
EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

Séance du 23 février 2011.**Présents : M.M. LENZINI, Bourgmestre - Président ;**

MM. NIVARD, FILLOT, ANTOINE et SMEYERS, Echevins

MM. BOVY, JEHAES, ROUFFART, PÂQUES, ERNOUX, BIEMAR,
SCALAIS, GENDARME, TASSET, Mme LOMBARDO,

MM. BELKAID, RENSON, Mme HENQUET-MAGNEE,

MM. LOOP, Mmes MACCALLINI, DESSART et M. BASTIAENS,
Conseillers communaux ;

M.P. BLONDEAU, Secrétaire communal.

**Excusés : Mme LIBEN et M. GUCKEL, Echevins ; Mmes HELLINX, CAMBRESY et M. NIHANT,
Conseillers communaux.**

**PLATE-FORME MULTIMODALE DE HERMALLE-SOUS-ARGENTEAU – PRISE DE
CONNAISSANCE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE – MODIFICATION ET OUVERTURE
DE VOIRIES.**

LE CONSEIL,

Vu les articles 127, 129 bis et 129 quater du CWATUPE ;

Vu la demande de permis d'urbanisme portant sur à la réalisation d'une plate-forme multimodale, de ses accès routiers et ferroviaires à OUPEYE-VISE, soumise au Collège communal le 9 septembre 2010 par Monsieur le Fonctionnaire délégué de la DGO4, direction extérieure de Liège 1 ;

Attendu que le projet a fait l'objet d'une procédure d'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière réalisée par le bureau ARIES ;

Vu l'arrêté du Gouvernement Wallon du 19/03/1998 déterminant les demandes de permis d'urbanisme soumises à une enquête publique et fixant les modalités de ces enquêtes ;

Attendu que la demande a été soumise à enquête publique en application des articles 127 §3 (dérogation au Plan de secteur pour ce qui concerne l'aménagement de voirie en zone d'espaces verts ; dérogation au Plan communal d'aménagement n°2 dit «Gravière BROCK » pour ce qui concerne l'aménagement d'une butte tampon dans la zone réservée aux activités récréatives et zone d'accès et de parcage, 129bis (modification de voiries communales) et 330/13° (actes et travaux relatifs aux voiries publiques de la Région, classées en réseau interurbain (RESI) du CWATUPE) et de l'article D74 du Livre Ier du Code de l'Environnement (projet soumis à l'étude des incidences sur l'environnement) ;

Attendu que le bien se situe pour la plus grande partie de la superficie en zone d'activité économique industrielle ; en partie en zone d'eau, en zone d'habitat et en zone d'espace vert au plan de secteur de Liège, approuvé par A.E.R.W. du 26/11/1987 ;

Vu le PCA dérogatoire n°2 du site de la gravière BROCK à Hermalle-sous-Argenteau approuvé par Arrêté ministériel du 28/05/2004 ;

Vu la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, en particulier l'article 28 ;

Vu la demande du Collège communal du 6 décembre 2010 de soumettre à notre Autorité le dossier complet de la demande de permis ainsi que les résultats de l'enquête publique ;

Vu le courrier adressé par M. NIVELLES (SPW – Voies hydrauliques) et M. BERTRAND (PAL) le 12 janvier 2011 faisant savoir qu'une proposition d'alternative d'accès au pont nord est étudiée par le bureau ARIES ;

Vu l'étude comparative de l'alternative d'aménagement d'un nouvel échangeur autoroutier adressée par Monsieur NIVELLES (SPW-Voies hydrauliques) au Collège communal le 31 janvier 2011 ;

Attendu que l'enquête publique s'est déroulée du 11/10/2010 au 10/11/2010 ;

Vu le procès-verbal d'enquête du 10/11/2010 constatant le dépôt de 144 réclamations/observations ainsi qu'une pétition de 903 signataires ;

Considérant que les réclamations /observations et propositions portent

pour ce qui concerne la voirie et les accès

- sur le choix de la solution du pont Nord et le manque d'étude d'autres variantes ;
- sur la nécessité de construire le pont Nord en priorité ainsi que le rail ;
- sur l'éloignement du pont nord vis-à-vis des maisons ;
- sur l'absence d'étude complète de l'accès au chantier ;
- sur l'esthétique du pont ;
- sur l'absence de liaison de la rue Delwaide au nouveau pont ;
- sur la desserte de la Clinique CHC Notre-Dame de Hermalle-sous-Argenteau par le nouveau pont ;
- sur l'accès au Trilogiport par le nouvel embranchement du pont de Hermalle-sous-Argenteau ;
- sur l'inutilité de la liaison Haccourt - pont Nord ;
- sur l'accessibilité du site aux modes doux ;
- sur l'accessibilité des entreprises de la rue de la Résistance pendant les travaux ;
- sur la nécessité de favoriser le rail et la voie d'eau plutôt que la route ;
- sur la nécessité d'imposer des mesures de ralentissement sur les voiries voisines ;

également

sur les erreurs et l'incomplétude de l'étude d'incidences sur l'environnement ;

- sur la réalisation de l'étude d'incidences sur base d'éléments modifiés ou non conformes au projet présenté ;
- sur l'incomplétude de l'étude des sols et la minimalisation de certains déversements ;
- sur l'absence d'étude de caractérisation des sols ;
- sur le gaspillage de terres agricoles ;
- sur le mauvais choix du site par rapport aux potentialités voisines (Renory ou Loën) ;
- sur l'absence de vision à long terme et à plus grande échelle (avec la zone de Chertal reconvertie) ;
- sur l'erreur de procédure (permis d'urbanisme au lieu d'un permis unique) ;
- sur l'utopie concernant les emplois annoncés ;
- sur la dépréciation de la valeur immobilière des maisons et la nécessité de réaliser un état des lieux pour tous les bâtiments ;
- sur la crainte de ne pas voir la totalité du projet se réaliser et en particulier le pont Nord ;
- sur la crainte de voir disparaître le village et sa fête locale ;
- sur le délai trop court pour l'examen du dossier ;
- sur l'existence actuelle d'un taux élevé de bruit et de pollution de l'air dans le village et la Basse-Meuse ;
- sur le risque supplémentaire pour la santé de la population ;
- sur l'absence de proposition de réseau de surveillance pour la qualité de l'air ;
- sur l'absence de mesures de sécurité à prévoir pour les travailleurs ;
- sur l'absence de mesures anti-bruit (vis-à-vis du trafic, rail, exploitation), notamment pour les riverains situés sur la rive gauche du Canal (Haccourt) et ceux situés entre le pont Nord et les maisons éclésières ;
- l'absence d'une charte réglementant le bruit, la hauteur des bâtiments, les heures de travail ;
- la disparition du crapaud calamite de l'habitat ;
- la gestion future des zones tampon ;
- les mesures d'expropriations pour ceux qui en feraient la demande ;
- la nécessité de prendre des mesures individuelles d'isolation phonique ;
- la nécessité de mesures de compensation pour le village ;
- la création d'un groupe de contact dès le lancement des travaux.

Vu le rapport de la réunion de concertation du 22 novembre 2010 ;

Vu l'avis du 26 octobre 2010 de la CCATM libellé comme suit :

La CCATM,

Vu le courrier adressé le 9 septembre 2010 par le SPW-DG02 (réf : E0836-167359/BM/MRM) invitant la CCATM d'Oupeye à remettre son avis sur l'étude d'incidences sur l'environnement relative à la demande de permis d'urbanisme concernant la réalisation d'une plateforme multimodale en rive droite du canal Albert à Hermalle-sous-Argenteau et de ses accès routiers et ferroviaires;

Vu le Code de l'environnement et plus particulièrement les articles R 81 et R 82 ;

Vu le CWATUPE ;

Vu le courriel de la DG04 Direction de Liège1 permettant à la CCATM de remettre son avis après la réunion d'information du 12 octobre 2010 ;

Vu le projet de rapport établi par le groupe de réflexion de la CCATM ;

statuant à l'unanimité, DECIDE de remettre l'avis suivant :

Opportunité du projet :

Le développement d'une plateforme logistique à Liège est incontestablement une infrastructure importante et nécessaire au redéploiement économique de la région.

Le site de Hermalle-sous-Argenteau est particulièrement approprié par sa proximité des 3 réseaux de communications que sont l'eau, le fer et la route. Cela est d'autant plus vrai qu'il participe au dégoulottage de l'hinterland routier d'Anvers et de Rotterdam par le canal Albert et l'écluse de Lanaye en cours de mise à bon gabarit. Il permet aussi de s'ouvrir l'hinterland de notre Euro région Hollande, Rhénanie-Westphalie, Belgique jusqu'à la Champagne-Ardenne.

Ce projet a pour mission d'assurer l'implantation de sociétés de dimensions internationales permettant l'accès à de grands marchés.

La CCATM insiste sur l'urgence de la réalisation de ce projet pour plusieurs raisons :

- l'Europe aura de nouvelles priorités dans le cadre de son élargissement à l'Est et n'assurera plus son soutien ;*
- la zone de Genk se développe rapidement et entre en concurrence avec ce site ;*
- notre point fort est l'accès au réseau et notre point faible est le temps d'éclusage entre Genk et Liège ;*
- les industries s'installeront là ou le service sera le premier disponible.*

Considérant les changements apportés par rapport aux dossiers précédants concernant les voies d'accès, le pont et la voie ferrée, la CCATM s'engage à soutenir ce dossier.

Qualité de l'étude d'incidences :

Cette étude complète et de qualité tient compte des remarques et desiderata des riverains. Ces recommandations pertinentes doivent être prises en compte par l'auteur de projet :

Pont Nord :

L'indispensable pont Nord est un élément capital de la présente demande de permis. Il doit permettre d'éviter l'accès des camions au Trilogiport par la rue d'Argenteau. La CCATM affirme que le Trilogiport ne peut exister sans le pont Nord. Dans ce contexte, elle s'étonne du retard de cet ouvrage d'art dans l'état d'avancement du dossier. Les plans joints au dossier de demande de permis sont à l'état d'esquisse et incomplets. Les niveaux et cotations de l'ouvrage ne sont pas repris aux plans. Les demandes d'expropriations ne sont pas encore lancées.

La CCATM demande à l'auteur de projet s'il n'est pas possible de réaliser un accès à 4 rampes sur le pont « Nord » en venant de l'autoroute ?

En effet, la solution d'une boucle par un rond-point au pont d'Argenteau n'est pas optimale du point de vue du trafic.

En dernier ressort, est-il envisageable sur le pont d'Argenteau de créer une boucle de retour des camions en site propre sans passer par le rond-point ?

Le planning annoncé prévoit-il la mise en service de la plateforme depuis la rue d'Argenteau ?

La CCATM insiste sur la réalisation du pont Nord avant l'exploitation de la plateforme. L'accès des camions au Trilogiport en traversant le village de Hermalle par la rue d'Argenteau ne peut en aucun cas être envisagé ! Il y va de la sécurité et de la santé des habitants de Hermalle.

Le pont « Nord » doit également permettre aux cyclistes et piétons de traverser la Meuse en site propre et permettre notamment au personnel de la rive droite de se rendre à la plateforme.

Chemin de fer, transports en commun :

Le Chemin de fer doit absolument être mis en évidence et doit, au même titre que le pont, être mis en service avant le début de l'exploitation du Trilogiport afin d'attirer des types d'entreprises qui ne sont pas dépendantes du transport par camion. Le chemin de fer peut certainement contribuer à ne pas détériorer davantage la qualité de l'air en Basse-Meuse, or son rôle est trop discret dans le projet.

Afin de permettre un accès par les transports en commun pour les travailleurs du Trilogiport, tout en maintenant la déserte actuelle (déjà relativement minime) du village, il convient à ce que des cheminements piétons soient confortables vers l'accès au pont sur le canal, à proximité du pont Nord ou de la clinique, ainsi que éventuellement vers le milieu du village.

Accès au Trilogiport depuis la rampe du Canal Albert :

Cet aménagement ne doit permettre l'accès au Trilogiport que pour des véhicules légers en provenance de et vers Oupeye. A noter, la modification de la courbe de la rampe du pont qui se rapproche des quatre premières maisons de la cité. La nouvelle bretelle enterre définitivement ces quatre habitations entre d'une part les remblais de cette nouvelle rampe et d'autre part le merlon de 5,00 m de la zone tampon.

La zone tertiaire :

La nouvelle demande de permis prévoit l'entrée principale du Trilogiport par un pont situé au nord de la zone. La CCATM se demande pourquoi la zone tertiaire a été maintenue à Hermalle, près du pont du Canal, le contrôle du flux logistique étant déplacé au nord ?

Le planning du chantier :

Le planning du chantier n'est pas encore connu !

Certains chantiers peuvent pourtant se réaliser préalablement afin de rassurer les riverains sur les intentions politiques d'isoler le site des habitations. Il s'agit de la réalisation des zones tampons, merlons, plantations et accès routiers mais surtout de la construction du pont et de l'engagement des expropriations nécessaires.

Qu'en est-il des impétrants assurant une continuité en alimentation électrique, égouttage du village ?

La rue liant le carrefour du nouveau pont à la rue Marchand derrière la clinique :

Cette voirie n'est pas prévue à la demande de permis ! Elle est pourtant indispensable pour permettre un accès direct à l'autoroute des ambulances vers et de l'accès aux urgences de la clinique et éviter un trafic qui sera densifié. Cette voirie ne doit cependant pas avoir accès à la rue Marchand.

Connexion avec la rue Delwaide :

Conformément à l'avis de l'auteur de l'étude d'incidences, la CCATM ne souhaite pas raccorder la rue Delwaide à la nouvelle voirie de jonction. Cependant une nouvelle voirie vers le rond-point d'accès à la plateforme doit être créée si l'on veut éviter un transit important par la rue Delwaide. Cette voirie, pouvant arriver au bout de la rue Marchand, doit être limitée aux véhicules de petit gabarit. Cette nouvelle voirie est indispensable pour la zone de Basse Hermalle. La rue Marchand, limitée à 6 m réduit bien la densité de trafic.

La voirie longeant la darse :

Elle permettra de concentrer le trafic nord (Haccourt, Lixhe et nationale 618). Un merlon isolera bien ce trafic du village.

La protection du village de Haccourt sur la rive gauche du canal :

Cette protection sonore devra être revue pour être efficace. Il semble que l'étude ne tienne pas suffisamment compte des engins de manutention et des avertisseurs de recul qui déjà aujourd'hui perturbent cette zone, rue de la Cale Sèche et l'Allée Verte.

L'étude d'incidences y prévoit une augmentation de 5db.

La Charte d'exploitation :

Il manque une charte d'exploitation avec le port et qui doit être incluse au permis d'Urbanisme définissant : régime horaire de chargement et déchargement des navires (interdiction la nuit et le WE), limite de trafic lié à la non disponibilité des voies d'accès et notamment à la réalisation du « pont nord », éclairage de nuit réduit.

Organisation de navettes avec les transports en commun en liaison avec les gares.

La Charte d'Urbanisme

La CCATM souhaite également pouvoir donner un avis sur l'implantation de la zone rose du plan masse. Une charte d'urbanisme doit intégrer au permis des règles de gabarits, hauteur maximum... .

Il est important de définir l'affectation des terrains entre l'hôpital et la zone économique qui devraient être occupés essentiellement par de l'habitat alors que le plan de secteur y prévoit toujours une implantation industrielle.

Conclusions :

La CCATM constate que le nouveau projet intègre bien 3 axes d'intérêt qui sont : tout d'abord, le redéploiement économique de la région, ensuite le souci de la qualité de vie des riverains et de l'intérêt écologique de la Basse- Meuse.

En cela la CCATM réitère sa position définie dans une réflexion qu'elle avait déposée en juin 2002 et qui semble y faire écho aujourd'hui.

La CCATM relève en conclusion 6 points à l'intention de la DG02 :

- 1- la priorité de la construction de l'indispensable pont Nord et l'urgence de la mise en oeuvre du projet et notamment des abords du site multimodal et des aménagements des protections sonores en reconsidérant celles de la rive gauche du canal ;*
- 2- la mise en service de l'accès au chemin de fer afin de prioriser ce flux ;*
- 3- la fermeture de la rue d'Argenteau au trafic multimodal notamment dans la conception de la circulation au pont de Hermalle ;*
- 4- la rédaction d'une charte d'urbanisme pour la zone rose et liée à cette demande ;*
- 5- la rédaction d'une charte d'exploitation intégrant l'organisation des transports en commun ;*
- 6- le suivi de sécurité et de mesures environnementales pour les pollutions sonores et atmosphériques.*

Vu la proposition de construction du pont Nord reliant la plate-forme à l'E25;

Considérant que l'accès par le pont actuel de Hermalle-sous-Argenteau ne peut être retenu au vu des inconvénients intolérables pour les habitants et que l'option du pont Nord permettra une liaison directe avec l'E25 ;

Considérant que le réseau ferroviaire dessert actuellement le site voisin de Chertal et que le transport par rail permettra de réduire la part modale du trafic routier ;

Considérant que les voies d'accès (routières et ferroviaires) doivent être réalisées en priorité avant la mise en exploitation des entreprises ;

Vu l'annexe 2 du suivi des recommandations de l'étude des incidences sur l'environnement montrant la possibilité de liaison entre la rue Delwaide et le pont Nord;

Considérant que pour protéger le village d'Hermalle-sous-Argenteau des circulations de transit, il est nécessaire que la rue Delwaide soit en liaison directe avec le nouvel accès autoroutier ;

Considérant qu'il serait opportun de créer un accès au pont Nord pour les véhicules en provenance des Pays-Bas et de Visé,

Considérant que la clinique CHC Notre-Dame de Hermalle-sous-Argenteau doit être accessible directement par les services de secours et que dès lors une liaison directe entre le rond point et la clinique doit être aménagée ;

Vu les modifications apportées à la rue de la Résistance ;

Considérant que le rond-point proposé reste franchissable pour les poids lourds ;

Considérant que le nouveau rond-point n'entrave pas l'accès à la gravière ;

Considérant cependant que la circulation des modes doux n'est pas définie entre la zone de parking (côté canal), le Ravel et l'entrée de la gravière et qu'il conviendrait dès lors d'aménager une jonction aisée et sécurisée entre ces points;

Considérant que la mise en œuvre du projet ne peut contrecarrer l'aménagement du site de la gravière tel que repris dans la demande de permis d'urbanisme déposée le 14 février 2011 (n° E 21572) et que les aménagements proposés pour conserver et développer l'intérêt biologique du plan d'eau et de ses abords dans le projet de la gravière doivent être prioritaires ;

Vu la traversée du Ravel à hauteur du pont d'Hermalle-sous-Argenteau ;

Considérant que cette traversée présente un réel problème de sécurité ;

Considérant qu'aucun aménagement précis n'est défini dans le projet ou dans l'étude d'incidences ;

Vu l'itinéraire alternatif cyclo-pédestre proposé lors de l'enquête publique ;

Considérant que la déviation proposée ne réduit pas la dangerosité de la traversée ;

Considérant dès lors qu'un aménagement sécurisé et accessible aux PMR doit être réalisé dans la rampe d'accès au pont ;

Vu le nouvel embranchement proposé à hauteur du pont du canal à Hermalle-sous-Argenteau ;

Considérant que l'entrée du Trilogiport doit être assurée par le pont Nord ;

Considérant que les poids lourds venant de la rive gauche du canal peuvent être dirigés vers le pont Nord pour rejoindre l'autoroute E25 via le site Trilogiport.

Considérant que cette mesure aura pour effet que plus aucun poids lourd n'empruntera la traversée de Hermalle-sous-Argenteau, hormis les véhicules de secours et qu'ainsi le village sera contourné ;

Considérant que la commune d'Oupeye, via son plan triennal 2010 – 2012, procédera à la réfection et au réaménagement de la rue d'Argenteau et de la place Molitor préalablement à la mise en activité de Trilogiport charge le SPW de la remise en état des voiries susmentionnées au terme de son chantier ;

Vu la liaison proposée entre le pont Nord et le pont de Haccourt ;

Attendu que cette liaison n'est pas prioritaire et n'est pas indispensable à l'accès et au fonctionnement de la plate-forme ;

Vu les propositions d'aménagements sur le pont de l'autoroute à Hermalle-sous-Argenteau ;

Considérant que les aménagements devront inclure des aménagements sécuritaires pour les piétons et cyclistes ;

Considérant que l'ensemble du projet doit permettre l'accessibilité du site aux modes doux en aménageant notamment des traversées de voiries sécurisées ;

Considérant que le chantier et les travaux d'aménagement de la plate-forme ne peuvent en aucun cas entraver la circulation sur les voiries et places du village d'Hermalle-sous-Argenteau, ni les accès aux habitations, commerces et entreprises;

La mise en œuvre de la zone tampon et son entretien ne peuvent pas être à charge communale ;

La connexion de la plate-forme au réseau de chemin de fer doit être réalisée dans les plus brefs délais dans un souci de réduction du transport par poids lourds et des diverses pollutions que celui-ci engendre ;

Considérant la zone de desserte ferroviaire réservée dans le Plan Communal d'Aménagement de la gravière, la seule activité industrielle autorisée est le transbordement « rail-eau » ;

Considérant que notre commune doit participer au développement socio-économique de sa région, notamment via ses terrains industriels situés le long du canal ;

Attendu que ce développement économique ne peut se faire au détriment de la qualité de vie de sa population ;

Vu le CDLD ;

- Ayant procédé à un vote nominatif et à haute voix dont le résultat est le suivant :
- 22 voix pour, celles de MM. BOVY, NIVARD, JEHAES, ROUFFART, PÂQUES, ANTOINE, ERNOUX, LENZINI, FILLOT, SMEYERS, BIEMAR, SCALAIS, GENDARME, TASSET, Mme LOMBARDO, MM. BELKAID, RENSON, Mme HENQUET-MAGNEE, M. LOOP, Mmes MACCALLINI, DESSART et M. BASTIAENS ;
 - 0 voix contre ;
 - 0 abstention ;

Statuant à l'unanimité ;

PREND CONNAISSANCE

- des résultats de l'enquête publique

DECIDE

- d'approuver les modifications apportées aux voiries aux conditions suivantes :

- o le pont Nord doit être la seule entrée du site du Trilogiport et être construit avant sa mise en exploitation ;

A titre dérogatoire, les poids lourds provenant et allant vers la zone économique d'Haccourt/Hermalle située en rive gauche du Canal Albert seront déviés vers le site du Trilogiport via la voirie existante au droit du pont du Canal afin d'éviter le transit de tout poids lourd par la rue d'Argenteau ;

- o aucun camion ne pourra accéder au site du Trilogiport par les voiries communales pendant le chantier, hormis ceux nécessaires à son installation et ceux nécessaires au transport des hydrocarbonés ; la voie d'eau sera donc privilégiée.
 - o au terme du chantier du Trilogiport, le SPW aura à charge de remettre la rue d'Argenteau et la Place Molitor en état. Le SPW aura en charge d'urbanisme la réfection de la rampe Est du pont du canal Albert allant du pont au rond-point des Quatre Chemins ;
 - o un accès au pont Nord sera aménagé pour les véhicules en provenance de Visé et des Pays-Bas ;
- o la rue Delwaide sera reliée au pont Nord via un rond-point ;
- o les traversées piétonnes et cyclables seront sécurisées et un passage sous voie ou aérien sera aménagé à hauteur du pont du canal d'Hermalle-sous-Argenteau ;

- des mesures de ralentissement du trafic seront installées par le SPW sur les voiries communales entourant le site, à savoir les rues Basse-Hermalle, Préixhe, Delwaide, d'Argenteau, Place Molitor, des Quatre Chemins, Voie de Liège, Allée Verte;
- la clinique CHC Notre-Dame de Hermalle-sous-Argenteau sera accessible par une voirie de liaison à partir du rond point au pied du pont nord ; cette voirie sera aménagée par le SPW selon les directives des services techniques communaux et sera reprise dans le domaine communal dès l'achèvement de sa réalisation;
- les dispositions nécessaires seront prises pour adapter la présente demande aux exigences du permis introduit dans le cadre du projet de la gravière Brock, y compris les aménagements nécessaires à l'accessibilité au site de la gravière ;
- la liaison proposée entre le pont nord et le pont de Haccourt n'est pas indispensable à l'accès et au fonctionnement du Trilopiport ;
- la mise en place de procédures d'expropriation ou de rachats volontaires pour les riverains les plus exposés ;

RECOMMANDE aux autorités compétentes la mise en œuvre d'un contrôle permanent du bruit et de la qualité de l'air sur Hermalle-Sous-Argenteau, Haccourt et suivant les zones à risque identifiées dans l'étude d'incidences sur l'environnement. Des mesures adaptées seront prises afin de garantir le respect de la réglementation et des normes en vigueur.

DEMANDE que la partie « charte urbanistique » fasse partie intégrante du permis d'urbanisme ;

- de transmettre sa décision à la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire et du Logement;

**Le Secrétaire communal,
P. BLONDEAU**

Le Secrétaire communal,

P. BLONDEAU

PAR LE CONSEIL,

POUR EXTRAIT CONFORME,

**Le Président,
M. LENZINI**

Le Bourgmestre,

M. LENZINI