Charleroi)
- Guide communal d'urbanisme :
 - 52011-RCU-0001-02 (Charleroi)
 - 52048-RCU-0001-01 (Montigny-le-Tilleul)
- 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 :
Plusieurs arbres repris à la liste des arbres remarquables répertoriés comme tels par la DGO4 sur la cartographie wallonne sont présents à proximité du projet. Aucun n'est cependant directement concerné par les travaux.
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 : /

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 deux zones reprises à la carte archéologique sont identifiées à l'annexe F « Extraits_carte_archéologique ».](#)
- 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) :

- Au niveau du carrefour dit de Bomerée : La réalisation d'un terminus pour autobus, d'un P+R paysager et d'un garage pour vélos dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Activité économique mixte ». Cette dérogation au plan de secteur va cependant dans le sens des recommandations du schéma de structure communal de Montigny-le-Tilleul, entré en vigueur le 5 juillet 2012. En effet, en page 123, au point IV.6.4 « Valoriser les *nœuds de transfert modal* », il est préconisé de :
Créer un nœud de transfert modal « Modes doux, voiture, bus » à proximité du magasin Carrefour, celui-ci bénéficiant de passages fréquents de bus.
 Il y est encore précisé :
Il convient de veiller au caractère attractif de ces « nœuds » en y installant des abris confortables pour les usagers des transports publics, des emplacements de stationnement pour vélos (râteliers, idéalement couverts) et pour véhicules, ainsi qu'une signalétique et une information efficaces. Il s'agira de faire en sorte que le réseau pour usagers lents soit efficace et effectif vers ces nœuds depuis les quartiers habités.
 Ainsi, la création du terminus de la ligne de BHNS, d'un P+R et d'un garage à vélos à cet endroit répond parfaitement à la recommandation formulée dans le schéma de structure communal de Montigny-le-Tilleul. Ces équipements sont idéalement situés, permettant d'effectuer, au plus tôt (terminus), le transfert modal vers le BHNS des véhicules et vélos provenant du Sud de Charleroi par la N53 (Gozée, Bomerée) mais également de Jamioulx, via la N577.
- A hauteur du n°84 de la rue de Bomerée : La réalisation d'un P+R paysager dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Habitat » à front de voirie et « Espaces verts » à l'arrière du terrain. Cet équipement, en lien avec un arrêt du BHNS au niveau du P+R, est idéalement positionné à proximité immédiate de la sortie autoroutière du R3. Ainsi, le transfert modal, vers le BHNS, des véhicules provenant du R3 est facilité. Afin de l'intégrer au mieux dans le contexte urbanistique, outre une conception paysagère du P+R (zones de stationnement en dalles-gazon, plantation d'arbres haute tige, plantation de massifs bas), celui-ci est bordé, le long des habitations de franges densément plantées de dix mètres de largeur.
- A l'entrée de la rue de l'Eau d'Heure : La réalisation d'un troisième P+R, dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Habitat ». Cet équipement, en lien avec un arrêt du BHNS au niveau du carrefour entre la N53 et la rue de l'Eau d'Heure, est idéalement positionné pour les véhicules provenant de Montigny-le-Tilleul, facilitant ainsi le transfert modal, vers le BHNS, de

ces véhicules. Même si les places de stationnement (perpendiculaires à la voirie) bordent la rue de l'Eau d'Heure, celles-ci sont en dalles-gazon afin d'intégrer au mieux le P+R dans son contexte urbanistique. Un ensemble de six boxes à vélos complète cet aménagement.

- Au Nord de la rue du Beau Site : La réalisation d'une zone de stationnement longitudinale en compensation des pertes de places de stationnement en voirie (voir note mobilité). Pour maintenir un trottoir à cet endroit, il est nécessaire d'empiéter dans le talus bordant une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Espaces verts ». Le talus, actuellement recouvert de plantes rampantes, sera reconstitué en retrait et revégétalisé.
- A l'angle des avenues Paul Pastur et Albert 1er : La réalisation d'une poche de stationnement dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Habitat », en compensation des pertes de places de stationnement en voirie (voir note mobilité). L'actuelle dent creuse est réaménagée dans la continuité des autres zones de stationnement du projet (zones de stationnement en dalles-gazon, zone de circulation en revêtement hydrocarboné). Cette dérogation au plan de secteur permet d'assurer un nombre d'emplacements de stationnement suffisant pour l'habitat déjà existant.
- A l'angle des avenues Paul Pastur et Emile Rousseaux, sur le terrain dit « De Cock » : La réalisation d'une poche de stationnement dans une zone dont l'affectation au plan de secteur est « Activité économique industrielle » et « Habitat », en compensation des pertes de places de stationnement en voirie (voir note mobilité). Cet actuel terrain vague est partiellement réaménagé dans la continuité des autres zones de stationnement du projet (zones de stationnement en dalles-gazon, zone de circulation en revêtement hydrocarboné et plantation d'une trame d'arbres). Cette dérogation au plan de secteur permet d'assurer un nombre d'emplacements de stationnement suffisant pour l'habitat déjà existant. Un ensemble de six boxes à vélos complète cet aménagement.

Dérogations au guide régional d'urbanisme (GRU) :

- Pentes en long : Vu la pente naturelle de la N53, 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.

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

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

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

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

- Au niveau du carrefour dit de Bomerée : La réalisation d'un terminus pour autobus, d'un P+R paysager et d'un garage à vélos dans une zone dont l'affectation au règlement communal d'urbanisme est « Activité économique mixte », tout comme pour le plan de secteur. Cet écart, identique à la dérogation au plan de secteur, va dans le sens des recommandations du schéma de structure communal de Montigny-le-Tilleul, entré en vigueur le 5 juillet 2012. En effet, en page 123, au point IV.6.4 « Valoriser les *nœuds de transfert modal* », il est préconisé de :

Créer un nœud de transfert modal « Modes doux, voiture, bus » à proximité du magasin Carrefour, celui-ci bénéficiant de passages fréquents de bus.

Il y est encore précisé :

Il convient de veiller au caractère attractif de ces « nœuds » en y installant des abris confortables pour les usagers des transports publics, des emplacements de stationnement pour vélos (râteliers, idéalement couverts) et pour véhicules, ainsi qu'une signalétique et une information efficaces. Il s'agira de faire en sorte que le réseau pour usagers lents soit efficace et effectif vers ces nœuds depuis les quartiers habités.

Ainsi, la création du terminus de la ligne de BHNS, d'un P+R et d'un garage à vélos à cet endroit répond parfaitement à la recommandation formulée dans le schéma de structure communal de Montigny-le-Tilleul. Ces équipements sont idéalement situés, permettant d'effectuer, au plus tôt

(terminus), le transfert modal vers le BHNS des véhicules et vélos provenant du Sud de Charleroi par la N53 (Gozée, Bomerée) mais également de Jamioulx, via la N577.

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.

Seule une parcelle de couleur « pêche » est concernée 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.

La conciergerie du centre sportif étant démolie dans le cadre du projet, le formulaire statistique est joint à l'annexe H « Statistique des permis de bâtir – Modèle II » de la présente demande de permis d'urbanisme.

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

.....

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.

