



Liège, le

28 AOUT 2023

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.: 92903

Nos réf.: F0218/62063/UFD/2023/15/L51929/**2317484/cv**

Annexe(s): permis + plans 1 à 19/19

**Votre contact:** Vervier Caroline | caroline.vervier@spw.wallonie.be

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

**Commune :** LIEGE

**Projet :** la réhabilitation du pont de Féтинne

**Adresse du bien :** pont de Féтинne à 4020 LIEGE

**Références cadastrales :** /

**Demandeur :** SPW MI - DIRECTION DES ROUTES DE LIEGE

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 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement.

Considérant que le SPW MI - DIRECTION DES ROUTES DE LIEGE a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis pont de Féтинne, à 4020 LIEGE, non cadastré, et ayant pour objet la réhabilitation du pont de Féтинne ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme a été transmise au Fonctionnaire délégué de la Direction de Liège 1 par dépôt contre récépissé daté du 09/03/2023 ;

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 21/03/2023 ;

Considérant que, conformément au Code wallon du Patrimoine, la première réunion de patrimoine s'est tenue le 24/08/2022 et la seconde le 11/10/2022 ; que les procès-verbaux de ces deux réunions sont annexés à la demande de permis ;

Considérant que le délai de décision impartit au Fonctionnaire délégué pour statuer sur la présente demande a été prorogé de 30 jours par courrier du 03/07/2023 ;

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° 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 : Service Public de Wallonie MI – Direction des Routes de Liège ;

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 1<sup>er</sup> 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 monument classé au sens du Code wallon du Patrimoine (Dénomination : « Pont de Féтинne ») - arrêté de classement du 14/03/1994 ;

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 de plan d'eau et en zone d'espaces verts (aboutissements du pont) ;

Considérant que le bien supporte une route régionale (n°90), et traverse un cours d'eau navigable (Ourthe) ;

Considérant que la demande est soumise conformément à l'article R.IV.40-1, § 1<sup>er</sup>, 6° à une enquête publique (bien classé) ;

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 08/04/2023 au 24/04/2023 ;

Considérant que 63 réclamations ont été introduites lors de cette enquête publique ;

Considérant que les remarques émises portent sur les points suivants :

- l'élargissement du pont de Fétinne ;
- les aménagements des espaces pour les modes actifs ;
- la circulation des véhicules motorisés ;
- l'éclairage ;

Considérant que l'avis de l'AWaP - Direction opérationnelle Zone Est, sollicité en date du 21/03/2023 et transmis en date du 04/05/2023 est favorable et libellé comme suit :

*« En réponse à votre demande d'avis mieux identifiée sous objet, datée du 21 mars 2023 et réceptionnée par l'Agence wallonne du Patrimoine (ci-après : « l'AWaP ») le 22 mars 2023 ;*

*Vu le Code wallon du Patrimoine (ci-après : « le CoPat ») les articles 22, 25 à 29 ;*

*Vu l'article 22 du CoPat déterminant les effets du classement, en particulier le deuxième paragraphe ;*

*Vu l'article 25, 20 fondant l'avis conforme de l'administration du Patrimoine pour les actes et travaux soumis à permis et touchant un bien classé ;*

*Vu le Code du Développement Territorial, l'article D.IV.35, alinéa 1<sup>er</sup> ;*

*Vu l'arrêté du 14 mars 1994 classant au titre de monument « les ponts sur la Meuse et l'Ourthe à Liège dits « pont de Fragnée et pont de Fétinne, à l'exclusion des aires de roulage des véhicules, et classant au titre de site « le square Gramme situé au confluent de la Meuse et de l'Ourthe » ;*

*Vu les procès-verbaux des première et deuxième réunions de patrimoine, tenues respectivement les 24 août et 11 octobre 2022 ;*

*Vu le dossier de demande de permis d'urbanisme ;*

*Considérant que l'arrêté de classement impose des conditions spécifiques dans le but de « sauvegarder l'intérêt du bien, en interdisant aux propriétaires, sauf autorisation préalable accordée conformément aux dispositions de l'article 361 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine d'apporter au bien aucun changement définitif qui en modifie l'aspect. Ainsi tout élément métallique, statuaire ou de décoration ne pourra être remplacé que par un élément identique à l'original. Le remplacement ou la restauration des pierres veillera à la similitude du banc de carrière, de la forme et de la taille par rapport au modèle d'origine. Il sera également accordé une grande attention à l'intégration des appareils d'éclairage ».*

*Considérant que le classement des monuments précités est pris sur base de leurs valeurs historique et artistique ;*

*Considérant que le classement comme site du lieu précité est pris sur base de sa valeur historique et artistique ;*

*Considérant que la demande porte sur la restauration complète du pont et que les travaux à entreprendre concernent toute la structure du pont et consisteront en :*

- Le remplacement à l'identique des pièces métalliques de la structure portante fortement corrodées, et leur remise en peinture ;*
- La restauration à l'identique des garde-corps ;*
- La restauration des murets en pierre situés de part et d'autre du tablier du pont, aux deux entrées du pont ;*
- Le remplacement de l'étanchéité et du revêtement des aires de roulage, toutes techniques spéciales intégrées incluses ;*
- Le remplacement des éléments linéaires (filets d'eau, bandes de contrebutage) ;*
- Le remplacement du revêtement des trottoirs ;*
- Le placement de joints de dilatation souples en chaussée ;*

*Considérant que les travaux initialement proposés ont été légèrement revus à la hausse, sur conseil du comité de suivi des réunions de patrimoine, ajoutant dans son périmètre d'intervention la restauration localisée des garde-corps côté Quai Mativa, socles en pierre inclus, et ce afin de garder une restauration cohérente de l'ensemble des garde-corps semblables existants.*

Considérant que l'aménagement des aires de roulage a été élaboré en faveur du bien classé et de sa composition structurelle existante, proposant une voie de roulage à maxima de 3,5 bandes de roulages entre les trottoirs ;

Considérant que cette intervention sur les aires de roulage, parties non classées du bien, s'inscrit ainsi directement dans la valorisation des intérêts du classement du bien, et offre la possibilité d'une complémentarité aux travaux de réaménagement urbains prévus dans le cadre du BHNS;

Considérant que la restauration globale du pont de Fétille est détaillée en six phases afin de pouvoir conserver le roulage sur le pont pendant l'entièreté des travaux ;

Vu l'avis de la Commission Royale des Monuments, Site et Fouilles rendu en séance du 27 mars 2023 et rédigé comme suit:

« La section constate avec satisfaction que le projet d'élargir le tablier du pont afin de permettre un passage à 4 bandes est abandonné.

Elle note également que l'ensemble des structures métalliques, y compris les garde-corps, sont conservées et restaurées dans leurs matériaux, géométries et aspects originaux.

Elle constate la petite réduction des largeurs des 2 trottoirs pour céder une voie au BHNS.

Elle ne s'oppose dès lors pas à la demande mais souhaite être étroitement associée aux réunions de chantier afin de s'assurer que tous les éléments métalliques à remplacer le seront bien à l'identique.

Elle maintient une réserve concernant les luminaires dont le modèle projeté n'a pas été fourni.

Enfin, concernant le revêtement de sol des trottoirs, elle souhaite connaître le RAL de l'asphalte granité projeté et demande qu'un échantillon soit fourni au préalable. » ;

Considérant que le premier constat de la CRMSF porte sur la conservation de la largeur actuelle du pont ;

Considérant que cette remarque n'est pas fondée car l'objet spécifique de la demande de restauration globale du pont de Fétille n'a jamais inclus une demande d'élargissement du tablier du pont dans les interventions prévues ;

Considérant que le deuxième constat de la CRMSF correspond bien à ce qui a été discuté par le comité de suivi en réunions de patrimoine ;

Considérant que le troisième constat de la CRMSF est effectivement le seul compromis possible que l'aménagement des aires de roulage peut proposer vis-à-vis du BHNS, au vu de la composition structurelle existante du pont de Fétille et de la portée de ses valeurs de classement ;

Considérant que le quatrième constat de la CRMSF est un point qui sera mis en application dès la réunion de patrimoine relative à la mise en œuvre du permis, qui sera sollicitée par le demandeur ou l'AWaP dès la réception de la décision octroyant le permis conformément à l'article 30, 2, du CoPat ;

Considérant que le cinquième constat de la CRMSF porte sur le choix du type de luminaire projeté à mettre en œuvre sur le pont de Fétille, en substitution des six luminaires existants ;

Considérant que le maître de l'ouvrage a confirmé que le marché de remplacement de ces six luminaires sera un marché de travaux à part de celui de la restauration globale du pont ;

Considérant que le comité de suivi a précisé en cours de réunion de patrimoine de l'importance de faire un choix de nouveau type de luminaire certes contemporain dans sa technique, mais sobre et intégré au cadre patrimonial, avec un rayon d'éclairage limité à une projection vers le bas, et que le choix finalisé devrait être soumis au comité de suivi pour approbation avant exécution ;

Considérant que ce choix peut donc être aisément discuté et fixé dans le cadre des réunions du chantier concernant la restauration globale du pont de Fétille ;

Considérant que la CRMSF sera conviée aux réunions de chantier dudit pont ;

Considérant que le sixième constat de la CRMSF concernant la précision du RAL de l'asphalte granité est un point qui répond aux exigences des normes d'exécution de chantier et qui sera précisé en temps voulu, sur réserve d'une présentation d'échantillons in situ en cours de chantier, comme préconisé au cahier des charges ;

Considérant en conclusion que les remarques formulées par la CRMSF sont pertinentes dans leur énoncé, mais que le premier constat abordant la conservation de la largeur actuelle du pont de Fétille est non fondé dans les faits ;

Au regard de l'ensemble des motifs précités, l'AWaP remet un avis conforme favorable concernant la demande mieux identifiée sous objet.

Pour rappel, une réunion de patrimoine relative à la mise en œuvre du permis doit être sollicitée par le demandeur ou l'AWaP dès la réception de la décision octroyant le permis conformément à l'article 30,§2, du CoPat.

Par ailleurs, en cas de découverte d'un bien archéologique ou d'un site archéologique dans le cadre de la mise en œuvre du permis, une déclaration de découverte fortuite doit être adressée à la commune et l'AWaP dans un délai de trois jours ouvrables à dater de la découverte fortuite conformément à l'article 40 du CoPat ».

Considérant que l'avis de la CRMSF - Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles, sollicité en date du 21/03/2023 et transmis en date du 18/04/2023 est favorable conditionnel et libellé comme suit :

« Nous avons l'honneur de vous faire savoir que la Commission royale, réunie en séance de la Section des Monuments du 11 avril 2023, a examiné le dossier repris en objet.

La Commission constate avec satisfaction que le projet d'élargir le tablier du pont afin de permettre un passage à 4 bandes est abandonné. Elle note également que l'ensemble des structures métalliques, y compris les garde-corps, sont conservées et restaurées dans leurs matériaux, géométries et aspects originaux.

Elle constate la petite réduction des largeurs des 2 trottoirs pour céder une voie au BHNS.

Elle ne s'oppose dès lors pas à la demande mais souhaite être étroitement associée aux réunions de chantier afin de s'assurer que tous les éléments métalliques à remplacer le seront bien à l'identique.

Elle maintient une réserve concernant les luminaires dont le modèle projeté n'est pas fourni.

Enfin, concernant le revêtement de sol des trottoirs, elle souhaite connaître le RAL de l'asphalte granité projeté et demande qu'un échantillon soit fourni au préalable. »

Considérant que l'avis du SPW MI - Direction des Voies hydrauliques de Liège, sollicité en date du 21/03/2023 et transmis en date du 24/04/2023 est favorable conditionnel et libellé comme suit :

« Il est accusé bonne réception de votre courrier daté du 21 mars 2023 relatif à l'objet repris sous rubrique, lequel a retenu notre meilleure attention.

Il est porté à votre connaissance que la rénovation de l'ouvrage est envisagée depuis plusieurs années et fait suite au constat de la nécessité du remplacement de nombreux éléments structurels. La partie de l'ouvrage sur laquelle souhaite intervenir le demandeur relève directement de sa compétence (Direction des Routes de Liège-gestion de la superstructure complète du pont).

Pour ce qui concerne la Direction des Voies hydraulique de Liège, l'attention est attirée sur le fait que les garde-corps implantés aux abords du pont ainsi que leurs fondations ont été fortement endommagés lors de la crue du mois de juillet 2021.

Par ailleurs, lors de la réalisation des travaux, il conviendra d'éviter toute chute accidentelle d'outils ou de matériaux dans la voie d'eau (mise en place de dispositifs de sécurité et de retenue) ainsi que toute interruption de l'éventuelle navigation (avirons ou autres embarcations).

Le pont de Féтинne supportant plusieurs voies de circulation ainsi qu'une piste cyclable, il semble opportun – si cela n'a déjà été fait – de recueillir les avis de la Ville de Liège ainsi que de la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries (SPW Mi – Département des Infrastructures locales) ».

Considérant que l'avis du SPW MI - Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries -Cellule RAVeL, sollicité en date du 21/03/2023 et transmis en date du 27/04/2023 est favorable conditionnel et libellé comme suit :

« Mes Services vous transmettent leur avis concernant la demande de permis d'urbanisme relative au projet sous rubrique.

Dans le cadre de l'application du principe STOP, en particulier en milieu urbain, eu égard au flux important de piétons et de cyclistes de tout type sur la chaussée et les trottoirs du pont, et en vue d'assurer la continuité de circulation, la sécurité et le confort des usagers du Ravel de l'Ourthe, qui empruntent le trottoir amont du pont de Féтинne, RAVeL de l'Ourthe par ailleurs composante de multiples itinéraires cyclables, nous remettons un avis favorable sur le projet moyennant le respect des conditions suivantes établies lors de contacts pris avec différentes instances (Direction des Routes de Liège, Direction des Voies Hydrauliques de Liège, Ville de Liège, TEC) :

-Modification du profil en travers du pont en :

-Supprimant la piste cyclable marquée direction Féтинne (ce qui permet de récupérer 1,30 m de large, marquage compris) ;

F0218/62063/UFDF/2023/15/L51929/2317484

- Elargissement du trottoir à mon en vue de porter sa largeur à 3,60m, pose de la signalisation F99 a/F101a 2 usagers (piéton et cycliste) bidirectionnelle (RAVeL de l'Ourthe) et remise en place de la signalisation directionnelle existante pour les itinéraires du RAVeL de l'Ourthe et EV19, W2 et W7 ;
  - Transformation de la bande de circulation de droite direction Fétinne en bande réservée pour les bus et les vélos ;
  - Elargissement de la bande de circulation direction Fragnée en vue de porter sa largeur à 3,30 m ; tout en renforçant le marquage de la bande cyclable suggérée ;

Il est à noter que suite à un échange avec la Direction des Routes de Liège, ces mesures n'impactent pas la structure elle-même du pont.

-Les luminaires situés aux quatre coins du pont, qui entravent actuellement la circulation des piétons et des cyclistes sur les trottoirs eu égard à leur position en milieu de trottoir, doivent être déplacés contre les garde-corps.

-Déplacement de l'abris-bus, situé au niveau du Square Gramme sur le trottoir amont, de 1,5 m en direction de Fragnée en vue de dégager l'espace à la jonction du RAVeL entre le Quai du Condroz et le trottoir amont du pont.

-Veiller au respect des différentes recommandations des fiches de la Sécurithèque, en étant particulièrement attentif à soigner les raccords et abaisséments de bordures entre les trottoirs et la voirie pour tous les cheminements cyclo-pédestres potentiels.

-Durant les travaux, un itinéraire de déviation dûment signalé et balisé pour les piétons et cyclistes doit être mis en œuvre. Le plan de signalisation de l'itinéraire de déviation du RAVeL de l'Ourthe, et des itinéraires cyclables EV19, W2 et W7, sera soumis pour accord préalable à la Direction des Voies hydrauliques de Liège et la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW MI. »

Considérant que l'avis de l'OTW/TEC, sollicité en date du 21/03/2023 et transmis en date du 17/04/2023 est favorable conditionnel et libellé comme suit :

« Après analyse complète du dossier en question, l'avis **favorable conditionnel** de l'OTW est motivé notamment par le passage de la future ligne BUSWAY B3 (Bus à Haut Niveau de Service) sur l'ouvrage en question.

La création de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), dont celle reliant le centre de Liège à l'Université du Sart Tilman par la rive droite de la Meuse (ligne B3), a été pointée par le PUM de Liège comme étant une des mesures indispensables à l'amélioration de la mobilité dans l'agglomération liégeoise.

Cette ligne B3 a également été qualifiée par les bureaux d'étude en mobilité comme indispensable afin d'éviter la saturation du tram aux heures de pointe dans le tronçon reliant la gare des Guillemins à la Place Saint-Lambert.

Son tracé, qui doit permettre de relier l'hypercentre de Liège à des pôles d'activité, d'habitation et à l'Université de Liège sur le site du Sart-Tilman, a été étudié sur base de nombreux critères, dont la mobilité, la faisabilité et l'exploitation.

Ces études ont démontré la nécessité du passage de cette ligne B1 par le pont de Fétinne objet de la demande.

Concernant les performances attendues pour les différentes lignes BUSWAY, il faut souligner, en plus de la vitesse d'exploitation qui doit être similaire à celle du tram (20 km/h), les critères de régularité et de ponctualité.

Dans ce contexte, la mise en place d'une quatrième bande de circulation sur le pont de Fétinne (par rapport aux 3 bandes prévues dans le projet présenté) est un élément déterminant dans ce secteur à forte fréquentation, notamment aux heures de pointe, cible principale des lignes BUSWAY.

En effet, cette quatrième bande permettrait la mise à disposition des bus (+ vélos) d'un site propre dans chaque sens de circulation, dans la parfaite continuité de ce qui existe sur le pont de Fragnée.

Cette répartition, couplée à la mise en place de priorisations aux feux, est de nature à permettre aux BUSWAY d'atteindre les performances attendues au bénéfice de la mobilité alternative à la voiture.

Les esquisses ci-après donnent un aperçu des aménagements envisagés :

## 2. Square Gramme



## 3. Eglise Saint-Vincent



Complémentairement aux bénéfices pour le BUSWAY évoqués ci-dessus, il est à souligner que l'ajout d'une quatrième bande de circulation faciliterait grandement la fluidité de la circulation en situation exceptionnelle de coupure de la liaison autoroutière du tunnel de Cointe.

Concrètement, s'agissant d'un monument classé, nous avons sollicité la tenue d'une réunion de patrimoine en vue d'y présenter notre projet.

La première réunion de patrimoine s'est tenue le 5 octobre 2022. Malheureusement le SPW MI Routes de Liège n'y était pas convié.

Nous avons pu y exposer notre souhait de voir élargir la chaussée sur le pont. Nous avons abordé l'éventualité

F0218/62063/UFd/2023/15/L51929/2317484

d'une petite intervention sur la structure secondaire du pont afin de pouvoir disposer de 4 bandes de circulation confortables et sécurisantes.

A ce jour nous n'avons pas encore reçu le rapport de cette réunion. Nous l'avons à nouveau sollicité dernièrement.

Ceci étant, nous avons bien compris qu'il était très compliqué pour l'AWAP d'envisager une intervention sur la structure du pont, fusse-t-elle sur une partie secondaire.

Aussi, nous résumons ci-après les 3 options qui nous permettraient d'atteindre les 4 bandes de circulation ainsi que les contraintes et conséquences de chacune d'elles :

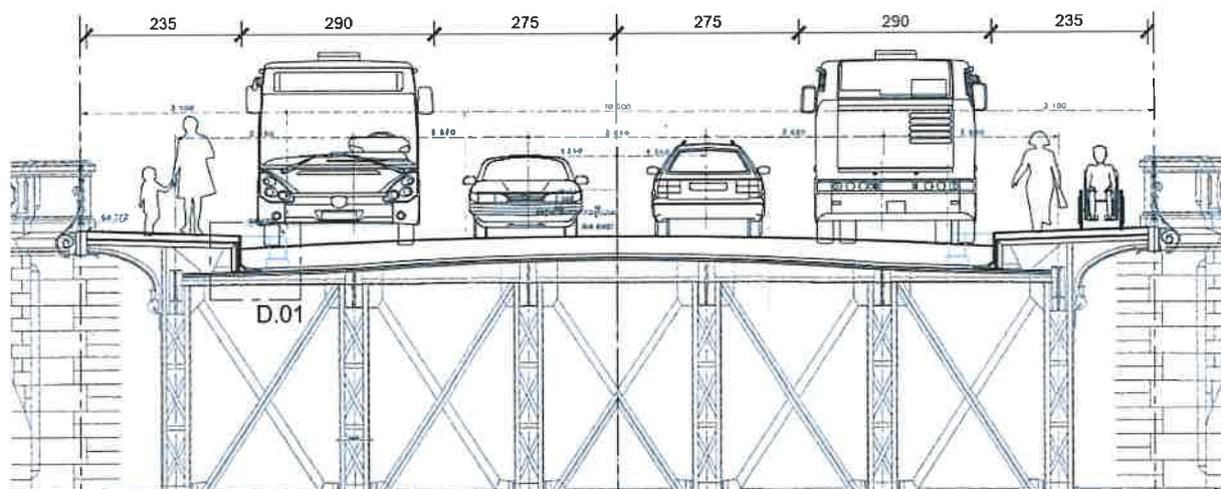
### 1. Solution minimaliste :

Sans toucher à la structure du pont, remplacement des bordures en béton prévues par des éléments plats métalliques, de manière à récupérer 40 cm de largeur de chaussée.

La largeur de la chaussée serait toutefois limitée à 1130 cm.

La largeur des trottoirs passerait de 255 à 235 cm.

Cette largeur de chaussée restreinte nous contraint à limiter à leur strict minimum les largeurs de bandes de circulation, en s'écartant dès lors des recommandations en matière d'aménagement de voirie (voir coupe ci-après) :



Dans cette solution, le risque sécuritaire, outre l'étroitesse des bandes de circulation, réside dans l'impossibilité :

- de dépassement d'un bus par un camion sans déborder sur la bande VP de sens inverse ;
- de croisement de deux camions sans déborder sur les bandes bus ;
- de croisement simultané de deux bus et deux camions.

Considérant l'interdiction aux poids lourds de + de 7,5 t de ce secteur, sauf desserte locale et ADR, la probabilité de telles situations est très faible.

De plus, l'évolution des rétroviseurs vers des caméras de rétrovision réduira à terme ce risque lié aux gabarits totaux des bus et camions.

Pour pouvoir choisir cette solution :

- l'OTW-TEC, le SPW MI Routes de Liège et le SPW Sécurité Routière devraient exceptionnellement de s'écarter sensiblement des recommandations en matière de largeur de voies.

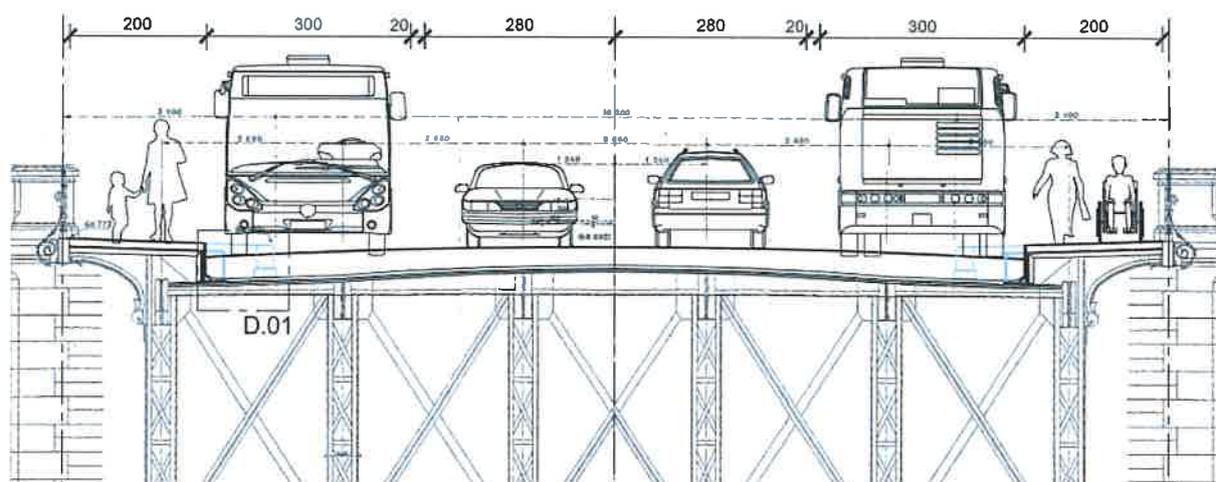
### 2. Solution idéale (en terme de mobilité véhicules) :

Une intervention sur les éléments de la structure secondaire (supports de trottoirs) serait nécessaire pour porter la largeur de la chaussée à 1200 cm, en utilisant la même bordure de trottoir métallique.

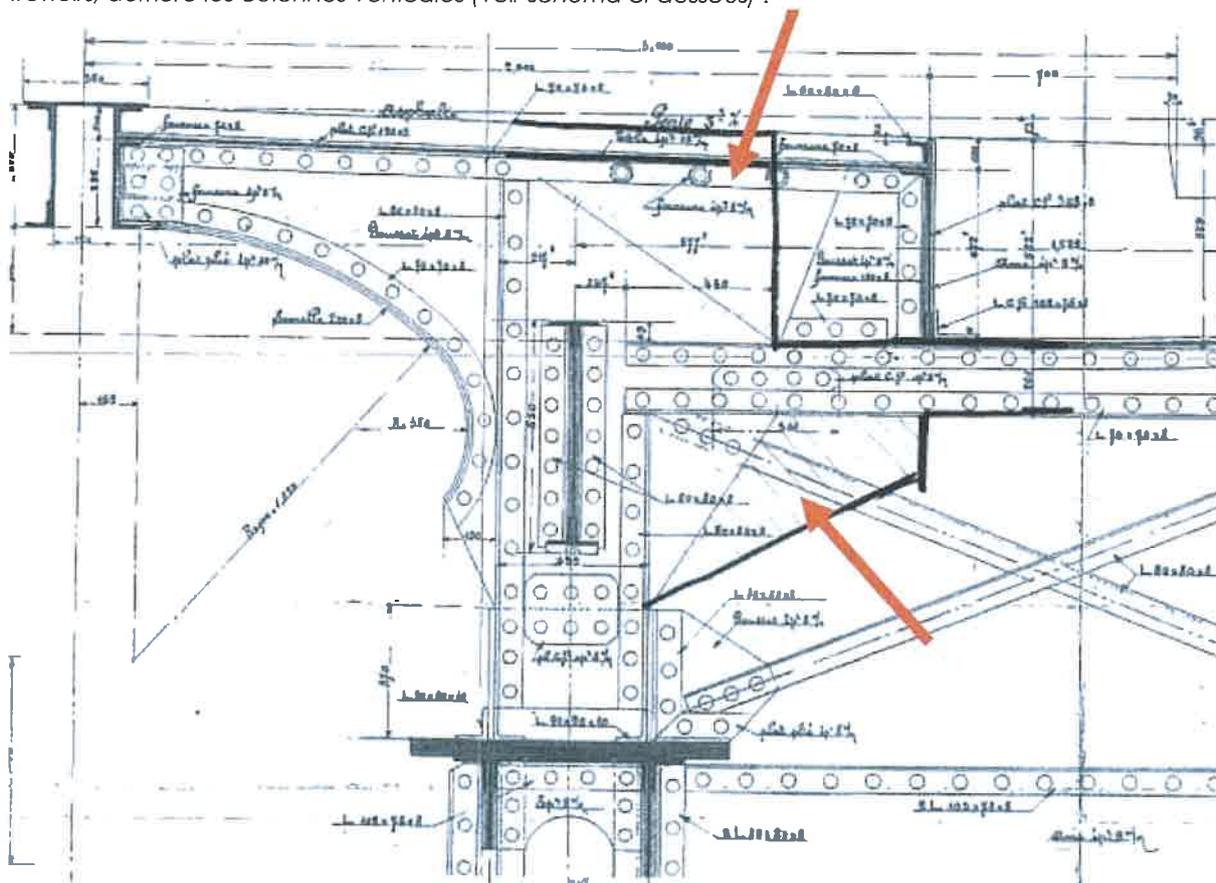
La largeur des trottoirs serait ramenée de 255 cm à 200 cm.

Cette solution permet de disposer de largeur de voies conformes aux recommandations, tant pour le transport en commun que pour les véhicules privés et poids lourds (voir coupe ci-après) :

F0218/62063/UFD/2023/15/L51929/2317484



L'intervention au niveau de la structure consisterait à prolonger le plat métallique de renfort situé sous les trottoirs, derrière les colonnes verticales (voir schéma ci-dessous) :



Nonobstant la réalité d'une intervention sur la structure du monument classé, la visibilité de ces interventions serait très relative, compte tenu de leur aspect limité et de leur position, tel que peuvent le montrer les photos ci-après :



Pour pouvoir choisir cette deuxième solution :

- le SPW MI Routes de Liège devrait accepter de modifier ses plans d'intervention sur la structure sous les deux trottoirs ;
- l'AWAP devrait donner son autorisation pour l'intervention sur la structure secondaire du pont, étant entendu que cette intervention se ferait de manière à bien distinguer les parties ne correspondant pas à la structure d'origine.

### 3. Solution intermédiaire :

Cette solution intermédiaire serait un compromis entre les deux premières solutions, précisé comme suit :

Un côté du pont serait maintenu dans sa configuration structurelle d'origine, tandis que l'autre côté verrait sa structure secondaire sous le trottoir modifiée tel que présenté dans la solution 2.

De cette manière, 35 cm de largeur de chaussée seraient gagnés par rapport à la première solution, portant la largeur totale de la chaussée, entre bordures, à 1165 cm.

Les bandes de circulation ne seraient certes pas optimales, mais elles nous semblent suffisantes pour pouvoir répondre aux impératifs de sécurité et d'utilisation.

Ainsi, les bandes bus auraient une largeur de 295cm (285cm hors marquage), tandis que la largeur des bandes de circulation des véhicules privés serait de 287,5 cm (270 cm hors marquage).

De leur côté, les trottoirs auraient une largeur respective de 235 cm et 200 cm.

Pour pouvoir choisir cette troisième solution :

- le SPW MI Routes de Liège devrait accepter de modifier ses plans d'intervention sur la structure sous un des deux trottoirs ;
- le SPW Sécurité Routière devrait accepter les largeurs de bandes de circulation réduites ;
- l'AWAP devrait donner son autorisation pour l'intervention sur un côté de la structure secondaire du pont, en lui laissant le choix du côté en question ;
- l'OTW-TEC devrait accepter de faire circuler ses bus sur des bandes de circulation de 287,5 cm hors marquage, mais y compris le filet d'eau.

En conséquence, nous remettons un **avis favorable conditionnel** sur la présente demande, la condition étant l'obtention d'une quatrième bande de circulation sur le pont de manière à pouvoir réaliser un site propre bus dans chaque sens de circulation, suivant une des trois solutions proposées dans la présente. »

Considérant qu'en application de l'article D.IV.36, l'avis du Collège communal a été sollicité en date du 21/03/2023 et transmis en date du 19/05/2023 ; que son avis est favorable conditionnel, mais sollicite des plans modificatifs ; que cet avis est libellé comme suit :

« Le Collège communal,

Vu la demande de permis citée en marge, introduite par le SPW MI Direction des routes de Liège, notre Assemblée vous communique ci-après, pour décision, le contenu de son rapport.

Considérant que le bien est situé en zone d'espaces verts 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 la demande concerne le pont de Fétinne qui est classé comme monument par arrêté ministériel du 14 mars 1994 ; que les bandes de roulage des véhicules ne sont pas classées ;

Considérant que la demande a été soumise à une enquête publique en vertu de l'article R.IV.40-1, §1er, 6° du CoDT pour des actes et travaux concernant un bien classé ; que l'enquête a eu lieu du 8 avril 2023 au 24 avril 2023 ; que 63 réclamations ont été introduites dans les délais légaux ;

Considérant que les actes et travaux consistent à restaurer complètement le pont, à savoir :

- remplacer des pièces métalliques de la structure portante ;
- restaurer les garde-corps ;
- remplacer l'étanchéité et le revêtement des aires de roulage ;
- remplacer les éléments linéaires (filets d'eau et bande de contrebutage) ;
- réduire la largeur des trottoirs et remplacer leur revêtement ;
- placer des joints de dilatation souples en chaussée ;

Considérant que ces actes et travaux ont fait l'objet de deux réunions de patrimoine en date des 24 août 2022 et 11 octobre 2022 ; qu'à l'exception de la diminution de la largeur des trottoirs et d'une partie de leur structure, les éléments d'origine sont remplacés à l'identique ;

Considérant que la largeur des trottoirs est diminuée à 2,60 m afin de créer des bandes de circulation avec des largeurs sécurisées dont une bande de circulation avec une bande cyclable suggérée de Fétinne vers Fragnée et deux bandes de circulation avec une piste cyclable marquée de Fragnée vers Fétinne ;

Considérant que les réclamations portent sur :

#### Élargissement du pont de Fétinne

- nécessité d'élargir le pont pour répondre aux enjeux de circulation multimodale puisque le pont forme un goulet d'étranglement ;
- aménagement d'une passerelle cyclo-pédestre si le pont ne peut être élargi ;

#### Aménagement des espaces pour les modes actifs

- non respect du principe STOP que la Ville de Liège et la Région se sont engagées à respecter dans le cadre du plan urbain de mobilité (PUM) ;
- non respect des normes de sécurité et de mobilité pour les modes doux ;
- absence de passage sécurisé pour les vélos sur le pont dans les deux sens ;
- nécessité d'itinéraires distincts et sécurisés pour les piétons, les cyclistes et les voitures ;
- amélioration du raccordement entre le Ravel du quai du Condroz et les Ravels le long du quai des Ardennes et du quai Mativa, sans obliger les vélos à emprunter le trottoir du pont ;
- aménagement d'un tourne-à-gauche sécurisé pour les cyclistes venant du quai du Condroz vers le quai Mativa ;
- amélioration de la sécurité de la traversée cyclable entre le quai des Ardennes et le quai Mativa ;
- congestion problématique à l'arrêt de bus situé à l'angle du quai du Condroz et du pont de Fétinne ;

Circulation des véhicules motorisés

- nécessité de limiter la circulation motorisée à une seule bande dans chaque sens afin d'intégrer les cyclistes sans devoir élargir le pont ;
- passage à deux voies dans le sens Fragnée – Vennes qui ne se justifie pas puisqu'elles sont alimentées principalement par la seule bande du pont de Fragnée ;
- transformation des carrefours côté Fragnée et côté Vennes afin d'améliorer leur visibilité et leur fluidité et de prioriser les bus ;
- intégration de voies de bus afin d'éviter les embouteillages et rendre le transport en commun plus attractif pour les usagers ;
- amélioration du marquage pour éviter que les automobilistes venant du pont de Fétinne ne s'engagent dans les voies pour bus du quai des Ardennes ;
- nécessité d'étudier la réhabilitation du pont de Fétinne dans l'ensemble de l'axe Guillemins/ Fragnée/ Fétinne ;

Eclairage

- absence de mise en lumière du pont alors que l'environnement proche du pont (Eglise Saint-Vincent et pont de Fragnée) bénéficie d'une mise en valeur patrimoniale lumineuse ;
- positionnement des mâts d'éclairage encombrant les espaces pour les modes actifs ;

Considérant que l'ensemble de ces points de réclamations sont étroitement liés ; qu'ils posent des questions et des remarques quant à l'organisation des différents modes et des aménagements qui leur sont consacrés ; qu'ils peuvent donc être analysés de manière globale ;

Considérant que le pont de Fétinne est un axe fort fréquenté par l'ensemble des modes de circulation : piétons, vélos, transports en commun et véhicules motorisés ;

Considérant qu'il s'agit d'un axe de passage de piétons important pour de nombreux types de déplacement ; que cette fréquentation est notamment due à la présence de plusieurs écoles, aux liaisons entre les différents quartiers, à la pratique sportive le long des voies d'eau, etc. ; que de nombreux itinéraires cyclables aboutissent également sur ce pont qui fait la liaison "Ravel" entre la rive gauche de l'Ourthe et le quai Mativa ; que l'axe est fort fréquenté par des lignes de bus ; que ce pont fait également partie du futur itinéraire de la ligne de busway B3 reliant le Sart-Tilman et le centre-ville via les quartiers de la rive droite de la Meuse ;

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 ; que la mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés, continus, et confortables figure dans les mesures principales du PUM et du Plan communal de Mobilité (PCM) pour augmenter la part modale du vélo dans les déplacements ;

Considérant que le Parlement wallon a adopté, en date du 24 novembre 2022, un décret sur la politique cyclable en Wallonie ; que le principe STOP sera celui selon lequel les aménagements devront être priorités en fonction des besoins des usagers ; qu'il est donc indispensable de revoir le projet d'aménagement en surface du pont en prenant mieux en compte les modes actifs ;

Considérant que la demande porte notamment sur la diminution de la largeur des trottoirs ; qu'en réduisant cette largeur, pénalisant ainsi les cheminements piétons, le projet met aussi en péril le cheminement des cyclistes qui actuellement n'est déjà pas optimal ; que la sécurisation et la continuité des cheminements des modes actifs doit pourtant être une priorité ; que l'aménagement en surface devrait maintenir au minimum la largeur des trottoirs actuels ; que les différentes traversées cyclo-pédestre devraient être sécurisées ; que la continuité des cheminements des modes actifs devrait être améliorée notamment par rapport au positionnement des appareils d'éclairages, du mobilier urbain, des panneaux de signalisation, etc. ;

Considérant qu'il serait donc opportun d'envisager un réaménagement donnant la priorité aux modes doux, en étudiant la possibilité de limiter les bandes de circulation pour les véhicules à une bande dans chaque sens, avec l'intégration d'une piste cyclable de part et d'autre ; que la gestion du flux de circulation et de la priorisation des bus devraient se faire en adaptant les carrefours situés de part et d'autre des ponts en ayant une vision globale de la zone ;

Considérant que globalement les réclamations sont retenues ;

Considérant qu'une autre piste de solution serait de pouvoir élargir le pont pour pouvoir y intégrer de manière sécurisée l'ensemble des modes, à la condition de concevoir un projet qualitatif respectant son caractère

patrimonial ; que néanmoins, cette option n'est pas évaluée dans le présent projet ; qu'elle pourrait être envisagée ;

Considérant que, comme le propose certaines réclamations, la création d'une nouvelle passerelle pour les modes doux, indépendante du pont, pourrait constituer une autre alternative pour ce tronçon structurant des réseaux de mobilité ; que néanmoins, cette option n'est pas évaluée dans le présent projet ; qu'elle pourrait être envisagée ;

Considérant complémentaires qu'il serait effectivement opportun d'étudier un éclairage mettant en valeur l'édifice ;

Considérant en conclusion qu'une partie du projet consiste à restaurer le pont, notamment par le remplacement des pièces métalliques de la structure portante et la restauration des garde-corps ; que ces travaux sont indispensables à la conservation de cet ouvrage patrimonial ; qu'ils sont attendus et d'intérêt général ; qu'ils doivent être encouragés ;

Considérant cependant que la rénovation de cette infrastructure pose des questions plus globales de mobilité, qui nécessitent d'élargir le périmètre de réflexion et, tout à la fois, d'associer les différents acteurs concernés ; qu'une solution concertée doit être proposée ;

Considérant que 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 :

- étudier des alternatives pour mieux rencontrer les besoins des différents modes et conforter le rôle d'axe fort de circulation multimodal ; notamment l'option d'élargir le pont ;
- si la largeur du pont devait être maintenue à l'identique, limiter les bandes de circulation à une bande dans chaque sens avec l'intégration d'une piste cyclable de part et d'autre, et maintenir au minimum la largeur des trottoirs actuels ;
- améliorer la continuité des cheminements des modes actifs notamment par rapport au positionnement des appareils d'éclairages, du mobilier urbain, des panneaux de signalisation, etc.
- Proposer un éclairage mettant en valeur l'édifice ».

Vu les plans immatriculés en mes services en date du 09/03/2023 ;

Considérant que les travaux projetés portent sur la restauration complète du pont de Fétille, et plus particulièrement :

- le remplacement des pièces métalliques usées ou endommagées de la structure portante ;
- la restauration des garde-corps ;
- le remplacement de l'étanchéité et du revêtement des surfaces de roulage ;
- le remplacement des filets d'eau et des bandes de contrebutage ;
- la réduction de la largeur des trottoirs et le remplacement de leurs revêtements ;
- le placement de joints de dilatation souples en chaussée ;

Considérant que, s'inscrivant dans la continuité d'un premier dossier initié à l'AWaP en 2010 et mis en suspens pendant plusieurs années, cette restauration, au vu du nombre et de l'état de dégradation avancé des éléments structurels du pont, engendre une intervention en profondeur de sa structure métallique ;

Considérant que, plus que la rénovation du pont, c'est la répartition des différents modes de circulation qui doivent trouver place sur cet axe majeur de traversée qui fait l'objet de positions différentes et parfois contradictoires, tel que le reflètent les avis des différentes instances sollicitées et du Collège communal ;

Considérant que la nature et le nombre des réclamations introduites dans le cadre de l'enquête publique montrent également que les enjeux en matière de mobilité posés par cet ouvrage sont très importants ;

Considérant que l'OTW rappelle que le pont de Fétille constitue un point de passage obligé de la future ligne BUSWAY (Bus à Haut Niveau de Service), ligne définie par le PUM de Liège comme indispensable à l'amélioration de la mobilité de l'agglomération liégeoise ;

Considérant qu'en date du 22/06/2023, une réunion de concertation rassemblant les différents acteurs du dossier (SPW MI Direction des Routes, AWaP, Ville de Liège, OTW, SPW MI Voies hydrauliques, SPW MI Mobilité) a été organisée ; qu'il ressort de cette entrevue, en dépit de toute indication spécifique au dossier la relevant, que la rénovation du pont revêt caractère impératif et urgent au regard de la situation sanitaire de ce dernier ;

Considérant que pour l'AWaP, un élargissement du pont est incompatible avec les qualités patrimoniales qui ont conduit au classement de celui-ci ; qu'il s'agit d'un postulat de base ;

Considérant que pour le Collège communal, la sécurité et la fluidité de déplacement des modes actifs sur ce lieu de passage accidentogène sont prioritaires ; que la diminution du nombre de bandes de circulation au profit d'espaces plus généreux dévolus aux piétons et aux cyclistes est dès lors souhaitée par le Collège ;

Considérant que pour l'OTW, les critères d'optimisation de fonctionnement de la future ligne BHNS (Busway), ne peuvent être rencontrés sans la présence de 4 bandes de circulation sur le pont (une bande réservée aux bus et une bande pour les autres véhicules motorisés, dans chaque sens de circulation); que la création de ces 4 bandes implique cependant une modification structurelle du pont en sous-oeuvre, dans la mesure où une réduction de la largeur actuelle des trottoirs est indispensable ;

Considérant que pour respecter le principe STOP qui priorise les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et le souhait du Collège communal, l'OTW propose la construction d'une passerelle cyclo-piétonne en amont du pont ; que cette solution permettrait d'optimiser la fonctionnalité du pont tout en offrant aux piétons et cyclistes des cheminements sécurisés et différenciés ; qu'une telle option nécessite cependant des études plus spécifiques notamment quant à la localisation précise de cette passerelle, son esthétique et sa jonction avec les itinéraires existants et à venir sur les deux rives ; que par ailleurs, une telle option ne peut se limiter au pont de Fétille, mais doit également inclure la séquence Square Gramme et pont de Fragnée ;

Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement entamée par l'OTW dans le cadre de la création des Busway analysera de manière certaine l'implication du passage des bus à haut niveau de service sur les modes de circulation en place, de manière à présenter un aménagement déterminé sur base de données quantifiées et objectivées ; qu'un tel aménagement ne peut encore être établi dans le cadre de la présente demande ;

Considérant par ailleurs, toujours dans le cadre de la création des Busway, qu'une première réunion de patrimoine visant le réaménagement des bandes de roulage et des trottoirs sur les ponts de Fétille et de Fragnée et sur le Square Gramme s'est tenue le 05/10/2022 ;

Considérant que suite à la réunion de concertation du 22/06/2023, une troisième réunion de patrimoine a été organisée par l'AWaP le 23/08/2023, précédée de deux réunions techniques rassemblant l'OTW, le bureau Greisch et le SPW MI – Direction des Routes (excusé); que cette réunion avait pour finalité, dans le chef de l'AWaP, d'évaluer l'impact sur le bien classé d'une réduction d'environ 30cm de la structure des trottoirs, impératif nécessaire à la mise en place de 4 bandes de circulation permettant le passage des Busway ;

Considérant qu'il ressort de cette troisième réunion de patrimoine l'absence d'une objection de principe à cette intervention, tel que confirmé par l'AWaP dans le procès-verbal transmis à l'ensemble des participants en date du 25/08/2023;

Considérant, au vu des différents avis rendus par les instances consultées et malgré les réunions ultérieures rassemblant les différents intervenants, que les aménagements prévus au dossier en matière d'usage en surface du pont, et plus particulièrement la répartition des différents usagers, n'est pas acceptable, et qu'aucune solution obtenant le consensus n'apparaît se dégager à l'heure actuelle ;

Considérant que les remarques émises dans le cadre de l'enquête publique sont fondées, tel que le relève le Collège communal dans l'analyse pertinente et circonstanciée qu'il en a effectué ; que néanmoins une solution optimale quant à l'organisation des flux des différents usagers étant en cours de réflexion, le

maintien de la situation actuelle permet à tout le moins de ne pas réduire les espaces dévolus aux modes doux tel que prévu dans la présente demande ; que le maintien de cette situation actuelle est une solution provisoire dans l'attente d'aménagements concertés et consensuels ;

Considérant par ailleurs que la structure du pont de Féтинne, telle qu'elle est historiquement configurée, n'est pas à même de répondre à toutes les exigences des consultants et des adaptations engendrées par son usage futur ; que l'OTW envisage comme indispensable le passage à 4 bandes de circulation sur le pont ; que ce passage nécessite des adaptations structurelles au droit des trottoirs du pont classé en élargissant les emprises des bandes de roulage, ainsi que la création d'une passerelle cyclo-piétonne en amont du pont ; que cette option, si elle doit encore être confirmée par l'étude d'incidences sur l'environnement menée par l'OTW, mérite cependant d'être intégrée aux lourds travaux de rénovation sollicités, dans le cadre d'une gestion économique et rationnelle des chantiers, pour autant que celle-ci n'affecte pas le monument classé ; que l'AWaP a conclu à cette absence d'impact dans le procès-verbal de la troisième réunion de patrimoine; que la passerelle, nonobstant le fait que l'OTW se soit engagé à la financer dans un courrier daté du 03/08/2023, est actuellement hypothétique ; qu'elle doit encore être confirmée par l'étude d'incidence des Busway et faire l'objet d'études techniques ;

Considérant que si l'urgence des travaux de rénovation et leur caractère impératif pour la stabilité structurelle du pont de Féтинne sont avérés, il est donc trop tôt pour déterminer une solution définitive pour ce qui concerne l'occupation en surface ; qu'à l'heure actuelle, seule une réponse au besoin urgent de réfection peut être apportée en autorisant la rénovation structurelle du pont et excluant l'occupation en surface, d'autant que les aires de roulages sont exclues du classement patrimonial ;

Considérant que nonobstant le constat que la configuration en surface actuelle ne soit pas optimale pour les piétons et cyclistes, celle-ci doit rester maintenue dans l'attente des conclusions de l'étude d'incidences sur l'environnement accompagnant l'introduction de la demande de permis d'urbanisme par l'OTW relative aux Busway, tout en faisant en sorte de ne pas hypothéquer la possibilité d'accueillir davantage de bandes de circulation ou même de les réduire ; que la présente demande doit dès lors comprendre également l'adaptation de la structure située sous le trottoir envisagée par l'OTW de manière à pouvoir accueillir tout usage en surface, peu importe l'option choisie, afin de conférer à la rénovation du pont une pérennisation évitant autant que possible toute intervention ultérieure ;

Considérant, comme le souligne l'AWAP dans le procès-verbal de la troisième réunion de patrimoine, que *« la légère adaptation envisagée permet de répondre aux besoins de circulation tout en offrant, dans un futur plus ou moins proche, une latitude d'aménagement des aires de roulage assurant la pérennité de l'ouvrage classé »* ;

Pour les motifs précités,

#### **DECIDE :**

Article 1<sup>er</sup> : - Le permis d'urbanisme sollicité par le SPW MI - DIRECTION DES ROUTES DE LIEGE est octroyé aux conditions suivantes :

- Les poutres longitudinales T2 seront déplacées vers les bordures extérieures du pont afin d'élargir l'aire de roulage du tablier. Les interventions techniques d'ajustement qui en découlent consistent en l'extension de la tôle de platelage du tablier, la découpe de la tôle de platelage du tablier et le déplacement de 35 cm de la poutre de trottoir existante. Un serre-joint sera appliqué à la jonction de raccord dû au déplacement de ces poutres et un nouvel élément de platelage sera inséré afin de rattraper le niveau de pente du trottoir. Une bordure type plat en acier viendrait délimiter le chasse-roue entre le trottoir et l'aire de roulage (voir plans en annexes 1/19 à 19/19) ;

- Les nouveaux écrous mis en place seront des boulons contemporains, afin de les distinguer des rivets existants, et ainsi comprendre la nouvelle intervention sur l'existant, même si cette intervention ne sera pas visible à l'œil nu. La mise en peinture de ces nouveaux éléments sera identique à l'ensemble du pont ;
- Les aménagements en surface réalisés en conservant la répartition actuelle des voies de circulation et les cheminements des modes actifs ;
- Respecter les conditions suivantes énoncées par l'AWaP dans son avis du 03/05/2023 :
  - une réunion de patrimoine relative à la mise en œuvre du permis doit être sollicitée par le demandeur ou l'AWaP dès la réception de la décision octroyant le permis conformément à l'article 30, 2, du CoPat.
  - en cas de découverte d'un bien archéologique ou d'un site archéologique dans le cadre de la mise en œuvre du permis, une déclaration de découverte fortuite doit être adressée à la commune et l'AWaP dans un délai de trois jours ouvrables à dater de la découverte fortuite conformément à l'article 40 du CoPat .
- Respecter la condition suivante énoncée par le SPW MI – Direction des Voies Hydrauliques dans son avis du 19/04/2023 :
  - lors de la réalisation des travaux, éviter toute chute accidentelle d'outils ou de matériaux dans la voie d'eau (mise en place de dispositifs de sécurité et de retenue) ainsi que toute interruption de l'éventuelle navigation (avirons et autres embarcations) ;
- Respecter la condition suivante énoncée par le SPW – Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements des voiries dans son avis du 19/04/2023 :
  - durant les travaux, un itinéraire de déviation dûment signalé et balisé pour les piétons et les cyclistes doit être mis en œuvre. Le plan de signalisation de l'itinéraire de déviation du RaVeL de l'Ourthe et des itinéraires cyclables EV19, W2 et W7 sera soumis pour accord préalable à la Direction des Voies Hydrauliques de Liège et la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW MI ;
- Le positionnement et le type des luminaires, la localisation du mobilier urbain et des panneaux de signalisation en surface du pont de Félinne, ainsi qu'un éclairage mettant en valeur cet édifice seront déterminés dans le cadre de la procédure de restauration du pont lors du chantier grâce à des réunions techniques à tenir au moment opportun avec l'AWaP et toute autre instance dont la présence est jugée indispensable ;

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, à l'AWAP et au Collège communal.

Liège, le

**28 AOUT 2023**

Le Fonctionnaire délégué,



Olivier LEJEUNE

Directeur a.i.

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

## Art. D.IV.63

§1<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup> 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 subordonnée 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, alinéa 3.

Art. D.IV.82

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

## Art. D.IV.83

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

## Art. D.IV.84

§1<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>.

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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>, sans que celui-ci ne puisse toutefois dépasser sept ans.

§5. Par dérogation aux paragraphes 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>. 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.