

DEPARTEMENT AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DE L'URBANISME
DIRECTION DE LIEGE I
Montagne Sainte-Walburge, 2
4000 Liège
Tél. 04/224.55.01 (secrétariat)
Fax 04/224.54.66

Collège communal de LIEGE

Place du Marché, 2
4000 Liège

Vos réf.: T/TR/SD 22.10.19 S 01
Nos réf.: F0218/62063/UFD/2022/79/L51073/2299503
Annexe(s): décision
Votre contact: Vervier Caroline | caroline.vervier@spw.wallonie.be

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

Commune : LIEGE

Projet : le réaménagement de la route du Condroz

Adresse du bien : rue de la Belle Jardinière, rondpoint du Sart Tilman et des stations jusqu'au CHU à 4000 LIEGE

Références cadastrales : /

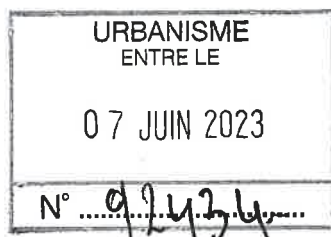
Demandeur : Opérateur de Transport de Wallonie

Madame, Monsieur

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

J'adresse par même courrier, un exemplaire de la présente décision au demandeur.

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



Le Fonctionnaire délégué,



Olivier LEJEUNE
Directeur a.i.

DECISION D'OCTROI DU PERMIS D'URBANISME PAR LE FONCTIONNAIRE DELEGUE

Le Fonctionnaire délégué,

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

Vu le livre I^{er} du Code de l'environnement.

Considérant que l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis rue de la Belle Jardinière, boulevard du Rectorat, boulevard de Colonster, Grande Traverse, avenue de l'Hôpital, allée des Sports, rue du Sart-Tilman et allée du Six-Août à 4031 LIEGE/ANGLEUR, non cadastré, et ayant pour objet le réaménagement de la route du Condroz entre la rue de la Belle Jardinière et le rond-point du Sart-Tilman et les stations Busway jusqu'au CHU ;

Considérant que cette demande a été déposée auprès du Fonctionnaire délégué de la Direction de Liège 1 contre récépissé daté du 20/10/2022 ;

Considérant que la demande complète fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 du Code, d'un accusé de réception envoyé en date du 08/11/2022 ; que le délai visé à l'article D.IV.48 du CoDT prend cours à dater du jour de l'envoi de cet accusé de réception ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.IV.22 du Code, le fonctionnaire délégué est compétent puisque le permis concerne, en tout ou en partie, des actes et travaux :

1^o projetés par une personne de droit public inscrite sur la liste arrêtée par le Gouvernement, à savoir, en vertu de l'article R.IV.22-1 : Opérateur de Transport de Wallonie ;

4^o situés dans une zone de services publics et d'équipements communautaires au plan de secteur ou dans les domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires et des ports visés à l'article D.II.19 ;

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

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

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

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

Considérant que la demande se rapporte :

- à un bien exposé à un risque naturel ou à une contrainte géotechnique majeurs : l'inondation comprise dans les zones soumises à l'aléa inondation au sens de l'article D.53 du Code de l'eau (zone d'aléa d'inondation élevé par ruissellement) – les affaissements miniers (zone de consultation de la DRIGM – présence potentielle de puits de mines) ;
- à un bien repris en zone « pêche » sur la carte de la Banque de données de l'état des sols (BDES) au sens du décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols ;

Considérant que le bien est soumis à l'application :

- du plan de secteur de LIEGE approuvé par l'A.E.R.W. du 26.11.1987, et est repris en zone d'habitat, en zone d'espaces verts et en zone de services publics et d'équipements communautaires ;
- du guide régional d'urbanisme 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 – (Art. 414 et svf) ;



Considérant que le bien se situe :

- en bordure des routes régionales n°s 680 et 635 ;
- à proximité directe d'une canalisation et d'une ligne haute tension existantes ;

Considérant que la demande est soumise conformément à l'article D.VIII.13 à une enquête publique (portée du projet) ;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu conformément aux articles DVIII.7 et suivants du Code ;

Considérant que l'enquête publique a été réalisée du 30/11/2022 au 14/12/2022 ;

Considérant que 42 réclamations ont été introduites lors de cette enquête publique ;

Considérant que l'avis de l'ULG, sollicité en date du 08/11/2022 et transmis en date du 06/12/2022 est favorable ;

Considérant que l'avis du CHU de Liège, sollicité en date du 08/11/2022 et transmis en date du 08/12/2022 est favorable ;

Considérant que l'avis de la Zone de secours Liège 2 - ILLE – SRI Département Prévention, sollicité en date du 08/11/2022 et transmis en date du 22/11/2022 est favorable conditionnel ;

Considérant que l'avis du SPW MI - Direction des Routes, sollicité en date du 08/11/2022 et transmis en date du 03/01/2023 est favorable conditionnel ;

Considérant que l'avis du Collège communal de LIEGE, sollicité en date du 08/11/2022, émis en séance du 13/01/2023 et transmis en date du 19/01/2023 est favorable conditionnel, mais sollicite l'introduction de plans modifiés ; que cet avis est libellé comme suit :

« Le Collège communal,

Vu la demande de permis citée en marge, introduite par OPERATEUR DE TRANSPORT DE WALLONIE, notre Assemblée vous communique ci-après, pour décision, le contenu de son rapport.

Considérant que le bien est situé en zone d'habitat, en zone d'espaces verts et en zone de services publics et d'équipements communautaires au plan de secteur de Liège adopté par arrêté de l'Exécutif régional wallon en date du 26 novembre 1987, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité ;

Considérant que les actes et travaux consistent à :

-améliorer la desserte en transports en commun sur la route du Condroz (N680) entre le giratoire du Sart-Tilman et le carrefour avec la rue de la Belle Jardinière ;

-transformer les anciens arrêts de bus en stations pour les Bus à Hauts Niveau de Service (BHNS) du bas de la route du Condroz jusqu'au CHU ;

-créer un cheminement cyclable sur la route du Condroz le long du périmètre concerné de la route du Condroz ;

Considérant que le Gouvernement wallon a adopté la vision « FAST 2030 » (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal) qui vise notamment à développer le transfert modal en favorisant la mobilité douce et le transport en commun et en diminuant la place laissée à la voiture individuelle

Considérant que l'agglomération liégeoise a inscrit ses ambitions dans son « Plan Urbain de Mobilité » (PUM) avec la volonté de mettre en place une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes de déplacement ;

Considérant que la mise en place des 4 lignes BUSWAY (lignes de bus à haut niveau de service) figure, avec le tram, en première ligne des mesures du PUM concernant le transport en commun ;

Considérant que ces 4 lignes BUSWAY, qui traversent l'agglomération, sont un complément indispensable au bon fonctionnement du tram ;

Considérant que l'ambition de ce moyen de transport est d'offrir un service comparable au tram en termes d'amplitude, de régularité, de fréquence, et de confort ;

Considérant que, pour atteindre cette ambition, des aménagements de voirie sont nécessaires, notamment la mise en place de sites propres, la priorisation aux carrefours, la transformation des arrêts pour aménager des stations ;

Considérant que, conformément aux principes STOP, le projet intègre également l'aménagement d'un cheminement cyclo-pédestre de part et d'autre de la route du Condroz ;

Considérant que ces travaux d'aménagement impliquent une modification sensible du relief du sol ;

Considérant que la demande de permis a été soumise aux mesures particulières de publicité en vertu de l'article D.VIII.13 du CoDT à savoir l'autorité compétente pour délivrer les permis peut procéder à toute forme supplémentaire de publicité et d'information dans le respect des délais de décision qui sont impartis à l'autorité compétente ; que l'affichage sur place a été fait du 30 novembre 2022 au 14 décembre 2022 ;

Considérant que 42 réclamations ont été introduites dans les délais légaux ;

Considérant que les réclamations portent plus particulièrement sur plusieurs grands thèmes :

-la mobilité et l'aménagement de voiries,

-les arrêts,

-les pistes cyclables,

-l'égouttage,

-la vie quotidienne,

-la végétation,

-la procédure,

-divers ;

Considérant que les réclamations peuvent être analysées comme suit :

MOBILITE – AMENAGEMENT DE VOIRIE

-Les arrêts en chaussée des bus vont bloquer la circulation ;

-Les arrêts de bus en chaussée après les carrefours risquent de bloquer le passage des véhicules venant des rues latérales ;

-La réduction à une bande de circulation dans la montée va réduire la fluidité de la circulation :

Considérant que le premier objectif de ce projet est de favoriser la circulation des transports en commun qui vont être transformés en Bus à Haut de Niveau de Service (appelé Busway) ; que l'ambition de ce moyen de transport est d'offrir un service comparable au tram en termes d'amplitude, de régularité, de fréquence, et de confort ; que, pour atteindre cette ambition, la priorisation des bus est nécessaire par la mise en place de sites propres au détriment des bandes de circulation des véhicules ;

Considérant que l'aménagement des carrefours avec des feux de signalisation va également permettre de donner la priorité aux BUSWAY ;

Considérant que la position des stations se trouve en sortie de carrefours afin de permettre une priorisation par feux et minimiser ainsi leur temps d'arrêt ;

Considérant que le choix d'aménager les arrêts « en chaussée » et non plus « en encoche » permet de simplifier les manœuvres et d'améliorer le confort des usagers surtout avec les bus bi-articulés de 24 mètres ;

Considérant que ce type d'aménagement permet aux BUSWAY de rester prioritaires et ne pas se faire dépasser par d'autres véhicules qui pourraient ralentir leur progression sur la suite de leur itinéraire ; qu'il s'agit bien d'inverser les habitudes et de donner la priorité au transport en commun ;

Considérant que ces points de réclamation ne sont pas retenus ;

Le projet va augmenter le trafic sur la rue de la Belle Jardinière en cas de saturation de la route du Condroz ;

Une sécurisation de la rue de la Belle Jardinière est nécessaire pour dissuader le trafic de transit : chicanes, zone de stationnement marquée, portion à sens unique, zone 30, circulation locale...

La priorisation des bus dans le carrefour avec le bas de la rue de la Belle Jardinière va engendrer des files sur cette voirie, de même qu'en haut de la rue ;

Considérant que les aménagements proposés vont améliorer la circulation des transports en commun ; que la fréquence des bus est prévue de l'ordre de 5 minutes en heures de pointe ; que vu cette fréquence, le temps de parcours des véhicules sur cette portion de la route du Condroz ne va pas changer de manière fondamentale ;

Considérant que la mise en place de carrefours à feux sur l'ensemble de l'axe va permettre de séquencer le trafic et donc de mieux répartir les files et fluidifier le trafic ;

Considérant que, concomitamment aux travaux de la route du Condroz, la rue de Belle Jardinière peut être mise en circulation locale afin de minimiser les risques de report de trafic sur cette voirie ;

Considérant que cette mesure n'est pas soumise à un permis d'urbanisme et peut être envisagée par la suite en concertation avec le service de la Police ;

Considérant que ces points de réclamation ne sont pas retenus ;

La suppression du tourne à gauche de la rue Belle Jardinière vers la route du Condroz va engendrer des détours pour les riverains via la rue de la Belle Jardinière ;

Le tourne à gauche de la rue du Beau Hêtre vers la route du Condroz doit être autorisé ;

Considérant que le mouvement de tourne-à-gauche en sortie de la rue du Beau Hêtre est déjà interdit ; que le mouvement de tourne-à-gauche en sortie de la rue de la Belle Jardinière est un mouvement extrêmement peu utilisé ; que les suppressions des tourne-à-gauche ont pour objectif de simplifier la gestion des carrefours, de sécuriser les traversées cyclo-pédestres et d'assurer une capacité suffisante sur la route du Condroz ;

Considérant que ce mouvement est toujours possible via le rond-point du Sart-Tilman en haut de la rue de la Belle Jardinière ;

Considérant que cette mesure concerne uniquement une circulation locale qui n'engendre pas un grand détour ni une grande perte de temps ;

Considérant que ces points de réclamation ne sont pas retenus ;

Vu la suppression du tourne-à-gauche de la route du Condroz vers la rue de la Belle Jardinière, la rue du Beau Hêtre doit être élargie ;

Considérant que le tourne à gauche de la route du Condroz vers la rue de la Belle Jardinière est maintenu ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

Le sentier permettant de relier la Cité Davin à l'arrêt « Tennis Club » doit être pérennisé au vu de la suppression de l'arrêt « Belle Jardinière » ;

Considérant que la suppression de l'arrêt « Belle Jardinière » nécessite de maintenir un cheminement pour permettre aux usagers des bus de la rue de la Belle Jardinière et de la Cité Davin, d'accéder à l'arrêt « Tennis Club » ; que ce cheminement se fait en partie sur des terrains privés ;

Considérant que des négociations vont être entamées par la Ville de Liège avec les propriétaires privés de ces terrains afin d'y établir une servitude publique ;

Considérant que des aménagements doivent être prévus sur ce cheminement pour le rendre plus accessible, propre, et sécurisé ; que ces aménagements peuvent être imposés en condition ;

Considérant que le point de réclamation est retenu ;

-La vitesse de la route du Condroz devra être limitée à 50 km/h sur toute la longueur ;

-La limitation de la vitesse devra être portée à 120 km/h ;

-La mise à 4 bandes de certains tronçons va conduire à des excès de vitesse pour rattraper le temps perdu sur les portions à 3 bandes ;

Considérant que le projet prévoit une réduction du nombre de bandes de circulation pour les véhicules, une diminution des largeurs de bandes, et la mise en place d'arrêts des BUSWAY en chaussée ; que des feux de signalisation avec des traversées cyclo-pédestres régulées sont mis en place au niveau de chaque carrefour ; qu'il est, dès lors, légitime de proposer au gestionnaire de la voirie une limitation de la vitesse à 50 km/h ;

Considérant qu'il s'agit d'une mesure de police non liée à une demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que ces points de réclamations ne sont pas retenus ;

-Les carrefours à feux doivent être remplacé par des ronds-points ;

Considérant que la déclivité de la voirie ne permet pas l'aménagement d'un rond-point dans des bonnes conditions ; que les carrefours à feux sécurisent mieux les traversées cyclo-pédestres et priorisent les bus contrairement aux ronds-points ;

Considérant que l'aménagement d'un rond-point nécessite une emprise plus importante, qui n'est pas disponible dans la configuration actuelle ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Le projet de parking de 19 emplacements prévus sur la rue du Sart Tilman ne fait pas partie de la présente demande de permis alors qu'il serait nécessaire pour compenser la perte de stationnement de la rue du Sart-Tilman :

Considérant que l'aménagement proposé dans la présente demande supprime une zone de stationnement située en face du restaurant Marco-Polo pour y aménager une zone cyclo-pédestre ; que le nombre d'emplacements prévus dans le projet de parking cité dans la réclamation est largement supérieur à la perte de stationnements occasionnée par le projet ; que l'espace est actuellement végétalisé et devrait être endurci pour y accueillir du stationnement ;

Considérant qu'il est important d'éviter au maximum une imperméabilisation des sols ; que les deux objectifs pourraient cependant être rencontrés ; qu'il serait ainsi préférable d'aménager des zones de stationnement en bordure de l'espace engazonné et de planter des arbres sur cet espace ;

Considérant que ces remarques peuvent être imposées en condition ;

Considérant que ce point de réclamation est partiellement retenu ;

-Des parkings de délestage doivent être prévus dans le domaine universitaire :

Considérant que le domaine universitaire comprend déjà beaucoup de parkings ; que la mise en place du BUSWAY 2 et 4 a pour objectif principal de créer une liaison forte entre le centre-ville et les différentes activités du Sart-Tilman ; que le report modal des véhicules venant de la zone du Condroz vers le transport en commun est prévu au Stade du Standard avec la création d'un parking relais de 665 places en lien avec le tram ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Comment est géré le passage des bus près de l'école communale où le croisement n'est pas possible ?
Considérant que cette zone ne fait pas partie du périmètre de la présente demande de permis ; qu'il existe déjà un croisement de bus à cet endroit et que, de manière très ponctuelle, un croisement à vue s'opère entre les chauffeurs ;

Considérant de plus que l'arrêt « Aunaie » est supprimé, ce qui va mieux fluidifier le trafic ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Le trajet du bus ne devrait pas se limiter à la gare des Guillemins car cela oblige à faire une correspondance :

Considérant que la mise en place du tram a un impact sur le réseau des transports en commun puisque l'ensemble des itinéraires de bus entre la gare des Guillemins et le centre-ville seront remplacés par le tram ;

Considérant que la rupture de charge à la gare des Guillemins sera compensée par le temps de parcours plus rapide et le confort supplémentaire du tram ; que le présent projet s'inscrit bien en cohérence avec le tram et le permis autorisé pour sa création, ainsi que la stratégie globale de mobilité ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Le projet ne tient pas compte de l'implantation de la nouvelle épicerie :

Considérant que le projet ne remet pas en cause l'implantation de la nouvelle épicerie ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Les fossés doivent être utilisés pour permettre l'aménagement d'une bande bus dans chaque sens :

Considérant que, sur base du principe STOP donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes, le choix s'est porté sur l'aménagement d'une piste cyclo-pédestre de part et d'autre de la voirie ; que le projet utilise l'ensemble de l'emprise disponible sur le domaine public ; qu'il n'est donc pas possible d'aménager des bandes bus dans chaque sens tout le long de la voirie ;

Considérant néanmoins que les aménagements priorisent fortement la circulation des bus et améliorent significativement la régularité et la qualité de service ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Des lumières vives sont à prévoir au droit des passages à piétons :

Considérant que le projet ne prévoit pas le remplacement des luminaires existants car ils ont fait l'objet d'un « relamping » en 2019 ;

Considérant que vu la nouvelle configuration de la route du Condroz, il apparaît important de porter une attention particulière sur la sécurisation des traversées cyclo-pédestres en prévoyant un renforcement et le placement d'un éclairage adapté aux droits des traversées ;

Considérant que ce point de réclamation est retenu ;

-Le revêtement utilisé va-t-il réduire les nuisances sonores ?
Considérant que la mise en place d'un revêtement limitant les effets sonores de la circulation serait adapté dans cette zone vu les désagréments subis par les riverains ; que ce point de réclamation est retenu ;

ARRÊTS

-Les arrêts de bus «Aunaie», «Orchidée Blanche» et «Belle Jardinière» sont supprimés ;

-Il faut maintenir le nombre d'arrêts existants :

Considérant que le premier objectif du projet est de favoriser la circulation des transports en commun en les transformant en Bus à Haut de Niveau de Service ; que l'ambition de ce moyen de transport est d'offrir un service comparable au tram en termes d'amplitude, de régularité, de fréquence, et de confort ; que, pour atteindre cette ambition, une inter-distance de 500 mètres entre les arrêts est souhaitée par le TEC Liège-Verviers ;

Considérant que le choix des arrêts à supprimer a été réalisé par le TEC Liège-Verviers sur base des charges de fréquentation mais aussi sur l'inter-distance entre les arrêts ;

Considérant que la condition proposée ci-avant pour améliorer l'accessibilité, via une servitude, et raccourcir l'accès à l'arrêt « Tennis-Club » permet aux citoyens de trouver une alternative sécurisée à la suppression de l'arrêt « Belle Jardinière » ;

Considérant que la localisation de l'arrêt « Aunaie » ne permet pas d'accueillir une station BHNS étant donné l'étroitesse des trottoirs ;

Considérant que certains arrêts qui ne seront pas desservis par le Busway seront conservés pour d'autres lignes ;

Considérant que ces points de réclamation ne sont pas retenus ;

-Les arrêts « Beau Hêtre » et « Tennis Club » doivent être convertis en arrêt facultatif :

Considérant que, pour l'ensemble des quatre lignes de BUSWAY, le principe de s'arrêter systématiquement à chaque station a été adopté comme pour le tram ; qu'il n'est pas judicieux de déroger à ce principe pour certains arrêts afin d'éviter une mauvaise compréhension mais garder une bonne lisibilité du réseau ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Déplacer l'arrêt « Parc industriel » vers la Ville en face de l'arrêt vers le CHU afin de limiter le déplacement des résidents de l'immeuble à appartements :

Considérant que l'espace disponible n'est pas suffisant pour pouvoir aménager l'arrêt à cet endroit notamment à cause de la bande de tourne-à-gauche vers l'avenue du Pré Aily ; que cette proposition rendrait la gestion du carrefour avec l'avenue du Pré Aily compliquée pour donner la priorisation aux bus ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-L'arrêt « Village » vers Liège devrait être déplacé vers un endroit plus confortable à hauteur du n° 359 ;

Considérant que l'espace n'est pas suffisant pour pouvoir y implanter une station type « BUSWAY » ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

PISTES CYCLABLES

-Les pistes cyclables telles qu'envisagées présentent plusieurs dangers : la mixité entre les piétons et les vélos dans la descente – le conflit potentiel des cyclistes avec les entrées et les sorties des accès des habitations – la présence de véhicules sur la piste cyclable en attente de l'insertion sur la voirie ;

-Une séparation piéton – cycliste par une bande de marquage est nécessaire dans la descente ;

-Les bandes d'arbustes entre la route et les cheminements devraient être supprimées pour élargir la zone de trottoir et pouvoir y aménager une séparation ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'un audit de sécurité, conformément à la directive européenne 2008/96/CE qui vise la gestion de la sécurité des infrastructures routières, transposée par le décret du Gouvernement wallon du 22 décembre 2010 ;

Considérant que l'auditeur a émis comme recommandation de définir le statut des cheminements cyclo-piétons en F99a unidirectionnel, de chaque côté de la voirie et sur l'ensemble du tracé ;

Considérant que le choix d'un statut F99a le long de la route du Condroz est justifié par la faible fréquentation piétonne, mis à part au droit des arrêts de bus ; qu'à ces endroits, les cyclistes sont invités à passer derrière le quai et les traversées cyclistes et piétonnes sont séparées ;

Considérant qu'il serait intéressant de placer un statut F99a bidirectionnel avec une largeur de la piste cyclo-pédestre de minimum 2 m, pour éviter aux riverains cyclistes de devoir faire des détours inutiles ;

Considérant que les bandes de végétation permettent de mieux sécuriser les cheminements cyclo-pédestres de la chaussée et d'empêcher le stationnement sauvage ; que toutefois, la largeur de ces bandes de végétation peut être réduite à 1,50 m afin d'augmenter la largeur de la piste cyclable à 2,50 m ;

Considérant qu'une partie du cheminement cyclo-pédestre est aménagée avec un revêtement différencié ; que du marquage au sol pourrait être ajouté afin d'aider les piétons et cyclistes à adopter le bon comportement lors d'un croisement ;

Considérant que ces points de réclamation sont partiellement retenus ;

-La vitesse des cyclistes et des trottinettes doit être limitée dans la descente :

Considérant que les cyclistes sont tenus de suivre le Code de la Route et les limites de vitesses autorisées ; qu'il n'est techniquement pas possible de limiter la vitesse des vélos ; qu'il n'est pas techniquement possible de les contrôler ; que le cycliste a l'obligation d'adapter sa vitesse aux autres usagers plus faibles ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

- Les cyclistes devraient obligatoirement descendre par la rue de la Belle Jardinière ;
- L'aménagement d'une piste cyclable d'un seul côté serait suffisant si une piste parallèle est créée rue de la Belle Jardinière ;
- Les vélos en descente doivent se trouver sur la route et non pas sur le trottoir ;

Considérant que l'objectif est de créer un aménagement cyclable en site propre permettant à des cyclistes moins aguerris de faire leur trajet en toute sécurité, ce qui n'est pas le cas de la rue de la Belle Jardinière ;

Considérant que les cyclistes chevronnés auront toujours la possibilité d'emprunter la rue de la Belle Jardinière ou la voirie de la route du Condroz ;

Considérant que ces points de réclamation ne sont pas retenus ;

-La piste cyclable devrait être déplacée au centre de la voirie :

Considérant que l'aménagement d'une piste cyclable au centre de la voirie présente de nombreux inconvénients en termes de sécurité et d'accessibilité ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-La zone d'attente des cyclistes au feu du carrefour de la Belle Jardinière est potentiellement conflictuel entre les cyclistes montants et descendants :

Considérant que, conformément au décret du Gouvernement wallon du 22 décembre 2010 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le projet a fait l'objet d'un audit de sécurité ; que l'auditeur n'a pas émis de recommandation sur ce point ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-La piste cyclable de la rue de la Belle Jardinière est-elle maintenue ?

Considérant que la piste cyclable sur la rue de la Belle Jardinière est bien maintenue ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ; ;

-L'aménagement d'une piste cyclable sur la rue du Sart-Tilman est-elle prévue ?

Considérant que cette demande ne fait pas partie du périmètre de la présente demande de permis ; que des réflexions sont en cours entre l'Université de Liège, la Ville, et les instances de la Région pour mettre en place un réseau structurant cyclable vers le domaine universitaire ; que ce projet est une des premières étapes vers l'élaboration de ce réseau structurant ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Qui aura la charge de l'entretien de la piste cyclable ?

Considérant que cette remarque ne relève pas de la partie urbanistique du projet mais bien de la gestion et l'entretien ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-La piste cyclable autour du rond-point doit être bidirectionnelle pour éviter aux cyclistes venant de la rue de la Belle Jardinière vers la rue du Sart-Tilman de faire tout le tour :

Considérant que le projet prévoit la réalisation d'une piste cyclable tout autour du rond-point ; que cet aménagement est accompagné d'une bande engazonnée d'une largeur de 1 m ; que cette bande de végétation va être très difficile d'entretien et risque de ne pas perdurer dans le temps, notamment à cause du salage ;

Considérant qu'il serait plus judicieux de la remplacer par des barrières basses de sécurité en bois ce qui permettra de gagner de la largeur pour le cheminement cyclo-pédestre ;

Considérant que pour faciliter les mouvements des cyclistes, cette piste cyclable devrait être bidirectionnelle à cet endroit ;

Considérant que ce point de réclamation est retenu ;

ACCES HABITATIONS – VIE QUOTIDIENNE

-Il faut supprimer la végétation devant le commerce situé au n°495 de la route du Condroz afin de maintenir l'emplacement de parking pour les camions de livraison (essence + commerce) et les clients du magasin qui ne prennent pas du carburant ;

-La végétation mise en place devant le n° 485 empêche l'accès facile au commerce, obstrue en partie l'accès aux habitations situées à l'arrière et supprime le stationnement permettant aux clients de placer leur motor-home.

-Il faut maintenir l'accès au cabinet médical situé au n° 483 de la route du Condroz ainsi que les emplacements de stationnement devant l'habitation :

Considérant que cette zone est actuellement fortement sollicitée par le stationnement de véhicules ;

Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'une piste cyclo-pédestre de part et d'autre de la route du Condroz entre le rond-point du Sart-Tilman et le bas de la rue de la Belle Jardinière ; que cet itinéraire cyclable

est amené à être prolongé jusqu'au centre-ville ; qu'il est donc important de maintenir la continuité sécurisée de cet itinéraire tout le long de la voirie ;

Considérant que le projet prévoit également l'aménagement de bandes de végétation entre la voirie et la piste cyclo-pédestre ; que vu les largeurs disponibles à cet endroit, il serait envisageable de supprimer ces bandes de végétation afin d'aménager des zones de stationnement tout en gardant une largeur de piste cyclo-pédestre confortable ;

Considérant que ces points de réclamation sont partiellement retenus ;

-L'accès à l'habitation n°113 doit toujours être possible ;

-L'absence de coupes à certains endroits ne permet pas de s'assurer de l'accessibilité aux maisons sans seuils infranchissables ;

Considérant que les niveaux mis en place dans les nouveaux aménagements seront adaptés pour maintenir une accessibilité correcte aux habitations ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-L'accès aux propriétés situées à gauche dans le sens du déplacement est rendu plus dangereux avec la piste cyclable ;

-Certaines sorties d'accès des habitations doivent se faire en marche arrière car il n'y a pas de possibilité de demi-tour à l'intérieur des propriétés ce qui sera plus dangereux avec les nouveaux aménagements ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'un audit de sécurité, conformément à la directive européenne 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières transposée par le décret du Gouvernement wallon du 22 décembre 2010 ; que le demandeur a intégré les remarques émises par l'audit sur ces points dans son projet ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Il faut augmenter le passage entre l'entrée de la propriété du 421 route du Condroz de 3 m à 4,50 m comme actuellement ;

Considérant que les bandes de végétation doivent être adaptées à la largeur d'accès aux habitations ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-L'aménagement de la piste cyclable engendre une perte de stationnement pour les visiteurs, les livraisons de mazout, BPost,... ;

Considérant qu'en effet, du stationnement est supprimé ; que dans le haut de la route du Condroz, une zone de stationnement est prévue vers Boncelles ; qu'il paraît opportun de solliciter l'aménagement d'une deuxième zone de stationnement vers Liège si la largeur le permet ;

Considérant que, par contre, il y aura toujours la possibilité de s'arrêter dans les zones d'accès aux habitations ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Le talus de la propriété sis 16 Drève des Aulnes est modifiée ce qui menace la stabilité du bâtiment ;

Considérant que les travaux envisagés se limitent au périmètre du domaine public et qu'ils ne devront pas porter atteinte aux aménagements situés dans le domaine privé ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

VEGETATION

-Les végétations prévues le long de la piste cyclable ne résisteront pas au salage abondant ;

Considérant que l'essence choisie pour les végétations devra être adaptée pour résister au salage de la route ; que ce point de réclamation est retenu ;

-La bande végétalisée devra avoir un maximum de 50 cm de hauteur :

Considérant que la hauteur de la végétation devra être limitée afin de garder une bonne visibilité pour les riverains ; que ce point de réclamation est retenu ;

EGOUTTAGE – IMPETRANTS

-La dimension de la récolte des eaux située en dessous de la piste cyclable devra être suffisante pour pouvoir récolter l'ensemble des eaux des habitations de la route du Condroz comme actuellement avec le fossé ;

-L'obligation de profiter des travaux pour la mise en place d'un égouttage :

Considérant que les fossés existants sont remplacés par des massifs drainants permettant de recueillir les eaux tel qu'actuellement ; que ces massifs doivent être adaptés pour ne pas dégrader la situation de récolte des eaux ;

Considérant que ces points de réclamation sont partiellement retenus ;

-Les services de télécommunication doivent être informés des travaux pour procéder à la pose de la fibre optique :

Considérant que cette remarque n'influence pas l'analyse urbanistique du projet ; que l'ensemble des impétrants doivent être contactés avant le début des travaux ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

-Les avaloirs seront-ils suffisants pour l'évacuation des eaux de pluie ?

Considérant que le projet ne modifie pas le système actuel d'évacuation des eaux pluviales ; que l'eau de ruissellement de la voirie est toujours ramenée vers les collecteurs situés sous les actuels filets d'eau via les branchements des nouveaux avaloirs ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

PROCEDURE

-L'analyse du dossier dans le temps imparti de l'enquête publique est compliqué sans communication du dossier complet :

Considérant que la législation prévoit une durée d'enquête publique de 15 jours ; que la transmission du dossier peut se faire sur demande conformément aux Articles D.10 à D.20 du Code de l'Environnement pour les demandes d'informations environnementales (notamment pour les dossiers d'urbanisme) et Articles L.3231-1 à 9 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation (CDLD) pour les demandes relatives aux autres matières ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

DIVERS

-Il faut maintenir la boîte aux lettres de l'habitation située au n° 443 Bis de la route du Condroz :

Considérant que les aménagements proposés s'inscrivent entièrement dans le périmètre du domaine public ; que la boîte aux lettres doit être déplacée si elle se situe sur le domaine public ; que la prescription acquisitive n'est pas d'application sur le domaine public ;

Considérant que ce point de réclamation n'est pas retenu ;

Considérant que la CCATM de la Ville de Liège a émis un avis favorable conditionnel (ci-annexé) en date du 13 décembre 2022 ;

Considérant que la CCATM a émis des remarques d'ordre général :

-Dans une perspective plus large, la Commission rappelle son souhait de concevoir les lignes de transport en commun structurant comme des leviers de développement territorial (rénovation des espaces publics,

revitalisation des espaces privés, densification, réduction de l'emprise automobile, etc.) et appelle dès lors à ne pas dissocier les solutions de mobilité et les projets urbains ; à cet égard, elle fait référence à son avis du 8 septembre 2021 relatif au Plan communal de Mobilité (PCM), lequel invite les autorités à formaliser à l'échelle de sous-territoires des « projets / contrats d'axes » avec tous les acteurs concernés, et ce dès l'initiation d'un projet de transport en commun structurant. Il lui apparaît que le choix du tracé et l'implantation des stations devraient s'envisager au regard de ces enjeux urbains, dans une approche prospective et de valorisation des espaces traversés ;

-La Commission demande que le Busway B2 dispose, sur l'ensemble de son tracé, des qualités d'un BHNS, et notamment la priorité sur les autres modes de transport, la présence maximale de sites propres, l'insertion dans l'espace public, l'accessibilité. Elle sera particulièrement attentive à ces caractéristiques dans le segment entre la gare des Guillemins et la rue de la Belle Jardinière ;

-La Commission souhaite que le nombre de places PMR dans les BHNS respecte a minima les ratios existants dans les véhicules circulant sur les lignes concernées ;

Considérant que la CCATM a également émis des remarques plus spécifiques sur :

-la réalisation d'une signalétique (panneaux ou marquage) adaptée afin d'indiquer aux piétons et aux cyclistes comment se comporter lors d'un croisement ;

-le maintien ou la suppression de certains arrêts ;

-le déclassement de la route du Condroz en boulevard urbain avec une réduction de la vitesse maximale à 50 km/h ;

-le potentiel de connexion entre la ligne de BUSWAY B2 et des potentiels parking-relais ;

Considérant que, de manière générale, ces remarques rejoignent les réclamations analysées ci-avant ;

Considérant que la CCATM souhaite que le prolongement des pistes cyclables vers le Théâtre de Verdure se fasse sur le même principe de piste unidirectionnelle de part et d'autre de la voirie afin d'éviter une traversée dangereuse dans un virage ;

Considérant que cette remarque concerne un tronçon situé en dehors du périmètre de la demande de permis ; que cet aménagement fera l'objet d'une étude spécifique dans le cadre de la mise en œuvre des « corridors cyclables » ; que la traversée prévue à cet endroit est sécurisée par des feux ;

Considérant que la CCATM a émis des remarques spécifiques sur les aménagements proposés ; que ces remarques sont reprises en condition de cet avis excepté la remarque concernant la différenciation des revêtements entre les cyclistes et les piétons depuis le rond-point jusque la pharmacie située au n°473, pour garder la même logique d'aménagement sur l'ensemble de l'axe ;

Considérant que, par rapport à la remarque sur les trottoirs de l'avenue du Pré Aily, l'aménagement se raccorde à la largeur des trottoirs existants ; qu'a priori, un projet sera mis en œuvre prochainement par la SPI pour élargir ces trottoirs en y intégrant les vélos ; que la bande de présélection ne doit pas être supprimée ;

Considérant l'avis favorable conditionnel du service ACCESS+ de la Ville de Liège daté du 23 novembre 2022 ci-annexé ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis par la Direction de la Gestion de l'Espace public - Service de la Voirie daté du 6 décembre 2022 ci-annexé ;

Considérant que, pour harmoniser le principe sur le territoire de la Ville de Liège, les bandes de bus devront être ouvertes aux cyclistes et aux taxis ;

Considérant que les aménagements cyclables de la rue de la Belle Jardinière doivent être prolongés pour une meilleure connexion avec la rue du Vallon ;

Considérant que certaines traversées cyclo-pédestres autour du rond-point du Sart-Tilman devront être élargies ;

Considérant que le mobilier des abris de stations repris dans la demande de permis n'a pas encore fait l'objet d'une validation par la Ville de Liège ; qu'un contrat est en cours avec la société Decaux pour la gestion des abribus ; qu'une négociation doit être menée à ce sujet ; que le choix du mobilier (abris) ne remet pas en question l'emplacement, la géométrie et l'accessibilité PMR aux stations BUSWAY ;

Considérant pour information que les bandes de végétation ne seront pas prises en charge d'entretien par la Ville de Liège ;

Considérant par ailleurs que des mesures de police doivent être prises en lien avec le projet, et notamment :

-la limitation de la vitesse des véhicules à 50 km/h sur la route du Condroz entre le Théâtre de Verdure et le rond-point du Sart-Tilman,

-la mise en circulation locale de la rue de la Belle Jardinière,

-la mise en place d'un statut F99a bidirectionnel sur le cheminement cyclo-pédestre de la route du Condroz et tout autour du rond-point du Sart-Tilman ;

Considérant que l'avis de la police de la signalisation ne nous est pas parvenu dans les délais impartis ;

Considérant que sur le principe le projet est admissible ; qu'il contribue à la mise en oeuvre la nouvelle stratégie de mobilité et ses différents plans ; qu'il est attendu et souhaitable ;

Considérant toutefois que, si le projet est de qualité, des questionnements sur certains aménagements subsistent et que certaines réclamations sont justifiées et doivent être prises en compte ; que cela concerne globalement le secteur autour du rond-point du Sart-Tilman, l'organisation des cheminements cyclables et l'aménagement des bandes cyclables ; qu'il paraît ainsi nécessaire d'apporter des précisions, voire des ajustements au projet ;

Nous émettons un avis favorable conditionnel sur ce projet, et sollicitons la présentation de plans modifiés pour répondre aux conditions et remarques reprises ci-après.

Il conviendra de respecter les conditions suivantes :

- respecter les conditions émises par la Direction de la Gestion de l'Espace Public (Services Voirie) et du service ACCESS+, dans leur rapport dont copie jointe excepté pour la condition sur les trottoirs de l'avenue du Pré Aily ;
- remplacer la bande de végétation autour du rond-point par des barrières en bois et rendre la piste cyclable bidirectionnelle ;
- remplacer la bande engazonnée d'une largeur de 1 mètre autour du rond-point du Sart-Tilman par l'élargissement de la bande cyclable et la pose de barrières basses de séparation ;
- élargir certaines traversées cyclo-pédestres autour du rond-point du Sart-Tilman ;
- mettre en œuvre un marquage suggéré permettant de mieux identifier la place de chacun en cas de croisement entre piétons et cyclistes, aux endroits où le revêtement n'est pas différencié ;
- réduire globalement les bandes de végétation à 1,50 m pour élargir le cheminement cyclo-pédestre à 2,50 m ;
- ouvrir les bandes de bus aux cyclistes et aux taxis ;
- au carrefour entre la route du Condroz et la rue de la Belle Jardinière, prolonger l'aménagement cyclable de la rue de la Belle Jardinière sur une longueur de 20 m, et aménager une insertion vers la rue de la Belle Jardinière pour les cyclistes venant du passage piétons ou du Sart-Tilman ;
- au carrefour entre la route du Condroz et l'avenue du Pré Aily, abaisser la bordure pour permettre l'insertion des vélos venant du parc scientifique sur la piste vers le centre-ville ;
- pour les cyclistes venant d'Angleur et pénétrant dans le parc scientifique par l'avenue Pré-Aily, prévoir un dispositif de réinsertion pour éviter les conflits avec le trafic automobile et faciliter les déplacements à vélo (voir point 8.1 du guide des aménagements cyclables séparés : <https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/pistes-cyclables-separees>) ; prévoir un dispositif B22 pour permettre aux cyclistes sortant du parc Scientifique de tourner à droite vers le Sart-Tilman pour emprunter l'aménagement cyclable ;
- renforcer/placer un éclairage adapté aux droits des traversées cyclo-pédestres;
- adapter les bandes de végétation aux largeurs des accès des habitations ;
- adapter l'essence des végétations pour résister au salage des routes ; limiter leur hauteur pour garder une bonne visibilité ;
- adapter les massifs drainants qui remplacent le fossé existant pour garantir le récolte des eaux tel qu'actuellement ;
- aménager le sentier permettant l'accès à l'arrêt «Tennis Club » pour les usagers des transports en commun de la rue de la Belle Jardinière et de la cité Davin ;
- aménager des zones de stationnement en bordure de l'espace engazonné entre la rue du Sart-Tilman et l'accès au rond-point venant de Bonnelles, et arborer l'ensemble de cet espace engazonné ;

- aménager une zone de stationnement dans la première partie de la route du Condroz à proximité du n°483 et 485 (si la largeur du cheminement cyclo-pédestre reste suffisante en supprimant les bandes de végétation) ;
- à hauteur du rond-point, adopter un tracé moins anguleux des aménagements cyclables pour faciliter les circulations ;
- mettre en place un revêtement permettant de limiter les nuisances sonores.

Pour rappel,

l'entretien des bandes de végétation ne sera pas repris en charge par les services de la Ville de Liège ;

- *le mobilier des abris de stations devra faire l'objet de négociations avec la Ville, en considérant le contrat en cours avec la société Decaux sur le mobilier urbain et les abribus. »*

Considérant que le demandeur a produit des plans modificatifs, transmis par dépôt en date du 02/03/2023, et ayant fait l'objet, en application de l'article D.IV.43 du Code, d'un accusé de réception daté du 08/03/2023 ;

Considérant que ces plans modificatifs font suite au rapport du Collège du 13/01/2023 visé ci-avant ;

Considérant que les modifications apportées au projet sont les suivantes :

- adaptation du mail de sécurité mentionné dans l'avis de la Direction de la Gestion de l'Espace public de la ville de Liège ;
- trottoirs adaptés au regard de l'avis du service Access + de la Ville de Liège ;
- adaptation du cheminement F 99b autour du rond-point ;
- insertion de marquages au sol indiquant la position des cyclistes et des piétons en cas de croisement le long de la route du Condroz ;
- prolongation de la séparation du cheminement cyclable en sortie de la rue de la Belle Jardinière ;
- adaptation de la réinsertion des cyclistes venant du bas de la route du Condroz vers l'Avenue du Pré Ailly ;
- ajout d'une zone de stationnement le long des bulles à verre situées sur l'îlot entre la route du Condroz et la rue du Sart-Tilman ;
- ajout d'une zone de stationnement à proximité des n°s 485 et 483 tout en laissant suffisamment d'espace pour le cheminement cyclo – pédestre ;
- plantation de 9 arbres sur l'îlot entre la route du Condroz et la rue du Sart-Tilman ;

Considérant que les modifications apportées n'ont qu'une portée limitée et ne portent atteinte ni à l'objet, ni à l'économie générale du projet, ni à ses caractéristiques substantielles ; que dès lors, suivant l'article D.IV.42 § 3 du Code, de nouvelles mesures de publicité ne sont pas requises ;

Considérant que l'avis de l'ILLE, daté du 15/03/2023, précisant que le projet « *devra intégrer les prescriptions de notre précédent rapport du 18 novembre 2022* », est favorable ;

Considérant que l'avis du SPW MI – Direction des Routes de Liège, daté du 17/04/2023 est favorable conditionnel et libellé comme suit :

« En réponse à votre lettre susvisée, j'ai l'honneur de vous faire savoir que mon service émet un avis favorable conditionnel sur le projet tel qu'il figure aux plans joints à votre demande, et ce pour les raisons suivantes :

-Carrefour Belle Jardinière :

Etant donné sa régulation complète, il est toujours souhaité de l'étudier en permettant le tourne à gauche en sortie de la rue Belle Jardinière vers la nationale.

-Carrefour Tennis Club :

Pour justifier la suppression de l'arrêt Belle Jardinière et l'aménagement proposé, l'officialisation et la réalisation d'un sentier, entre le bas de la rue de la Belle Jardinière et de l'arrêt Tennis club est une condition sine qua non. Ce sentier en terre battue existe mais devra être rendu officiel et pérennisé par la Ville de Liège et, ou, l'OTW.

-Carrefour du Beau Hêtre :

F0218/62063/UFDF/2022/79/L51073/2299503

Comme demandé au niveau du carrefour « Belle Jardinière », le carrefour étant complètement régulé, il est toujours souhaité d'étudier sa régulation en autorisant le tourne à gauche en sortie de la rue communale.

-Carrefour rond-point Eglise :

- L'éclairage des traversées piétonnes et cyclables devront faire l'objet d'un accord préalable de la direction des routes de Liège avant réalisation.
- L'accès à cette zone commerçante en tourne gauche en venant du giratoire doit être autorisé (prévoir ligne discontinue à l'axe de voirie).

-Remarques générales :

- > Prévoir la plantation de haies de charmes dans les zones prévues à cet effet. Des haies « basses » peuvent être acceptées dans la partie aval du tracé. Nous proposons les essences suivantes:
Lonicera nidita 'Maigrun' Spireae arguta 'Grefsheim', Symphoria 'magic berry', Ligustrum vulgare 'Iodense'.

- Les bordures des ilots centraux seront en béton et seront placées avec fondation (pas en bordures collées). Elles devront être blanche ou peintes en blanc.
Dans le plan de coupe 1 à 7, le détail 2 n'est pas modifié.
- En vue d'un passage éventuel à une limitation de la vitesse à 50 Km/h, des zones non circulables à l'axe de la voirie entre « Beau être » et le rond-point au niveau de l'église seraient souhaitables. »

Considérant que le Collège a rédigé un rapport sur base des plans modificatifs dans lequel il a émis un avis favorable conditionnel en séance du 07/04/2023, transmis le 13/04/2023 ;

Considérant que les conditions du Collège sont les suivantes :

« - aménager un sentier piéton permettant l'accès à l'arrêt «Tennis Club» pour les usagers des transports en commun de la rue de la Belle Jardinière et de la cité Davin suivant le schéma de principe ci joint : ces travaux à charge du demandeur comprennent l'étude préalable, l'établissement des servitudes adéquates ainsi que les éventuels revêtements de sol, clôtures, mobiliers urbains et éclairages ;

- adapter l'essence des végétations pour résister au salage des routes avec une hauteur limitée pour garder une bonne visibilité ;
- mettre en place un revêtement permettant de limiter les nuisances sonores sur le trajet du BHNS.

Pour rappel,

- l'entretien des bandes de végétation ne sera pas repris en charge par les services de la Ville de Liège ;
- le mobilier des abris de station devra faire l'objet de négociations suite au contrat en cours avec la société Decaux. »

Vu les plans immatriculés en mes services en date du 08/11/2023 ;

Vu les plans modificatifs immatriculés en mes services en date du 02/03/2023 ;

Considérant que les travaux projetés portent sur :

- l'amélioration de la desserte en transports en commun sur la route du Condroz (N 680) entre le giratoire du Sart-Tilman et le carrefour de la Belle Jardinière ;
- la transformation des anciens arrêts de bus en stations pour des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du bas de la route du Condroz jusqu'au CHU ;
- la création d'un cheminement cyclable sur la route du Condroz sur le tracé concerné par la demande ;

Considérant que les aménagements bénéficieront à deux lignes du futur BHNS : la ligne B2 (ancienne 48) et la ligne B 3 ; que les lignes sont toutes deux inscrites au Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise ; que ces lignes sont un complément indispensable au bon fonctionnement du tram ;

Considérant également que ces travaux s'intègrent dans la vision « FAST 2030 » adoptée par le Gouvernement Wallon ; que s'accompagnant de cheminements piétons et cyclables fonctionnels et sécurisés, les travaux favorisent la mobilité douce et l'intermodalité ;

Considérant que le Collège communal a répondu aux remarques et objections formulées dans le cadre de l'enquête publique dans une analyse pertinente et circonstanciée, à laquelle je me rallie ;

Considérant que dans son avis du 06/12/2023, l'Université de Liège précise que pour ce qui concerne le local sanitaire destiné aux chauffeurs du terminus « Botanique » :

« l'administration de l'Université prendra contact avec l'OTW pour envisager les possibilités d'une meilleure intégration paysagère, qui ne modifiera ni son implantation, ni son gabarit et qui n'est dès lors pas de nature à conditionner le permis ».

Considérant que si une adaptation des travaux est en effet envisageable, celle-ci ne devrait pas concerner des actes et travaux soumis à permis d'urbanisme, le cas échéant, une demande de permis d'urbanisme devrait être introduite ;

Considérant que l'Université de Liège précise également que « certaines stations sont implantées en tout ou pour partie sur la pleine propriété foncière de l'Université. L'Université autorisera l'exécution de ces aménagements. Préalablement à l'exécution ; l'ensemble des modalités juridiques devront être prises (notamment en termes de conventions) ; qu'il incombera au demandeur de s'enquérir de la bonne exécution de ces formalités et démarches » ;

Considérant que dans son avis du 17/04/2023, le SPW MI – Direction des Routes de Liège a émis des conditions pouvant être intégrées au projet ; que cependant pour ce qui concerne les conditions suivantes, l'auteur de projet estime ne pas pouvoir rencontrer les exigences de ce service pour les raisons ci-après :

-Carrefour Belle Jardinière :

La régulation du carrefour, si elle donne la possibilité d'offrir un tourne-à-gauche depuis la rue de Belle Jardinière, avait été écartée dans le cadre de réunions préalables d'axes tenues en présence de représentants dudit service :

En outre, le Collège communal justifie la suppression du tourne-à-gauche de la manière suivante :

« Considérant que le mouvement de tourne-à-gauche en sortie de la rue du Beau Hêtre est déjà interdit ; que le mouvement de tourne-à-gauche en sortie de la rue de la Belle Jardinière est un mouvement extrêmement peu utilisé ; que les suppressions de tourne-à-gauche ont pour objectif de simplifier la gestion des carrefours, de sécuriser les traversées cyclo-pédestres et d'assurer une capacité suffisante sur la route du Condroz ;

Considérant que ce mouvement est toujours possible via le rond-point du Sart-Tilman en haut de la rue de la Belle Jardinière ;

Considérant que cette mesure concerne uniquement une circulation locale qui n'engendre pas un grand détour ni une grande perte de temps ».

-Carrefour du Beau Hêtre :

Comme pour le carrefour de la Belle Jardinière, l'installation d'un tourne-à-gauche serait envisageable vu la régulation du carrefour. Or, ce mouvement n'est pas autorisé actuellement, et il pourrait par ailleurs générer un trafic de transit via la rue de la Belle Jardinière.

-Remarques générales :

La faisabilité d'installer des zones non circulables à l'axe de la voirie entre « Beau Hêtre » et le rond-point Eglise, peut être analysée, mais l'auteur de projet précise qu'aucune garantie ne peut être fournie à ce stade. Qu'en effet, il y aura au droit de ces zones une réduction d'autant de la largeur des cheminements cyclopédestres, ce qui n'est pas souhaitable et est incohérent avec la directive STOP.

-Création d'un sentier au Carrefour Tennis Club :

Cette exigence est également formulée dans l'avis du Collège communal. L'auteur de projet précise que son tracé traverse des propriétés privées. L'OTW ne dispose pas des droits requis sur ces terrains, ni de prérogative d'expropriation. Enfin, cette condition est peu réaliste dans la temporalité des travaux, puisqu'un accord avec les propriétaires privés avant la fin des travaux sollicités, soit mi-2024, est improbable.

Cette condition n'étant pas exécutable et, ne faisant l'objet d'aucune charge d'urbanisme, elle ne saurait être imposée dans le cadre de la présente demande ;

Considérant que l'installation projetée ne compromet pas la destination générale de la zone, ni son caractère architectural ;

Pour les motifs précités,

DECIDE :

Article 1^{er} : - Le permis d'urbanisme sollicité par l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) est octroyé.

Le titulaire du permis devra :

- Se conformer aux plans annexés au présent permis ;
- Respecter l'avis de l'ILE annexé au présent permis ;
- Des mesures appropriées seront prises de façon à assurer la protection des arbres contigus à l'emprise des travaux ;
- Les nouvelles plantations seront adaptées en fonction des entrées vers les habitations implantées le long du parcours ;
- Toutes les démarches et modalités requises seront remplies par le demandeur pour ce qui concerne les actes et travaux à exécuter sur les propriétés privées ne faisant pas partie du domaine public ;
- Les dispositions des articles 414 et suivants du Guide Régional d'Urbanisme relatif à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite seront rencontrées, puisque tel que le relève le Département des Services Sociaux et de Proximité Access + de la Ville de Liège dans son avis du 22/11/2023, les actes et travaux sont soumis audit Guide en vertu de l'article 414 § 1, 14° du GRU. Cet avis devra dès lors être respecté pour tous les points règlementairement requis, les autres remarques devant être assimilées à des suggestions ;
- Respecter les conditions suivantes énoncées par le Collège dans son rapport du 07/04/2023, à savoir :
 - « adapter l'essence des végétations pour résister au salage des routes avec une hauteur limitée pour garder une bonne visibilité ;
 - mettre en place un revêtement permettant de limiter les nuisances sonores sur le trajet du BHNS.

Pour rappel,

 - l'entretien des bandes de végétation ne sera pas repris en charge par les services de la Ville de Liège ;
 - le mobilier des abris de station devra faire l'objet de négociations suite au contrat en cours avec la société Decaux. »
- respecter les conditions suivantes énoncées par le SPW MI des Routes de Liège dans son avis du 17/04/2023 :
 - Carrefour rond-point Eglise :
 - L'éclairage des traversées piétonnes et cyclables devront faire l'objet d'un accord préalable de la direction des routes de Liège avant réalisation.
 - L'accès à cette zone commerçante en tourne gauche en venant du giratoire doit être autorisé (prévoir ligne discontinue à l'axe de voirie).
 - Remarques générales :
 - Prévoir la plantation de haies de charmes dans les zones prévues à cet effet.

Des haies « basses » peuvent être acceptées dans la partie avale du tracé. Nous proposons les essences suivantes :Lonicera nidita 'Maigrun', Spireae arguta 'Grefsheim', Symphoria 'magic berry', Ligustrum vulgare 'lodense'.

F0218/62063/UFD/2022/79/L51073/2299503

*-Les bordures des îlots centraux seront en béton et seront placées avec fondation (pas en bordures collées). Elles devront être blanche ou peintes en blanc.
Dans le plan de coupe 1 à 7, le détail 2 n'est pas modifié. »*

- Evaluer l'opportunité de la faisabilité de l'intégration de zones non circulables à l'axe de la voirie entre « Beau Hêtre » et le rond-point Eglise ;

Article 2. : - Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège Communal et le Fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins quinze jours avant d'entamer ces travaux ou actes.

Article 3. : - Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois ou règlements.

Article 4. : - Expédition de la présente décision est transmise au demandeur, à l'auteur de projet et au Collège communal.

Liège, le

06 JUIN 2023

Le Fonctionnaire délégué,



Olivier LEJEUNE

Directeur a.i.

EXTRAITS DU CODE DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**VOIES DE RECOURS**

Art. D.IV.63

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

- 1° soit de la réception de la décision du collège communal visée à l'article D.IV.46 et D.IV.62.
- 2° soit de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée à l'article D.IV.47, §1^{er} ou §2.
- 3° soit de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée à l'article D.IV.48.
- 4° soit, en l'absence d'envoi de la décision du fonctionnaire délégué dans les délais visés respectivement aux articles D.IV.48 ou D.IV.91, en application de l'article D.IV.48, à dater du jour suivant le terme du délai qui lui était imparti pour envoyer sa décision.

Le recours contient un formulaire dont le modèle est fixé par le Gouvernement, une copie des plans de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n°2 ou une copie de la demande de certificat d'urbanisme n°2 si elle ne contient pas de plan, et une copie de la décision dont recours si elle existe. (...).

Art. D.IV.64

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

Art. D.IV.65

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

1° lorsque la décision du collège communal est divergente de l'avis émis par la commission communale dans le cadre d'une consultation obligatoire de celle-ci.

2° en l'absence de commission communale, lorsqu'à l'occasion de l'enquête publique organisée en application du Code, ont émis des observations individuelles et motivées relatives au projet durant ladite enquête et que ces observations ne sont pas rencontrées par la décision du collège soit :

- a) vingt-cinq personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant moins de dix mille habitants.
- b) cinquante personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de dix mille à vingt-cinq mille habitants.
- c) cent personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de vingt-cinq mille à cinquante mille habitants.
- d) deux cents personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de cinquante mille à cent mille habitants.
- e) trois cents personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant plus de cent mille habitants.

Le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 reproduit le présent article.

Le recours est envoyé simultanément au collège communal et au demandeur. Une copie du recours est envoyée à l'auteur de projet.

EFFETS DU CERTIFICAT D'URBANISME N°2

Art. D.IV.98

L'appréciation formulée par le collège communal, par le fonctionnaire délégué ou par le Gouvernement sur le principe et les conditions de la délivrance d'un permis qui serait demandé pour réaliser pareil projet reste valable pendant deux ans à compter de la délivrance du certificat d'urbanisme n° 2, pour les éléments de la demande de permis qui ont fait l'objet du certificat n° 2 et sous réserve de l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement, des résultats des enquêtes, annonces de projet et autres consultations et du maintien des normes applicables au moment du certificat.

Toutefois, le Gouvernement lorsqu'il statue sur recours n'est pas lié par l'appréciation contenue dans le certificat d'urbanisme n° 2 dont il n'est pas l'auteur.

AFFICHAGE DU PERMIS

Art. D.IV.70

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

NOTIFICATION DU DEBUT DES TRAVAUX

Art. D.IV.71

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

INDICATION DE L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

Art. D.IV.72

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

Il est dressé procès-verbal de l'indication.

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

Art. D.IV.74

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

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

Art. D.IV.75

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

PEREMPTION DU PERMIS

Art. D.IV.81

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

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

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

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

F0218/62063/UFD/2022/79/L51073/2299503

Art. D.IV.82

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

Art. D.IV.83

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

Art. D.IV.84

§1^{er}. Le permis d'urbanisme est périmé pour la partie restante des travaux si ceux-ci n'ont pas été entièrement exécutés dans les cinq ans de son envoi.

§2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire du permis d'urbanisme, celui-ci est prorogé pour une période de deux ans. Cette demande est introduite quarante-cinq jours avant l'expiration du délai de péremption visé au paragraphe 1^{er}.

La prorogation est accordée par le collège communal. Toutefois, lorsque le permis a été délivré par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.22, la prorogation est accordée par le fonctionnaire délégué.

§3. Lorsque la réalisation des travaux a été autorisée par phases, le permis d'urbanisme détermine, pour chaque phase autre que la première, le point de départ du délai visé au paragraphe 1^{er}. Ces autres phases peuvent bénéficier de la prorogation visée au paragraphe 2.

§4. À la demande motivée du demandeur de permis, l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis d'urbanisme peut, dans sa décision, adapter le délai visé au paragraphe 1^{er}, sans que celui-ci ne puisse toutefois dépasser sept ans.

§5. Par dérogation aux paragraphes 1^{er} à 4, le permis délivré par le Gouvernement en vertu de l'article D.IV.25 est périmé si les travaux n'ont pas été commencés de manière significative dans les sept ans à compter du jour où le permis est envoyé conformément à l'article D.IV.50. Toutefois, le Gouvernement peut, sur requête spécialement motivée, accorder un nouveau délai sans que celui-ci ne puisse excéder cinq ans.

Art. D.IV.85

La péremption des permis s'opère de plein droit.

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

Art. D.IV.86

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

Art. D.IV.87

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

SUSPENSION DU PERMIS

Art. D.IV.88

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

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

Art. D.IV.89

Un permis peut être suspendu dans les cas suivants :

1° par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.62.

2° en cas de découverte fortuite de biens archéologiques lors de la mise en œuvre du permis, dans les conditions de l'article 245 du Code wallon du patrimoine.

3° lorsqu'une étude d'orientation, une étude de caractérisation, une étude combinée, un projet d'assainissement ou des actes et travaux d'assainissement doivent être accomplis en vertu du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols.

Art. D.IV.90

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

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

RETRAIT DE PERMIS

Art. D.IV.91

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

1° suite à la suspension du permis par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.62 .

2° en cas de découverte fortuite de biens archéologiques lors de la mise en œuvre du permis, dans les conditions de l'article 245 du Code wallon du Patrimoine

3° en cas de non respect des règles sur l'emploi des langues.

En cas de non respect des règles sur l'emploi des langues, le retrait est envoyé dans les soixante jours à dater du jour où la décision a été prise, ou, si un recours en annulation a été introduit, jusqu'à la clôture des débats. L'autorité compétente dispose d'un nouveau délai complet, identique au délai initial, à dater de l'envoi de la décision de retrait pour se prononcer et envoyer sa décision.

Lorsque le collège communal, le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement retire le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 en application des règles générales relatives au retrait des actes administratifs, il envoie la nouvelle décision dans un délai de quarante jours à dater de l'envoi de la décision de retrait.

CESSION DU PERMIS

Art. D.IV.92

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

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

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

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

RENONCIATION AU PERMIS

Art. D.IV.93

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

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

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

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



LIEGE ZONE 2
IILE - SRI

Service Opérationnel

Département PRÉVENTION

Contact : DELHOULLE Richard
Tél./GSM : 0471/70.35.76
Fax : 04/340.25.55
Email : r.delhouille@iile.be

Monsieur Olivier LEJEUNE
DGO4 - Service de l'Urbanisme
Direction Extérieure de Liège 1
Montagne Sainte-Walburge, 2
4000 Liège

À rappeler dans tout courrier :

Votre lettre du :	Vos références :	Nos références :	Annexe(s) :
S/O	F0218/62063/UFD/2022/7 9/L51073/2299503/cv/phg	01/13/2092/LCR/RDE	S/O

Objet : Rapport de prévention - Réaménagement de la Route du Condroz.
Route du Condroz à 4031 LIEGE
Demandeur : BUSWAY TEC
Avenue Gouverneur Bovesse, 96 à 5100 NAMUR

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

22. 11. 2022

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
TLPE

Monsieur le Fonctionnaire Délégué,

Suite à la demande d'avis relative à la sécurité incendie de l'établissement ~~rapporté~~ objet, nous formulons un avis de principe favorable à la concrétisation du projet qui devra intégrer les prescriptions de la Circulaire Ministérielle du 14 octobre 1975 concernant les ressources en eau pour l'extinction des incendies.

Comme le stipule l'annexe 2.1 de cette circulaire, nous devons pouvoir disposer de bouches ou de bornes d'incendie de type BH 80/100, conformément à la norme NBN S21-019, dont le débit minimum doit être de l'ordre de 60m³/h.

Les prises d'eau sont de préférence placées dans les trottoirs et les voies ou aires piétonnières ou en tout autre endroit situé en dehors des voies carrossables et des aires de stationnement des véhicules. Elles sont autant que possible, placées à proximité des carrefours.

Elles doivent être réparties en raison de l'emplacement des bâtiments ou établissements à protéger contre l'incendie sans que la distance à parcourir entre l'entrée de chacun des bâtiments ou établissement et la bouche ou la borne la plus proche soit supérieure à 200 mètres.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Fonctionnaire Délégué, en l'expression de notre parfaite considération.

L'agent préventionniste,

Le Responsable du
Département,

Le Commandant de zone,

Signé électroniquement par
CONNECTIVE NV - Connective
eSignatures de la part de Richard
Delhoule (r.delhoule@ille.be)
Date : 18/11/2022 11:47:56
Signé avec le code à usage unique
: 587991

Signé électroniquement
par Laurent Charbon
(Signature)
Date : 19/11/2022
08:48:50

Signé électroniquement
par Luc Scevenels
(Signature)
Date : 21/11/2022
08:00:59

DELHOULLE Richard

Capt. CHARBON Laurent ing.

Col. SCEVENELS Luc ir.