

## Commune de Jemeppe-sur-Sambre



Wallonie

### OCTROI DU PERMIS D'URBANISME PAR LE COLLEGE COMMUNAL

Le Collège communal de Jemeppe-sur-Sambre,

Vu le Code du Développement Territorial en vigueur et plus particulièrement ses articles D.IV.1 et D.IV.4 pour la partie décrétole et R.IV.1-1 pour la partie réglementaire ;

Considérant que \_\_\_\_\_, domicilié \_\_\_\_\_

a introduit un permis d'urbanisme visant la construction d'une résidence de 29 appartements (dont 2 AIS) et 1 commerce de proximité, sur un terrain situé route : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ , cadastré Div. 6 section A n°192 C, 191, 190 A, 192 D et section B n°1 F, 4 H et 4 / 2 B ;

Considérant que l'autorité compétente est le Collège communal ;

Considérant que le bien est situé :

- au plan de secteur : en zone d'habitat et zone agricole ;
- au Schéma de Développement Communal : en traversée d'agglomération et zone agricole d'intérêt paysager (Pré Salmin) ;
- au Guide communal d'urbanisme : en bâti en traversée d'agglomération et milieu rural ;
- dans un permis d'urbanisation : non ;
- en zone d'assainissement.

Considérant que le projet s'écarte du Schéma de développement communal, car la densité préconisée est entre 20 et 25 logements par hectare (page 36/101) alors que le projet en propose 50 ;

Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme :

1. Implantation avec 22 mètres de recul du front de bâtisse (article 454 : moins de 15 mètres) ;
2. Hauteur moyenne de 11,60 mètres (article 460 : moins de 10 mètres) ;
3. Toiture plate pour le volume principal (article 460) ;
4. Faces non-planes pour le volume principal (article 463) ;
5. Toitures plates développées au-delà des 2/3 (article 468) ;
6. Toitures plates accessibles (article 468) ;
7. Configuration non-prévue des balcons et terrasses (articles 473, 474 et 475) ;
8. Toitures plates et débordantes (articles 476 et 477) ;
9. Dominante horizontale de certaines baies et ouvertures (article 485) ;
10. Teinte de brique et plus de deux matériaux différents en plus du bardage bois (article 488) ;
11. Deux points de connexion sur la voirie contiguë (article 494) ;
12. Revêtement de parking imperméable à l'eau (article 498) ;
13. Plus de 50 m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée en avant-cour (article 499).

Considérant qu'en l'espèce, la demande doit être soumise à enquête publique ;

Considérant que les avis des commissions ou services suivants ont été sollicités :

- Service Incendie : le projet concerne du multi-logement : avis favorable par défaut ;
- DNF : le bien est situé à moins de 100 mètres du périmètre d'une zone :  
reçu le 20 septembre 2023 : avis favorable sous conditions ;
- SPW-Routes : le bien borde une voirie régionale (N90) gérée par le SPW : reçu le  
11 septembre 2023 : avis favorable sous conditions ;
- Service Technique Provincial : le bien est concerné par une zone d'aléa d'inondation de  
classe moyenne : reçu le 30 août 2023 : pas d'avis, car le gestionnaire du cours d'eau  
n'est pas la Province, mais le SPW ;
- CCATM : avis facultatif pour les écarts au GCU : séance du 14 septembre 2023 : avis  
favorable sous conditions ;
- Cellule GISER : le bien est traversé par un axe de ruissellement concentré : reçu le 31  
août 2023 : avis favorable sous conditions ;

- AWAP : le bien est concerné par la carte archéologique (92140-CAW-0005249) : reçu le 28 septembre 2023 : avis favorable sous conditions, entre autres, de réaliser des opérations archéologiques par l'AWAP ;
- CRMSF : le projet concerne un bien construit avant 1901 ; réponse reçue le 28 août 2023 : pas d'avis remis, car la Commission n'estime pas opportun de se prononcer sur le projet ;
- SPW-Voies Hydrauliques : le bien est situé à moins de 50 mètres d'un cours d'eau navigable (Veille Sambre) et d'un cours d'eau non-navigable et non-classé : reçu le 18 août 2023 : avis favorable ;
- INASEP : une conduite passe sur le bien : daté du 28 août 2023 : avis favorable sous conditions ;
- INOVYN : une conduite passe sur le bien : reçu le 25 août 2023 : avis favorable sous conditions ;
- Zone de Police : le projet concerne du multi-logement, une soixantaine de places de parking sur site privé, un accès depuis à la N90 et un accès vers la N90 ;
- Service Technique Communal : dimensionnement du bassin d'orage, travaux d'équipement, gestion des eaux de pluie et drains, égouts : reçu le 19 septembre 2023 : avis favorable sous conditions ;
- Service Mobilité Communal : création de parkings (plus de 4 places) et multi-logements : reçu le 2 septembre 2023 : avis favorable sous conditions.

Considérant que la demande a été soumise à enquête publique du 16 août 2023 au 31 août 2023 ;

Considérant que l'enquête publique a suscité une réclamation ;

Considérant que la réclamation peut être synthétisée comme suit : il n'est pas judicieux que les véhicules venant de Charleroi, empruntent la rue de la Centrale pour revenir sur la N90 dans la bonne direction, afin de rentrer sur le parking du projet; CAR la plupart des automobilistes n'emprunteront pas cette route et cette situation causera des blocages et risque de causer des accrochages ;

Considérant que les panneaux routiers seront clairs à cet endroit afin d'interdire le demi-tour sur chaussée ;

Considérant que par rapport au permis délivré le 28 février 2022 par le Collège communal et référencé "7682/21 - Démolition d'une habitation et construction d'une résidence de 28 appartements (dont 2 AIS) et 2 commerces de proximité -

....., la taille des appartements du nouveau projet ont été réduits et donc l'emprise au sol des bâtiments a été réduit ; aussi, les parkings

en sous sol ont été retirés à cause de la nature engorgée en eau des sols ; et, un commerce a été retiré et remplacé par un appartement ;

Considérant que le Collège communal a remis un avis favorable en sa séance du 17 octobre 2023 motivée comme suit :

*« Considérant que la demande a été soumise à enquête publique du 16 août 2023 au 31 août 2023.*

*Considérant que l'enquête publique a suscité une réclamation ;*

*Considérant que la réclamation peut être synthétisée comme suit : il n'est pas judicieux que les véhicules venant de Charleroi, empruntent pour revenir sur la N90 dans la bonne direction, afin de rentrer sur le parking du projet; CAR la plupart des automobilistes n'emprunteront pas cette route et cette situation causera des blocages et risque de causer des accrochages ;*

*Considérant que les panneaux routiers seront clairs à cet endroit afin d'interdire le demi-tour sur chaussée ;*

*Considérant que par rapport au permis délivré le 28 février 202 par le Collège communal et référencé "7682/21 - Démolition d'une habitation et construction d'une résidence de 28 appartements (dont 2 AIS) et 2 commerces de proximité -*

*la taille des appartements du nouveau projet ont été réduits et donc l'emprise au sol des bâtiments a été réduit ; aussi, les parkings en sous sol ont été retirés à cause de la nature engorgée en eau des sols ; et, un commerce a été retiré et remplacé par un appartement ;*

*Considérant que l'avis, favorable sous conditions, de la CCATM qui a été émis en sa séance du 14 septembre 2023 :*

**"L'AVIS EST FAVORABLE, sous conditions :**

- 1. de la vérification de l'impact des vues depuis les balcons du projet sur les trois premières maisons rue des Nobles ;*
- 2. la commission attire l'attention sur l'impérieuse nécessité d'avoir des accès (arrivées et départs) sécurisés et cohérents. L'avis favorable de la Police et du SPW-Routes est crucial.*
- 3. la commission n'est pas favorable à l'imperméabilisation des sols, en particulier celle des emplacements de parking ; Cette position est renforcée au vu des inondations (juillet 2021) et des enjeux climatiques, Un équilibre doit être trouvé entre le risque de pollutions liée aux hydrocarbures et le risque d'inondations (lié à l'imperméabilisation des sols).*
- 4. d'avoir un minimum un emplacement PMR par bloc d'appartement (près des entrées) plus un supplémentaire près du commerce.*

5. de réaliser 3 appartements réellement « adaptables » PMR avec un minimum de travaux.

6. de mettre en œuvre des citernes à eau de pluie (stockage)

7. proposer un plan d'aménagement concret des espaces extérieurs (plantations, cheminements, jardins, haies etc.) en lien avec la zone \_\_\_\_\_ et en accord avec avis de la \_\_\_\_\_

**Discussion :**

Ne pas oublier les charges d'urbanisme à imposer et celles que l'on peut demander en plus."

Considérant que ces avis sont justifiées et qu'il y a lieu de s'y rallier ;

Considérant que le bien est en zone d'habitat au Plan de Secteur sur 50 mètres à partir de la limite domaine public, domaine privé ;

Considérant qu'au-delà de cette zone urbanisable, le terrain est repris en zone agricole au plan de secteur, donc en zone non-urbanisable ;

Considérant que cette grande zone agricole s'étend jusqu'aux \_\_\_\_\_ ;

Considérant que le terrain longe également la vieille Sambre (Bras de Sambre), répertorié en \_\_\_\_\_

Considérant que le projet est bordé par la N90, une route régionale à 2 + 2 bandes avec un trafic routier conséquent ;

Considérant que de l'autre côté de la N90 se trouve une zone ZAAC (Aménagement communal concerté) au plan de secteur qui fait environ 2,4 hectares ;

Considérant que cette ZACC (réf 08 - Pré Salmin) à fait l'objet de la mention suivante au Schéma de développement communal :

"Quartier plurifonctionnel, avec une préférence pour l'activité économique. Rester attentif au caractère humide du site. Programmation de mise en œuvre : long terme (plus de 10 ans)."

Considérant que l'affectation de cette zone renforce l'intégration du projet envisagé dans son contexte plus général en l'incluant dans la vision du développement urbanistique futur du village de Moustier-sur-Sambre ;

Considérant que ce projet permet de rencontrer un des objectifs du GCU qui préconise de "renforcer la mixité des fonctions liées au passage et à la mobilité, qui, par ailleurs et par nature, sont peu compatibles à une localisation dans les cœurs urbains ou de villages" ;

Considérant que le projet de construction d'immeubles d'appartements en centre de village pose souvent des problèmes de compatibilité de gabarits et d'espaces disponibles pour réaliser les accès, parkings et espaces verts ;

*Considérant que le programme organisationnel et architectural de ce projet contribue à une amélioration du cadre bâti puisqu'un nouveau cheminement piéton est rendu possible de la [ ] : au sentier qui longe l'ancien bras mort de la Sambre ;*

*Considérant que le projet a pris le parti de privilégier le logement collectif ou à appartements susceptible d'une organisation fonctionnelle et volumétrique importante, au détriment du développement de logements individuels, pour lesquels, par leur répétitivité, il est particulièrement difficile de gérer l'accessibilité avec la voirie régionale ;*

*Considérant que les options relatives au programme de constructions des bâtiments ont été articulées en relation directe avec le traitement de l'espace public (localisation des effets de porte, recul, traversée piétonne de la voirie, signalétique publique et privée, programme complémentaire de plantations, ...), comme le préconise de Guide Communal d'Urbanisme ;*

*Considérant que le parc paysager proposé soigne l'arrière de parcelles, comme le veut le GCU ;*

*Considérant que le paragraphe suivant du Guide Communal d'Urbanisme s'adapte parfaitement au projet proposé :*

*"Par la nature des programmes fonctionnels dispendieux, les bâtiments pourront présenter une surface au sol plus importante et un gabarit plus affirmé. Toutefois, afin d'éviter un effet de rupture et d'assurer une qualité paysagère, surtout au droit des parties les plus urbanisées, il conviendra d'adapter le gabarit et la morphologie des bâtiments au voisinage en compensant celui-ci par une organisation en plusieurs volumes. Ceux-ci seront disposés en U, en T ou en carré, selon les disponibilités parcellaires et les contraintes de voisinage. En outre, cette organisation planologique permet aussi de générer des espaces non bâtis de qualité, qu'ils soient à destination d'agrément ou fonctionnels (parkings), sans pour autant nuire au voisinage."*

*Considérant que la structure spatiale des espaces verts, des accès et des bâtiments secondaires a été articulée avec les caractéristiques architecturales du bâti le joutant ;*

*Considérant que le projet préserve le paysage globalement, c'est-à-dire, que le gabarit et l'implantation des bâtiments proposés respectent la "silhouette" générale du paysage et la continuité entre les unités voisines ;*

*Considérant qu'il est important de prêter attention à la dynamique de l'évolution naturelle et au développement des nouvelles structures bâties ;*

*Considérant que le GCU prévoit les programmes des nouvelles fonctionnalités, notamment les activités économique, agricole, industrielle, voire encore, l'organisation de l'habitat en périphérie des noyaux existants ;*

Considérant que le GCU met en garde que cette approche sera cohérente avec les options spatiales sous-tendues par le schéma de structure reflétant les préoccupations actuelles ;

Considérant que le projet s'insère logiquement dans les options spatiales du SDC puisqu'il y a notamment la ZACC juste en face et que le terrain jouxte le village de Moustier-sur-Sambre ;

Considérant que le projet permet de maintenir une cohérence urbanistique entendue au sens du quartier ou de l'enveloppe paysagère ;

Considérant que le GCU se veut être proche de la réalité historique, sans pour autant négliger les réels besoins de développement ;

Considérant que le GCU laisse la porte ouverte aux projets innovants ;

Considérant que ce projet d'envergure s'intègre harmonieusement le long de cette artère importante reliant Namur à Charleroi ;

Considérant que l'écart par rapport à la densité préconisée au Schéma de Développement communal est justifié par les facteurs suivants :

1. Le projet se développe le long d'un axe très fréquenté où l'implantation de maisons unifamiliales n'est pas opportune ;
2. Il y a un besoin d'appartements sur le territoire communal, dans et proche des centres, services et commerces, afin de diversifier l'offre de logements ;
3. Le projet se situe à 1km à pied de la gare de Moustier-sur-Sambre et à moins d'1km à pied de multiples commerces et services ;
4. Un vaste parc verdurisé, des places de parking en suffisance, deux commerces de proximité et des liaisons piétonnes aux rues annexes, sont prévus pour augmenter la qualité de vie des futurs habitants et des voisins ;
5. Les deux appartements en gestion AIS et le logement PMR participent à la cohésion sociale et améliorent le cadre de vie aussi pour les citoyens en difficulté.

Considérant que les écarts du projet par rapport au GCU concernent surtout des éléments architecturaux et pas urbanistiques ;

Considérant que les grands principes d'urbanisation sont respectés :

- Intégration paysagère ;
- Respect des contraintes naturelles du milieu ;
- Utilisation parcimonieuse de l'usage du sol ;
- Articulation pratique par rapport aux zones urbanisées voisines ;
- Respect des principes de base et zonage du Plan de Secteur, du Schéma de Développement Communal et du Guide Communal d'Urbanisme.

Considérant que l'enquête publique a eu lieu du 20 octobre 2021 au 3 novembre 2021 et qu'il n'y a eu aucune réclamation ;

Considérant que le projet promeut une architecture contemporaine riche, créative, et agréable à vivre et à regarder ;

Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : a. Article 454 – recul du front de bâtisse par rapport à l'alignement compris entre 12 et 15m : et considérant l'argumentation suivante :

- Etant donné la situation du projet, le SPW impose un recul minimum de 15 m par rapport à l'axe de la chaussée (celle-ci se situe dans le domaine public). Le front de bâtisse du projet est à +/-22,00 m de l'axe de ladite nationale.
- Le bâtiment le plus proche de l'alignement est à +/-4,00 m.
- Etant donné la particularité du site (le long de la N90 et son talus descendant coté projet), le projet n'engendre aucun impact sur ladite chaussée ni d'incohérence par rapport à une quelconque référence de recul d'un voisin construit proche.
- De plus, son implantation volumétrique en forme de U (cfr section 4 Aire du bâti en traversée d'agglomération) laisse un dégagement de +/- 28,70 m par rapport à l'alignement. Permettant de créer un espace de vie et sociale s'articulant autour du projet construit.
- Le terrain ne possède pas de front de bâtisse, le premier bâtiment côté gauche), s'implante par rapport à une rue perpendiculaire à celle du projet. Du côté de droite, il n'y aucune référence.
- De ce fait et avec les points soulevés ci-dessus, le projet est bien intégré à son contexte.
- Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : b. Article 460 – hauteur moyenne en façade à rue de 5 à 10m : et considérant l'argumentation suivante :
- La hauteur maximum du projet envisagé est de 11,60m.
- Le guide communal d'Urbanisme parle d'augmenter cette hauteur à la distance comprise entre l'alignement et la façade et la façade à rue sans toutefois dépasser 12 m. Il semble logique dans ce cas de l'appliquer, mais il n'y a aucune référence pour fixer l'alignement sur le projet.
- En se référant au document fourni dans la demande, qui est la coupe du projet avec la simulation du gabarit repris au GCU, on constate clairement que le projet envisagé présente un gabarit inférieur à celui préconisé au GCU.
- Le projet propose un gabarit qui diminue donc l'impact construit sur l'environnement proche environnant.

Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : c. Article 460 – une toiture à versants : et considérant l'argumentation suivante :

- Une architecture contemporaine appelle souvent à mettre en œuvre des toitures plates pour limiter l'impact volumétrique des bâtiments. En l'espèce, cela se vérifie. Rien



*n'empêche effectivement la réalisation d'une toiture à doubles versants au-dessus du volume penthouse, mais l'impact volumétrique serait très dommageable pour l'esthétique et le standing du projet dans sa globalité : 3ème étage sous combles avec perte de confort pour les appartements supérieurs, ou faitage très élevé. Le respect des pentes de toiture induit inévitablement une hauteur au faitage assez élevée.*

- *La recherche d'un impact paysager le plus réduit possible, de même que l'intention de développer une architecture contemporaine amène à présenter le projet dans sa mouture actuelle.*
- *La gestion ou l'aménagement des paysages bâtis et non bâtis appelle à intégrer concrètement dans les pratiques de construction l'évolution constante de l'architecture et de la politique de l'urbanisme. De ce fait, il doit pouvoir être admis un événement précurseur qui, par définition, vient briser un cadre fixe antérieur, une habitude ancienne, ou encore une réflexion urbanistique basée sur des critères obsolètes.*
- *Construire dans l'air du temps, c'est savoir introduire le changement. Toute la sagesse réside dans le rythme et la manière avec lesquels ce changement est introduit.*
- *Dans cette optique, il est permis de considérer que la mise en œuvre d'une toiture plate sur ces bâtiments est de nature à constituer une mesure de gestion ou d'aménagement des paysages bâtis et non bâtis. (cfr croquis ci-après)*
- *Etant la situation du projet, il n'y a pas de référence construite contiguë. Les lignes de forces du terrain sont la n90 (ligne horizontale) et la silhouette du paysage arrière.*
- *Dans les documents fournis dans la demande, on voit clairement que la ligne de crête en fond de paysage est entièrement végétalisée : et qu'elle est représentée de gauche à droite par : le Bois des Monts, le Bois Salmin, et le Bois des Masures.*
- *L'image du logement collectif doit se renouveler et être dans son époque : dynamique, attrayante et vivante.*
- *De plus, le projet est quasiment à l'entrée de la commune, et le projet aura un impact positif sur cette entrée en proposant une architecture contemporaine.*

*Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : d. Article 463 – corps circonscrit par des faces planes, une toiture en bâtière : et considérant l'argumentation suivante :*

- *Ces considérations s'ajoutent à celles soulevées au point c.*
- *Le choix d'une architecture contemporaine se justifie par la volonté que le programme immobilier soit clairement un témoin de l'époque de sa construction. L'évolution de l'architecture au travers des époques autorise à ce qu'un nouveau projet ne soit pas un copier-coller de la trame bâtie existante. Il importe de respecter son époque. À ce titre, un effet de rupture doit pouvoir être envisageable, du moment qu'il est pleinement assumé et qu'il demeure respectueux des bâtiments voisins d'une autre époque. Cela*

étant, le voisinage est assez éloigné du projet, le plus proche ( ) est + de 50 m et la rue de l'Hôtel de ville à plus de 300 m.

- L'expression simple et épurée des façades, de même que le recours à une toiture plate pour l'entièreté du bâtiment, contribue certainement au caractère contemporain recherché.
- La modernité s'exprime dans l'expression architecturale au travers notamment des pleins et des vides en façade autour des baies. De même, seuls les 2 niveaux inférieurs (rdc, 1er étage et partie 2°) s'étendent sur toute l'emprise du bâtiment. Le 2ème étage est réduit, avec ses vastes terrasses aux extrémités. Le 3ème étage se présente comme réduite au sommet du bâtiment d'une emprise encore moindre que celle du 2ème étage. Cet effet de 'vague' prive le bâtiment d'un effet de gigantisme, rompt l'apparence monolithique et apporte un rythme et un dynamisme à sa lecture architecturale. Ces différents gestes architecturaux empêchent le sentiment d'une construction répétitive, massive et monotone.
- Les accents de ruralité se retrouvent à travers la verticalité des baies qui est accentuée par les éléments de maçonnerie traités en bardage bois ajouré, lui-même placé à la verticale. Cette verticalité se démarque des conceptions urbaines qui se reconnaissent généralement davantage dans une architecture avec des strates horizontales.
- Le non-suivi d'un volume « à faces planes » permet de proposer une architecture moderne, ancrée dans son époque et amène une légèreté au projet envisagé tout en s'intégrant dans son contexte.
- Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : e. Article 468 – développement limité (gabarit) aux 2/3 de la longueur totale du volume principale : et considérant l'argumentation suivante :
- Les motivations soulevées ci-dessus valent pour ce point également. Les volumes en toitures plates développés au-delà des 2/3 des façades des volumes principaux participent à une architecture contemporaine.
- Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : f. Article 468 – toiture non-accessible : et considérant l'argumentation suivante :
- Les toitures plates accessibles sont destinées aux terrasses-balcons du projet.
- Celles-ci sont indispensables au confort des appartements, elles proposent un vrai espace extérieur supplémentaire à vivre. Beaucoup plus qu'un simple « balcon » ou on ne sait pas placer une table et deux chaises, péniblement se tenir debout.
- Les terrasses-balcons du projet envisagé n'ont pas d'impact sur un éventuel désordre visuel sur le voisinage : est à plus de 300m du projet. Le , est le plus proche voisin (+de 50m), l'intimité de chacun est maintenue. (Cfr profils, plans et 3D).

- *Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : g. Article 473, 474 & 475 – balcons et terrasses : et considérant l'argumentation suivante :*
- *Les terrasses-balcons du projet envisagé n'ont pas d'impact sur un éventuel désordre visuelle sur le voisinage : \_\_\_\_\_ est à plus de 300m du projet. Le \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ est le plus proche voisin (+de 50m), l'intimité de chacun est maintenue. (Cfr profils, plans et 3D).*
- *Celles-ci sont indispensables au confort des appartements, elles proposent un vrai espace extérieur supplémentaire à vivre. Beaucoup plus qu'un simple 'balcon' ou on ne sait placer une table et deux chaises, péniblement se tenir debout.*
- *Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : h. Article 476 & 477 – dépassants rives d'égout et rives costières : et considérant l'argumentation suivante :*
- *Ces écarts sont directement liés au projet volontairement moderne proposé (toitures plates et débordantes), les 'casquettes' du projet participent à la modernité du projet envisagé.*
- *Ces débordants de toitures en toiture plates permettent d'intimiser également les terrasses extérieures et dans certains cas limité la surchauffe des logements.*
- *Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : i. Article 485 – dominante verticale du rythme des baies et ouverture : et considérant l'argumentation suivante :*
- *De manière générale, la dominante des baies vue de la N90 est verticale. Certaines baies (principalement au rez-de-chaussée pour les commerces) sont à tendance horizontale. Les divisions des châssis sont quant à elles verticales.*
- *Sur les façades latérales et arrières, la tendance s'inverse horizontalement.*
- *Le but étant d'amener un maximum de lumière naturelle dans les logements envisagés et de participer à la lecture globale d'un projet contemporain.*
- *Etant donné l'implantation du projet envisagé ; isolé de quasiment toute référence architecturale, cet écart ne compromet en rien l'intégration du projet dans son contexte.*
- *Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : j. Article 488 – teinte brique et + de 2 matériaux différents en plus du bardage bois : et considérant l'argumentation suivante :*
- *Briques de ton gris clair et plus de deux matériaux supplémentaires que le bardage bois.*
- *La dualité de matériaux de parement contribue à une lecture architecturale aisée. La répartition entre crépi de ton clair, briques de ton gris clair et bardage bois ajouré n'est pas due au hasard : il s'agit de reprendre des textures et des teintes existantes parmi les parements des bâtiments du quartier.*

- *Le parement secondaire en bardage bois ajouré autour des baies apporte légèreté et dynamisme aux parties de façades qu'il revêt. Le contraste entre un matériau plus foncé et un matériau clair accentue la hiérarchie entre parement principal et parement secondaire. La lecture architecturale des façades s'en trouve de la sorte facilitée.*
- *Le même bardage en bois comme parement essentiel pour les volumes penthouse se justifie par la volonté de démarquer ces volumes du reste du bâtiment autrement que par son retrait par rapport aux façades. Cette composante demeure relativement peu visible depuis les abords de la résidence. Le recours à ce matériau s'inscrit également dans l'optique à la fois d'apporter légèreté et dynamisme aux façades et de faciliter la lecture architecturale des bâtiments.*
- *La casquette autour de l'acrotère en panneaux de fibrociment de ton gris clair vient coiffer chaque partie penthouse. Au-delà du côté pratique pour la facilité de la mise en œuvre, l'esthétique de la finition que ce matériau propose va de pair avec la transition qu'il suggère avec la toiture plate et ses matériaux caractéristiques.*
- *Cet écart ne compromet pas l'intégration du projet envisagé.*  
*Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : k. Article 494 – Un seul point de connexion sur la voirie contigüe ; et considérant l'argumentation suivante :*
- *La situation altimétrique du terrain par rapport à la chaussée (+/-3m de dénivelé) a amené à la conclusion de créer deux connexions du projet à la chaussée.*
- *Une entrée au site (provenant de Namur) et une sortie.*
- *Les premiers contacts avec le SPW-Routes ont permis de renforcer la proposition des deux points de connexion pour plusieurs raisons :*
  - *Terrain significativement plus bas que la chaussée, une seule connexion aurait engendré une voirie donc principalement perpendiculaire à la chaussée et la création d'un talus de part et d'autre monumentale. Visuellement, cela aurait été une erreur d'intégration urbanistique ;*
  - *Sécuriser l'entrée et la sortie du site :*
    - \**L'entrée tangentielle permet de moins ralentir pour accéder à la voirie de sortie qu'une entrée perpendiculaire, celle-ci aurait eu un impact négatif du trafic sur la chaussée avec des véhicules devant ralentir fortement.*
    - \**La sortie également tangentielle avec bande stop (et panneaux stop de signalisation) permet également de monter sur la chaussée plus aisément. Un miroir sera placé à cet endroit pour faciliter le visu des véhicules portant de Charleroi.*

*Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : l. Article 498 – Parking imperméable ; et considérant l'argumentation suivante :*

- Les emplacements de parkings sont revêtus de tarmac (étanche), c'est à l'arrêt que les véhicules ont des pertes d'huiles. Le pli a donc été pris de rendre étanche ceux-ci pour une raison de respect de l'environnement. Les eaux des emplacements de parking sont récoltées par des rigoles et avaloirs et sont dirigés dans un séparateur d'hydrocarbures à particules fines, par la suite ces eaux sont dirigées vers l'étang situé à l'arrière du bâtiment puis dans l'aqueduc présent sur le terrain qui se déverse dans le bras de Sambre.

Considérant que le projet s'écarte du Guide communal d'urbanisme : m. Article 499 – Plus de 50 m<sup>2</sup> de surfaces imperméables ; et considérant l'argumentation suivante :

- Même motivation que le point ci-dessus ET l'obligation du RCU à créer 1,4 emplacements de parkings par unités de logement.
- Sur les deux derniers écarts, un revêtement perméable aux emplacements de parking aurait pu être envisagé, cependant, il est plus adéquat de choisir de protéger l'environnement dans ce cas.

Considérant que le projet s'écarte du Schéma de Développement Communal : la densité ; et considérant l'argumentation suivante :

- Cet écart, par prudence administrative et légale, a été pointé dans le projet. Cet écart est en réalité non-fondé car aucun précision sur le sujet n'apparaît dans les règlements (GCU, SDC, ...) précise clairement la surface à comptabiliser.
- Le seul indice apparaît dans SDC :
- « Définition de logements : Dans le cadre d'une opération de développement ou de restructuration : rapport entre le nombre de logements et la surface brute hors domaine public » (page 33/101 SDC).
- Néanmoins, ci-après l'argumentation sur le sujet :
- La densité brute du projet, c'est-à-dire celle de la parcelle extrapolée sur 1 ha 80 ca, avoisine 15 log/ha.
- Le schéma de développement communal préconise une densification entre 20 et 25 log/ha.
- Si l'on prend la densification de la rue des Nobles, la densification avoisine les 12 log/ha.
- Il est vrai que si l'on se limite strictement à la surface reprise en zone d'habitat, la densification avoisine les 50 log/ha. Par contre, ce calcul n'est pas l'unique paramètre en prendre en compte puisque la densité peut être calculée sur une zone plus large en zone d'habitat. D'autres terrains non-construits existent à de multiples endroits proches du projet et les constructions existantes ont souvent des terrains plus grands que 10 ares. Une densification légèrement supérieure à cet endroit n'impactera que très peu les quartiers avoisinants ;

- *Cela dit, il apparaît certainement plus juste et plus parlant de s'affranchir de la notion de densité calculée par rapport à une surface donnée au profit d'une analyse de [redacted]. En réalité, si l'on admet une moyenne de 2,5 résidents par appartement, on s'aperçoit que la résidence future accueillera à peine plus, voire tout autant de résidents que ne compte [redacted] ; présent, c'est-à-dire une septantaine d'habitants.*
- *Cette comparaison rend tout de suite l'approche de la densité beaucoup plus abordable. La densification envisagée tout à fait cohérente compte tenu de la typologie des logements proposés, ainsi que de leur taille.*
- *Ce léger éventuel surcroît de densité (si l'on s'arrête à la surface reprise en zone d'habitat et le chiffre de 12 log/ha) devient incontournable si le projet souhaite contribuer modestement à son niveau à l'objectif de 350.000 nouveaux logements en Wallonie à l'horizon 2050.*
- *La situation géographique du site contiguë à la N90 reliant Namur à Charleroi, de même que la présence des nombreux services au sein du village justifie à elle seule la volonté de densifier le village à cet endroit.*

*Considérant qu'il existe une ZACC de l'autre côté de la N90 et qu'elle est définie comme telle dans le schéma de développement communal : « quartier plurifonctionnel, avec une préférence pour l'activité économique ».;*

*Considérant que la future mise en œuvre de la ZACC viendra compléter le projet envisagé et renforcera d'avantage l'intégration de celui-ci ;*

*Considérant que la N90 est un axe routier structurant majeur qui traverse le territoire communal d'est en ouest ;*

*Considérant que cet axe routier traverse de nombreuses zones économiques et industrielles et contribue valablement à l'axe Sambre-Mosan dont il est question dans le Schéma de Développement territorial (page 161) ;*

*Considérant que cet axe Sambre-Mosan a une importance supra-communale ;*

*Considérant que Moustier est effectivement coupé en deux par l'axe routier de la N90 ;*

*Considérant que cette coupure pose des problèmes de liaisons et de mobilité piétonne, vélo et pour les automobiles, entre les deux parties de Moustier ;*

*Considérant qu'un nouveau projet de ramanagement de la voirie régionale (N90) est prévue afin de pallier à ce problème ;*

*Considérant le permis a été octroyé et les travaux seront entamés dans cette année 2022 ;*

*Considérant que les travaux prévoient le passage de de 2 x 2 bandes à 2 x 1 bande avec bande de circulation pour vélos ;*

*Considérant de ce fait que le projet ne sera plus 'coupé' de ce futur quartier (ZACC) car les liaisons seront plus sécurisées et fluides ;*

Considérant, de plus, que le projet est connecté au village et au quartier voisin par la création de circulations piétons-vélos, reliant le projet au deux carrefours proches (- de 200m) et donc au centre du village et aux quartiers de Moustier et Moustier village ET aussi vers les prairies d [redacted] sur l'ouest ;

Considérant que les nouveaux travaux de la N90 font partie intégrante des plans du présent projet ;

Considérant que le caractère constructible du terrain conféré par le plan de secteur ne peut être remis en cause ;

Considérant que le terrain avec sa localisation et ses contraintes techniques n'est pas adapté pour du logement unifamilial ;

Considérant que la densité brute du projet, c'est-à-dire celle de la parcelle extrapolée sur 1 ha 80 ca, avoisine 15 log/ha ;

Considérant que le schéma de développement communal préconise une densification entre 20 et 25 log/ha ;

Considérant que si l'on prend la densification de [redacted], la densification avoisine les 12 log/ha ;

Considérant que si l'on se limite à la surface reprise en zone d'habitat, la densification avoisine les 50 log/ha ;

Considérant qu'il existe différentes façons de calculer la densité :

- Sur la parcelle en question uniquement ;
- Sur une zone comprenant plusieurs parcelles, allant jusqu'à toute la rue ou bien le quartier entier ;
- Sur la zone au Guide communale d'urbanisme.

Considérant qu'il apparaît certainement plus juste et plus parlant de s'affranchir de la notion de densité calculée par rapport à une surface de terrain donnée au profit d'une analyse contextuelle de [redacted] ;

Considérant que si l'on admet une moyenne de 2,5 résidents par appartement, on s'aperçoit que la résidence future accueillera à peine plus, voire tout autant de résidents que ne compte [redacted] présent, c'est-à-dire une septantaine d'habitants ;

Considérant que cette comparaison rend tout de suite l'approche de la densité beaucoup plus abordable ;

Considérant que la densification envisagée est tout à fait cohérente compte tenu de la typologie des logements proposés, ainsi que de leur taille ;

Considérant que ce léger éventuel surcroît de densité (si l'on s'arrête à la surface reprise en zone d'habitat et le chiffre de 12log/ha) devient incontournable si le projet souhaite contribuer modestement à son niveau à l'objectif régional de 350.000 nouveaux logements en Wallonie à l'horizon 2050 ;

*Considérant que la situation géographique du site contiguë à la N90 reliant Namur à Charleroi, de même que la présence des nombreux services au sein du village justifie à elle seule la volonté de densifier le village à cet endroit ;*

*Considérant que des solutions et des arguments convaincants ont été mise en avant depuis cette réunion préalable ;*

*Considérant que le schéma de développement territorial a été pris en compte, et notamment, le développement et le renforcement de l'axe Sambre-Mosan ;*

*Considérant que la majorité des écarts soulevés sont architecturaux ;*

*Considérant qu'étant donné l'absence de références constructives proches, le projet s'intègre au contexte des lignes de forces paysagères du site ;*

*Considérant que le projet s'insère sur un axe routier important, entre deux agglomérations avec des liaisons courtes vers ces agglomérations (moins de 250 mètres) ;*

*Considérant que la situation du projet est proche (moins d'un kilomètre) des commodités, services, moyens de transports, et à 1,2 kilomètres de la gare SNCB la plus proche ;*

*Considérant qu'il ne s'agit pas d'un étalement puisqu'on renforce l'axe structurant qui est la N90 ;*

*Considérant que la N90 refaite n'aura plus un aspect d'autoroute urbaine mais d'une chaussée permettant la connexion des quartiers entre eux ;*

*Considérant que le projet complète et renforce les centralités car il complète un tissu construit entre la rue des Nobles et la rue de la Centrale.*

*Considérant que le Guide communal d'urbanisme suggère l'implantation des bâtiments en U ou en T, d'où le projet envisagé en forme de U et permettant de créer un espace de vie à l'ensemble ;*

*Considérant que le plan de secteur définit une zone d'habitat à cet endroit, que celui-ci avait clairement l'intention d'urbaniser le site, et que le GCU et le SDC également.*

*Considérant de surcroît que cette zone d'habitat couvre +/- 75 ares de la propriété concerné par le projet et que cette surface est plus que non-négligeable ;*

*Considérant que justement, le projet fait face à la route principale et crée, de par son implantation, une zone plus calme en intérieur d'îlot, préservant l'arrière des bruits et nuisances de l'axe routier ;*

*Considérant que le projet crée un lien physique entre la [redacted] et [redacted] ;*

*[redacted] », autant visuellement que par le construit du projet et la création de circulations piétonnes et vélos ;*

*Considérant que le projet est situé le long d'une chaussée similaire à la N4 à Jambes et Erpent, où les immeubles n'ont pas d'interaction entre résidences et où la situation*



*n'invite pas à la balade (ayant pour but la détente) à pied ou à vélos le long de cette chaussée ;*

*Considérant que des liaisons fonctionnelles, pour les piétons et vélos, sont créés afin de relier aisément le projet au centre de Moustier sur Sambre et aux quartiers périphériques ;*

*Considérant que l'axe routier majeur, le terrain en contre-bas, et sa situation de lien entre deux agglomérations constitue un contexte très défavorable pour l'implantation de maison unifamiliales et que donc, il n'y pas lieu de s'inspirer du contexte proche et du mode d'implantation résidentiel ;*

*Considérant qu'il n'y a aucun intérêt de créer de multiples interactions entre le projet et la chaussée et qu'un entrée et une sortie suffissent ;*

*Considérant, au contraire, que le projet sera facilement accessible, autant pour le charroi automobile que pour les piétons et vélos via la création des accès au terrain et la création des circulations piétonnes et vélos ;*

*Considérant que la mixité de commerces et de logements sera l'occasion de créer des points d'intérêt supplémentaires, renforçant les interactions sociales entre les différentes agglomérations qui sont actuellement disjointes ;*

*Considérant que le projet permet de pallier à ce problème de manque de lien entre deux quartiers proches ;*

*Considérant que bien qu'il soit vrai que les plus grands commerces fument les villes et villages, il est important d'amener de de maintenir les plus petits commerces de proximité et que justement Moustier-sur-Sambre et Mornimont manquent cruellement de ce type de petits commerces de proximité proposés par le projet ;*

*Considérant que l'accès aisé du projet pour tous les habitants des agglomérations proches circulant sur la chaussée lors du début et la fin de journée fait de ce site un emplacement très pratique à la fonction de commerce de proximité ;*

*Considérant que le flux de véhicules de transit pourra être « capté » utilement par ces services et commerces de proximité, offrant parkings aisés et sécurisés de surcroît ; hors du flux de la n90 ;*

*Considérant de surcroît que la pérennité ces services et commerces de proximité sera assuré, non seulement par les habitants du projet et des agglomérations proches, mais aussi par le transit routier ;*

*Considérant qu'une signalisation adéquate pourra être mise en place ;*

*Considérant que le Fonctionnaire délégué a émis l'argument suivant :*

*Considérant que l'implantation en U est directement liée aux recommandations du GCU ;*

*Considérant que l'implantation en U permet de créer une sorte de cour intérieure, retirée de la rue afin d'y prévoir des voies d'accès et de circulation, ainsi que du parking voiture et vélo ;*

*Considérant que l'implantation en U permet de créer un recul par rapport à l'axe routier majeur et fort fréquenté, tout en préservant deux « accroches » vers l'espace voirie ;*

*Considérant que les terrasses sont entièrement dans la zone urbanisable au plan de secteur ;*

*Considérant que ce type de résidences n'est jamais envahi par des piscines, abris, poulaillers et tout ce genre de constructions accessoires. Que l'on rencontre habituellement pour du résidentiel unifamilial ;*

*Considérant donc que les jardins privatifs n'auront qu'un impact très négligeable sur la zone agricole contiguë ;*

*Considérant que le paragraphe suivant du Guide Communal d'Urbanisme s'adapte parfaitement au projet proposé et indique clairement d'autres possibilités de productions architecturales :*

*« Par la nature des programmes fonctionnels dispendieux, les bâtiments pourront présenter une surface au sol plus importante et un gabarit plus affirmé. Toutefois, afin d'éviter un effet de rupture et d'assurer une qualité paysagère, surtout au droit des parties les plus urbanisées, il conviendra d'adapter le gabarit et la morphologie des bâtiments au voisinage en compensant celui-ci par une organisation en plusieurs volumes. Ceux-ci seront disposés en U, en T ou en carré, selon les disponibilités parcellaires et les contraintes de voisinage. En outre, cette organisation planologique permet aussi de générer des espaces non bâtis de qualité, qu'ils soient à destination d'agrément ou fonctionnels (parkings), sans pour autant nuire au voisinage. (page 158 et page 175) »*

*Considérant que les quartiers alentours sont une trame bâtie datant de l'entre-deux guerres ou des années 70 pour les constructions récentes (à quelques exceptions près) ;*

*Considérant qu'il n'est pas souhaitable de reproduire ce type d'urbanisation le long de l'axe routier majeur ;*

*Considérant que le site est parfaitement adapté à ce type d'architecture ;*

*Considérant que l'architecture proposée est marquée par son époque et fait le pari d'une contemporanéité assumée ;*

*Considérant que dans le sous-sol parking il y a assez de place pour les ajouter ;*

*Considérant qu'il manque d'appartements de qualité sur le territoire communal ;*

*Considérant que le nombre d'appartements légèrement supérieur au SDC permet de dégager une marge qui est réinvestie dans l'aménagement des abords, du parc à*

*l'arrière des liaisons douces vers les quartiers voisins et d'améliorer le cadre de vie des futurs habitants ;*

*Considérant que ces aménagements de qualité n'auraient pas été possibles avec moins de logements ;*

*Considérant que la situation du projet est à proximité d'un axe structurant du sillon Sambre et Meuse et que c'est l'endroit tout indiqué pour augmenter un peu la densité ;*

*Considérant que l'augmentation de la densité à cet endroit ne crée pas de nuisances au contexte actuel ;*

*Considérant que le projet respecte une donnée essentielle du GCU ;*

*Considérant que le projet possède plus d'espace que nécessaire en intérieur d'îlot ;*

*Considérant que la zone arrière du projet est complètement dégagée jusqu'aux habitations rue \_\_\_\_\_ qui sont situées à plus de 500m ;*

*Considérant que l'autorité compétente pour instruire et délivrer la demande s'estime en mesure de statuer en pleine connaissance de cause, et ce malgré les éventuelles lacunes du dossier au regard de la composition du dossier définie dans les différents formulaires de demande de permis d'urbanisme visés à l'article R.IV.26-1 §1er du CoDT ; que la jurisprudence du Conseil d'Etat, et notamment son arrêt n° 157.204 du 30 mars 2006, précise que « d'éventuelles lacunes dans la composition du dossier de demande de bâtir ne sont en principe pas de nature à affecter la légalité du permis accordé lorsqu'il est établi que, malgré ces lacunes, l'autorité compétente a pu se prononcer en pleine connaissance de cause » ; que cette jurisprudence a encore été rappelée récemment dans l'arrêt n° 246.301 du 5 décembre 2019 ; que de même, la Circulaire ministérielle du 1er février 2010 relative à la composition de la demande des permis d'urbanisme précise que « le contenu de la demande de permis d'urbanisme ne peut donc être considéré comme une finalité en soi, qui serait indépendante de la qualité, de l'exactitude et de l'utilité de l'information qui est fournie à propos d'un projet précis et d'un environnement précis » ; qu'outre les documents fournis dans le cadre de la présente demande de permis d'urbanisme, l'Autorité communale, assistée de ses services, dispose d'une connaissance du terrain qui lui permet d'appréhender de manière circonstanciée les différentes problématiques liées à ladite demande de permis d'urbanisme ;*

*Considérant que le document de convention (renonciation à la plus-value) a été signé par toutes les parties, y compris par le SPW ;*

*Considérant que les deux appartements "AIS" et les appartements PMR et PMR convertibles donnent une dimension d'intégration social supplémentaire au projet ;*

*Considérant que les éléments évoqués ci-dessus démontrent clairement que le projet :*

1. *Ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le schéma, la carte d'affectation des sols, le guide ou le permis d'urbanisation ;*
2. *Contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis.*

**Considérant que l'avis du Fonctionnaire délégué a été sollicité ;**

Considérant que l'avis du Fonctionnaire délégué est défavorable ;

Considérant qu'il a repris tous ses arguments mis en avant dans le cadre de la précédente demande de permis d'urbanisme ;

Considérant qu'il a ajouté trois arguments supplémentaires ;

Considérant que le Fonctionnaire délégué a émis l'argument suivant :

*Considérant que le chemin piéton, pour sa partie située en zone agricole, devra être réalisé en gravier non stabilisé, sans modification de relief du sol, vu qu'aucune dérogation à la zone n'a été sollicitée ;*

Considérant que le Fonctionnaire délégué a émis l'argument suivant :

*Considérant dès lors qu'on ne peut qualifier cette voie de liaison douce de qualité suffisante vers l'arrière du projet ; que cela démontre la difficulté de liaisonner le projet avec tous les services, quartiers résidentiels et transports en commun qui l'entourent ;*

Considérant que le projet de modification de la N90 (voirie régionale) par le SPW inclut la rénovation de la piste cyclable ;

Considérant que cette piste cyclable pourra aussi être empruntée par les piétons au besoin ;

Considérant que la volonté, par ce nouveau projet est aussi de réduire la vitesse des véhicules sur ce tronçon, et ainsi d'augmenter la sécurité des usagers faibles ;

Considérant que la volonté de ce nouveau projet est de réduire fortement l'effet "coupure" et "barrière" de la N90 par rapport au tissu bâti existant, et donc de faciliter les liens entre les quartiers ;

Considérant que le Fonctionnaire délégué a émis l'argument suivant :

*Considérant qu'il s'agit d'un projet "tout-à-la-voiture" qui ne contribuera pas à créer du lien social ou du progrès écologique ;*

Considérant que 3 appartements adaptables PMR et 2 appartements gérés par l' AIS sont prévus ;

Considérant que ces appartements contribuent à la mixité sociale et participent à créer du lien social ;

Considérant que le commerce pourra attirer des clients du projet même, des autres zones résidentielles proches, ainsi que ceux venant du trafic de transit le long de la N90 ;

Considérant que le commerce de proximité est l'occasion de créer du lien social ;

Considérant que le projet contribue à la diminution des îlots de chaleur, en proposant des aménagements paysagers divers, incluant de la végétation arborée et des pièces d'eau ;

Considérant que les toitures plates végétalisées contribueront aussi à diminuer les îlots de chaleur ;

Considérant que ce projet est à 1,2 km de la gare de trains SNCB la plus proche et qu'il est donc plus écologique que tous les logements situés à plus de 1,2 km d'une gare ;

Considérant que dans la nouvelle mouture cartographique du SDT (Schéma de Développement Territorial soumis à enquête publique durant l'été 2023), le projet est localisé, justement, en zone de "centralité villageoise" ;

Considérant que le SDT préconise une densification d'au moins 20 logements par hectare en zone de centralité villageoise ;

Considérant que ce projet s'inscrit parfaitement dans l'esprit du SDT ;

Pour les motifs précités,

### **DECIDE :**

Le Collège communal,

Décide :

**Article 1er.** D'octroyer le permis d'urbanisme sollicité par \_\_\_\_\_, demeurant \_\_\_\_\_, visant la construction d'une résidence de 29 appartements (dont 2 AIS) et 1 commerce de proximité, sur un terrain situé route de la Basse Sambre

cadastré Div. 6 section A n°192 C, 191, 190 A, 192 D et section B n°1 F, 4 H et 4 / 2 B.

Le titulaire du permis d'urbanisme :

1. Devra plastifier et afficher l'avis fourni en bordure de voirie publique pendant toute la durée des travaux.
2. Devra végétaliser toutes les toitures plates.
3. Devra respecter l'avis de la DNF.
4. Devra respecter l'avis du SPW-Routes.
5. Devra respecter l'avis de la CCATM.
6. Devra respecter l'avis de la Cellule GISER.

7. Devra respecter l'avis de l'AWAP.
8. Devra respecter l'avis du SPW-Voies Hydrauliques.
9. Devra respecter l'avis de l'INASEP.
10. Devra respecter l'avis d'INOVYN.
11. Devra respecter l'avis de la Zone de Police.
12. Devra respecter l'avis du Service Technique Communal.
13. Devra respecter l'avis du Service Mobilité Communal.
14. Devra respecter l'avis du Service Prévention Incendie.
15. Devra respecter le plan des aménagements des abords (murets, parkings, matériaux, bassins...) et des plantations (haies, arbres, arbustes...) car, ils font partie intégrante du permis délivré, et notamment la plantation de plus de 15 arbres hauts tiges sur le bien.
16. Devra, lors des ventes/donations/héritages éventuelles, respecter l'attribution d'au moins une place de parking par logement (les appartements et leurs parkings respectifs sont solidaires).
17. Ne pourra pas modifier le relief du sol à l'exception des zones d'accès prévues aux plans (avec évacuation des terres de déblais). Pour toute autre modification sensible du relief du sol, un nouveau permis sera demandé, dans le cas où les dispenses du CODT ne s'appliquent pas (voir l'article R.IV. 1-1 Tableau et l'article R.IV.4-3 du CODT).
18. Prendra à sa charge l'abaissement des bordures si le projet le requiert.
19. Devra respecter les arbres et les haies existants et les remplacer en cas d'abattage nécessaire sauf pour les arbres et haies dont l'abattage est déjà prévu au plan.
20. Devra poser la pompe à chaleur, en cas d'utilisation, sur un socle isolé de la construction et de prendre les mesures adéquates pour éviter la propagation de bruit aux riverains.
21. Prendra à sa charge les aménagements de cheminements, trottoirs, voiries, accès etc. prévus au plan afin qu'ils soient opérationnels.
22. Devra respecter tous les autres codes et règlements en vigueur et notamment la nouvelle législation concernant le Code de l'Eau.
23. Devra réaliser le/les volumes secondaires en même temps que les volumes principaux.
24. Devra réaliser une étude des vues des balcons vers les trois premières maisons situées
25. Devra prendre en compte que suite au risque d'inondation par ruissellement soulevé par la cellule GISER, l'Administration communale ne pourra être tenue pour responsable des éventuels dégâts qui pourraient survenir dus à des conditions exceptionnelles et/ou imprévisibles.

**Article 2.** Que le titulaire du permis devra effectuer les tâches suivantes avant le début des travaux :

Solliciter la commune pour procéder à la vérification de l'implantation 15 jours calendrier avant le démarrage de son chantier. L'implantation devra être respectée lors de l'édification des bâtiments et ouvrages.

Fournir un plan d'implantation coté reprenant le levé topographique des repères visibles qui seront implantés aux angles de la parcelle et seront maintenus jusqu'à l'achèvement du chantier, des chaises délimitant la future construction, des repères de niveaux ainsi que deux points de référence fixes situés en bordure de terrain permettant un contrôle à posteriori. Ce plan sera dressé et signé par un géomètre assermenté et inscrit au tableau du conseil fédéral. Le plan sera contresigné par le demandeur, le maître d'œuvre (architecte ou autre) et l'entreprise qui exécute les travaux.

Transmettre le plan de géomètre à l'Administration Communale 15 jours calendrier avant le démarrage des travaux. Ce contrôle par la Commune ne décharge d'aucune manière les édificateurs de leurs responsabilités à l'égard du maître de l'ouvrage ou des tiers, la Commune étant uniquement chargée de procéder à une vérification de nature à ce que l'implantation soit conforme au permis délivré.

**Article 3.** Que le titulaire du permis avertira, par lettre recommandée, le Collège communal et le Fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins 15 jours avant d'entamer ces travaux ou actes.

**Article 4.** Qu'un reportage photographique sera réalisé avant le début des travaux et sera envoyé par voie électronique à [urbanisme@jemepe-sur-sambre.be](mailto:urbanisme@jemepe-sur-sambre.be). Ce reportage doit reprendre avec précision l'état de la voirie avant travaux sur toute la largeur du bien et inclure tout l'espace public : les bordures, la voirie et les trottoirs. A défaut, les dégradations seront facturées aux titulaires du permis.

**Article 5.** Que dès la fin des travaux, le titulaire du permis a l'obligation de remettre le trottoir dans l'état où il se trouvait au moment de l'ouverture du chantier. Les photographies que le titulaire est tenu de prendre avant l'exécution des travaux permettront de se rendre compte de la remise en état du trottoir à la fin du chantier.

**Article 6.** Que lorsque le rejet d'eaux à l'égout public nécessite la traversée d'une nouvelle voirie ou d'une voirie dont la réfection date de moins de 10 ans, le titulaire du permis a l'obligation de recourir à la méthode du fonçage pour le raccordement.

**Article 7.** Qu'un espace ou un local de stockage sera aménagé sur le bien faisant l'objet du présent permis pour entreposer le ou les conteneurs à puce entre les levées. De plus, un espace sera aménagé à l'interface entre le domaine privé et public pour le dépôt des conteneurs à puce lors des levées. Le demandeur fournira une attestation datée et signée accompagnée de photos prouvant que la présente disposition a bien été mise en œuvre.

Toutefois, la présente disposition n'est pas applicable dans les cas où il est impossible techniquement de la mettre en œuvre, cette situation restant à l'appréciation des Services communaux compétents.

**Article 8.** Que le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois ou règlements.

**Article 9.** Qu'une expédition de la présente décision est transmise au demandeur, à l'architecte et au Fonctionnaire délégué aux fins de l'exercice éventuel par celui-ci de son droit de recours.

**Article 10.** Que le destinataire de l'acte peut introduire un recours auprès du Gouvernement wallon par envoi recommandé à la poste dans les trente jours de la réception de la décision du Collège communal. Est jointe au recours, une copie des plans de la demande de permis et de la décision dont recours. Le recours est introduit à l'adresse du Directeur général de la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine.

**Article 11.** Que le détenteur du permis d'urbanisme reste personnellement responsable de l'état de la voirie aux abords du chantier. Il doit veiller à ce que les engins ou matériaux n'empêchent la libre circulation, tant sur la voirie elle-même que sur le trottoir. Il y a lieu également de veiller à ce que par suite des pluies, les matériaux entreposés ne puissent obstruer les égouts et avaloirs.

**Article 12.** Que le présent permis est délivré sous réserve des droits civils en cause.

**Article 13.** Que en cas de découverte fortuite (articles 249 et 522 à 523 du COPAT), le titulaire avertira immédiatement l'Agence Wallonne du Patrimoine : WILLEMS Didier - tél : 010/23.12.07 - [didier.willems@awap.be](mailto:didier.willems@awap.be).

A Jemeppe-sur-Sambre, le 18 décembre 2023.

Pour le Collège

Le Directeur général



Dimitri TONNEAU



La Bourgmestre



Stéphanie THORON



## **EXTRAITS DU CODE DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**

### **VOIES DE RECOURS**

#### Art. D.IV.63

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

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

#### Art. D.IV.64

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

#### Art. D.IV.65

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

- 1° lorsque la décision du collège communal est divergente de l'avis émis par la commission communale dans le cadre d'une consultation obligatoire de celle-ci;
- 2° en l'absence de commission communale, lorsqu'à l'occasion de l'enquête publique organisée en application du Code, ont émis des observations individuelles et motivées relatives au projet durant ladite enquête et que ces observations ne sont pas rencontrées par la décision du collège soit :

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

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

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

### **EFFETS DU CERTIFICAT D'URBANISME N°2**

#### Art. D.IV.98

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

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

## **AFFICHAGE DU PERMIS**

Art. D.IV.70

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

## **NOTIFICATION DU DEBUT DES TRAVAUX**

Art. D.IV.71

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

## **INDICATION DE L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES**

Art. D.IV.72

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

## **DÉCLARATION D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX**

Art. D.IV.73.

Selon les dispositions que peut arrêter le Gouvernement, dans le délai de soixante jours à dater de la requête que le titulaire du permis ou le propriétaire du bien adresse au collège communal dans le cas où la demande relevait en première instance du collège communal ou au fonctionnaire délégué dans le cas où la demande relevait du fonctionnaire délégué ou du Gouvernement, il est dressé une déclaration certifiant que :

- 1° les travaux sont ou ne sont pas achevés dans le délai endéans lequel ils devaient, le cas échéant, être achevés ;
- 2° les travaux ont ou n'ont pas été exécutés en conformité avec le permis délivré.

Si les travaux ne sont pas achevés dans le délai ou ne sont pas conformes au permis délivré, la déclaration, selon le cas, contient la liste des travaux qui n'ont pas été exécutés ou indique en quoi le permis n'a pas été respecté.

## **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 1er 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, § 1er, 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, § 1er, 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

§ 1er. 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 1er.

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 1er. 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 1er, sans que celui-ci ne puisse toutefois dépasser sept ans.

§ 5. Par dérogation aux paragraphes 1er 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

§1er. 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

§1er. 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.

**Agence wallonne du Patrimoine**

Direction opérationnelle Zone Centre

Rue des Brigades d'Irlande, n°1  
B-5100 JAMBES

Tél. : +32 (0)81/33.21.87  
Mél : [zonecentre@awap.be](mailto:zonecentre@awap.be)

Vos réf. : /

Nos réf. : AWaP/DZC/LJ/ED/JSS Moustier Basse Sambre/20230922 S 2023 - 025527

Annexe(s) :

**Votre contact :** Élise Delaunois, Attachée – 081/250.287 – [elise.delaunois@awap.be](mailto:elise.delaunois@awap.be)

**Service Urbanisme  
Administration communale de  
Jemeppe-sur-Sambre  
Place communale 20  
5190 Jemeppe-sur-Sambre**

ENTRE LE

28 -09- 2023

DEPARTEMENT DU  
DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

**AVIS SIMPLE OBLIGATOIRE VISE AUX ARTICLES 31 DU CODE WALLON DU PATRIMOINE ET D.IV.35,  
ALINEA 1<sup>ER</sup>, 2<sup>O</sup> ET 3<sup>O</sup>, DU CODE DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**

**Objet Jemeppe-sur-Sambre/Moustier-sur-Sambre – Route de la Basse Sambre – Construction d'un ensemble de 29 appartements et 1 commerce**

En réponse à votre demande d'avis mieux identifiée sous objet, datée du 04/08/2023 et réceptionnée par l'Agence wallonne du Patrimoine (ci-après : « l'AWaP ») le 01/09/2023 ;

Vu le Code wallon du Patrimoine (ci-après : « le CoPat »), les article 31 et 35 ;

Vu le Code du Développement Territorial, l'article D.IV.35, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>/3<sup>o</sup> ;

Vu la superficie concernée par les aménagements supérieure à un hectare (1 ha) ;

Vu le dossier de demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que le bien concerné par les travaux est repris en zone bleue à la carte archéologique (centre ancien de Moustier-sur-Sambre) ;

Considérant que le bien se situe à proximité immédiate d'un ancien méandre de la Sambre (dit « Petite Sambre » ou « Vieille Sambre ») et d'un gué traversant celui-ci, renseignés notamment sur la Carte de Ferraris (1777), laissant supposer la présence d'aménagements liés au transport fluvial et à l'abbaye de Moustier-sur-Sambre toute proche ;

Considérant que le projet prévoit la construction d'immeubles à appartements, avec aménagements des abords et des voies de circulation, ceci impliquant d'importants terrassements sur une surface totale supérieure à 1 ha ;

Considérant que le projet, compte tenu de sa superficie, de son impact sur le sous-sol et de sa situation quant à la carte archéologique présente un risque non négligeable de découverte de biens archéologiques au sens de l'article 3, 3<sup>o</sup>, du CoPat ;

Considérant que l'article 35 du CoPat permet à l'autorité compétente, sur la base de l'avis de l'Administration du patrimoine, de subordonner la délivrance d'un permis d'urbanisme à l'exécution d'opérations archéologiques ;

**Service public de Wallonie territoire logement patrimoine énergie**



Considérant que l'AWaP estime, pour les motifs exposés ci-dessus, qu'il est opportun que des opérations archéologiques au sens de l'article 3, 17°, du Code wallon du Patrimoine soient réalisées préalablement à la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme<sup>2</sup> dont la demande est soumise pour avis à l'AWaP afin de permettre la découverte et la préservation du patrimoine archéologique wallon ;

Considérant que, compte tenu du délai imposé pour rendre l'avis et des éléments factuels encore inconnus à ce jour inhérents à la mise en œuvre d'un permis, l'AWaP ne peut pas déterminer entièrement la nature et les modalités précises des opérations archéologiques à réaliser mais peut tout de même en déterminer les éléments essentiels ;

Considérant que le reste des éléments relatifs à la nature et aux modalités pratiques des opérations archéologiques à la réalisation desquelles la délivrance du permis d'urbanisme sollicité est subordonnée, seront déterminées dans un protocole d'accord à établir entre l'AWaP et le titulaire du permis ;

Au regard de l'ensemble des motifs précités, l'AWaP remet un avis simple **favorable conditionnel** concernant la demande mieux identifiée sous objet, sous réserve de la mise en œuvre de l'article 35 du CoPat permettant de subordonner la délivrance du permis d'urbanisme sollicité à la réalisation par l'AWaP des opérations archéologiques suivantes préalablement à la mise en œuvre dudit permis :

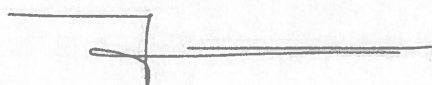
- Dans un premier temps, diagnostic archéologique consistant en la réalisation de tranchées réparties sur toute la surface du terrain. Durée minimale estimée à 15 jours ouvrables, hors intempéries.
- Si le diagnostic s'avère positif (présence de vestiges archéologiques) : opération archéologique préventive complète, comprenant relevés 2D-3D, fouille manuelle et mécanique, prélèvements et enregistrements. Durée minimale estimée à 150 jours ouvrables hors intempéries.
- le reste des modalités pratiques seront définies par l'Agence wallonne du Patrimoine et le titulaire du permis dans un protocole d'accord signé préalablement à la mise en œuvre du permis.

Dans les quinze jours de la réception de la décision délivrant le permis, le titulaire du permis doit réaliser les formalités suivantes :

- envoyer un courrier recommandé à la Zone Centre afin de déterminer les modalités pratiques relatives à la conclusion du protocole d'accord. Dans la mesure du possible, le titulaire du permis informe l'AWaP des différentes échéances relatives à la mise en œuvre du permis délivré ;
- envoyer une copie du courrier recommandé par courriel électronique au Directeur de la Zone Centre (Directeur : Lambert JANNES – Tél : 081/33 21 87 – [lambert.jannes@awap.be](mailto:lambert.jannes@awap.be)).

Pour rappel, en cas de découverte d'un bien 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.

Lambert JANNES,



Directeur







Collège communal  
Place Communale, 20  
5190 JEMEPPE-SUR-SAMBRE



IMI0010519000025390

**Objet : Avis de la Cellule GISER (n° 2023/4738)**

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-après l'avis de la **Cellule GISER** concernant le risque pour les personnes, les biens et l'environnement lié au ruissellement concentré en rapport avec le projet.

Type de permis : permis d'urbanisme  
Objet : construction d'une résidence de 29 appartements (dont 2 AIS) et 1 commerce de proximité  
Demandeur :   
Localisation du projet :   
Parcelle(s) cadastrale(s) : Div. 6, Sect. A, n° 192 C, 191, 190 A, 192 D + section B n°1 F et 4 / 2 B,

### AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS

#### Motivation

Plusieurs axes de concentration du ruissellement sont identifiés à proximité du projet. L'un (LIDAXES – importance faible : drainant les eaux d'un bassin versant de 3 à 10 ha) se situe au niveau de l'arrière des parcelles concernées par le projet tandis que l'autre (LIDAXES – importance moyenne : drainant les eaux d'un bassin versant de 10 à 20 ha) est identifié au niveau de la voirie (côté opposé au projet).

Ces axes sont également repris comme axes d'aléa d'inondation par ruissellement (aléa moyen à élevé),

L'analyse du dossier transmis met en évidence les éléments suivants (points positifs) :

- Projet en contre-bas de la voirie (Route de la Basse Sambre), mais en surplomb par rapport au terrain naturel extérieur ;
- Remblai uniquement sur une partie du terrain concerné par le projet ;
- Gestion des eaux pluviales via un bassin de rétention (avec infiltration partielle et rejet du trop-plein dans les égouts).

Par contre, cette analyse indique que :

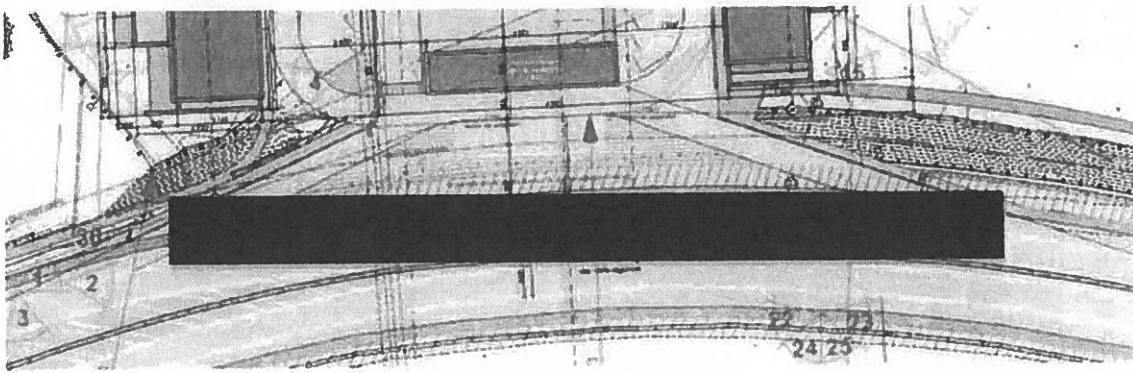
- Pas de différence de niveau entre le terrain extérieur projeté et les niveaux des rez-de-chaussée ;

- Route de la Basse Sambre avec profil en dévers, mais qui sera prochainement réaménagée.

Dès lors, le projet est soumis à un risque naturel majeur d'inondation par ruissellement. En effet, les eaux de ruissellement s'écoulant sur la Route de la Basse Sambre peuvent quitter celle-ci et atteindre le projet.

Compte tenu des éléments précédents, la cellule GISER émet un **AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS** :

- Mettre en place un dispositif continu (dos d'âne + talus) au niveau des bretelles d'accès et du petit terre-plein afin de maintenir les eaux de ruissellement s'écoulant sur la Route de la Basse Sambre sur cette dernière (voir tracé indicatif de ce dispositif sur le schéma ci-après) ;



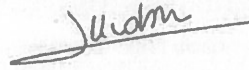
- Placer l'ensemble des seuils des ouvertures au min + 20 cm par rapport au terrain extérieur projeté et s'assurer que les eaux de ruissellement puissent s'évacuer vers l'arrière du terrain (prévoir donc un jeu de pente (min 2%) au niveau de la zone de parking et de circulation) ;
- Cabine haute-tension : seuil de porte à placer à plus 20 cm par rapport au niveau du terrain projeté extérieur ;
- Mise en œuvre du remblai tel que mentionné dans le plan d'implantation ;
- Gestion des eaux pluviales : le bassin de rétention doit être dimensionné par rapport à l'ensemble des surfaces imperméabilisées (= immeubles, voirie internes, bretelles d'accès et zones de parking).

Par ailleurs, les parcelles sont situées dans une zone d'aléa d'inondation par débordement (aléa très faible). Pour cette problématique, nous recommandons de solliciter l'avis du gestionnaire du cours d'eau

Point d'attention à destination de la Commune concernant la gestion des eaux pluviales (résultant des surfaces nouvellement imperméabilisées) : (ici rejet dans les égouts) : nous invitons la commune à solliciter et à suivre l'avis du gestionnaire du réseau d'égouttage.

La Cellule GISER se tient à votre disposition pour toute question relative à cet avis.

Pour le Directeur Renaud BAIWIR,



Caroline Ducobu, Attachée qualifiée

Depuis le 1er avril 2022, la **circulaire relative à la constructibilité en zone inondable** s'applique pour les projets soumis à un aléa d'inondation et/ou situés sur un axe de ruissellement concentré. Des informations complémentaires sont à apporter au dossier pour assurer une compréhension circonstanciée de la demande, notamment en application des points 7.2.1.4 et 7.2.2. pour le ruissellement. La circulaire est disponible sous le lien <https://bit.ly/37mHf6x>.



#### CONTACT

Département du Développement,  
de la Ruralité, des Cours d'Eau et  
du Bien-être Animal

**Direction du Développement rural  
Cellule GISER**

Av. Prince de Liège 7 5100 JAMBES  
[avis.giser@spw.wallonie.be](mailto:avis.giser@spw.wallonie.be)

#### GESTIONNAIRE DU DOSSIER

Caroline Ducobu  
081/33 64 41  
[caroline.ducobu@spw.wallonie.be](mailto:caroline.ducobu@spw.wallonie.be)

#### VOTRE DEMANDE

**Vos références et contact :**  
Demande du 04/08/2023, reçue le  
24/08/2023

**Nos références :**  
GISER/2023/4738

**ANNEXES :** Néant

#### CADRE LEGAL :

- Code du Développement Territorial (CoDT) et Code de l'Environnement
- Arrêté du Gouvernement wallon du 4 mars 2021 adoptant les cartographies des zones soumises à l'aléa d'inondation (M.B. 24.03.2021)
- Circulaire administrative du 01/07/2018 : Prise en compte des aspects de prévention et de lutte contre les risques d'inondation par débordement de cours d'eau, par ruissellement et coulées boueuses dans la délivrance des permis
- Circulaire ministérielle du 23/12/2021 : Constructibilité en zone inondable (<https://bit.ly/37mHf6x>)

#### RESSOURCES UTILES :

- Le site Inondations en Wallonie (<https://inondations.wallonie.be>)
- Guide pratique : Risque naturel d'inondation par ruissellement concentré dans une demande de permis et autorisation urbanistique – Informations à l'attention des demandeurs (<https://inondations.wallonie.be/urbanisme-ruissellement> et QR code)
- FAQ sur la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable : <https://bit.ly/3rprHpk>



La Région wallonne ne pourra être tenue responsable des éventuels dégâts qui pourraient survenir dus à des conditions exceptionnelles ou imprévisibles au moment de la rédaction de cet avis. Notre avis juge de l'opportunité du projet par rapport au caractère inondable (ruissellement) de la zone dans des conditions de pluies qui ont une période de retour de maximum 100 ans (c.-à-d. une chance sur 100 d'observer une telle pluie chaque année), sur base des statistiques de l'IRM. Il appartient au maître d'œuvre d'anticiper les événements à caractère extrême s'il le souhaite (période de retour supérieure à 100 ans).

Pour toute réclamation portant sur la qualité de nos services, veuillez introduire une plainte :  
<http://www.wallonie.be/fr/introduire-une-plainte-spw>.

Pour toute réclamation portant sur le traitement de votre plainte par le SPW, veuillez contacter le Médiateur : [www.le-mediateur.be](http://www.le-mediateur.be).



DEPARTEMENT DU RESEAU  
NAMUR-LUXEMBOURG

ROUTE DE SAUSSIN, 37  
B-5190 SPY

Tél. : +32 (0)71/75.01.80

Le mardi 5 septembre 2023

Vos réf. : 7978/23

Nos réf. : RA90/23/63199

Annexe(s) :

**Votre contact : Dany Defrenne - 071/75 01 85**  
[Dany.defrenne@spw.wallonie.be](mailto:Dany.defrenne@spw.wallonie.be)

IDENTITE DU REQUERANT :

SITUATION DE LA PARCELLE :

RR 90 (Mons-Liège)

Traversée de Jemeppe-sur-Sambre

PM : de 54660 à 54800 Côté : gauche

INDICATION DES TRAVAUX A EXECUTER : construction d'une résidence de 29 appartements (dont 2 AIS) et 1 commerce de proximité sur un terrain sis, Route de la Basse Sambre à 5190 Jemeppe-sur-Sambre et cadastré Sion A n°192C, 191, 190A, 192D et Sion B n°1F et 4/2B.

**Le permis peut être délivré aux conditions suivantes :**

**CONCERNANT ALIGNEMENTS ET ZONES DE REcul LE LONG DES ROUTES DE LA REGION WALLONE**

Remarques : Les conditions de 1 à 4 concernent uniquement les cas soumis à la servitude de recul.

Les conditions de 5 à 8 se rapportent aux alignements sans zone de recul.

Les autres conditions sont applicables pour tous les cas.

Les conditions particulières doivent être consultées, pour les conditions 4, 6, 9 et 12b.

**1. Des avant-corps, loggias, bow-windows, porches, escaliers et autres saillies sont tolérés à condition :**

a) Qu'ils ne s'avancent sur le nu du mur de face que du quart au plus de la profondeur de la zone de recul et que la distance les séparent des propriétés voisines soit égale à la saillie autorisée.

b) Qu'ils ne comportent pas d'éléments faisant partie de la structure même du bâtiment, tels que des canalisations mères de gaz, d'électricité, d'eau, des cages d'escaliers, etc.

2. La propriété sera clôturée suivant l'alignement prescrit

Lorsque la clôture est constituée par un mur bas, la hauteur maximum de ce dernier est de 0,75m, qu'il soit ou non surmonté d'une grille, la hauteur totale ne peut dépasser 2,25m. Au-dessus de 1,50 m de hauteur, la clôture doit présenter plus de vides que de pleins.

Lorsque la clôture est constituée par une haie vive, celle-ci est plantée à 0,50m en arrière de la limite du domaine public ; la haie ne peut avoir en souche une hauteur supérieure à 1,50m ; elle sera coupée et ramenée à cette hauteur tous les ans avant le 15 avril.

Les barrières ne peuvent en s'ouvrant, faire saillie sur le domaine de la route.

Les clôtures situées aux abords des croisements et jonctions de routes ne peuvent masquer la vue au-dessus de 0,75 m de hauteur.

3. Il est toléré dans les clôtures prévues au 2, des entrées cochères dont les dimensions en hauteur peuvent être supérieures à celles mentionnées au 2.-. Ces entrées cochères ne peuvent en aucun cas, être établies en face d'arbres existants de la route.

4. Dans toute la zone résultant de l'application de l'alignement en recul et de la zone de recul, telle qu'elle est indiquée dans les conditions particulières (5°) aucune fosse à purin ou à gadoue, maçonnée ou bétonnée, ni rampe d'accès aux souterrains ne peuvent être établies ; il en va de même des fosses septiques, puits perdus, séparateurs de boue et de graisses. Il est défendu d'établir dans cette zone des clôtures mitoyennes dépassant 1,50 m de hauteur. Des réservoirs à combustible sont tolérés, à condition qu'ils n'exigent pas de construction en maçonnerie.

Toutes plantations à l'exception d'une haie vive, sont interdites dans une zone de 2 m à partir de la limite du domaine public ou de l'alignement éventuel ; dans le restant de la zone, les plantations ne peuvent avoir plus de hauteur que celle indiquée dans les conditions particulières (3°).

5. Il ne peut être formé sur le nu du mur de face aucune avancée dépassant les limites indiquées ci-après :

a) Trottoir ou accotement en élévation.

Sur une hauteur de 2,10 m mesurée à partir du niveau du trottoir, il n'est toléré sur l'alignement aucune saillie de plus de 20 centimètres. Les portes et les fenêtres ne peuvent, en s'ouvrant, faire saillie sur le domaine de la route. Au-dessus de 2,10 m de hauteur, aucune saillie ne peut avancer de plus d'un mètre sur l'alignement et, en tout cas, doit rester en retrait d'au moins 0,50 m du plan vertical de la bordure du trottoir.

b) Trottoir et accotement de plain-pied.

Jusqu'à 5,50 m de hauteur mesurée à partir du niveau de l'accotement, les saillies de 0,20 m sont seules admises pour autant que le bâtiment se trouve en retrait d'au moins 1 m du bord de la chaussée proprement dite. Au-dessus de 5,50 m, les saillies sont admises pour autant qu'elles restent en retrait d'au moins 0,50 m du plan vertical du bord de la chaussée proprement dite.

6. Le niveau du pied de la construction, c'est-à-dire la ligne d'intersection du mur de face et du trottoir définitif, par rapport au niveau de l'axe de la chaussée est indiqué dans les conditions particulières (2°).

7. Les ouvertures à pratiquer éventuellement dans le trottoir ou l'accotement ne sont tolérées que pour permettre l'éclairage et l'aération des souterrains ainsi que l'approvisionnement en combustible ; ce, dans les limites des dimensions prescrites par le conseil communal, sans que les dimensions puissent faire en plan une saillie supérieure à 0,60 m sur l'alignement prescrit pour les constructions et dépasser une largeur de 0,70 m. Ces ouvertures doivent être fermées, au niveau du trottoir ou de l'accotement, par une couverture solide en métal, en béton ou en béton translucide, à surface plane non glissante. Si la couverture est en grillage, l'écartement des barres ne pourra dépasser 0,15 m.

Les encadrements en pierre de taille ou en béton, de même que les couvertures, devront être arasés au niveau du trottoir ou de l'accotement.

8. Des entrées cochères ne peuvent être établies en face d'arbres existants de la route.

9. Le niveau des seuils des portes, portes cochères ou entrées quelconques par rapport au niveau de l'axe de la chaussée est indiqué dans les conditions particulières (1°). Lorsque le niveau n'est pas respecté, le propriétaire ne pourra, en cas de modification éventuelle du profil en long de la route, faire valoir aucun droit à indemnisation du fait d'adaptation des portes, portes cochères ou entrées quelconques.

10. La couverture des murs de clôture doit être conçue de telle sorte que les eaux qu'elle reçoit s'écoulent sur la propriété privée.
11. Les travaux projetés sont exécutés de manière à ne gêner à aucun moment l'écoulement des eaux de la route, (tout revêtement en gravier le long des filets d'eau des voiries du SPW, est désormais proscrit).
12.
  - a) Les dépôts de matériaux ou d'objets quelconques destinés aux travaux projetés sont permis sur le trottoir ou l'accotement de la route, conformément aux prescriptions du règlement communal.
  - c) A défaut de règlement communal, le lieu de dépôt se limite à la largeur de la propriété, la profondeur maximum étant indiquée dans les conditions particulières (4°). Ce lieu de dépôt sera solidement clôturé sur 1,50 m de hauteur minimum. Les dépôts ne peuvent subsister que pendant le temps strictement nécessaire ; ils ne sont tolérés ni après l'achèvement ou l'abandon des travaux, ni pendant leur suspension.
  - d) Les dépôts ne peuvent gêner l'écoulement des eaux de la route et devront être éclairés la nuit.
  - e) L'impétrant sera en tout temps rendu responsable des accidents et difficultés qui pourraient résulter de la présence de ces dépôts.
  - f) A défaut d'un règlement communal, des matériaux ou objets quelconques destinés aux travaux projetés ne peuvent être déposés sur le trottoir ou l'accotement de la route.
13. Il est loisible à l'impétrant de remblayer au niveau de l'accotement, le terrain compris entre l'arête extérieure de l'accotement et l'alignement fixé pour la construction. Le cas échéant, il est tenu d'établir un aqueduc sur la longueur de cette construction, à la première réquisition de la Direction des Routes compétente.
14. Moyennant autorisation délivrée par la direction des Routes compétente sur sa demande, l'impétrant peut remblayer le fossé, pour autant qu'il y établisse un aqueduc.
15. L'écoulement des eaux ménagères dans le fossé de la route n'est plus toléré même lorsqu'il n'existe pas de canalisation d'égouts, (dans ce cas, il sera fait usage de drains de dispersion). Le déversement dans le fossé, filet d'eau, ou tout autre ouvrage de la route, des eaux de w. c. ou de nature résiduaire est strictement interdit.
16. Aucune modification ne peut être apportée aux inclinaisons longitudinales et transversales de l'accotement de la route sans l'autorisation préalable de la Direction des Routes.
17. Par suite de l'alignement proposé, il se peut qu'une parcelle de terrain appartenant au requérant doive être incorporée à la route ou, au contraire, qu'une partie du domaine public doive devenir propriété du riverain. Cette mutation est traitée au moment des travaux routiers réalisant l'alignement. Jusqu'à ce moment, l'entretien et l'aménagement de toute la zone décrite au 4, incombe au particulier. La propriété peut éventuellement être clôturée à la limite du domaine public actuel mais uniquement au moyen d'une clôture provisoire.
18. Le délai de validité du présent avis se limite à un an.
19. Les plans approuvés et le permis de bâtir, de même que les avis l'accompagnant doivent se trouver en permanence sur les chantiers, de manière à pouvoir être produits à toute réquisition des fonctionnaires compétents.
20. L'impétrant ne mettra la main à l'œuvre qu'après avoir reçu du responsable du district routier les indications nécessaires à cet effet.
21. Cet avis formulaire se limite aux prescriptions relatives à l'alignement et la zone de recul. Il ne dispense pas l'intéressé de se conformer aux lois et règlements généraux et locaux, et notamment aux dispositions du Code Du Développement Territorial (C.O.D.T.).
22. Tout revêtement en gravier le long des filets d'eau du SPW est désormais proscrit.

## CONDITIONS PARTICULIERES

1. Niveau des seuils à l'alignement par rapport au niveau de la chaussée : MIN. : + 25 cm MAX. : + 40 cm
2. Niveau du pied de la construction à l'alignement en rapport avec le bord de la chaussée : + 20 cm
3. La construction est à réaliser au-dessus du niveau de la voirie. En cas de non-respect de cette règle, le S.P.W. ne pourra être tenu pour responsable des problèmes d'écoulement des eaux affectant la propriété.
4. En l'absence de ceux-ci, le riverain assurera à ses frais l'écoulement des eaux de surface (caniveau, filet d'eau, fossé, ...) ainsi que la mise en place d'un trottoir.
5. Hauteur maximale des plantations dans la zone de recul : 2 mètres.
6. Profondeur maximale du lieu de dépôt : 0 mètres. (Pas de dépôt admis)
7. Profondeur de la zone de recul (Z.N.A.) : 8 mètres de la limite du domaine public.
8. En ce qui concerne le front de bâtisse, l'intéressé est néanmoins tenu de se conformer à la loi et aux prescriptions du fonctionnaire délégué et reprises dans les délibérations du Collège statuant sur la demande en permis de bâtir.
9. L'évacuation des eaux usées est de la compétence communale. L'autorisation de raccordement à la canalisation de voirie pour celle-ci ne peut être accordée par le SPW, Mobilité et Infrastructure. Cette autorisation est subordonnée au transfert de propriété de la canalisation de voirie à la SPGE/commune comme égout. Le raccordement à l'égout sera muni d'un clapet anti-retour.
10. Le bien est situé dans le Plan d'Assainissement par Sous-Bassin Hydrographique de La Sambre qui reprend celui-ci en zone d'assainissement collectif.
11. Les emplacements de parking de P27 à P34 sont situés en domaine public. L'accord est donné pour une occupation à titre précaire gratuite moyennant l'entretien du triangle compris entre la N90 et leurs deux voies d'accès.
12. L'entretien des voies d'accès et du cheminement piéton ainsi que les deux mètres en bordure est une charge du promoteur.
13. Coffre sur domaine public (à partir du franchissement de la piste cyclo-piétonne) :
  - 30 cm sous fond type II
  - 15 cm GB 10 – Z
  - 6 cm AC 20 base 3-2
  - 5 cm AC 14 base 3-2
  - 4 cm SMA 10-2

Piste cyclo-piétonne : largeur 3,50 m + 0,8 de tampon (zone colorée)  
Pose d'une bordure I a en saillie en bord de voirie.

- Sous fondation type II 10 cm et 30 cm sous circulé véhicules + à mettre en rouge (ESHP) lors des traversées des accès
- Fondation béton maigre 20 cm et treillis sous circulé véhicules
- AC 20base 3-1 6 cm
- AC 14 surf 4-1 4 cm

Le tout sera à adapter au projet de rénovation de la N90, projet finalisé fin 2023, travaux 2024-2025.



Spy mardi 5 septembre 2023

**Le Chef de District**

**Ing.MSc. Dupont St.**

Réf. : RA90/23/63199

**A REMPLIR QUAND IL N'Y A PAS DE PLAN  
PARTICULIER D'AMENAGEMENT : (1)**

Vu et proposé par Le Premier Ingénieur en Chef -Directeur des  
Ponts et Chaussée soussigné et transmis à Monsieur le  
Directeur de la Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme à

En réponse à l'apostille du (1)

Je prie d'inviter la commune intéressée à me faire parvenir une  
expédition du permis délivré pour les besoins de mon service

**A REMPLIR QUAND IL Y A UN PLAN PARTICULIER  
D'AMENAGEMENT : (1)**

Vu et proposé par le Premier Ingénieur en Chef -Directeur des Ponts  
et Chaussées, pour être transmis à Monsieur le Bourgmestre de la  
Commune de (1) **JEMEPPE S/SAMBRE**

De la Ville de (1)

En réponse à son apostille, avec prière de me faire parvenir une  
expédition du permis délivré pour les besoins de mon service.

N/Réf. : CW 23/63199 - AT9/528R3

Réf. AC JEMEPPE S/S : 7978/23

**Jambes, le 6 septembre 2023**

L'Ingénieur en Chef -Directeur

Des Ponts et Chaussées,

Mr. Didier Masset





Wallonie



Service public  
de Wallonie



IM10010519000025566



**Commune de Jemeppe-sur-Sambre**  
**Collège communal**  
**Place communale 20**  
**B-5190 JEMEPPE-SUR-SAMBRE**

Vos réf. : \*/2023/7984/\*

Nos réf. : 36029

Annexes(s) :

**Objet : Construction d'une résidence de 29 appartements et un commerce de proximité - JEMEPPE-SUR-SAMBRE/Moustier - A 192C, 191, 190A , etc - B 1F, 4/2B**

Namur, le 13/09/2023

Madame, Monsieur,

En réponse à votre lettre du 04/08/2023 (réceptionnée seulement le 24/08/2023) relative à l'objet repris sous rubrique, je vous prie de trouver ci-dessous l'avis du Département de la Nature et des Forêts.

Considérant que le projet est situé en zones d'habitat et agricole au plan de secteur à proximité du site Natura 2000 BE35003 « Vallée de la Sambre en aval de la confluence avec l'Orneau » ;

Considérant que le projet vise la construction d'une résidence de 29 appartements et d'un commerce de proximité en bordure de route nationale dans une zone moyennement urbanisée ;

Considérant que cette demande fait suite à une première demande en 2021 pour laquelle mes services avaient remis un avis conditionnel ;

Considérant que le projet de logement est essentiellement prévu en zone d'habitat, la zone agricole étant pressentie pour la création d'un bassin d'infiltration avec quelques plantations ;

Considérant que le projet prévoit la démolition d'un bâtiment insalubre encore présent lequel ne renferme a priori pas de nids d'oiseaux/insectes ou de traces de présence de chauves-souris ;

Considérant que ce projet suppose quelques abattages localisés (sureaux noirs) et un débroussaillage ponctuel de ronciers, ces travaux étant prévus à proximité immédiate du bâtiment existant ;

Considérant la présence d'une zone humide au nord-ouest de la parcelle (en zone agricole) a priori pas impactée par le projet ;

Considérant que les eaux usées seront reprises par l'égouttage existant et que hormis le bâti prévu (environ 1000 m<sup>2</sup> d'emprise), la plupart des aménagements (parkings, accès) seront réalisés en matériaux perméables (dalles-gazon) ;

**CONTACT**

DEPARTEMENT DE LA NATURE

ET DES FORETS

DIRECTION DE NAMUR

Avenue Reine Astrid 39

B-5000 NAMUR

Tél. : 081 71 54 00 - Fax : 081 71 54 10

[namur.dnf.dgarne@spw.wallonie.be](mailto:namur.dnf.dgarne@spw.wallonie.be)

**VOTRE GESTIONNAIRE**

Attache

Tél : 081/715406

Nos réf: C.D. (72)

Vos réf :

Pour toute réclamation quant au fonctionnement du SPW, le Médiateur est aussi à votre service :

[www.le-mediateur.be](http://www.le-mediateur.be)

Service public de Wallonie SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement

Considérant que moyennant certaines conditions, ce projet n'est pas susceptible d'impact en matière de conservation de la nature en ce compris au niveau du site voisin ;

J'émetts un **avis favorable aux conditions suivantes** :

1. Procéder aux quelques abattages et débroussaillages (sureaux noirs et ronciers proches du bâtiment à démolir) en dehors de la période sensible pour l'avifaune soit avant le 15 mars ou après le 30 juin ;
2. Dans l'année suivant l'obtention du permis, en concertation avec le DNF, procéder aux plantations d'essences indigènes prévues au dossier, soit un minimum de 30 arbres basses-tiges (aubépines, sorbiers, cognassiers, etc) et la haie indigène (min. 300 m autour du site) laquelle ne sera pas constituée que de hêtre et charmes (essences peu biogènes en haie) ;
3. Respecter la zone agricole au plan de secteur (aucune construction notamment) ;
4. Respect intégral de la zone humide existante (parcelle 192C) ;
5. En concertation avec le DNF, le bassin d'infiltration prévu au dossier sera écologique (au moins une pente douce 8/4, profondeur minimale de 1.5 m au centre, pas d'introduction de plantes exotiques ou poissons, ...) ;
6. Dans la mesure du possible, les toitures plates des futurs bâtiments seront végétalisées au moyen de plantes ou mélange de graines indigènes (sedums notamment) ;
7. Aucun éclairage direct ou indirect des zones non destinées à l'urbanisation (zones urbanisées : éclairage extérieur à couleur < 2700 K dirigé vers le sol) ;
8. Aucune prise d'eau même temporaire dans la noue de Mornimont (site ).

Afin de compléter notre dossier, je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir une copie de votre décision.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur,  
Mr. Martin CLEDA

Copie pour info : ct de Namur



---

**CONTACT**

DEPARTEMENT DE LA NATURE  
ET DES FORETS

DIRECTION DE NAMUR  
Avenue Reine Astrid 39

B-5000 NAMUR

Tél. : 081 71 54 00 - Fax : 081 71 54 10

[namur.dnf.dgarne@spw.wallonie.be](mailto:namur.dnf.dgarne@spw.wallonie.be)

---

**VOTRE GESTIONNAIRE**

Attaché

Tél : 081/715406

[Francois.lavolette@spw.wallonie.be](mailto:Francois.lavolette@spw.wallonie.be)

---

Nos réf: C.D. (72)

Vos réf :

---

Pour toute réclamation quant au fonctionnement du SPW, le Médiateur est aussi à votre service :

[www.le-mediateur.be](http://www.le-mediateur.be)

Service public de Wallonie SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement

Naninne, le 28 août 2023

N. Réf. : GRE-JBE-JSS-202308-001320 TER

V. Réf. : 7978/23

Agent traitant : BENOIT Jérémie

Tél. : +32 (0) 81/40.75.72

GSM : +32 (0) 478/80.64.70

Email : jeremie.benoit@inasep.be

Mme Stéphanie THORON

Bourgmestre

Administration communale de et à

5190 JEMEPPE-SUR-SAMBRE

A l'attention de Mme BODIN

**Objet : Demande 3<sup>ème</sup> avis permis d'urbanisme pour la construction d'une résidence de 29 appartements (dont 2 AIS) et 1 commerce de proximité ; biens localisés route de la Basse Sambre à MOUSTIER- SUR- SAMBRE et bâtis par ETA POLET QUENTIN.**

AVIS FAVORABLE

Madame la Bourgmestre, chère Madame THORON,

Pour donner suite à votre demande de renseignements de ce 04/08/2023, nous vous faisons part de nos conclusions.

Bien que la teneur des travaux soit quelque peu modifiée par rapport à la version proposée ayant fait l'objet de notre avis précédent, nous maintenons notre avis **FAVORABLE**.

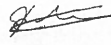
En revanche, nous rappelons qu'il est impératif que notre service « épuration des eaux usées » (SEEU) soit contacté préalablement aux travaux compte tenu du recours à notre déversoir d'orage pour l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales. **En effet, contrairement à ce qui est mentionné dans le schéma d'égouttage, les eaux pluviales devront être évacuées dans le déversoir d'orage et non pas dans le canal de fuite de ce dernier (voir annexe).**

Il sera indispensable, préalablement aux travaux, de planifier une visite de terrain en présence d'un représentant de notre service SEEU ; ce dernier pouvant à cette occasion rappeler les dispositions techniques imposées dans le cadre du raccordement (voir annexe de notre avis précédent).

Vous trouverez en annexe les coordonnées de l'agent de contact en charge de la validation technique des opérations de raccordement.


Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire et nous vous prions de croire, Madame la Bourgmestre, en l'expression de nos salutations distinguées.

ir. Emmanuel DE SUTTER

  
Signature  
numérique de  
Emmanuel De  
Sutter (Signature)  
Date : 2023.09.01  
09:14:08 +02'00'

Directeur général adjoint

Didier HELLIN

  
Signature numérique de  
Didier Hellin (Signature)  
Date : 2023.09.04 13:45:57  
+02'00'  
Version d'Adobe Acrobat  
Reader : 2021.005.20058

Directeur général

## Annexe 1 : Raccordement à notre déversoir d'orage

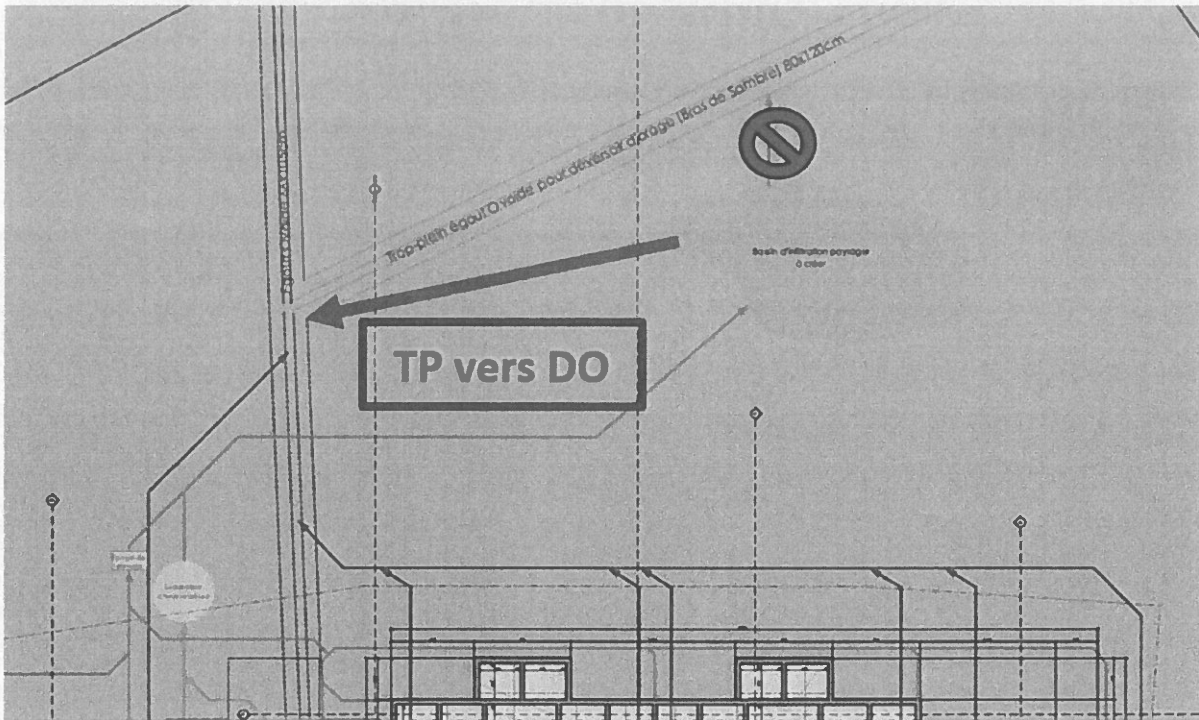


Figure 1. Raccordement du TP du bassin d'infiltration à notre déversoir d'orage



Figure 2. Intérieur de notre déversoir d'orage avec les sections dédiées aux différents types d'eaux © INASEP

## Annexe 2 : Coordonnées du représentant du SEEU



**Amaury GOFFIN // Responsable réseaux d'assainissement  
Service Exploitation des eaux usées**

**Intercommunale Namuroise de Services Publics  
Chaussée de Liège 1103 // 5101 Lèves-sur-Meuse  
GSM +32 (0)470 31 03 07  
amaury.goffin@inasep.be // www.inasep.be**

Activité d'exploitation  
des ouvrages d'épuration  
EMAS en Europe  
Enregistrée depuis 2006  
Certifié ISO 14001





SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE,  
P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE

[C - 2019/12038]

22 AVRIL 2019. — Arrêté royal portant modification de l'arrêté royal du 21 septembre 1988 relatif aux prescriptions et obligations de consultation et d'information à respecter lors de l'exécution de travaux à proximité d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Constitution, l'article 108;

Vu la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, l'article 16, alinéa 1<sup>er</sup>, 8°, modifié par la loi du 28 juillet 1987 et l'article 17, § 1<sup>er</sup>, modifié par la loi du 8 mai 2014;

Vu l'arrêté royal du 21 septembre 1988 relatif aux prescriptions et obligations de consultation et d'information à respecter lors de l'exécution de travaux à proximité d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations;

Vu l'avis de l'inspecteur des Finances, donné le 17 décembre 2018;

Vu l'avis de la Direction générale de l'Énergie du SPF Économie du 20 mars 2019;

Vu l'avis de la Direction générale de la Qualité et Sécurité du SPF Économie du 4 avril 2019;

Vu l'avis 65.364/3 du Conseil d'État, donné le 8 mars 2019, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 21 septembre 1988 relatif aux prescriptions et obligations de consultation et d'information à respecter lors de l'exécution de travaux à proximité d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations, modifié par l'arrêté royal du 18 janvier 2006, est remplacé par ce qui suit :

« Article 1<sup>er</sup>. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° les travaux: tous travaux exécutés sous, sur ou au-dessus du domaine public ou de propriétés privées et qui sont de nature à nuire à des installations de transport, notamment la construction, la démolition, la pose de drains, le labourage en profondeur et le sous-solage, le creusement ou le terrassement de plus de cinquante centimètres de profondeur, le remblai, le forage, le fonçage, l'enfoncement de pieux ou de palplanches, l'entreposage en surface d'objets lourds, la modification du profil du sol, la plantation ou l'enlèvement de plantes à racine profonde, les travaux de mines, minières ou carrières, la circulation d'engins lourds en dehors d'une voirie prévue à cet effet, l'emploi d'explosifs, le curage de fossés;

2° le maître de l'ouvrage: toute personne physique ou morale, qui décide de la réalisation de travaux, indépendamment du fait qu'elle fasse appel à des tiers pour la conception ou l'exécution des travaux;

3° l'auteur du projet: toute personne, physique ou morale, chargée de l'étude des travaux à exécuter et de l'établissement d'un projet;

4° l'entrepreneur: toute personne, physique ou morale, qui exécute des travaux soit pour son propre compte, soit pour le compte du maître de l'ouvrage sans être engagée dans les liens d'un contrat de travail;

5° le transporteur: le titulaire d'une autorisation de transport;

6° la zone protégée: la zone encadrant les installations de transport à 15 mètres de part et d'autre de leur implantation, étendue, le cas échéant, à la zone où l'exécution de travaux peut nuire à la stabilité de la zone précitée ou à l'intégrité des installations de transport, à l'exception de l'application du chapitre III où la zone protégée est de 15 mètres de part et d'autre des installations de transport, ou une largeur inférieure convenue entre le transporteur et l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE,  
K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE

[C - 2019/12038]

22 APRIL 2019. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de Grondwet, artikel 108;

Gelet op de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, artikel 16, eerste lid, 8°, gewijzigd bij de wet van 28 juli 1987 en artikel 17, § 1, gewijzigd bij de wet van 8 mei 2014;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën gegeven op 17 december 2018;

Gelet op het advies van de Algemene Directie Energie van de FOD Economie van 20 maart 2019;

Gelet op het advies van de Algemene Directie Kwaliteit en Veiligheid van de FOD Economie van 4 april 2019;

Gelet op advies 65.364/3 van de Raad van State, gegeven op 8 maart 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Artikel 1 van het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 januari 2006, wordt vervangen als volgt :

“Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° de werken: alle werken die onder, op of boven openbaar domein of particuliere eigendommen worden uitgevoerd en vervoerinstallaties kunnen schaden, onder meer het bouwen, het afbreken, het aanleggen van draineerbuizen, het diepploegen en diepwoelen, uitgraven of uitvoeren van grondwerk op een diepte van meer dan vijftig centimeter, het aanaarden, het boren, het persen, het inheien van palen of schuttingsplanken, het opstapelen op de grond van zware voorwerpen, het wijzigen van het grondprofiel, het aanplanten of verwijderen van diepwortelende planten, mijn-, graverij- of groefwerken, het verkeer met zware werktuigen buiten de hiervoor aangelegde wegen, het gebruik van springstoffen, het ruimen van grachten;

2° de bouwheer: elke natuurlijke of rechtspersoon die beslist werken te verwezenlijken, ongeacht of die voor het ontwerp of de uitvoering van de werken een beroep doet op derden;

3° de ontwerper: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon belast met de studie van de uit te voeren werken en het opstellen van een ontwerp;

4° de aannemer: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die werken uitvoert, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor rekening van een bouwheer doch buiten een arbeidsovereenkomst;

5° de vervoerder: de houder van een vervoersvergunning;

6° de beschermde zone: de zone die de vervoerinstallaties inkadert op 15 meter aan weerszijden van hun inplanting, in voorkomend geval uitgebreid tot de zone waar de uitvoering van de werken de stabiliteit van de voormelde zone of de integriteit van de vervoerinstallaties kan schaden, uitgezonderd voor de toepassing van hoofdstuk III waar de beschermde zone 15 meter aan weerszijden van de vervoerinstallaties bedraagt, of kleinere breedte zoals overeengekomen tussen de vervoerder en de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut;

7° l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique: l'exploitant d'ouvrages souterrains utilisés en tant qu'équipements d'utilité publique, nécessitant des interventions régulières et fréquentes, à savoir les réseaux des services de distribution d'eau, d'électricité, de gaz, de vapeur, de chaleur et d'eau chaude, les réseaux de chauffage urbain, les réseaux de télédistribution et de télécommunication, les réseaux d'égouttage, et les réseaux de transport d'électricité par câbles souterrains;

8° le point de contact central: l'application internet ayant pour objectif de permettre à tous ceux qui projettent d'effectuer des travaux de s'informer de la présence d'installations de transport à proximité des travaux; cette application ne peut être exploitée que par des personnes morales désignées à cet effet par le ministre ayant l'Energie dans ses attributions. La définition de « point de contact central » comprend aussi toute autre application internet avec finalité similaire liée au point de contact central et reconnue par une autorité régionale compétente;

9° les petits travaux planifiés: des travaux tels que les travaux de raccordement, d'entretien, de contrôle, de protection et de repérage qui ne requièrent que des fouilles de faible ampleur. Le sous-solage, le labourage en profondeur et le curage de fossés sont aussi considérés comme des petits travaux planifiés;

10° les travaux de réparation urgents: toute intervention suite à un incident portant atteinte à la sécurité de personnes ou de biens ou destinée à assurer la pérennité du service public. Sont notamment considérés comme incident nécessitant une intervention urgente: la fuite sur un réseau d'eau ou de gaz, la rupture de réseau, l'incident électrique, le risque imminent d'incident sur un câble ou une canalisation, l'effondrement de la chaussée;

11° l'exécution manuelle de travaux : l'exécution de travaux sans outils alimentés par une source d'énergie externe. L'exécution de travaux avec un camion aspirateur équipé d'un embout doux est assimilée à une exécution manuelle;

12° le code technique pour l'exploitation, la surveillance, l'entretien et les inspections des installations de transport par canalisations : le code tel qu'approuvé par l'arrêté ministériel du 7 juin 2017 portant approbation du Code technique pour l'exploitation, la surveillance, l'entretien et les inspections des installations de transport par canalisations. ».

**Art. 2.** Les articles 2 à 5 du même arrêté, modifiés par les arrêtés royaux du 18 janvier 2006 et du 20 juin 2007, sont remplacés par ce qui suit:

« Art. 2. Les dispositions du présent chapitre sont applicables lorsque les travaux ne tombent pas sous l'application du chapitre III.

Art. 3. Les dispositions de cet article sont d'application pour les travaux qui ne sont pas des petits travaux planifiés, ni des travaux de réparation urgents.

Dès la conception de travaux, le maître de l'ouvrage ou, en son nom, l'auteur du projet s'informe afin de savoir si les travaux projetés se situent dans une zone protégée. A cet effet, il consulte le point de contact central afin de savoir si les travaux projetés se situent dans une zone protégée.

Le maître de l'ouvrage ou, en son nom, l'auteur du projet avise immédiatement les transporteurs de la nature, du planning et de la localisation des travaux projetés par l'envoi d'un avis sous forme de courrier électronique via le point de contact central. Dans les quinze jours ouvrables qui suivent la réception de cet avis, les transporteurs transmettent les informations utiles disponibles sur les installations de transport existantes, parmi lesquelles les plans de situation des installations de transport existantes et, le cas échéant, en projet, ainsi que les mesures de sécurité à respecter avant et après le début des travaux.

Après réception de ces informations, le maître de l'ouvrage ou, en son nom, l'auteur du projet se concerta avec les transporteurs sur l'importance de la zone protégée et sur les mesures qui doivent être prises pour assurer la sécurité et la bonne conservation des installations de transport. Lors de cette concertation, il est examiné quelles sont les directives générales et particulières éventuelles propres à chaque installation de transport qu'il y a lieu d'observer pour l'exécution de travaux à leur proximité, ainsi que les méthodes de localisation requises dans le cas des travaux projetés.

Le maître de l'ouvrage ou, en son nom, l'auteur du projet communique à l'entrepreneur les informations recueillies et les mesures à prendre.

Art. 4. Les dispositions du présent article sont d'application pour tous les travaux, à l'exception des travaux urgents visés à l'article 5/1.

7° de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut: de uitbater van ondergrondse bouwwerken aangewend als openbare nutsvoorzieningen, die regelmatige en veelvuldige ingrepen vergen, te weten de netten van de distributiediensten van water, elektriciteit, gas, stoom, warmte en warmwater, de netten van stadsverwarming, de netten van teledistributie en telecommunicatie, de rioleringsnetten, en de netten voor vervoer van elektriciteit door middel van ondergrondse kabels;

8° het centraal meldpunt: de internettoepassing die als doel heeft iedereen die werken plant de mogelijkheid te geven zich te informeren over de aanwezigheid van vervoersinstallaties in de nabijheid van de bedoelde werken; deze toepassing mag enkel worden geëxploiteerd door rechtspersonen die hiervoor zijn aangesteld door de minister bevoegd voor Energie. Met "centraal meldpunt" wordt ook bedoeld een met het centraal meldpunt verbonden en door een bevoegde gewestelijke overheid erkende internettoepassing met gelijkaardige doelstelling;

9° de kleine geplande werken: de werken zoals die van aansluiting, onderhoud, controle, bescherming en opzoeking, waarvoor enkel uitgravingen van geringe omvang nodig zijn. Het diepwoelen, diep ploegen en het ruimen van grachten zijn eveneens kleine geplande werken;

10° de herstellingswerken die spoed eisen: elke interventie als reactie op een incident dat de veiligheid van personen of goederen of het gedrag brengt, of voor het behoud van de openbare dienstverlening. Worden onder andere beschouwd als herstellingswerken die spoed eisen: het lek op een water- of gasleiding, de onderbreking van een netwerk, een elektrisch incident, het dreigend risico van een incident op een kabel of leiding, de verzakking van de wegenis;

11° het manueel werken: het werken zonder hulpmiddelen die aangedreven zijn door een externe energiebron. Het werken met een zuigwagen met een zachte kop wordt gelijkgesteld met manueel werken;

12° de technische code voor de bedrijfsvoering, het toezicht, het onderhoud en de inspecties van installaties voor het vervoer door middel van leidingen: de code zoals goedgekeurd door het ministerieel besluit van 7 juni 2017 tot goedkeuring van de Technische Code voor de bedrijfsvoering, het toezicht, het onderhoud en de inspecties van installaties voor het vervoer door middel van leidingen.".

**Art. 2.** De artikelen 2 tot 5 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 18 januari 2006 en 20 juni 2007, worden vervangen als volgt:

"Art. 2. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing wanneer de werken niet onder hoofdstuk III vallen.

Art. 3. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing op de werken die geen kleine geplande werken zijn, noch herstellingswerken die spoed eisen.

Vanaf het ontwerpen van werken wint de bouwheer of, in zijn naam, de ontwerper, inlichtingen in, ten einde te weten of de ontworpen werken zich in een beschermde zone bevinden. Daartoe raadpleegt hij het centraal meldpunt om te weten of de ontworpen werken zich in een beschermde zone bevinden.

De bouwheer of, namens deze, de ontwerper verwittigt onmiddellijk de vervoerders van de aard, de planning en de plaats van de ontworpen werken door de verzending van een kennisgeving in de vorm van een elektronisch bericht via het centraal meldpunt. Binnen vijftien werkdagen na de ontvangst van deze kennisgeving, geven de vervoerders de nuttige beschikbare inlichtingen over de bestaande vervoerinstallaties, waaronder de situatieplannen van de bestaande en, in voorkomend geval, de in ontwerp zijnde vervoerinstallaties alsook de veiligheidsvoorschriften die voor en na de start van de werken moeten worden nageleefd.

Na ontvangst van die inlichtingen pleegt de bouwheer of, namens deze, de ontwerper met de vervoerders overleg over de omvang van de beschermde zone en over de maatregelen die moeten worden genomen ter beveiliging en instandhouding van de vervoerinstallaties. Bij dit overleg wordt nagegaan welke algemene en gebeurlijk bijzondere richtlijnen eigen aan iedere vervoerinstallatie bij het uitvoeren van werken in hun nabijheid moeten worden nageleefd, alsook de methoden van plaatsbepaling die vereist zijn in het geval van de ontworpen werken.

De bouwheer of, namens deze, de ontwerper deelt aan de aannemer de ingewonnen inlichtingen en de te nemen maatregelen mee.

Art. 4. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing op alle werken uitgezonderd de in artikel 5/1 bedoelde herstellingswerken die spoed eisen.

Avant de commencer l'exécution des travaux, l'entrepreneur consulte le point de contact central afin de s'enquérir de la présence d'installations de transport.

L'entrepreneur communique aux transporteurs le lieu, le planning et la nature des travaux à exécuter par l'envoi d'un avis sous forme de courrier électronique via ce point de contact central. Dans les quinze jours ouvrables après réception de l'avis, ces transporteurs transmettent à l'entrepreneur les informations utiles disponibles sur l'existence et la localisation des installations de transport, en ce compris les installations nouvelles ou modifiées, et l'avisent des mesures de sécurité générales et spécifiques à respecter.

Après réception de ces informations, l'entrepreneur se concerta avec les transporteurs et prévoit dans la zone protégée les mesures supplémentaires à prendre en vue d'assurer la sécurité et la bonne conservation des installations de transport.

L'entrepreneur confirme par téléphone le début effectif des travaux aux transporteurs concernés, et ceci au minimum trois jours ouvrables préalablement au démarrage des travaux.

Art. 5. Il ne peut être procédé à l'exécution de travaux dans une zone protégée, sauf en cas de travaux de réparation urgents visés à l'article 5/1 qu'après que l'entrepreneur ait reçu, en réponse à son avis, tel que prévu aux articles 3, alinéa 3, et 4, alinéa 3, les informations utiles disponibles, telles que visées aux articles 3, alinéa 3, et 4, alinéa 3, sous les transporteurs concernés.

Sans préjudice des obligations du transporteur telles que définies au code technique pour l'exploitation, la surveillance, l'entretien et les inspections des installations de transport par canalisations, l'entrepreneur ne peut exécuter les travaux qu'après avoir déterminé, en présence du transporteur, par sondages la localisation des installations de transport à l'emplacement des travaux à exécuter et après avoir pris toutes les mesures pour assurer la sécurité et la bonne conservation de ces installations de transport.

Le transporteur peut décider de déroger à l'alinéa 2 en ne faisant pas procéder à la réalisation de sondages ou en n'étant pas présent lors des sondages. Le cas échéant, le choix de dérogation est repris dans le document de constat visé à l'alinéa 4.

Le(s) transporteur(s) concerné(s) rédige(nt) sur place un document de constat dans lequel les mesures de sécurité et de conservation et les constatations sont reprises. Ce document est signé par l'entrepreneur et le transporteur et est consultable en tout temps sur les lieux d'exécution des travaux. Si le transporteur ne se rend pas sur les lieux d'exécution des travaux, un document reprenant son appréciation est rédigé et est transmis à l'entrepreneur.

L'entrepreneur aura la responsabilité du maintien du marquage du tracé des installations de transport sur le chantier tel qu'établi dans le document de constat visé à l'alinéa 4. ».

Art. 3. Dans le chapitre II du même arrêté, il est inséré un article 5/1 rédigé comme suit :

« Art. 5/1. Travaux de réparation urgents.

Les travaux de réparation urgents peuvent être commencés immédiatement dans une zone protégée, après que l'entrepreneur (ou le maître de l'ouvrage) se soit assuré de la présence des transporteurs concernés, leur en ait donné notification par téléphone et s'est accordé avec eux sur la méthode de travail à suivre et sur les mesures de sécurité à prendre. Cette notification est confirmée dans les vingt-quatre heures par lettre, e-mail ou une notification via le point de contact central, avec accusé de réception.

Le maître de l'ouvrage ou son entrepreneur prend néanmoins lors de ces travaux toutes les mesures adéquates en vue de garantir la sécurité et la bonne conservation des installations de transport.

S'il apparaît que l'exécution manuelle de travaux n'est pas possible, il est permis d'enlever avec des moyens mécaniques la couche supérieure en dur sur une profondeur de 25 cm, selon les prescriptions que le transporteur a communiqué préalablement.

Si lors des travaux, il apparaît que l'épaisseur de la couche supérieure en dur est supérieure à 25 cm, le(s) transporteur(s) concerné(s) en sera (seront) informé(s), immédiatement par téléphone par l'entrepreneur.

Les travaux à l'aide de moyens mécaniques sont arrêtés dans la zone protégée jusqu'à ce que le/les transporteur(s) ai(en)t donné son/leur accord à la continuation des travaux et ai(en)t éventuellement imposé les mesures supplémentaires.

Vooraleer met de uitvoering van de werken te beginnen, raadpleegt de aannemer het centraal meldpunt om navraag te doen over de aanwezigheid van vervoerinstallaties.

De aannemer laat de vervoerders de plaats, de planning en de aard van de uit te voeren werken weten door de verzending van een kennisgeving in de vorm van een elektronisch bericht via het centraal meldpunt. Binnen vijftien werkdagen na ontvangst van de kennisgeving, delen deze vervoerders aan de aannemer de nuttige beschikbare inlichtingen mee over het bestaan en de ligging van de vervoerinstallaties, met inbegrip van de nieuwe of de gewijzigde installaties, en stellen hem in kennis van de algemene en specifieke veiligheidsmaatregelen die moeten nageleefd worden.

Na ontvangst van die inlichtingen pleegt de aannemer overleg met de vervoerders en voorziet in de beschermde zone de bijkomende maatregelen die moeten genomen worden ten einde de veiligheid en de goede instandhouding van de vervoerinstallaties te verzekeren.

De aannemer bevestigt telefonisch aan de betrokken vervoerders de effectieve start van de werken en dit ten minste drie werkdagen voorafgaand aan de aanvang van de werken.

Art. 5. Behoudens bij de in artikel 5/1 bedoelde herstellingswerken die spoed eisen, kan tot de uitvoering van de werken in een beschermde zone niet worden overgegaan dan nadat de aannemer in antwoord op zijn, in de artikelen 3, derde lid, en 4, derde lid, bedoelde, kennisgeving, van alle betrokken vervoerders de nuttige beschikbare inlichtingen, zoals bepaald in de artikelen 3, derde lid, en 4, derde lid, ontvangen heeft.

Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder zoals bepaald in de technische code voor de bedrijfsvoering, het toezicht, het onderhoud en de inspecties van installaties voor het vervoer door middel van leidingen, mogen de werken door de aannemer slechts uitgevoerd worden nadat hij, in aanwezigheid van de vervoerder, door proefsleuven de ligging van de vervoerinstallaties op de plaats van de uit te voeren werken heeft bepaald en alle maatregelen ter beveiliging en instandhouding van die vervoerinstallaties heeft genomen.

De vervoerder kan beslissen af te wijken van het tweede lid door niet te laten overgaan tot het uitvoeren van proefsleuven of niet aanwezig te hoeven zijn bij het graven van de proefsleuven. In voorkomend geval wordt de keuze van afwijking in het document van vaststelling bedoeld in het vierde lid opgenomen.

De betrokken vervoerder(s) maakt/maken ter plaatse een document van vaststelling op waarin de veiligheids- en instandhoudingsmaatregelen, en de vaststellingen worden opgenomen. Dit document wordt door de aannemer en vervoerder ondertekend en is te allen tijde raadpleegbaar op de plaats van de uitvoering van de werken. Als de vervoerder zich niet op de plaats van de uitvoering van de werken begeeft, maakt hij een document op waarin zijn beoordeling is opgenomen en maakt hij het over aan de aannemer.

De aannemer is verantwoordelijk voor het instandhouden van de markering van het tracé van de vervoerinstallaties op de werf zoals zij werd vastgelegd in het document van vaststelling bedoeld in het vierde lid."

Art. 3. In hoofdstuk II van hetzelfde besluit wordt een artikel 5/1 ingevoegd, luidende :

"Art. 5/1. Herstellingswerken die spoed eisen.

Herstellingswerken die spoed eisen mogen in een beschermde zone onmiddellijk worden aangevat, nadat de aannemer (of de bouwheer) zich vergewist heeft van de aanwezigheid van de betrokken vervoerders, deze vervoerders telefonisch ervan in kennis heeft gesteld en met hen heeft overlegd over de te volgen werkmethode en veiligheidsmaatregelen. Deze kennisgeving wordt binnen vierentwintig uur per brief, e-mail of via een melding via het centraal meldpunt bevestigd met ontvangstbewijs.

Gedurende deze werken treft de bouwheer of zijn aannemer niettemin al de passende maatregelen ten einde de veiligheid en de goede instandhouding van de vervoerinstallaties te verzekeren.

Als manueel werken niet mogelijk is, is het toegelaten om, volgens de voorschriften van de vervoerder die voorafgaand werden meegedeeld, de bovenste toplaag over een maximale dikte van 25 cm met mechanische middelen te verwijderen.

Als bij de uitvoering van de werken blijkt dat de bovenste harde toplaag dikker is dan 25 cm, dan zal (zullen) de betrokken vervoerder(s) onmiddellijk telefonisch worden ingelicht door de aannemer.

De werken met gebruik van mechanische middelen in de beschermde zone worden stopgezet totdat de vervoerder(s) ter plaatse is/zijn om zijn/hun toestemming tot verderzetting van de werken te geven en om eventueel bijkomende maatregelen op te leggen.

L'utilisation de moyens mécaniques sera le cas échéant autorisée dès lors que, tenant compte de l'implantation des installations de transport, du positionnement et l'ampleur des travaux, et éventuellement des mesures supplémentaires imposées, le transporteur aura communiqué par téléphone, fax ou email son accord sur l'utilisation des moyens mécaniques.

Dans le cas où il n'est pas permis de continuer les travaux avec des moyens mécaniques et qu'une solution provisoire n'est pas appropriée dans le cadre d'une réparation d'urgence, le transporteur prendra des mesures à l'endroit concerné immédiatement après l'annonce de l'arrêt des travaux afin de réaliser un piquetage de la canalisation de manière contradictoire entre le transporteur et l'entrepreneur. Le cas échéant, des mesures complémentaires sont imposées afin de pouvoir lui donner approbation pour continuer les travaux. Ceci fera l'objet d'un constat écrit contradictoire sur place entre le transporteur et l'entrepreneur. Ce document est consultable en tout temps sur les lieux d'exécution des travaux. ».

**Art. 4.** Dans le même arrêté, l'intitulé du chapitre III est remplacé par ce qui suit :

« CHAPITRE III. - Exécution de travaux par des transporteurs ou exploitants d'ouvrages souterrains d'utilité publique. ».

**Art. 5.** L'article 6 du même arrêté est remplacé par ce qui suit:

« Art. 6. Les dispositions du présent chapitre sont applicables lorsque le maître de l'ouvrage est un transporteur ou un exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique, reconnu par le ministre qui a l'Energie dans ses attributions, ou par son délégué. ».

**Art. 6.** Dans le chapitre III du même arrêté sont insérés les articles 6/1 à 6/4, rédigés comme suit :

« Art. 6/1. Communication de données générales.

Les transporteurs mettent annuellement avant la fin du mois de janvier une version digitale des données les plus récentes concernant la présence des installations de transport ainsi que des nouvelles installations de transport planifiées dans la zone d'exploitation de chaque opérateur d'ouvrages souterrains d'utilité publique concerné, à disposition de ces derniers, et ce à titre gratuit. Ces informations se composent au moins des coordonnées géographiques selon 2, à l'échelle 1/10.000e, des zones protégées, ainsi que des données de contact, y compris le numéro de téléphone d'un dispatching central ou équivalent qui est disponible 24/24h et 7/7j, de chaque transporteur concerné.

Toute modification pertinente à ces informations est communiquée aux exploitants d'ouvrages souterrains d'utilité publique par une nouvelle version digitale.

L'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique ou le transporteur souhaitant exécuter des travaux transmet à l'entrepreneur les informations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> et 2 qu'il a reçues des transporteurs et qui sont utiles à l'exécution des travaux dans le cadre de la mission spécifique, et lui signale les obligations imposées par le présent arrêté. Cette transmission n'exonère pas l'entrepreneur de ses obligations de communication et de demander des informations conformément à la procédure prévue.

**Art. 6/2.** Travaux autres que ceux prévus aux articles 6/3 et 6/4.

§ 1<sup>er</sup>. Dès la conception de travaux, le maître de l'ouvrage ou, en son nom, l'auteur du projet s'informe afin de savoir si les travaux projetés se situent dans une zone protégée. A cet effet, il consulte le point de contact central afin de savoir si les travaux projetés se situent dans une zone protégée.

Le maître de l'ouvrage ou, en son nom, l'auteur du projet avise immédiatement les transporteurs de la nature, du planning et de la localisation des travaux projetés par l'envoi d'un avis sous forme de courrier électronique via le point de contact central. Dans les quinze jours ouvrables qui suivent la réception de cet avis, les transporteurs transmettent les informations utiles disponibles sur les installations de transport existantes, parmi lesquelles les plans de situation des installations de transport existantes et, le cas échéant, de celles en projet, ainsi que les mesures de sécurité à respecter avant et après le début des travaux.

Si le transporteur souhaite obtenir du maître d'ouvrage ou de l'auteur de projet plus d'informations sur les travaux planifiés afin de lui fournir les mesures de sécurité appropriées et/ou s'il estime que des directives spécifiques propres aux installations de transport existantes qui vont au-delà de la précaution et des méthodes de travail couramment pratiquées par l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique et ses entrepreneurs sont nécessaires, il invite le maître d'ouvrage ou l'auteur de projet à une concertation, par téléphone et le plus vite possible après réception de cet avis. Cette concertation a lieu dans les quinze jours ouvrables de la réception de cet avis. Si ceci n'est

In voorkomend geval zal het gebruik van mechanische middelen toegelaten worden zodra de vervoerder via telefoon, e-mail of fax meedeelt dat, rekening houdend met de ligging van de vervoersinstallaties, de ligging en de omvang van de werken en desgevallend bijkomende maatregelen, deze werken met mechanische middelen mogen uitgevoerd worden

Indien verderzetting met mechanische middelen niet toegelaten wordt en een voorlopige oplossing in het kader van de spoedeisende herstelling niet aangewezen is, zal de vervoerder onmiddellijk actie nemen om na de melding van de stopzetting van de werken op de betrokken locatie de leiding op tegensprekelijke wijze tussen de vervoerder en de aannemer uit te zetten. Desgevallend worden bijkomende maatregelen opgelegd om hem, indien mogelijk, de toestemming tot verderzetting van de werken te verstrekken. Dit wordt ter plaatse tegensprekelijk opgetekend tussen de vervoerder en de aannemer. Dit document is te allen tijde raadpleegbaar op de plaats van de uitvoering van de werken.".

**Art. 4.** In hetzelfde besluit wordt het opschrift van hoofdstuk III vervangen als volgt :

"HOOFDSTUK III. - Uitvoering van werken door vervoerders of uitbaters van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut."

**Art. 5.** Artikel 6 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 6. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing wanneer de bouwheer een vervoerder is of een uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut erkend door de minister bevoegd voor Energie, of door zijn afgevaardigde."

**Art. 6.** In hoofdstuk III van hetzelfde besluit worden de artikelen 6/1 tot 6/4 ingevoegd, luidende :

« Art. 6/1. Algemene informatieverstrekking.

De vervoerders stellen jaarlijks voor het einde van de maand januari een digitale versie van de meest recente gegevens betreffende de aanwezigheid van de vervoersinstallaties alsook van hun geplande nieuwe vervoersinstallaties in het exploitatiegebied van elke betrokken uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut gratis ter beschikking van deze laatste. Deze informatie bestaat minstens uit de geografische coördinaten in Lambert 72, op schaal 1/10.000e, van de beschermde zones en uit de contactgegevens van elke betrokken vervoerder, met inbegrip van het telefoonnummer van een centrale dispatching of gelijkwaardig die 24/24h en 7/7d bereikbaar is.

Elke relevante wijziging aan die informatie wordt aan de uitbaters van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut meegedeeld via een nieuwe digitale versie.

De uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut of de vervoerder die werken wenst uit te voeren deelt aan de aannemer de informatie bedoeld in het eerste en tweede lid, die hij van de vervoerders heeft ontvangen en die nuttig is voor de uitvoering van werken in het kader van de specifieke opdracht mee en wijst hem op de verplichtingen opgelegd door dit besluit. Deze overdracht van informatie ontheft de aannemer niet van zijn verplichtingen om via de voorziene procedure melding te doen en informatie aan te vragen.

**Art. 6/2.** Werken andere dan deze bepaald in de artikelen 6/3 en 6/4.

§ 1. Vanaf het ontwerpen van werken wint de bouwheer of, in zijn naam, de ontwerper, inlichtingen in, ten einde te weten of de ontworpen werken zich in een beschermde zone bevinden. Daartoe raadpleegt hij het centraal meldpunt om te weten of de ontworpen werken zich in een beschermde zone bevinden.

De bouwheer of, namens deze, de ontwerper verwittigt onmiddellijk de vervoerders van de aard, de planning en de plaats van de ontworpen werken door de verzending van een kennisgeving in de vorm van een elektronisch bericht via het centraal meldpunt. Binnen vijftien werkdagen na ontvangst van deze kennisgeving, geven de vervoerders de nuttige beschikbare inlichtingen over de bestaande vervoersinstallaties, waaronder de situatieplannen van de bestaande en, in voorkomend geval, van de in ontwerp zijnde vervoersinstallaties en de veiligheidsvoorschriften die voor en na de start van de werken moeten worden nageleefd.

Indien de vervoerder meer inlichtingen nodig heeft van de bouwheer of ontwerper over de ontworpen werken om hem de passende veiligheidsvoorschriften te kunnen bezorgen en/of indien hij meent dat bijzondere richtlijnen vereist zijn die eigen zijn aan de bestaande vervoersinstallaties en die de gangbare zorgvuldigheid en werkmethoden van de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut en zijn aannemers overschrijden, nodigt hij telefonisch, zo snel mogelijk na ontvangst van de kennisgeving bedoeld in het eerste lid, de bouwheer of de ontwerper uit voor overleg. Dit overleg vindt plaats binnen de vijftien werkdagen na ontvangst van deze kennisgeving.

pas réalisable en raison des circonstances, une date peut être convenue de commun accord dans un délai raisonnable. Pour des travaux pour lesquels l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique est tenu à des délais contraignants, la concertation a lieu dans les quinze jours ouvrables de la réception de l'avis visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> ou, si un délai plus long est convenu, dans le délai tel que communiqué par téléphone.

Le maître de l'ouvrage ou, en son nom, l'auteur du projet communal consulte l'entrepreneur les informations recueillies et les mesures à prendre.

§ 2. Avant de commencer l'exécution des travaux, l'entrepreneur consulte le point de contact central afin de s'enquérir de la présence d'installations de transport.

L'entrepreneur communique aux transporteurs le lieu, le planning et la nature des travaux à exécuter par l'envoi d'un avis sous forme de courrier électronique via le point de contact central. Dans les quinze jours ouvrables après réception de l'avis, les transporteurs lui transmettent les informations utiles disponibles sur l'existence et la localisation des installations de transport, en ce compris les installations nouvelles ou modifiées, et l'avisent des mesures de sécurité générales et spécifiques à respecter.

Si le transporteur souhaite obtenir de l'entrepreneur plus d'informations sur les travaux planifiés afin de lui fournir les mesures de sécurité appropriées et/ou s'il estime que des directives spécifiques propres aux installations de transport existantes qui vont au-delà de la précaution et des méthodes de travail couramment pratiquées par l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique et ses entrepreneurs sont nécessaires, il invite, par téléphone et le plus vite possible après réception de l'avis visé à l'alinéa 2, l'entrepreneur à une concertation. Cette concertation a lieu dans les quinze jours ouvrables de la réception de cet avis. Si ceci n'est pas réalisable en raison des circonstances, une date peut être convenue de commun accord dans un délai raisonnable. Pour des travaux pour lesquels l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique est tenu à des délais contraignants, la concertation a lieu dans les quinze jours ouvrables de la réception de cet avis ou, si un délai plus long est convenu, dans le délai tel que communiqué par téléphone.

L'entrepreneur confirme par téléphone le début effectif des travaux aux transporteurs concernés, et ceci au minimum trois jours ouvrables préalablement au démarrage des travaux.

§ 3. Il ne peut être procédé à l'exécution de travaux dans une zone protégée qu'après que l'entrepreneur ait reçu, en réponse à son avis tel que prévu au paragraphe 2, alinéa 2, les informations utiles disponibles de tous les transporteurs concernés, tel que prévu dans ce même alinéa.

Sans préjudice des obligations du transporteur telles que définies au code technique pour l'exploitation, la surveillance, l'entretien et les inspections des installations de transport par canalisations, l'entrepreneur ne peut exécuter les travaux qu'après avoir déterminé, en présence du transporteur, par sondages la localisation des installations de transport à l'emplacement des travaux à exécuter et après avoir pris toutes les mesures pour assurer la sécurité et la bonne conservation de ces installations de transport.

Le transporteur peut décider de déroger à l'alinéa 2 en ne faisant pas procéder à la réalisation des sondages ou en n'étant pas présent lors des sondages. Le cas échéant, le choix de dérogation est repris dans le document de constat visé à l'alinéa 4.

Le(s) transporteur(s) concerné(s) rédige(nt) sur place un document de constat dans lequel les mesures de sécurité et de conservation et les constatations sont reprises. Ce document est signé par l'entrepreneur et le transporteur et est consultable en tout temps sur les lieux d'exécution des travaux. Si le transporteur ne se rend pas sur les lieux d'exécution des travaux, un document reprenant son appréciation est rédigé et est transmis à l'entrepreneur.

L'entrepreneur aura la responsabilité du maintien du marquage du tracé des installations de transport sur le chantier tel qu'établi dans le document de constat visé à l'alinéa 4.

#### Art. 6/3. Petits travaux planifiés

§ 1<sup>er</sup>. Les dispositions du présent paragraphe et du paragraphe 2 sont applicables pour les petits travaux planifiés, autres que ceux exécutés manuellement

Indien dit door omstandigheden niet haalbaar is, kan in onderling overleg een datum binnen een redelijke termijn afgesproken worden. Voor werken waarbij de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut gebonden is aan een bindende termijn, vindt het overleg plaats binnen de termijn van vijftien werkdagen vanaf ontvangst van de kennisgeving bedoeld in het eerste lid of indien een langere termijn wordt overeengekomen, binnen de termijn zoals meegedeeld in het telefonisch contact.

De bouwheer of, namens deze, de ontwerper deelt aan de aannemer de ingewonnen inlichtingen en de te nemen maatregelen mee.

§ 2. Vooraleer met de uitvoering van de werken te beginnen, raadpleegt de aannemer het centraal meldpunt om navraag te doen over de aanwezigheid van vervoerinstallaties.

De aannemer laat de vervoerders de plaats, de planning en de aard van de uit te voeren werken weten door de verzending van een kennisgeving in de vorm van een elektronisch bericht via het centraal meldpunt. Binnen vijftien werkdagen na ontvangst van de kennisgeving, delen de vervoerders aan de aannemer de nuttige beschikbare inlichtingen mee over het bestaan en de ligging van de vervoerinstallaties, met inbegrip van de nieuwe of de gewijzigde installaties, en stellen hem in kennis van de algemene en specifieke veiligheidsmaatregelen die moeten nageleefd worden.

Indien de vervoerder meer inlichtingen nodig heeft van de aannemer over de ontworpen werken om hem de passende veiligheidsvoorschriften te kunnen bezorgen en/of indien hij meent dat bijzondere richtlijnen vereist zijn die eigen zijn aan de bestaande vervoerinstallaties en die de gangbare zorgvuldigheid en werkmethoden van de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut en zijn aannemers overschrijden, nodigt hij telefonisch, zo snel mogelijk na ontvangst van de kennisgeving bedoeld in het tweede lid, de aannemer uit voor overleg. Dit overleg vindt plaats binnen de vijftien werkdagen vanaf ontvangst van deze kennisgeving. Indien dit door omstandigheden niet haalbaar is, kan in onderling overleg een datum binnen een redelijke termijn afgesproken worden. Voor werken waarbij de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut gebonden is aan een bindende termijn, vindt het overleg plaats binnen de termijn van vijftien werkdagen vanaf ontvangst van dat bericht of indien een langere termijn wordt overeengekomen, binnen de termijn zoals meegedeeld in het telefonisch contact.

De aannemer bevestigt telefonisch aan de betrokken vervoerders de effectieve start van de werken en dit ten minste drie werkdagen voorafgaand aan de aanvang van de werken.

§ 3. Er kan niet tot de uitvoering van werken in een beschermde zone worden overgegaan dan nadat de aannemer in antwoord op zijn in paragraaf 2, tweede lid, bedoelde kennisgeving, van alle betrokken vervoerders de nuttige beschikbare inlichtingen, zoals bepaald in hetzelfde lid, ontvangen heeft.

Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder zoals bepaald in de technische code voor de bedrijfsvoering, het toezicht, het onderhoud en de inspecties van installaties voor het vervoer door middel van leidingen, mogen de werken door de aannemer slechts uitgevoerd worden nadat hij, in aanwezigheid van de vervoerder, door proefsleuven de ligging van de vervoerinstallaties op de plaats van de uit te voeren werken heeft bepaald en alle maatregelen ter beveiliging en instandhouding van die vervoerinstallaties heeft genomen.

De vervoerder kan beslissen af te wijken van het tweede lid door niet te laten overgaan tot het uitvoeren van proefsleuven of niet aanwezig te hoeven zijn bij het graven van de proefsleuven. In voorkomend geval wordt de keuze van afwijking in het document van vaststelling bedoeld in het vierde lid opgenomen.

De betrokken vervoerder(s) maakt/maken ter plaatse een document van vaststelling op waarin de veiligheids- en instandhoudingsmaatregelen, en de vaststellingen worden opgenomen. Dit document wordt door de aannemer en vervoerder ondertekend en is te allen tijde raadpleegbaar op de plaats van de uitvoering van de werken. Als de vervoerder zich niet op de plaats van de uitvoering van de werken begeeft, maakt hij een document op waarin zijn beoordeling is opgenomen en maakt hij het over aan de aannemer.

De aannemer is verantwoordelijk voor het instandhouden van de markering van het tracé van de vervoerinstallaties op de werf zoals zij werd vastgesteld in het document van vaststelling bedoeld in het vierde lid.

#### Art. 6/3. Kleine geplande werken

§ 1. De bepalingen van deze paragraaf en paragraaf 2 zijn van toepassing op kleine geplande werken, andere dan manuele werken.

Avant de commencer l'exécution des travaux, l'entrepreneur consulte le point de contact central afin de s'enquérir de la présence d'installations de transport.

L'entrepreneur communique aux transporteurs le lieu, le planning et la nature des travaux à exécuter par l'envoi d'un avis sous forme de courrier électronique via le point de contact central. Dans les quinze jours ouvrables après réception de l'avis, ces transporteurs transmettent à l'entrepreneur les informations utiles disponibles sur l'existence et la localisation des installations de transport, en ce compris les installations nouvelles ou modifiées, et l'avis des mesures de sécurité générales et spécifiques à respecter.

L'entrepreneur confirme par téléphone le début effectif des travaux aux transporteurs concernés, et ceci au minimum trois jours ouvrables préalablement au démarrage des travaux.

Il ne peut être procédé à l'exécution de travaux dans une zone protégée qu'après que l'entrepreneur ait reçu, en réponse à son avis, tel que prévu à l'alinéa 3, les informations utiles disponibles de tous les transporteurs concernés, tel que prévu dans ce même alinéa.

Sans préjudice des obligations du transporteur telles que définies au code technique pour l'exploitation, la surveillance, l'entretien et les inspections des installations de transport par canalisations, l'entrepreneur ne peut exécuter les travaux qu'après avoir déterminé, en présence du transporteur, par sondages la localisation des installations de transport à l'emplacement des travaux à exécuter et après avoir pris toutes les mesures pour assurer la sécurité et la bonne conservation de ces installations de transport.

Le transporteur peut décider de déroger à l'alinéa 6 en ne faisant pas procéder à la réalisation des sondages ou en n'étant pas présent lors des sondages. Le cas échéant, le choix de dérogation est repris dans le document de constat visé à l'alinéa 7.

Le(s) transporteur(s) concerné(s) rédige(nt) sur place un document de constat dans lequel les mesures de sécurité et de conservation et les constatations sont reprises. Ce document est signé par l'entrepreneur et le transporteur et est consultable en tout temps sur les lieux d'exécution des travaux. Si le transporteur ne se rend pas sur les lieux d'exécution des travaux, un document reprenant son appréciation est rédigé et est transmis à l'entrepreneur.

L'entrepreneur aura la responsabilité du maintien du marquage du tracé des installations de transport sur le chantier tel qu'établi dans le document de constat visé à l'alinéa 7.

§ 2. Les petits travaux planifiés, exécutés manuellement, peuvent être entamés dans une zone protégée, à condition que le maître de l'ouvrage en fasse notification par avis électronique via le point de contact central, aux transporteurs concernés. Cette notification est effectuée au minimum trois jours ouvrables préalablement au démarrage des travaux. Les transporteurs concernés ne sont pas obligés de répondre à ladite notification.

L'entrepreneur confirmera aux transporteurs concernés par téléphone le début des travaux au minimum trois jours ouvrables avant le démarrage des travaux. Lors de cette annonce téléphonique, le transporteur peut exprimer son souhait d'être présent lors de l'ouverture du chantier.

S'il apparaît que l'exécution manuelle de travaux n'est pas possible, il est permis d'enlever avec des moyens mécaniques la couche supérieure en dur sur une profondeur de 25 cm, selon les prescriptions que le transporteur a communiquées préalablement.

Si lors des travaux, il apparaît que l'épaisseur de la couche supérieure en dur est supérieure à 25 cm, le(s) transporteur(s) concerné(s) en sera (seront) informé(s), immédiatement par téléphone soit par le transporteur souhaitant exécuter des travaux ou l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique, soit par l'entrepreneur.

Les travaux à l'aide de moyens mécaniques seront arrêtés dans la zone protégée jusqu'à ce que le/les transporteur(s) ai(en)t donné son/leur accord à la continuation des travaux et ai(en)t éventuellement imposé les mesures supplémentaires afin d'assurer la sécurité des travaux. Au plus tard deux jours ouvrables après la notification de l'arrêt des travaux et après contact avec l'entrepreneur à l'endroit concerné, le/les transporteur(s) réaliser(a)(ont) un piquetage de la canalisation de manière contradictoire entre le transporteur et l'entrepreneur. Le cas échéant, ils imposent des mesures supplémentaires en vue de lui fournir, si possible, une autorisation de poursuivre les travaux. Ceci fera l'objet d'un constat écrit contradictoire sur place entre le transporteur et l'entrepreneur. Ce document est consultable en tout temps sur les lieux d'exécution des travaux.

Vooraleer met de uitvoering van de werken te beginnen, raadpleegt de aannemer het centraal meldpunt om navraag te doen over de aanwezigheid van vervoerinstallaties.

De aannemer laat de vervoerders de plaats, de planning en de aard van de uit te voeren werken weten door de verzending van een kennisgeving in de vorm van een elektronisch bericht via het centraal meldpunt. Binnen vijftien werkdagen na ontvangst van de kennisgeving, delen de vervoerders aan de aannemer de nuttige beschikbare inlichtingen mee over het bestaan en de ligging van de vervoerinstallaties, met inbegrip van de nieuwe of de gewijzigde installaties, en stellen hem in kennis van de algemene en specifieke veiligheidsmaatregelen die moeten nageleefd worden.

De aannemer bevestigt telefonisch aan de betrokken vervoerders de effectieve start van de werken en dit ten minste drie werkdagen voorafgaand aan de aanvang van de werken.

Er kan niet tot de uitvoering van de werken in een beschermde zone worden overgegaan dan nadat de aannemer in antwoord op zijn in derde lid bedoelde kennisgeving, van alle betrokken vervoerders de nuttige beschikbare inlichtingen, zoals in hetzelfde lid bepaald, ontvangen heeft.

Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder zoals bepaald in de technische code voor de bedrijfsvoering, het toezicht, het onderhoud en de inspecties van installaties voor het vervoer door middel van leidingen, mogen de werken door de aannemer slechts uitgevoerd worden nadat hij, in aanwezigheid van de vervoerder, door proefsleuven de ligging van de vervoerinstallaties op de plaats van de uit te voeren werken heeft bepaald en alle maatregelen ter beveiliging en instandhouding van die vervoerinstallaties heeft genomen.

De vervoerder kan beslissen af te wijken van het zesde lid door niet te laten overgaan tot het uitvoeren van proefsleuven of niet aanwezig te hoeven zijn bij het graven van de proefsleuven. In voorkomend geval wordt de keuze van afwijking in het document van vaststelling bedoeld in het zevende lid opgenomen.

De betrokken vervoerder(s) maakt/maken ter plaatse een document van vaststelling op waarin de veiligheids- en instandhoudingsmaatregelen, en de vaststellingen worden opgenomen. Dit document wordt door de aannemer en vervoerder ondertekend en is te allen tijde worden raadpleegbaar op de plaats van de uitvoering van de werken. Als de vervoerder zich niet op de plaats van de uitvoering van de werken begeeft, maakt hij een document op waarin zijn beoordeling is opgenomen en maakt hij het over aan de aannemer.

De aannemer is verantwoordelijk voor het instandhouden van de markering van het tracé van de vervoerinstallaties op de werf zoals zij werd vastgesteld in het document van vaststelling bedoeld in het zevende lid.

§ 2. Kleine geplande werken die manueel worden uitgevoerd mogen in een beschermde zone worden aangevat, mits de bouwheer de betrokken vervoerders middels elektronische kennisgeving via het centraal meldpunt hiervan in kennis stelt. Deze kennisgeving gebeurt minstens drie werkdagen voorafgaand aan de aanvang van de werken. De betrokken vervoerders zijn niet verplicht te antwoorden op de kennisgeving.

De aannemer zal minstens drie werkdagen voorafgaand aan de aanvang van de werken telefonisch de start van de werken bevestigen aan de betrokken vervoerders. Tijdens deze telefonische melding kan de vervoerder aangeven aanwezig te willen zijn bij de aanvang van de werken.

Als manueel werken niet mogelijk is, is het toegelaten om, volgens de voorschriften van de vervoerder die voorafgaand werden meegedeeld, de bovenste toplaag over een maximale dikte van 25 cm met mechanische middelen te verwijderen.

Als bij de uitvoering van de werken blijkt dat de bovenste harde toplaag dikker is dan 25 cm, dan zal (zullen) de betrokken vervoerder(s) onmiddellijk telefonisch worden ingelicht hetzij door de vervoerder die werken wenst uit te voeren of de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut, hetzij door de aannemer.

De werken met gebruik van mechanische middelen worden in de beschermde zone stopgezet totdat een van de vervoerder(s) zijn/hun toestemming tot verderzetting heeft/hebben gegeven en eventueel bijkomende maatregelen heeft/hebben opgelegd om veilig verder te werken. Deze vervoerder(s) zal/zullen ten laatste twee werkdagen na de melding van stopzetting van de werken na afspraak met de betrokken aannemer op de betrokken locatie de leiding op tegensprekelijke wijze tussen de vervoerder en de aannemer uitzetten, desgevallend bijkomende maatregelen opleggen, om, indien mogelijk, een toestemming tot verderzetting te verstrekken. Dit wordt ter plaatse tegensprekelijk opgetekend tussen de vervoerder en de aannemer. Dit document is te allen tijde raadpleegbaar op de plaats van de uitvoering van de werken.

L'utilisation de moyens mécaniques sera aussi autorisée dès que, tenant compte de l'implantation des installations de transport, du positionnement et l'ampleur des travaux, et éventuellement des mesures supplémentaires à respecter, le transporteur aura communiqué par téléphone, fax ou email son accord sur l'utilisation des moyens mécaniques.

#### Art. 6/4. Travaux de réparation urgents

Les travaux de réparation urgents peuvent être entamés immédiatement dans une zone protégée, après que le transporteur souhaitant exécuter des travaux ou l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique, ou l'entrepreneur, en ait fait notification aux transporteurs par téléphone et s'accorde avec lui (eux) sur la méthode la méthode de travail à suivre et les mesures de sécurité à prendre.

S'il apparaît que l'exécution manuelle de travaux n'est pas possible, il est permis d'enlever avec des moyens mécaniques la couche supérieure en dur sur une profondeur de 25 cm, selon les prescriptions que le transporteur a communiquées préalablement.

Si lors des travaux, il apparaît que l'épaisseur de la couche supérieure en dur est supérieure à 25 cm, le(s) transporteur(s) concerné(s) en sera (seront) informé(s), immédiatement par téléphone soit par le transporteur souhaitant exécuter des travaux ou l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique, soit par l'entrepreneur.

¶ **C**ausi si le transporteur souhaitant exécuter des travaux ou l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique est d'avis que la sécurité de personnes ou de biens est en péril, les travaux à l'aide de moyens mécaniques seront en principe arrêtés dans la zone protégée jusqu'à ce que le/les transporteur(s) ai(en)t donné son/leur accord à la continuation des travaux et ai(en)t éventuellement imposé les mesures supplémentaires.

L'utilisation de moyens mécaniques sera le cas échéant autorisée dès lors que, tenant compte de l'implantation des installations de transport, du positionnement et l'ampleur des travaux, et éventuellement des mesures supplémentaires imposées, le transporteur aura communiqué par téléphone, fax ou email son accord sur l'utilisation des moyens mécaniques

Dans le cas où il n'est pas permis de continuer les travaux avec des moyens mécaniques et qu'une solution provisoire n'est pas appropriée dans le cadre d'une réparation d'urgence, le transporteur prendra des mesures à l'endroit concerné immédiatement après l'annonce de l'arrêt des travaux afin de réaliser un piquetage de la canalisation de manière contradictoire entre le transporteur et l'entrepreneur. Le cas échéant des mesures complémentaires sont imposées afin de pouvoir lui accorder l'autorisation de continuer les travaux.

Ceci fait l'objet d'un constat écrit contradictoire sur place entre le transporteur et l'entrepreneur. Ce document est consultable en tout temps sur les lieux d'exécution des travaux.

¶ Le transporteur souhaitant exécuter des travaux ou l'exploitant d'ouvrages souterrains d'utilité publique confirme la notification mentionnée au premier alinéa par lettre ou e-mail dans les huit jours. ».

**Art. 7.** Dans le même arrêté, il est inséré un chapitre IV, comprenant les articles 7 et 8, intitulé:

« CHAPITRE IV. – Dispositions finales. ».

**Art. 8.** L'article 8 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 8. Le ministre ayant l'Energie dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté. ».

**Art. 9.** Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 10.** Le ministre ayant l'Energie dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 22 avril 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Energie,  
de l'Environnement et du Développement durable,  
M. C. MARGHEM

Tevens is het gebruik van mechanische middelen toegelaten zodra de vervoerder via telefoon, e-mail of fax meedeelt dat, rekening houdende met de ligging en de aard van de werken, de ligging van de vervoersinstallaties, en desgevallend bijkomende maatregelen, deze werken met mechanische middelen mogen worden uitgevoerd.

#### Art. 6/4. Herstellingswerken die spoed eisen

Herstellingswerken die spoed eisen mogen in een beschermde zone onmiddellijk worden aangevat, nadat de vervoerder die werken wenst uit te voeren of de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut, of de aannemer, de vervoerders ervan per telefoon in kennis heeft gesteld en met hem (hen) overlegt over de te volgen werkmethode en veiligheidsmaatregelen.

Als manueel werken niet mogelijk is, is het toegelaten om, volgens de voorschriften van de vervoerder die voorafgaand werden meegedeeld, de bovenste toplaag over een maximale dikte van 25 cm met mechanische middelen te verwijderen.

Als bij de uitvoering van de werken blijkt dat de bovenste harde toplaag dikker is dan 25 cm, dan zal (zullen) de betrokken vervoerder(s) onmiddellijk telefonisch worden ingelicht hetzij door de vervoerder die werken wenst uit te voeren of de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut, hetzij door de aannemer.

Tenzij de vervoerder die werken wenst uit te voeren of de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut van oordeel is dat de veiligheid van personen of goederen in gedrang is, worden in principe de werken met gebruik van mechanische middelen in de beschermde zone stopgezet totdat de vervoerder(s) ter plaatse is/zijn om zijn/hun toestemming tot verderzetting te geven en om eventueel bijkomende maatregelen op te leggen.

In voorkomend geval zal het gebruik van mechanische middelen toegelaten worden zodra de vervoerder via telefoon, e-mail of fax meedeelt dat, rekening houdend met de ligging van de vervoersinstallaties, de ligging en de omvang van de werken en desgevallend bijkomende maatregelen, deze werken met mechanische middelen mogen uitgevoerd worden.

Indien verderzetting met mechanische middelen niet toegelaten wordt en een voorlopige oplossing in het kader van de spoedeisende herstelling niet aangewezen is, zal de vervoerder onmiddellijk actie nemen om na de melding van de stopzetting van de werken op de betrokken locatie de leiding op tegensprekelijke wijze tussen de vervoerder en de aannemer uit te zetten. Desgevallend worden bijkomende maatregelen opgelegd om hem, indien mogelijk, de toestemming tot verderzetting van de werken te verstrekken.

Dit wordt ter plaatse tegensprekelijk opgetekend tussen de vervoerder en de aannemer. Dit document is te allen tijde raadpleegbaar op de plaats van de uitvoering van de werken.

De kennisstelling bedoeld in het eerste lid wordt binnen acht dagen door de vervoerder die werken wenst uit te voeren of de uitbater van ondergrondse bouwwerken van openbaar nut per brief of per e-mail bevestigd.".

**Art. 7.** In het hetzelfde besluit, wordt een hoofdstuk IV ingevoegd, dat de artikelen 7 en 8 bevat, met als opschrift:

"HOOFDSTUK IV. - Slotbepalingen.".

**Art. 8.** Artikel 8 van het hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 8. De minister bevoegd voor Energie is belast met de uitvoering van dit besluit.".

**Art. 9.** Dit besluit treedt in werking de eerste dag van de tweede maand na die waarin het is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 10.** De minister bevoegd voor Energie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 22 april 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Energie,  
Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,  
M. C. MARGHEM





SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE,  
P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE

[C - 2017/40116]

19 MARS 2017. — Arrêté royal relatif aux mesures de sécurité en matière d'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations

## RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal qui vous est soumis vise à déterminer les prescriptions générales portant sur la sécurité dans le cadre de la conception, la construction, l'exploitation et la mise hors service des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations.

## I. Objet

1. Le présent projet prescrit les mesures de sécurité générales et fondamentales à prendre dans le cadre de l'établissement et l'exploitation de canalisations destinées au transport de produits gazeux et autres.

Ces dispositions en vigueur en la matière sont fort anciennes et n'ont pas connu d'adaptation depuis plus d'un quart de siècle.

Ainsi, en matière de transport de gaz naturel, c'est un arrêté royal du 11 mars 1966 qui détermine les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de gaz par canalisations. Cet acte n'a été modifié qu'à deux reprises, par arrêtés royaux du 28 mars 1974 et du 24 janvier 1991.

Le même constat s'impose en ce qui concerne les installations de transport d'autres produits, tels que les hydrocarbures liquides et les hydrocarbures liquéfiés (arrêté royal du 25 juillet 1967, modifié pour la dernière fois le 30 décembre 1993), la saumure, la lessive caustique et les liquides résiduels (arrêté royal du 20 février 1968, modifié pour la dernière fois le 30 décembre 1993), ainsi que l'oxygène gazeux (arrêté royal du 9 mai 1969, modifié pour la dernière fois le 18 mai 1993).

Le présent projet d'arrêté entend ainsi mettre à jour les mesures de sécurité encadrant la conception, la construction, l'exploitation et la mise hors service des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations.

La réglementation projetée vise à prendre en compte tant les développements technologiques intervenus depuis le texte d'origine que les meilleures pratiques actuelles en matière de sécurité du transport par canalisations. Elle s'inspire notamment de l'expérience des pays limitrophes.

C'est ainsi que le texte tient compte des règles de bonne pratique de l'industrie ainsi que des normes fonctionnelles établies au niveau européen et international, entre autres par les Comités Techniques « infrastructure gazière » des instituts de normalisation européens et internationaux. Il s'agit notamment des normes NBN EN.1594, NBN EN.12007, NBN EN.12186, NBN EN.12583 et NBN EN.14161.

L'intégration des meilleures pratiques de l'industrie et de standards adoptés au niveau européen et international contribue à l'objectif d'évolution et d'adaptation des prescriptions en matière de sécurité aux développements les plus récents.

2. Le présent projet s'inscrit dans un corps de règles, allant des plus générales aux plus détaillées, dont l'exhaustivité, la précision et la cohérence assureront un niveau de sécurité élevé. En réglementant de la sorte une activité qui présente par nature certains risques, cet ensemble réglementaire entend maintenir le transport par canalisations au rang des moyens les plus sûrs et rationnels pour acheminer les produits gazeux et autres.

3. Cette note aborde successivement le cadre légal du projet (II), son champ d'application (III) et son contenu chapitre par chapitre (IV).

## II. Cadre légal

4. Le présent projet est pris en application de l'article 108 de la Constitution et en exécution de l'article 17 de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : « Loi Gaz »), tel que rétabli par l'article 35 de la loi du 8 mai 2014 portant des dispositions diverses en matière d'énergie.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE,  
K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE

[C - 2017/40116]

19 MAART 2017. — Koninklijk besluit betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen

## VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat u wordt voorgelegd beoogt de algemene veiligheidsvoorschriften in het kader van het ontwerp, de bouw, de exploitatie en de buitendienststelling van de vervoersinstallaties van gasachtige producten en andere door middel van leidingen te bepalen.

## I. Voorwerp

1. Dit ontwerp bepaalt de algemene en fundamentele veiligheidsmaatregelen die moeten worden genomen in het kader van de oprichting en exploitatie van leidingen bestemd voor het vervoer van gasachtige producten en andere.

De geldende bepalingen ter zake dateren al van zeer lang en zijn sinds meer dan een eeuw niet aangepast.

Zo kadert het vervoer van aardgas in een koninklijk besluit van 11 maart 1966 ter bepaling van de veiligheidsmaatregelen die moeten worden genomen bij de oprichting en exploitatie van de gasvervoersinstallaties door middel van leidingen. Dit besluit is slechts tweemaal gewijzigd, door de koninklijke besluiten van 28 maart 1974 en van 24 januari 1991.

Hetzelfde wordt vastgesteld wat betreft de installaties voor het vervoer van andere producten zoals vloeibare koolwaterstoffen en vloeibaar gemaakte koolwaterstoffen (koninklijk besluit van 25 juli 1967, voor het laatst gewijzigd op 30 december 1993), pekkel, natronloog en afvalvloeistoffen (koninklijk besluit van 20 februari 1968, voor het laatst gewijzigd op 30 december 1993), alsook gasvormige zuurstof (koninklijk besluit van 9 mei 1969, voor het laatst gewijzigd op 18 mei 1993).

Dit ontwerp van koninklijk besluit is derhalve bedoeld om de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting, bouw, exploitatie en buitengebruikstelling van de installaties voor het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen te actualiseren.

De nieuwe reglementering zal rekening houden zowel met de technologische ontwikkelingen die hebben plaatsgehad sinds de basiswet als met de huidige beste praktijk betreffende de veiligheid van het vervoer door middel van leidingen. Deze reglementering put onder meer inspiratie uit de ervaring van aangrenzende landen.

In de tekst wordt aldus rekening gehouden met de regels van de goede industriële praktijk alsook met de functionele normen die op Europees en internationaal niveau werden opgesteld, onder andere door de Technische Comités "gasinfrastructuur" van de Europese en internationale normalisatie-instituten. Het gaat onder meer om de normen NBN EN.1594, NBN EN.12007, NBN EN.12186, NBN EN.12583 en NBN EN.14161.

Door de integratie van de beste industriële praktijk en van standaarden die op Europees en internationaal niveau zijn aangenomen, wordt bijgedragen tot de doelstelling om de veiligheidsvoorschriften te laten evolueren en aan te passen op basis van de recentste ontwikkelingen.

2. Dit ontwerp kadert in een stelsel van algemene tot zeer gedetailleerde regels, die door hun exhaustiviteit, precisie en coherentie zullen bijdragen tot een hoog veiligheidsniveau. Dit regelgevend geheel reglementeert een activiteit waarmee inherent bepaalde risico's zijn verbonden en is bedoeld om ervoor te zorgen dat het vervoer via pijpleidingen één van de veiligste en rationele middelen blijft om gasachtige producten en andere door middel van leidingen te vervoeren.

3. In deze nota worden opeenvolgend het wettelijk kader van het ontwerp (II), het toepassingsgebied (III) en de inhoud hoofdstuk per hoofdstuk (IV) uiteengezet.

## II. Wettelijk kader

4. Dit ontwerp is genomen in toepassing van artikel 108 van de Grondwet en in uitvoering van artikel 17 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen (hierna de "Gaswet" genoemd), zoals hersteld bij artikel 35 van de wet van 8 mei 2014 houdende diverse bepalingen inzake energie.

Le présent projet doit par ailleurs être mis en rapport avec les principes généraux édictés par l'article 17/1 de la Loi Gaz (également inséré par la loi du 8 mai 2014 précitée). Cet article dispose que (i) les installations de transport doivent être conçues, construites, exploitées et mises hors service conformément aux règles prévues aux articles 16 et 17 de la Loi Gaz et que (ii) le titulaire d'une autorisation de transport bénéficie d'une présomption de sécurité, sous certaines conditions.

En l'occurrence, lorsque le titulaire d'une autorisation se conforme à la Loi Gaz et au dispositif réglementaire pris en exécution de celle-ci (et détaillé ci-après), il est réputé établir, exploiter, entretenir, développer et mettre hors service son installation de manière économique et sûre et mettre en œuvre les moyens raisonnables pour assurer la sécurité des biens et des personnes, dans le respect de l'environnement.

Les dispositions du présent projet font donc partie des conditions à respecter par le titulaire d'une autorisation de transport pour qu'il puisse bénéficier de la présomption légale de sécurité précitée.

5. Conformément à la structure prévue par l'article 17 de la Loi Gaz, cet projet s'inscrit donc, sans préjudice de l'article 17/1 précité de la Loi Gaz, au sommet d'un dispositif réglementaire relatif à la sécurité des installations de transport qui est composé de trois niveaux : (i) les prescriptions générales figurent dans cet projet d'arrêté royal ; (ii) elles sont précisées dans les Codes techniques visés à l'article 17, § 2, de la Loi Gaz ; (iii) les prescriptions individuelles figurent quant à elles dans les autorisations de transport. La compétence pour adopter ces trois types de prescriptions est répartie comme suit :

I. La détermination des prescriptions générales portant sur la sécurité des installations de transport relève de la compétence du Roi, en vertu de l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de la Loi Gaz. Le présent projet d'arrêté royal est pris sur ce fondement.

II. L'approbation des Codes techniques relève de la compétence du Ministre ayant l'énergie dans ses attributions, en vertu de l'article 17, § 2, de la Loi Gaz. Ces Codes techniques doivent fixer les détails - en ce compris les mesures techniques - nécessaires à l'exécution des prescriptions générales de sécurité contenues dans le présent projet. La procédure d'approbation des Codes techniques est établie par l'article 17, § 2, de la Loi Gaz.

Les Codes techniques ayant vocation à refléter les meilleures pratiques de l'industrie et les standards européens et internationaux, ceux-ci seront donc amenés à être revus afin de maintenir, le cas échéant, une adéquation entre les mesures techniques qui y sont décrites et l'évolution de ces meilleures pratiques et de ces standards. La procédure applicable à cette évolution des Codes techniques est décrite dans le présent projet (art. 78) et coïncide avec la procédure d'adoption de ces Codes, permettant ainsi de conserver un processus réglementaire aisé et dynamique.

III. La délivrance des autorisations individuelles de transport requises pour la construction et l'exploitation de toute installation de transport relève de la compétence du Ministre, en vertu de l'article 3 de la Loi Gaz. Ces autorisations de transport peuvent contenir des conditions particulières applicables à leur titulaire, notamment en matière de sécurité. La procédure et les conditions de délivrance sont fixées dans l'arrêté royal du 14 mai 2002 relatif à l'autorisation de transport de produits gazeux et autres par canalisations.

Il résulte de la combinaison des trois instruments précités un dispositif réglementaire contraignant, complet, cohérent, hiérarchisé et exhaustif pour chaque installation de transport. Ainsi, les prescriptions ressortant de l'autorisation individuelle de transport doivent être conformes aux Codes techniques, qui doivent à leur tour être conformes au présent projet.

En cas d'incompatibilité entre les dispositions des Codes techniques ou des autorisations individuelles avec celles du présent projet, ces dernières prévalent, conformément au principe de la hiérarchie des normes. Dès lors, sauf disposition contraire (spécialement celles indiquées ci-dessous à propos du champ d'application dans le temps) ou dérogation accordée (cf. articles 19 et 79 du présent projet), l'arrêté abrogera implicitement les dispositions de rang inférieur qui sont incompatibles avec lui. Ce principe s'applique également s'il y a des dispositions des autorisations qui seraient incompatibles avec celles des Codes techniques.

Dit ontwerp moet overigens in verband worden gebracht met de algemene principes uitgevaardigd door artikel 17/1 van de Gaswet (ook ingevoegd bij de voormelde wet van 8 mei 2014). Dit artikel bepaalt dat (i) de vervoersinstallaties moeten worden ontworpen, gebouwd, geëxploiteerd en buiten dienst gesteld overeenkomstig de regels bepaald door artikelen 16 en 17 van de Gaswet en dat (ii) de houder van een vervoersvergunning een vermoeden van veilig handelen geniet, onder bepaalde voorwaarden.

In dit geval, wanneer de houder van een vervoersvergunning zich aan de Gaswet houdt en aan de regelgeving die in uitvoering hiervan wordt opgesteld (en hierna wordt uiteengezet), wordt hij geacht om zijn installatie op economische en veilige wijze op te richten, te exploiteren, te onderhouden, te ontwikkelen en buiten dienst te stellen, en om alle redelijke middelen in het werk te stellen om de veiligheid van goederen en personen te waarborgen, met respect voor het milieu.

De bepalingen van dit ontwerp maken dus deel uit van de voorwaarden die moeten worden nageleefd door de houder van een vervoersvergunning, zodat hij kan genieten van het eerder genoemde wettelijk vermoeden van veilig handelen.

5. Overeenkomstig de structuur bepaald door artikel 17 van de Gaswet en zonder afbreuk te doen aan het eerder vermelde artikel 17/1 van de Gaswet, staat dit ontwerp dus bovenaan een regelgeving betreffende de veiligheid van de vervoersinstallaties, die uit drie niveaus bestaat: (i) de algemene voorschriften die worden vermeld in dit ontwerp van koninklijk besluit; (ii) ze worden verduidelijkt in de Technische Codes bedoeld in artikel 17, § 2, van de Gaswet; (iii) de individuele voorschriften daarentegen worden vermeld in de vervoersvergunningen. De bevoegdheid om deze drie types voorschriften goed te keuren, wordt als volgt bepaald :

I. De Koning is bevoegd om de algemene voorschriften houdende de veiligheid van de vervoersinstallaties te bepalen, krachtens artikel 17, § 1, van de Gaswet. Dit ontwerp van koninklijk besluit wordt op die grondslag genomen.

II. De goedkeuring van de Technische Codes valt onder de bevoegdheid van de minister bevoegd voor Energie, krachtens artikel 17, § 2, van de Gaswet. Die Technische Codes moeten de details, met inbegrip van de technische maatregelen, vastleggen die nodig zijn voor de uitvoering van de algemene veiligheidsvoorschriften die in dit ontwerp zijn vervat. De goedkeuringsprocedure van de Technische Codes wordt vastgelegd in artikel 17, § 2, van de Gaswet.

Aangezien de Technische Codes bedoeld zijn als een weerspiegeling van de beste industriële praktijk en van de Europese en internationale normen, zullen zij dus worden herzien om in voorkomend geval ervoor te zorgen dat de technische maatregelen die erin worden beschreven, stroken met de evolutie van die beste praktijken en normen. De procedure die van toepassing is op deze evolutie van de Technische Codes wordt beschreven in dit ontwerp (art. 78) en komt overeen met de goedkeuringsprocedure van die Codes, waardoor het reglementeringsproces vlot en dynamisch kan blijven verlopen.

III. Krachtens artikel 3 van de Gaswet is de minister bevoegd om individuele vervoersvergunningen te verlenen voor de bouw en exploitatie van alle vervoersinstallaties. Die vervoersvergunningen kunnen bijzondere voorwaarden bevatten die van toepassing zijn op de houder ervan, onder meer inzake veiligheid. De procedure en de voorwaarden voor het verlenen van vergunningen worden vastgelegd in het koninklijk besluit van 14 mei 2002 betreffende de vervoersvergunning voor gasachtige producten en andere door middel van leidingen.

De combinatie van de drie voorgenoemde instrumenten resulteert in een regelgeving die bindend, volledig, coherent, hiërarchisch opgebouwd en exhaustief is voor elke vervoersinstallatie. De voorschriften die voortvloeien uit de individuele vervoersvergunning moeten aldus conform de Technische Codes zijn, die op hun beurt conform dit ontwerp moeten zijn.

Indien de bepalingen van de Technische Codes of van de individuele vergunningen niet verenigbaar zijn met die van dit ontwerp, dan genieten de laatstgenoemde bepalingen voorrang, overeenkomstig het principe van de hiërarchie der normen. Behoudens andersluidende bepalingen (in het bijzonder de hieronder aangegeven bepalingen aangaande het temporele toepassingsgebied) of toegestane afwijkingen (cf. artikelen 19 en 79 van dit ontwerp), zal het besluit derhalve impliciet bepalingen die van een lagere hiërarchische orde en onverenigbaar zijn, opheffen. Dit principe geldt ook voor bepalingen van vergunningen die onverenigbaar zouden zijn met die van de Technische Codes.

### III. Champ d'application

6. Le champ d'application matériel, personnel et dans le temps du présent projet est successivement commenté ci-dessous.

#### III.1. Champ d'application matériel (art. 3, § 1<sup>er</sup>)

7. Concernant le champ d'application matériel, le présent projet s'applique aux « installations de transport » au sens de l'article 1, 8°, de la Loi Gaz, à savoir « toutes canalisations y compris les conduites directes et les installations en amont, et tous les moyens de stockage, installations de GNL, bâtiments, machines et appareils accessoires ». Il n'est pas applicable aux installations visées par la loi du 18 juillet 1975 relative à la recherche et à l'exploitation des sites-réservoirs souterrains destinés au stockage de gaz, comme les installations de stockage souterrain de gaz naturel de Fluxys Belgium à Loenhout (art. 3, § 3).

8. Le projet vise en particulier les installations pour le transport de gaz, à savoir (conformément à l'article 1, 1°, de la Loi Gaz) « tout produit combustible qui est à l'état gazeux à la température de 15 degrés centigrades Celsius et à la pression absolue de 1,01325 bar ».

Il vise également certaines installations de transport de produits autres que le gaz, auxquels le Roi a rendu la Loi Gaz applicable (sur la base de l'article 2, § 3, 2°, de cette loi). Il s'agit en particulier des hydrocarbures liquides, des hydrocarbures liquéfiés, de la saumure, de la lessive caustique et des liquides résiduaires, des eaux usées traitées d'installations nucléaires, des autres eaux usées et de l'oxygène gazeux.

9. Pour être qualifiée d'installation de transport, il faut en outre que l'installation soit destinée ou utilisée à une des fins énumérées à l'art. 2, § 1<sup>er</sup>, de la Loi Gaz.

Cela vise, entre autres, l'alimentation en gaz des gestionnaires de réseau de distribution, l'alimentation en gaz des clients finals dont les prélèvements de gaz en chaque point de fourniture atteignent en permanence un minimum d'un million de m<sup>3</sup> par an, ainsi que le transport de gaz sans distribution ni fourniture de gaz sur le territoire belge.

10. Le présent projet règle la sécurité tant lors de la conception que lors de la construction, l'exploitation et la mise hors service des installations de transport. Les extensions et les modifications de tracé d'installations de transport existantes sont également soumises au projet d'arrêté. Ce dernier vise donc toutes les phases de vie d'une installation de transport.

Les réparations, les aménagements, qui ne constituent ni des extensions ni des modifications de tracé, et les remplacements assimilables à des réparations des installations de transport tombent également sous le champ d'application matériel du texte commenté.

Néanmoins, ces réparations, aménagements et remplacements peuvent aussi être réalisés, en ce qui concerne leur conception, fabrication et construction, conformément à la mise en œuvre de la réglementation en vigueur au moment de la construction des installations concernées.

#### III.2. Champ d'application personnel (art. 3, § 2)

11. Concernant son champ d'application personnel, le présent projet impose des obligations à quatre catégories de personnes : (i) les titulaires d'une autorisation de transport, (ii) les personnes souhaitant entamer des travaux dans la zone réservée dont question ci-dessous, (iii) les personnes chargées de la surveillance ainsi que (iv) les utilisateurs et titulaires de droits sur des parcelles comprenant une zone réservée.

I. Les titulaires d'une autorisation de transport sont les titulaires de l'autorisation individuelle dont il est question à l'article 3 de la Loi Gaz. Cette autorisation s'intègre dans le dispositif réglementaire à trois niveaux décrit ci-dessus. Tout titulaire d'une autorisation de transport doit donc non seulement respecter cette autorisation, mais également les prescriptions générales de sécurité qui figurent dans le présent projet et par conséquent aussi les prescriptions spécifiques qui se trouvent dans les Codes techniques.

### III. Toepassingsgebied

6. Het materiële, persoonsgebonden en temporele toepassingsgebied van dit ontwerp wordt hieronder opeenvolgend besproken.

#### III.1 Materiële toepassingsgebied (art. 3, § 1)

7. Wat het materiële toepassingsgebied betreft, geldt dit ontwerp voor "vervoersinstallaties" in de betekenis van artikel 1, 8°, van de Gaswet, namelijk "alle leidingen, met inbegrip van de directe leidingen en de upstream-installaties, en alle opslagmiddelen, LNG-installaties, gebouwen, machines en accessoire inrichtingen". Het ontwerp is niet van toepassing op de installaties bedoeld in de wet van 18 juli 1975 betreffende het opsporen en exploiteren van ondergrondse bergruimten in situ bestemd voor het opslaan van gas, zoals de ondergrondse installaties voor de opslag van aardgas van Fluxys Belgium te Loenhout (art. 3, § 3).

8. Het ontwerp beoogt meer bepaald de vervoersinstallaties voor gas, namelijk (overeenkomstig artikel 1, 1°, van de Gaswet) "elke brandstof die gasvormig is bij een temperatuur van 15 graden Celsius en onder een absolute druk van 1,01325 bar".

Het is eveneens van toepassing op bepaalde vervoersinstallaties van andere producten dan gas, waartoe de Koning het toepassingsgebied van de Gaswet heeft uitgebreid (op basis van het artikel 2, § 3, 2°, van die wet). Het gaat meer bepaald om vloeibare koolwaterstoffen, vloeibaar gemaakte koolwaterstoffen, pekkel, natronloog en afvalvloei-stoffen, gezuiverd afvalwater van nucleaire installaties, andere types gezuiverd afvalwater en gasvormig zuurstof.

9. Om als vervoersinstallatie in aanmerking te komen, moet de installatie bovendien zijn bestemd of worden gebruikt voor één van de doeleinden die worden opgesomd in artikel 2, § 1, van de Gaswet.

Tot die doeleinden behoren onder andere de gasbevoorrading van de distributienetbeheerders, de gasbevoorrading van eindklanten waarvan de gasafnames op elk leveringspunt permanent een volume van minimaal één miljoen m<sup>3</sup> per jaar bereiken, alsook het gasvervoer zonder distributie of levering op het Belgische grondgebied.

10. Dit ontwerp regelt de veiligheid zowel tijdens het ontwerp als tijdens de bouw, de exploitatie en de buitengebruikstelling van de vervoersinstallaties. De uitbreidingen en de wijzigingen van de tracés van de bestaande vervoersinstallaties vallen ook onder dit ontwerp van besluit. Het ontwerp beoogt dus alle levensfasen van een vervoersinstallatie.

De herstellingen, de aanpassingen die noch uitbreidingen noch wijzigingen van het tracé vormen en de vervangingen die kunnen worden gelijkgesteld met herstellingen van vervoersinstallaties vallen ook binnen het materiële toepassingsgebied van de besproken tekst.

Die herstellingen, aanpassingen en vervangingen mogen, wat hun ontwerp, fabricage en bouw betreft, ook worden verwezenlijkt overeenkomstig de uitvoering van de reglementering die van kracht is op het ogenblik dat de installaties in kwestie worden gebouwd.

#### III.2. Persoonsgebonden toepassingsgebied (art. 3, § 2)

11. Op het vlak van het persoonsgebonden toepassingsgebied, legt dit ontwerp verplichtingen op aan vier categorieën van personen: (i) de houders van een vervoersvergunning, (ii) de personen die werken willen uitvoeren in de voorbehouden zone waarvan hieronder sprake is, (iii) de personen die belast zijn met het toezicht alsook (iv) de gebruikers en houders van rechten op percelen die een voorbehouden zone bevatten.

I. De houders van een vervoersvergunning zijn de houders van een individuele vergunning waarvan sprake is in artikel 3 van de Gaswet. Deze vergunning kadert in de regelgeving met drie niveaus zoals hierboven werd beschreven. Iedere houder van een vervoersvergunning moet zich dus niet alleen houden aan deze vergunning, maar ook aan de algemene veiligheidsvoorschriften die in dit ontwerp worden vermeld en derhalve ook de specifieke voorschriften die in de Technische Codes staan.

II. Les personnes réalisant des travaux dans la « zone réservée » établie par le présent projet sont, outre les transporteurs, les maîtres de l'ouvrage, les auteurs de projet ainsi que les entrepreneurs qui prennent part à des travaux qui sont susceptibles de nuire aux installations de transport qui se trouveraient dans les zones des travaux. Ces personnes sont déjà (et restent) soumises à l'arrêté royal du 21 septembre 1988 relatif aux prescriptions et obligations de consultation et d'information à respecter lors de l'exécution de travaux à proximité d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations. Elles devront aussi continuer à devoir respecter les prescriptions de l'arrêté proposé qui les concernent, notamment celles relatives à la largeur de la zone réservée, aux travaux, activités, constructions et autres objets autorisés ou interdits dans cette zone.

III. Les personnes chargées de la surveillance sont soit des organismes agréés, soit des spécialistes désignés par le titulaire de l'autorisation de transport (ou son délégué), soit les fonctionnaires désignés par le ministre conformément à l'arrêté royal du 31 mai 2016 portant désignation des fonctionnaires chargés de la surveillance des installations de transport et de distribution de produits gazeux et autres par canalisations, qui vérifient, le cas échéant, le respect des mesures de sécurité édictées par le présent projet, dans le cadre décrit dans le présent projet.

IV. Les utilisateurs de parcelles comprenant une zone réservée et les titulaires de droits réels ou personnels sur ces parcelles sont par exemple : le propriétaire, le superficière ou le locataire de la parcelle. Outre le respect des limitations applicables à l'utilisation des parties de ces parcelles comprenant une zone réservée, ceux-ci sont tenus de donner accès à celles-ci au titulaire de l'autorisation de transport, en vue d'effectuer la surveillance et l'entretien de l'installation de transport et le cas échéant tous travaux de réparation ou de mise hors service.

12. Le texte commenté n'a pas pour effet de soustraire les installations de transport qui tombent sous le champ d'application de l'arrêté royal du 11 juillet 2016 relatif à la mise à disposition sur le marché des équipements sous pression, au respect du présent projet. Le texte commenté est applicable à ces installations de transport dans la mesure où l'arrêté royal du 11 juillet 2016 ne contient pas de disposition ayant le même objet.

Par contre, les arrêtés royaux relatifs au transport par canalisations qui sont énumérés à l'article 80 du présent projet sont abrogés.

### III.3. Champ d'application dans le temps

13. Le principe est l'application immédiate du présent projet, avec abrogation des dispositions de rang égal ou inférieur qui lui sont contraires. Ainsi, les conditions des autorisations existantes qui ont le même objet mais qui sont contraires aux dispositions du présent projet et des Codes techniques sont abrogées, ce projet étant postérieur et hiérarchiquement supérieur aux autorisations individuelles.

Selon ce principe, à titre d'exemple, la condition d'une autorisation individuelle existante qui impose une épaisseur minimale des parois des tubes en cas de réparation et qui est contraire aux dispositions du présent projet qui permettent de réaliser la réparation avec une épaisseur plus fine - la qualité de l'acier étant aujourd'hui supérieure à celle existant au moment de l'autorisation individuelle - sera automatiquement abrogée. Un autre exemple consiste en la suppression du régime de surveillance renforcée au profit des dispositions d'un Code technique ayant le même objet.

Ce principe d'application immédiate du présent projet est toutefois tempéré à deux niveaux.

D'une part, le présent projet ne s'applique que partiellement aux installations de transport existantes (art.3, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>), à savoir les installations de transport mises en service (ou pour lesquelles la demande d'autorisation de transport ou la déclaration a été introduite) avant l'entrée en vigueur du présent projet, ainsi que les installations dispensées d'une demande d'autorisation de transport (en vertu de l'arrêté royal du 14 mai 2002) avant cette même entrée en vigueur. En effet, ces installations de transport existantes ne sont soumises qu'aux chapitres 1<sup>er</sup> (dispositions générales), 2 (système de gestion de la sécurité et plan d'urgence), 3 (zone réservée), 7 (exploitation), 8 (organismes agréés pour le contrôle des installations de transport), et 9 (dispositions diverses), ainsi qu'aux articles 36 à 38 (protection contre la corrosion active et interne) et au dernier alinéa de l'article 58 (mise en service et remise en service).

II. Tot de personen die werken uitvoeren in de "voorbehouden zone" die door dit ontwerp wordt vastgelegd, behoren behalve de vervoerders ook de bouwheren, ontwerpers en aannemers die deelnemen aan werken die potentieel schade kunnen toebrengen aan de vervoersinstallaties die zich in de werkzones zouden bevinden. Die personen zijn reeds (en blijven) onderworpen aan het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen. Ze zullen zich ook moeten blijven houden aan de voorschriften van het voorgestelde besluit die hen aanbelangen, onder meer de voorschriften met betrekking tot de breedte van de voorbehouden zone, de bouwwerken, activiteiten, constructies en andere toegelaten of verboden objecten in die zone.

III. De personen die belast zijn met het toezicht zijn ofwel erkende organismen, ofwel specialisten die werden aangeduid door de houder van de vervoersvergunning (of zijn afgevaardigde), ofwel de ambtenaren die werden aangeduid door de minister overeenkomstig het koninklijk besluit van 31 mei 2016 betreffende de aanduiding van de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de installaties voor het vervoer en de distributie van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, die in voorkomend geval controleren of de in dit ontwerp uiteengezette veiligheidsmaatregelen worden nageleefd, in het beschreven kader in dit ontwerp.

IV. De gebruikers van percelen die een voorbehouden zone bevatten en de houders van zakelijke of persoonlijke rechten op die percelen zijn bijvoorbeeld: de eigenaar, de opstalhouder of de huurder van het perceel. Behalve de inachtneming van de beperkingen die van toepassing zijn op het gebruik van de delen van die percelen die een voorbehouden zone bevatten, worden de gebruikers geacht toegang tot de percelen te verlenen aan de houder van de vervoersvergunning, met het oog op de uitvoering van het toezicht en het onderhoud van de vervoersinstallatie en in voorkomend geval alle werken voor herstellingen of buitengebruikstellingen.

12. Het doel van de becommentarieerde tekst is niet om de vervoersinstallaties die tot het toepassingsgebied behoren van het koninklijk besluit van 11 juli 2016 betreffende het op de markt aanbieden van drukapparatuur te onttrekken aan de toepassing van dit ontwerp. De becommentarieerde tekst geldt voor die vervoersinstallaties voor zover het koninklijk besluit van 11 juli 2016 geen bepaling met hetzelfde voorwerp bevat.

De koninklijke besluiten met betrekking tot de vervoersinstallaties die worden opgelijst in artikel 80 van dit ontwerp worden echter opgeheven.

### III.3. Temporele toepassingsgebied

13. Het principe is de onmiddellijke toepassing van dit ontwerp, met opheffing van de andersluidende bepalingen van een evenwaardig of lager niveau. De voorwaarden van de bestaande vergunningen met hetzelfde voorwerp hebben maar strijdig zijn met de bepalingen van dit ontwerp en van de Technische Codes worden opgeheven, aangezien dit ontwerp later werd opgesteld en hiërarchisch gezien hoger staat dan de individuele vergunningen.

Volgens dat principe zal bijvoorbeeld de voorwaarde van een bestaande individuele vergunning die een minimale wanddikte van de leidingen oplegt in geval van herstelling en die strijdig is met de bepalingen van dit ontwerp volgens dewelke een herstelling kan worden uitgevoerd bij een dünnere wanddikte (aangezien de kwaliteit van het huidige staal beter is dan die ten tijde van de individuele vergunning), automatisch worden opgeheven. Een ander voorbeeld is de afschaffing van het versterkte toezichtsregime ten voordele van de bepalingen van een Technische Code met hetzelfde voorwerp.

Dat principe van onmiddellijke toepassing van dit ontwerp wordt echter op twee niveaus gematigd.

Eerzijds is dit ontwerp slechts gedeeltelijk van toepassing op de bestaande vervoersinstallaties (art.3, § 1, 2<sup>o</sup>), met name de vervoersinstallaties die in dienst werden gesteld (of waarvoor de aanvraag van vervoersvergunning of de verklaring werd ingediend) voor de inwerkingtreding van dit ontwerp, alsook de installaties die werden vrijgesteld van een aanvraag van vervoersvergunning (krachtens het koninklijk besluit van 14 mei 2002) voor diezelfde inwerkingtreding. Die bestaande vervoersinstallaties zijn immers enkel onderworpen aan hoofdstuk 1 (algemene bepalingen), 2 (veiligheidsbeheersysteem en noodplan), 3 (voorbehouden zone), 7 (exploitatie), 8 (erkende organismen voor de controle van vervoersinstallaties) en 9 (diverse bepalingen), alsook aan de artikelen 36 tot 38 (actieve bescherming tegen interne corrosie) en aan het laatste lid van artikel 58 (indienstelling en herindienstname).

D'autre part, il existe une exception à l'abrogation automatique des conditions dérogatoires/contraires des autorisations existantes : les conditions qui sont expressément maintenues applicables par le présent projet. Ainsi, il est tenu compte de la situation existante dans la zone réservée (art.18). Les éléments (autres que les arbres) régulièrement présents dans cette zone lors de l'entrée en vigueur du présent projet restent autorisés, sans devoir être mis en conformité avec ce dernier. Ceci sans préjudice du respect des éventuelles mesures particulières pour protéger la canalisation qui ont pu être imposées par le ministre lors de l'octroi d'une dérogation en matière de largeur de la zone réservée.

#### IV. Contenu des chapitres du projet d'arrêté royal

14. Le présent projet est divisé en neuf chapitres. Ceux-ci couvrent l'ensemble des points énumérés à l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de la Loi Gaz, qui détermine le contenu minimal de l'arrêté royal fixant les prescriptions générales portant sur la sécurité dans le cadre de la conception, la construction, l'exploitation et la mise hors service des installations de transport.

15. Après des dispositions générales (chapitre 1<sup>er</sup>), l'arrêté réglemente successivement :

- les obligations du titulaire d'une autorisation de transport relatives au système de gestion de la sécurité et au plan d'urgence à instaurer (chapitre 2);

- la création d'une zone réservée et les interdictions y afférant (chapitre 3);

- la protection du tracé, les types de canalisation à privilégier et les profondeurs d'enfouissement à respecter, de même que les conditions d'exploitation (telles que la pression, la température et l'épaisseur), la protection contre la corrosion et les exigences en matière d'analyse de risques (chapitre 4);

- les matériaux et composants utilisés (chapitre 5);

- le contrôle des assemblages (en particulier des soudures) et le contrôle des travaux, notamment par des épreuves de résistance mécanique et d'étanchéité, avant la mise en service (chapitre 6);

- l'organisation et la procédure de la gestion et de la maintenance pendant l'exploitation, de même que les procédures d'urgence ainsi que la conservation des plans et rapports (chapitre 7);

- la mission et les obligations des organismes agréés pour le contrôle des installations de transport, ainsi que la prise en charge des frais encourus par leur mission (chapitre 8);

- les délégations, les mesures ou méthodes applicables en l'absence de dispositions spécifiques dans les Codes techniques, la modification des Codes techniques, les dérogations et les abrogations (chapitre 9).

##### IV.1. Chapitre 1<sup>er</sup> (art 1 à 3)

16. Le premier chapitre définit en son article 1<sup>er</sup> certaines notions qui ne sont pas définies dans la Loi Gaz ou dans ses arrêtés d'exécution. Les articles 2 et 3 précisent respectivement l'objet et le champ d'application de l'arrêté, à savoir des éléments déjà abordés ci-dessus.

##### IV.2. Chapitre 2 (art. 6 à 13)

17. Le deuxième chapitre du projet a trait à deux nouveaux instruments de gestion, à savoir le système de gestion de la sécurité et le plan d'urgence que tout titulaire d'une autorisation de transport doit mettre en place dans le cadre de sa politique de prévention et de traitement des accidents. Ce chapitre ne s'applique pas aux installations dites « SEVESO » puisqu'il existe une législation similaire (cf. article 3, § 4, du présent projet).

Les éléments à intégrer dans le système de gestion de la sécurité sont énumérés à l'article 7, à savoir:

1) le rôle, les responsabilités et la formation du personnel. Il s'agit de définir l'organisation du personnel (et des éventuels sous-traitants) associé(s) à la gestion des risques d'accident, d'identifier les besoins en matière de formation et d'établir les plans de formation ;

Anderzijds bestaat er een uitzondering op de automatische opheffing van de afwijkende/strijdige voorwaarden van bestaande vergunningen: de voorwaarden die uitdrukkelijk blijven gelden door dit ontwerp. Aldus wordt rekening gehouden met de bestaande situatie in de voorbehouden zone (art.18). De elementen (anders dan de bomen) die rechtmatig aanwezig zijn in die zone bij de inwerkingtreding van dit ontwerp blijven toegestaan, zonder dat ze aan dit ontwerp moeten worden geconformeerd. Daarbij wordt geen afbreuk gedaan aan de inachtneming van de eventuele bijzondere maatregelen om de leiding te beschermen, die de minister had kunnen opleggen bij de verlening van een afwijking wat betreft de breedte van de voorbehouden zone.

#### IV. Inhoud van de hoofdstukken van het ontwerp van koninklijk besluit

14. Dit ontwerp bestaat uit negen hoofdstukken. Die hoofdstukken bestrijken de punten die worden opgesomd in artikel 17, § 1, van de Gaswet, dat de minimale inhoud vastlegt van het koninklijk besluit tot bepaling van de algemene voorschriften houdende de veiligheid in het kader van het ontwerp, de bouw, de exploitatie en de buitendienststelling van de vervoersinstallaties.

15. Na de algemene bepalingen (hoofdstuk 1), regelt het besluit achtereenvolgens:

- de verplichtingen van de houder van een vervoersvergunning die betrekking hebben op het veiligheidsbeheersysteem en het in te voeren noodplan (hoofdstuk 2);

- het creëren van een voorbehouden zone en de daarmee verband houdende verplichtingen (hoofdstuk 3);

- de bescherming van het tracé, de types van leidingen waaraan de voorkeur moet worden gegeven en de ingravingsdieptes die moeten worden nageleefd, alsook de exploitatievoorwaarden (zoals de druk, de temperatuur en de diepte), de bescherming tegen corrosie en de vereisten inzake risicoanalyse (hoofdstuk 4);

- de gebruikte materialen en componenten (hoofdstuk 5);

- de controle van de assemblages (in het bijzonder de lasnaden) en de controle van de werken, onder meer via testen van de mechanische weerstand en dichtheid, voor de indienststelling (hoofdstuk 6);

- de organisatie en de beheer- en onderhoudsprocedure tijdens de exploitatie, alsook de noodprocedures en de bewaring van plannen en verslagen (hoofdstuk 7);

- de opdracht en de verplichtingen van de erkende organismen voor de controle van vervoersinstallaties, alsook het ten laste nemen van de kosten die uit hun opdracht voortvloeien (hoofdstuk 8);

- de delegaties, maatregelen of methodes die van toepassing zijn wanneer de Technische Codes geen specifieke bepalingen bevatten, de wijziging van de Technische Codes, de afwijkingen en opheffingen (hoofdstuk 9).

##### IV.1. Hoofdstuk 1 (art. 1 tot 3)

16. In artikel 1 van het eerste hoofdstuk worden bepaalde begrippen gedefinieerd die niet worden gedefinieerd in de Gaswet of haar uitvoeringsbesluiten. De artikelen 2 en 3 bepalen respectievelijk het voorwerp en het toepassingsgebied van het besluit, namelijk de elementen die hierboven reeds werden aangehaald.

##### IV.2. Hoofdstuk 2 (art. 6 tot 13)

17. Het tweede hoofdstuk van het ontwerp heeft betrekking op twee nieuwe beheersinstrumenten, namelijk het veiligheidsbeheersysteem en het noodplan dat iedere houder van een vervoersvergunning moet invoeren in het kader van zijn preventiebeleid en beleid inzake de behandeling van ongevallen. Dat hoofdstuk is niet van toepassing op de zogenaamde "SEVESO"-installaties aangezien er een gelijkaardige wetgeving bestaat (zie artikel 3, § 4, van dit ontwerp).

De elementen die moeten worden geïntegreerd in het veiligheidsbeheersysteem worden opgesomd in artikel 7, namelijk:

1) de rol, verantwoordelijkheden en opleiding van het personeel. Daarbij moet de organisatie worden bepaald van de personeelsleden (en eventuele onderaannemers) die te maken hebben met het beheer van ongevalsrisico's, moeten de opleidingsbehoeften worden geïdentificeerd en de opleidingsplannen worden opgesteld;

2) l'identification et l'évaluation des risques d'accident. Il s'agit de définir et de mettre en œuvre des procédures à cet effet, couvrant toutes les phases de vie des installations de transport : conception, construction, exploitation, entretien et mise hors service ;

3) la maîtrise d'exploitation; il s'agit d'adopter et de mettre en œuvre des procédures et des instructions permettant un fonctionnement en toute sécurité des installations de transport;

4) les procédures pour la gestion des modifications aux installations de transport existantes ;

5) le plan d'urgence. Il s'agit d'adopter et de mettre en œuvre des procédures visant à identifier les urgences prévisibles et à élaborer un plan d'urgence pour y faire face ;

6) la prévention et l'analyse des accidents ainsi que le suivi des actions correctives : Il s'agit de définir et de mettre en œuvre les procédures, notamment de remontée d'informations, pour analyser les accidents et ainsi dégager des actions correctives par rapport à ceux-ci.

18. Le plan d'urgence est donc intégré dans le système de gestion de la sécurité, bien qu'il joue un rôle qui va au-delà de l'aspect préventif.

Le contenu du système de gestion de la sécurité (en ce compris le contenu du plan d'urgence) sera davantage précisé dans un Code technique intitulé « système de gestion de la sécurité » (art.13).

19. Le titulaire de l'autorisation de transport soumet son système de gestion de la sécurité à un audit externe dans l'année qui suit la mise en exploitation de sa première installation de transport, puis tous les 5 ans. L'audit est réalisé par un auditeur externe désigné par un organisme de certification accrédité (art. 9).

20. Le système de gestion de la sécurité doit être accompagné d'un manuel, dont le contenu minimal est fixé à l'article 10. Il décrit les principes du système de gestion mis en place et est destiné à être transmis pour information aux autorités compétentes.

Les titulaires d'une autorisation de transport relative à une installation de transport existante bénéficient d'un délai pour se conformer au chapitre 2 du projet. Il suffit d'avoir une seule installation de transport en service pour que cette disposition trouve à s'appliquer. En effet, les dispositions relatives au système de gestion de la sécurité seront d'application cinq ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté, sans préjudice de l'obligation de communication annuelle d'un état d'avancement (art. 82), et à l'exception des dispositions relatives au plan d'urgence, qui seront d'application un an après son entrée en vigueur (art. 83).

#### IV.3. Chapitre 3 (art.14 à 19)

21. Le troisième chapitre a trait à la « zone réservée » et aux restrictions qui s'y appliquent. Il s'agit d'une zone créée au sein de la « zone protégée » au sens de l'article 1<sup>er</sup>, 7<sup>o</sup>, de l'arrêté royal du 21 septembre 1988 précité (à savoir la zone encadrant les installations de transport à 15 mètres de part et d'autre de leur implantation, étendue le cas échéant à la zone où l'exécution de travaux peut nuire à la stabilité de cette zone protégée).

La dimension de la zone réservée dépend de la pression maximale admissible à laquelle l'installation de transport peut être exploitée (MAOP) (art.15).

Dans la zone réservée, tous travaux, ainsi que la présence de marchandises et de matériel, la modification du relief du sol et la présence de constructions, bâtiments, infrastructures, câbles et/ou canalisations sont en principe interdits (art.16, § 1<sup>er</sup>).

Par exception, certaines activités y sont autorisées, pourvu que celles-ci soient reprises dans l'une des deux annexes au présent projet d'arrêté et qu'elles répondent à certaines conditions (art.17). Plus précisément, les activités mentionnées dans l'annexe 1<sup>re</sup> doivent être conformes aux conditions stipulées dans le document établi par le titulaire de l'autorisation de transport. Ce document prévoit certaines mesures de sécurité que les personnes réalisant des activités dans la zone réservée doivent prendre afin d'assurer la sécurité de l'installation de transport. Ce document doit également faire l'objet d'un archivage. Les activités mentionnées dans l'annexe 2 ne sont quant à elles autorisées que si elles sont réalisées sur un sol présentant une portance suffisante.

De même, les arbres et les buissons sont en principe interdits si leur axe central se situe à moins de 3 mètres de l'axe d'une canalisation dont l'enfouissement est inférieur à 3 mètres ou qui n'est pas protégée par une gaine (art.16, alinéa 2). Par exception, la présence de certains arbres et buissons, dont une liste est reprise dans le Code technique exploitation, est permise.

2) de identificatie en evaluatie van ongevalrisico's. Daarvoor moeten procedures worden gedefinieerd en uitgevoerd die alle levensfasen van de vervoersinstallaties bestrijken: ontwerp, bouw, exploitatie, onderhoud en buitengebruikstelling;

3) de exploitatiebeheersing; het gaat om het opmaken en uitvoeren van procedures en instructies voor een veilige werking van de vervoersinstallaties;

4) de procedures voor het beheer van de wijzigingen die aan de bestaande vervoersinstallaties worden aangebracht;

5) het noodplan. Dit behelst het opmaken en uitvoeren van procedures om voorspelbare noodgevallen te identificeren en een bijbehorend noodplan uit te werken;

6) de preventie en analyse van ongevallen alsook de lijst van corrigerende acties: Dit element omvat de definiëring en uitvoering van procedures, onder meer het terugkoppelen van informatie, om ongevallen te analyseren en aldus daaruit de overeenkomstige corrigerende acties af te leiden.

18. Het noodplan is dus geïntegreerd in het veiligheidsbeheersysteem, zelfs al is de rol van dit plan niet louter preventief.

De inhoud van het veiligheidsbeheersysteem (met inbegrip van het noodplan) zal verder worden beschreven in een Technische Code getiteld "veiligheidsbeheersysteem" (art.13).

19. De houder van de vervoersvergunning onderwerpt zijn veiligheidsbeheersysteem aan een externe audit tijdens het jaar dat volgt de inbedrijfstelling van de eerste installatie van de houder van de vervoersvergunning en vervolgens ten minste om de 5 jaar. De audit wordt uitgevoerd door een externe auditor die wordt aangesteld door een erkend certificatie-instelling (art. 9).

20. Het veiligheidsbeheersysteem moet worden vergezeld door een handleiding, waarvan de minimale inhoud wordt bepaald in artikel 10. De handleiding beschrijft de principes van het beheersysteem en is bedoeld om ter info te worden doorgegeven aan de bevoegde overheden.

De houders van een vervoersvergunning voor een bestaande vervoersinstallatie genieten een termijn om zich aan hoofdstuk 2 van het ontwerp te conformeren. Die bepaling geldt van zodra er één enkele vervoersinstallatie in gebruik is. De bepalingen met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem zullen immers in werking treden vijf jaar na de inwerkingtreding van het besluit, zonder afbreuk te doen aan de verplichting om ieder jaar een stand van zaken te communiceren (art. 82) en met uitzondering van de bepalingen betreffende het noodplan, die een jaar na de inwerkingtreding van het besluit van kracht zullen zijn (art. 83).

#### IV.3. Hoofdstuk 3 (art.14 tot 19)

21. Het derde hoofdstuk heeft betrekking op de "voorbehouden zone" en de beperkingen die daarvoor gelden. Het gaat om een zone die wordt gecreëerd binnen de "beschermde zone" zoals bedoeld in artikel 1, 7<sup>o</sup>, van het voormelde koninklijk besluit van 21 september 1988 (namelijk de zone die de vervoersinstallaties inkadert op 15 meter aan weerszijden van hun inplanting, in voorkomend geval uitgebreid tot de zone waar de uitvoering van werken de stabiliteit van de voormelde zone kan schaden).

De omvang van de voorbehouden zone hangt af van de maximaal toelaatbare druk waarop de vervoersinstallatie mag worden geëxploiteerd (MAOP) (art.15).

Binnen de voorbehouden zone zijn alle werkzaamheden, evenals de aanwezigheid van goederen en materieel, het wijzigen van het reliëf van de bodem en de aanwezigheid van constructies, gebouwen, infrastructuur, kabels en/of leidingen verboden (art.16, § 1).

Bepaalde activiteiten zullen er uitzonderlijk worden toegelaten, op voorwaarde dat die worden vermeld in één van de twee bijlagen bij dit ontwerp van besluit en dat ze beantwoorden aan bepaalde voorwaarden (art.17). Meer in het bijzonder moeten de activiteiten vermeld in bijlage 1 conform de voorwaarden zijn die worden bepaald in het document opgesteld door de houder van de vervoersvergunning. In dat document staan bepaalde veiligheidsmaatregelen die de personen die activiteiten uitvoeren in de voorbehouden zone moeten nemen om de veiligheid van de vervoersinstallatie te waarborgen. Dat document moet eveneens worden gearhiveerd. De activiteiten vermeld in bijlage 2 zijn slechts toegestaan als ze worden uitgevoerd op een ondergrond met een voldoende groot draagvermogen.

Ook zijn alle bomen en struiken in principe verboden indien hun centrale as zich bevindt op minder dan 3 meter van de as van de leiding voor zover die zich minder dan 3 meter onder het maaiveld of niet in een koker bevinden (art.16, tweede lid). De bomen en struiken die zijn opgenomen in de Technische Code exploitatie zijn bij uitzondering toegestaan.

Les constructions, et autres infrastructures situées dans la zone réservée avant l'entrée en vigueur du présent projet - conformément aux règles qui étaient alors applicables - restent autorisées (art.18). Par ailleurs, la possibilité pour le demandeur d'une autorisation de transport de demander au ministre ou son délégué d'accorder une dérogation aux dispositions relatives à la zone réservée, est prévue (art.19).

22. Un dispositif similaire de zone réservée existe déjà depuis 1991 à l'article 24 de l'arrêté royal du 11 mars 1966 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de gaz par canalisations. Le présent projet prévoit l'abrogation de cet arrêté du 11 mars 1966. Ce type de dispositif existe également depuis 1993 dans les arrêtés royaux applicables au transport de produits autres que le gaz.

Tout comme c'était le cas jusqu'à présent, le régime juridique de la zone réservée se cumule avec celui de la zone protégée prévu dans le cadre de l'arrêté royal du 21 septembre 1988 précité. Cet arrêté royal prévoit (en ses articles 2 et 3) que, dans le cadre de travaux exécutés dans la zone protégée, le maître de l'ouvrage se concerta avec les transporteurs sur les mesures générales à prendre pour assurer la sécurité et la bonne conservation des installations de transport et communique ces mesures à l'entrepreneur.

De même, l'entrepreneur se concerta avec les transporteurs et prévoit les mesures supplémentaires à prendre pour assurer la sécurité et la bonne conservation des installations de transport.

A l'instar de ce qui existait par le passé avec l'article 24 de l'arrêté royal du 11 mars 1966 comme avec les arrêtés royaux applicables au transport de produits autres que le gaz, le régime commenté ne porte pas atteinte aux dispositions de l'arrêté royal du 21 septembre 1988 précité, mais le complète ; le régime de la zone réservée se cumule à celui de la zone protégée.

Ainsi, lorsqu'une activité est envisagée en zone protégée mais en dehors de la zone réservée, l'arrêté royal du 21 septembre 1988 précité s'applique (avec notamment ses obligations en matière de consultation, d'information et de mesures éventuelles visant à assurer la sécurité).

Lorsqu'une activité est envisagée en zone réservée, ce régime s'applique de manière cumulative à celui de la zone protégée : l'activité est en principe interdite, sauf si elle est mentionnée dans une des deux annexes et les conditions additionnelles qui leur sont applicables (à savoir la conformité à un document écrit ou une portance du sol suffisante). En outre, s'il s'agit de travaux, que ce soit en phase de projet ou en phase d'exécution, il convient de suivre (e.a.) la procédure d'information et de consultation aboutissant à des mesures éventuelles, telle que prévue par l'arrêté royal du 21 septembre 1988.

#### IV.4. Chapitre 4 (art. 20 à 40)

23. Le quatrième chapitre du texte commenté établit les caractéristiques techniques liées aux installations de transport qui doivent être respectées lors de leur conception. Les installations de transport sont en principe enfouies et le recours à des installations aériennes est si possible limité aux stations et au franchissement d'obstacles importants (autoroutes, cours d'eau, voies ferrées, etc.) (art. 20).

24. Des exigences supplémentaires s'appliquent aux installations de transport dont la pression maximale admissible d'exploitation (MAOP) dépasse 16 bar.

Premièrement, les vannes de sectionnement (à savoir des pièces d'équipement qui font partie de la structure de la canalisation et qui servent à isoler un segment de celle-ci) ne peuvent être séparées de plus de 30 km et la possibilité d'un raccordement à une installation de purge ou de vidange doit en outre être prévue pour chacun de ces segments (art. 22). Ces vannes doivent être considérées comme des organes nécessaires à la gestion du réseau de transport.

Deuxièmement, ces installations doivent être conçues et construites de manière à ne pas compromettre la possibilité d'un contrôle par une inspection interne (art. 23). Ceci n'implique pas que toutes les conduites doivent être équipées de gares de raclage, mais que les conduites sont construites sans obstacles internes qui prohiberaient une inspection par l'intérieur.

De constructies en andere infrastructures die zich in de voorbehouden zone bevinden vóór de inwerkingtreding van dit ontwerp zijn overeenkomstig de destijds toepasbare regels nog steeds toegelaten (art.18). Er wordt overigens bepaald dat de aanvrager van een vervoersvergunning kan vragen aan de minister of zijn afgevaardigde om hem toe te staan af te wijken van de bepalingen betreffende de voorbehouden zone (art.19).

22. Een gelijkaardige regeling van een voorbehouden zone bestond reeds sinds 1991 in artikel 24 van het koninklijk besluit van 11 maart 1966 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasvervoer door middel van leidingen. Dit ontwerp voorziet in de opheffing van dat besluit van 11 maart 1966. Dat type regeling bestond al sinds 1993 in de koninklijke besluiten die van toepassing zijn op het vervoer van andere producten dan gas.

Zoals tot op heden het geval was, is het juridische stelsel van de voorbehouden zone cumulatief met dat van de beschermde zone in het kader van het eerder vernoemde koninklijk besluit van 21 september 1988. Dat koninklijk besluit bepaalt (in de artikelen 2 en 3) dat, in het kader van werken uitgevoerd in de beschermde zone, de bouwheer overleg pleegt met de vervoerders wat betreft de algemene maatregelen die moeten worden genomen ter beveiliging en instandhouding van de vervoerinstallaties en die maatregelen meedeelt aan de aannemer.

De aannemer pleegt eveneens overleg met de vervoerders en voorziet de bijkomende maatregelen die moeten worden genomen teneinde de veiligheid en de goede instandhouding van de vervoerinstallaties te verzekeren.

Naar het voorbeeld van wat er voordien bestond met artikel 24 van het koninklijk besluit van 11 maart 1966 zoals ook met de koninklijke besluiten die van toepassing zijn op het vervoer van andere producten dan gas, doet het stelsel dat hier wordt toegelicht geen afbreuk aan de bepalingen van het voormelde koninklijk besluit van 21 september 1988, maar vormt het eerder een aanvulling daarop; het stelsel van de voorbehouden zone komt bovenop dat van de beschermde zone.

Wanneer aldus een activiteit wordt gepland in een beschermde zone maar buiten de voorbehouden zone, geldt het voormelde koninklijk besluit van 21 september 1988 (onder meer zijn verplichtingen inzake raadpleging, mededeling en eventuele veiligheidsmaatregelen).

Als een activiteit wordt gepland in een voorbehouden zone, dan is dat stelsel cumulatief van toepassing met dat van de beschermde zone: de activiteit is in principe verboden, tenzij ze wordt vermeld in één van de twee bijlagen en de bijkomende voorwaarden die erop van toepassing zijn (met name de conformiteit met een geschreven document of een voldoende grote draagkracht van de bodem). Bovendien, als het om werkzaamheden gaat, zowel in de ontwerp- als uitvoeringsfase, dient (onder andere) de procedure van informatie en raadpleging te worden gevolgd, die eventueel tot maatregelen leidt zoals bepaald door het koninklijk besluit van 21 september 1988.

#### IV.4. Hoofdstuk 4 (art. 20 tot 40)

23. Het vierde hoofdstuk van de becommentarieerde tekst bepaalt de technische kenmerken in verband met de vervoerinstallaties die bij het ontwerp moeten worden nageleefd. De vervoerinstallaties zijn, in principe, ingegraven en voor zover mogelijk worden bovengrondse installaties alleen gebruikt in de stations en voor kruising van grote obstakels (autosnelwegen, waterwegen, spoorwegen, enz.) (art. 20).

24. Voor vervoerinstallaties met een maximaal toegelaten bedrijfsdruk (MAOP) van meer dan 16 bar gelden bijkomende vereisten.

Ten eerste, de sectioneringsafsluiters (namelijk de uitrusting die deel uitmaakt van de structuur van de leiding en die dient om een vak ervan te isoleren) mogen niet meer dan 30 kilometer van elkaar verwijderd zijn en voor elk van die vakken wordt voorzien in de mogelijkheid van een aansluiting op een afblaas- of purgeerinstallatie (art. 22). Die afsluiters moeten worden beschouwd als instrumenten, nodig voor het beheer van het vervoersnet.

Ten tweede, moeten die leidingen zodanig worden ontworpen en gebouwd om de mogelijkheid van controle door interne inspectie niet in het gedrang te brengen (art. 23). Dat impliceert niet dat alle leidingen met schraapkolven moeten worden uitgerust, maar wel dat de leidingen worden gebouwd zonder interne hindernissen die een interne inspectie onmogelijk zouden maken.

25. Des prescriptions particulières s'appliquent également aux canalisations offshore (art. 24).

26. La profondeur minimale d'enfouissement des installations de transport est également fixée (art. 25). Celle-ci est plus importante lorsque l'installation croise certaines infrastructures (route, voie ferrée ou cours d'eau).

27. La distance minimale séparant une installation de transport d'une autre installation (toutes deux enfouies mais parallèles ou qui se croisent) est également définie (art. 26). Pour le transport d'oxygène gazeux, la distance minimale reste de 0,50 m dans tous les cas de figure.

28. Les conditions de conception, telles que la température et la pression minimales sont encadrées (art. 27-29).

29. L'épaisseur minimale de parois des conduites en acier est également précisée (art. 30-34). Celle-ci est calculée sur la base de la méthode des contraintes admissibles décrites dans les Codes techniques, qui est notamment fonction de la limite d'élasticité minimale spécifiée de l'acier et d'un facteur de sécurité.

En ce qui concerne l'épaisseur minimale des matériaux d'une station, la distinction suivante est opérée : si la station est clôturée ou si elle n'est pas clôturée mais que des mesures de protection particulières conformes aux Codes techniques ont été prévues, on applique le facteur de sécurité minimal (1,50); dans tous les autres cas, on applique le facteur de sécurité propre aux matériaux utilisés.

30. Les mesures de protections passive et active contre la corrosion (y compris la corrosion interne) des installations enterrées, immergées et aériennes sont abordées (art. 35-38) en renvoyant notamment aux Codes techniques.

31. Une nouveauté consiste en la réalisation d'une analyse de risque qui est imposée afin de valider le tracé de toute nouvelle canalisation pour laquelle une nouvelle autorisation de transport est requise. Le contenu minimal de l'analyse de risque est arrêté. L'analyse de risque doit être jointe à la demande d'autorisation de transport. La méthodologie et les critères applicables seront d'avantage précisés dans un Code technique.

Une analyse de risque n'est pas requise dans les trois hypothèses suivantes (art. 39) :

- en cas de modification de l'implantation ou du tracé à la demande d'un gestionnaire de domaine public, au sens de l'article 9 de la Loi Gaz ;

- en cas de déplacement des installations de transport à la demande du propriétaire du fonds grevé (ou du titulaire d'un droit équivalent), au sens de l'article 12 de la Loi Gaz ;

- en cas de remplacement d'une installation de transport par une autre, à certaines conditions cumulatives fixées dans le présent projet.

#### IV.5. Chapitre 5 (art.41 à 43)

32. Le cinquième chapitre contient des exigences relatives aux matériaux et composants utilisés pour la construction des installations de transport. Tous les matériaux des composants servant à la construction des installations de transport doivent être compatibles avec le produit transporté (art. 41).

33. Pour le surplus, il est en grande partie renvoyé aux Codes techniques, notamment en ce qui concerne la composition chimique des matériaux, leur procédé de fabrication, les conditions de l'analyse chimique et des essais, la résistance mécanique à la traction des soudures (art. 42), ainsi que les spécifications techniques des composants (y compris leur contrôle), des pompes et des compresseurs (art. 43).

#### IV.6. Chapitre 6 (art. 44 à 60)

34. Le sixième chapitre concerne la construction et la mise en service des installations de transport. Il est renvoyé aux Codes techniques en ce qui concerne l'inspection du chantier et des travaux (art. 44), le soudage (art. 45) et l'assemblage des composants (art. 46 et 47).

25. Er gelden ook bijzondere voorschriften voor offshore leidingen (art. 24).

26. De minimale ingravingsdiepte van de vervoersinstallaties wordt ook vastgelegd (art. 25). De vervoersinstallatie ligt dieper wanneer die bepaalde infrastructuur kruist (weg, spoorweg of waterweg).

27. De minimumafstand tussen een vervoersinstallatie en een andere installatie (beide ondergronds, maar bij parallel tracé of kruising) wordt ook vastgelegd (art. 26). Voor het vervoer van gasvormig zuurstof blijft de minimumafstand 0,50 m in alle gevallen.

28. De ontwerpvoorwaarden, zoals de minimale druk en temperatuur, worden vastgelegd (art. 27-29).

29. De minimale wanddikte van de stalen leidingen wordt ook bepaald (art. 30-34). Die wordt berekend op basis van de methode der toelaatbare spanningen zoals beschreven in de Technische Codes; de dikte is onder meer afhankelijk van de gespecificeerde minimale elasticiteitsgrens van het staal en een veiligheidsfactor.

Wat de minimale dikte van de materialen van een station betreft, wordt het volgende onderscheid gemaakt: gaat het om een omheind station of om een niet-omheind station waarvoor speciale beschermingsmaatregelen werden voorzien overeenkomstig de Technische Codes, dan wordt de minimale veiligheidsfactor (1,50) toegepast; in alle andere gevallen wordt de veiligheidsfactor toegepast die bij de gebruikte materialen hoort.

30. Alle passieve en actieve beschermingsmaatregelen tegen corrosie (met inbegrip van interne corrosie) van ondergrondse, onder water aangelegde en bovengrondse installaties worden behandeld (art. 35-38), onder meer met een verwijzing naar de Technische Codes.

31. Een nieuwigheid is de verplichting een risicoanalyse uit te voeren teneinde de aanvaardbaarheid van het tracé van elke nieuwe leiding waarvoor een vervoersvergunning is vereist, te bevestigen. De minimale inhoud van de risicoanalyse wordt vastgelegd. De risicoanalyse moet bij de aanvraag van vervoersvergunning worden bijgevoegd. De methodologie en de toepasbare criteria zullen verder worden uitgewerkt in een Technische Code.

In de volgende drie hypothesen is geen risicoanalyse vereist (art. 39):

- in geval van wijziging van de ligging of het tracé op verzoek van een beheerder van openbaar domein, in de betekenis van artikel 9 van de Gaswet;

- in geval van verplaatsing van de vervoersinstallatie op verzoek van de eigenaar van het bezwaarde erf (of de houder van een gelijkwaardig recht) in de betekenis van artikel 12 van de Gaswet;

- in geval van vervanging van een vervoersinstallatie door een andere onder bepaalde cumulatieve voorwaarden die in dit ontwerp worden vastgelegd.

#### IV.5. Hoofdstuk 5 (art.41 tot 43)

32. Het vijfde hoofdstuk bevat vereisten voor gebruikte materialen en componenten bij de constructie van de vervoersinstallaties. Alle materialen van de componenten voor de constructie van de vervoersinstallaties moeten compatibel zijn met het vervoerde product (art. 41).

33. Voor het overige wordt meestal verwezen naar de Technische Codes, onder meer wat betreft de chemische samenstelling van de materialen, hun fabricageproces, de voorwaarden van de chemische analyse en de proeven, de mechanische weerstand van de lasnaden (art. 42), en de technische specificaties van de componenten (met inbegrip van hun controle), pompen en compressoren (art. 43).

#### IV.6. Hoofdstuk 6 (art. 44 tot 60)

34. Het zesde hoofdstuk behandelt de constructie en indienststelling van vervoersinstallaties. Er wordt verwezen naar de Technische Codes voor de inspectie van de bouwplaats en de werken (art. 44), de lassen (art. 45) en de assemblage van de componenten (art. 46 en 47).



35. Le contrôle des soudures consiste en un contrôle visuel et en un contrôle non destructif sur l'entièreté de la longueur de toutes les soudures, sauf pour les installations dont la pression maximale admissible d'exploitation (MAOP) ne dépasse pas 16 bar et pour lesquelles le contrôle non destructif doit couvrir au moins 10% des soudures (art. 49). Il est également procédé à un contrôle destructif d'un certain nombre des soudures fixé dans les Codes techniques (art. 50). Un contrôle non destructif de la qualité de l'isolation du revêtement de la canalisation est également prévu (art. 51). Les soudures de raccords qui ne subiront pas d'épreuve de résistance mécanique sont soumises sur toute leur longueur selon le type de soudure soit à deux contrôles non destructifs différents, soit à un examen magnétique ou par ressage (art. 52).

36. Un nettoyage intérieur (art. 53) et des épreuves de réception des installations de transport sont imposés avant leur mise en service : une épreuve de résistance mécanique (réalisée à l'eau) et une épreuve d'étanchéité (réalisée à l'air ou à l'azote) ont lieu (art. 54), selon les modalités fixées aux articles 55 à 57.

La preuve de la réussite des épreuves précitées doit être établie avant toute mise en service d'une installation (art. 58). La preuve que le titulaire de l'autorisation de transport a satisfait aux dispositions du présent projet et de l'autorisation de transport est rapportée au moyen d'un rapport de conformité, qui est rédigé par un organisme agréé (MAOP supérieure à 16 bar) ou par un ou plusieurs spécialistes désignés par le titulaire de l'autorisation (MAOP inférieure à 16 bar). Le rapport de conformité doit être établi au plus tard 6 mois après la mise en service. Une copie doit être transmise à l'Administration de l'Energie et à l'Administration de la Qualité et de la Sécurité dans les 2 mois suivant l'écoulement du délai de 6 mois.

Le rapport de conformité portant sur les ensembles tombant sous le champ d'application de l'arrêté royal du 11 juillet 2016 précité et ne s'intégrant pas dans une installation soumise à la surveillance d'un organisme agréé est rédigé par un ou plusieurs spécialistes désignés par le titulaire.

37. Enfin, le titulaire de l'autorisation doit disposer d'un dossier final de construction au plus tard six mois après la mise en service de l'installation de transport. Les éléments que ce dossier doit contenir sont énumérés à l'article 59.

#### IV.7. Chapitre 7 (art. 61 à 68)

38. Le septième chapitre pose certaines exigences relatives à l'exploitation de l'installation de transport. Il prévoit tout d'abord les exigences minimales auxquelles doit satisfaire l'organisation du titulaire d'une autorisation de transport pour assurer la gestion et la maintenance des installations (art. 61).

Le titulaire doit également édicter des règles, des instructions et des procédures à cet effet, qui s'intègrent dans le système de gestion de la sécurité décrit au chapitre 2 (art. 62).

39. Des règles relatives aux procédures d'urgence à respecter lors de la survenance d'un événement indésirable sont prévues (art. 65). Ces règles se combinent au plan d'urgence et au système de gestion de la sécurité du titulaire de l'autorisation décrite au chapitre 2.

40. Les plans et les documents techniques des installations de transport doivent être disponibles, tandis que les rapports relatifs à celles-ci doivent être conservés pendant toute la durée de vie de celles-ci (art. 66).

41. Concernant le contrôle de l'état des installations de transport et la mise hors service de ces installations, il est renvoyé aux Codes techniques (art. 64 et 67).

42. Dans l'hypothèse où certaines caractéristiques techniques d'une installation ne satisfieraient plus aux critères de conception ou aux spécifications de matériaux applicables lors de la construction de cette installation, il est procédé comme suit : s'il existe des dispositions pertinentes dans les Codes techniques, celles-ci s'appliquent - à défaut, on applique des mesures ou méthodes particulières approuvées par les fonctionnaires de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité. L'installation de transport concernée peut alors être maintenue en service sans préjudice des dispositions de l'article 17/1 de la Loi Gaz (art. 63).

35. De controle van de lasnaden bestaat uit een visueel onderzoek en een niet-destructief onderzoek over de volledige lengte van alle lasnaden, behalve voor de installaties waarvan de maximaal toegelaten bedrijfsdruk (MAOP) niet hoger is dan 16 bar en waarvan het niet-destructief onderzoek ten minste 10% van de lasnaden moet dekken (art. 49). Er wordt ook een destructief onderzoek uitgevoerd op een aantal lasnaden vastgelegd in de Technische Codes (art. 50). De kwaliteit van de isolatie van de bekleding van de leiding wordt ook aan een niet-destructief onderzoek onderworpen (art. 51). De verbindingsslassen die geen mechanische weerstandsproef ondergaan, worden naar gelang van het soort lasnaad over hun volledige lengte onderworpen aan hetzij twee verschillende soorten niet-destructief onderzoek hetzij een magnetisch onderzoek of penetrantonderzoek (art. 52).

36. Een interne reiniging (art. 53) en opleveringsproeven van de vervoersinstallaties zijn verplicht voor hun indienststelling: een mechanische weerstandsproef (met water) en een dichtheidsproef (met lucht of stikstof) worden uitgevoerd (art. 54) volgens de modaliteiten van de artikelen 55 tot 57.

Het bewijs van het slagen van de voornoemde proeven, moet worden opgesteld voor de indienststelling van een installatie (art. 58). Het bewijs dat de houder van de vervoersvergunning heeft voldaan aan de bepalingen van dit ontwerp en van de vervoersvergunning, wordt geleverd aan de hand van een rapport van overeenstemming dat wordt opgesteld door een erkend organisme (MAOP hoger dan 16 bar) of door één of meer specialisten die worden aangewezen door de houder van de vervoersvergunning (MAOP lager dan 16 bar). Het rapport van overeenstemming moet uiterlijk zes maanden na de indienststelling worden opgesteld. Een kopie van het rapport van overeenstemming moet binnen de twee maanden na het verstrijken van de termijn van zes maanden worden gestuurd naar het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid.

Voor de samenstellen die vallen onder het toepassingsgebied van het voormelde koninklijk besluit van 11 juli 2016 en niet worden opgenomen in een installatie die onderworpen is aan het toezicht van een erkend organisme, wordt het rapport van overeenstemming opgesteld door één of meer specialisten die worden aangewezen door de houder.

37. Tot slot moet de houder van de vergunning uiterlijk zes maanden na de indienststelling van de vervoersinstallatie beschikken over een definitief constructiedossier. De elementen die dat dossier moet bevatten, worden in artikel 59 opgesomd.

#### IV.7. Hoofdstuk 7 (art. 61 tot 68)

38. Het zevende hoofdstuk stelt een aantal vereisten voor de exploitatie van de vervoersinstallatie. Het bepaalt eerst de minimale vereisten waaraan de organisatie van de houder van de vervoersvergunning moet voldoen bij het beheer en het onderhoud van zijn installaties (art. 61).

De houder moet hiervoor ook regels, instructies en procedures opstellen die worden opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem beschreven in hoofdstuk 2 (art. 62).

39. Er worden regels met betrekking tot noodprocedures opgesteld in geval een ongewenste gebeurtenis zich voordoet (art. 65). Die regels gaan samen met het noodplan en het veiligheidsbeheersysteem van de houder van de vergunning beschreven in hoofdstuk 2.

40. De plannen en technische documenten van de vervoersinstallaties moeten beschikbaar zijn en de verslagen met betrekking tot die installaties moeten gedurende hun volledige levensduur worden bijgehouden (art. 66).

41. Wat betreft de controle van de staat van de vervoersinstallaties en de buitendienststelling van die vervoersinstallaties, wordt verwezen naar de Technische Codes (art. 64 en 67).

42. Indien bepaalde technische kenmerken van een vervoersinstallatie niet langer voldoen aan de ontwerpcriteria of aan de eigenschappen van de materialen die van toepassing waren op het ogenblik waarop die installatie werd gebouwd, wordt als volgt te werk gegaan: als er relevante bepalingen in de Technische Codes staan, dan worden die toegepast - zo niet worden bijzondere maatregelen of methoden toegepast die door de ambtenaren van het Bestuur Energie en van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid werden goedgekeurd. De betrokken vervoersinstallatie mag dan in gebruik worden gehouden, onverminderd de bepalingen van artikel 17/1 van de Gaswet (art. 63).

## IV.8. Chapitre 8 (art. 69 à 75)

43. Le huitième chapitre concerne la surveillance de certaines dispositions du présent projet.

Cette surveillance a trait aux composants soumis à pression et incombe en principe à un organisme agréé par le ministre conformément à l'arrêté royal du 21 avril 2016 concernant l'agrément des organismes chargés de la surveillance des installations de transport (art. 69). Elle est précisée dans les articles 70 et 71 du présent projet. Toutefois, elle peut également être exercée par un ou plusieurs spécialistes désignés par le titulaire de l'autorisation (ou son délégué), dans les cas de figure suivants:

- pendant la phase d'exploitation, la surveillance de l'évaluation des zones corrodées ou endommagées et de la mise en œuvre des programmes d'inspection interne (art. 70); ou

- pour la surveillance des installations de transport dont la pression maximale d'exploitation (MAOP) n'est pas supérieure à 16 bar (sauf en ce qui concerne les épreuves de résistance et d'étanchéité) (art. 71).

Le recours à un organisme chargé de la surveillance des installations de transport n'est en revanche pas obligatoire dans les cas de figure suivants :

- pour les équipements sous pression et les ensembles tombant sous le champ d'application de l'arrêté royal du 11 juillet 2016 précité;

- pour la surveillance des systèmes auxiliaires et des systèmes d'instrumentations.

S'agissant de la fabrication en usine de composants dont le diamètre extérieur ne dépasse pas 60,3 mm, la surveillance se fait soit par un organisme agréé soit par un organisme d'inspection accrédité de type A selon la norme ISO/IEC 17020.

44. Le contenu de la mission de l'organisme agréé est fixé à l'article 70. Les modalités d'exécution de la mission doivent être déterminées par le ministre ayant l'Energie dans ses compétences.

Chaque contrôle donne lieu à la rédaction d'un rapport de contrôle, qui doit être conservé par le titulaire de l'autorisation de transport (art. 72).

La prise en charge des frais de surveillance incombe au titulaire de l'autorisation de transport (art. 73).

L'agrément des organismes relève de la compétence du ministre ayant l'Energie dans ses compétences, selon les modalités fixées par l'arrêté royal du 21 avril 2016 précité (art. 74).

45. Enfin, il est précisé que les dispositions relatives à la surveillance ne limitent en rien la responsabilité du titulaire de l'autorisation de transport quant au respect des prescriptions du présent projet (art. 75).

## IV.9. Chapitre 9 (art. 76 à 85)

46. Le neuvième chapitre contient des dispositions diverses concernant :

- la faculté de déléguer le pouvoir de fixer des mesures techniques (générales et individuelles) aux fonctionnaires de l'Administration de l'Energie

et l'Administration de la Qualité-Sécurité (art. 76);

- la possibilité pour le titulaire d'une autorisation d'appliquer des mesures ou méthodes

particulières, en cas de silence des Codes techniques (art. 77);

- la procédure de modification d'un Code technique par renvoi à la procédure d'élaboration dudit Code, qui est établie à l'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Loi Gaz (art. 78);

- la possibilité pour le Ministre d'accorder des dérogations aux dispositions du présent projet et des Codes techniques (art. 79);

- l'abrogation de certains arrêtés royaux en matière de sécurité, qui sont spécifiques au transport par canalisations de certains produits qui tombent dans le champ d'application du présent projet, ainsi que de certaines instructions ministérielles (art. 80);

- l'entrée en vigueur du présent projet (art. 81).

## IV.8. Hoofdstuk 8 (art. 69 tot 75)

43. Het achtste hoofdstuk heeft betrekking op het toezicht op sommige bepalingen van dit ontwerp.

Dat toezicht heeft betrekking op de drukkoudende componenten en wordt in principe uitgevoerd door een organisme erkend door de minister overeenkomstig het koninklijk besluit van 21 april 2016 betreffende de erkenning van organismen belast met het toezicht op vervoersinstallaties (art. 69). Dit wordt verduidelijkt in de artikelen 70 en 71 van dit ontwerp. Het toezicht mag echter ook worden uitgevoerd door een of meer specialisten aangesteld door de houder van de vervoersvergunning (of zijn afgevaardigde), in de volgende gevallen:

- tijdens de exploitatie, het toezicht op de evaluatie van de gecorrodeerde of beschadigde zones evenals op de uitvoering van de programma's van interne inspectie (art. 70); of

- voor het toezicht op vervoersinstallaties waarvan de maximale exploitatiedruk (MAOP) niet hoger is dan 16 bar (behalve met betrekking tot de weerstands- en dichtheidsproeven) (art. 71).

In de volgende gevallen is het echter niet verplicht een beroep te doen op een organisme belast met het toezicht op vervoersinstallaties:

- voor de drukapparatuur en samenstellen die vallen onder het toepassingsgebied van het voormelde koninklijk besluit van 11 juli 2016;

- voor het toezicht op hulpsystemen en instrumentatiesystemen.

In geval van fabricage in de fabriek van componenten waarvan de buitendiameter niet groter is dan 60,3 mm wordt het toezicht uitgevoerd hetzij door een erkend organisme, hetzij door een geaccrediteerde keuringsinstelling van het type A volgens de norm ISO/IEC 17020.

44. De inhoud van de opdracht van het erkend organisme wordt vastgelegd in artikel 70. De modaliteiten voor de uitvoering van de opdracht moeten worden bepaald door de minister die bevoegd is voor Energie.

Voor elke controle wordt een controleverslag opgesteld dat moet worden bewaard door de houder van de vervoersvergunning (art. 72).

De kosten voor de controle zijn ten laste van de houder van de vervoersvergunning (art. 73).

De organismen worden erkend door de minister bevoegd voor energie overeenkomstig de bepalingen van het voornoemde koninklijk besluit van 21 april 2016 (art. 74).

45. Tot slot wordt verduidelijkt dat de bepalingen inzake de controlegeenszins van aansprakelijkheid beperken van de houder van de vervoersvergunning aangaande de naleving van de voorschriften van dit ontwerp (art. 75).

## IV.9. Hoofdstuk 9 (art. 76 tot 85)

46. Het negende hoofdstuk bevat diverse bepalingen met betrekking tot:

- de mogelijkheid om de bevoegdheid (algemene en individuele) technische maatregelen te bepalen over te dragen aan de ambtenaren van het Bestuur

Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid (art. 76);

- de mogelijkheid voor de houder van de vervoersvergunning bijzondere maatregelen of

methoden toe te passen bij gebrek aan regels in de Technische Codes (art. 77);

- de procedure van wijziging van een Technische Code die verwijst naar de procedure voor het opstellen van bedoelde code en die is vastgelegd in artikel 17, § 2, eerste lid, van de Gaswet (art. 78);

- de mogelijkheid voor de minister afwijkingen op de bepalingen van dit ontwerp en van de Technische Codes toe te staan (art. 79);

- de opheffing van bepaalde koninklijke besluiten inzake veiligheid die specifiek zijn voor vervoer door middel van leidingen van bepaalde producten die onder het toepassingsgebied van dit ontwerp vallen, evenals van bepaalde ministeriële instructies (art. 80);

- de inwerkingtreding van dit ontwerp (art. 81).

Concernant l'avant-dernier point, il est toutefois prévu que l'arrêté royal du 11 mars 1966 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation de transport de gaz par canalisations, ne sera abrogé que partiellement puisque ce texte continue à s'appliquer aux installations de distribution de gaz pour autant que l'arrêté du 28 juin 1971 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de distribution de gaz par canalisations, y renvoie (cf. articles 4 et 50 de cet arrêté).

Concernant le dernier point, il est prévu que le présent projet entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge* (art. 81), sans préjudice de l'entrée en vigueur différée du chapitre 2 (art. 82 et 83).

Le ministre ou son délégué peut autoriser que la MAOP d'installations de transport existantes soit augmentée à 16 bar, pour autant que ces installations respectent les prescriptions du présent projet et des Codes techniques (art. 84).

J'ai l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté,  
le très respectueux  
et très fidèle serviteur,

La Ministre de l'Énergie, de l'Environnement  
et du Développement durable,  
M.C. MARGHEM

AVIS 60.418/3 DU 9 JANVIER 2017 DU CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DE LEGISLATION, SUR UN PROJET D'ARRÊTE ROYAL 'RELATIF AUX MESURES DE SECURITE EN MATIÈRE D'ETABLISSEMENT ET DANS L'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT DE PRODUITS GAZEUX ET AUTRES PAR CANALISATIONS'

Le 9 novembre 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé jusque'au 9 janvier 2017, sur un projet d'arrêté royal 'relatif aux mesures de sécurité en matière d'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations'.

Le projet a été examiné par la troisième chambre le 20 décembre 2016.

La chambre était composée de Jo Baert, président de chambre, Jan Smets et Jeroen Van Nieuwenhove, conseillers d'État, Johan Put et Bruno Peeters, assesseurs, et Annemie Goossens, greffier.

Le rapport a été présenté par Tim Corthaut, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Jeroen Van Nieuwenhove, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 9 janvier 2017.

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique et l'accomplissement des formalités prescrites.

Portée et fondement juridique du projet

2. Le projet d'arrêté royal soumis pour avis a pour objet d'instaurer des prescriptions de sécurité pour l'établissement et l'exploitation d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations.

Le chapitre 1<sup>er</sup> comporte un certain nombre de définitions et les dispositions relatives au champ d'application. Le chapitre 2 vise à régler le système de gestion de la sécurité (section 1<sup>re</sup>) et le plan d'urgence (section 2), dont le contenu est précisé, dans les deux cas, dans les Codes techniques (1) (section 3).

Des prescriptions de sécurité spécifiques s'appliquent dans une zone réservée créée à l'intérieur de la zone protégée des installations de transport onshore, notamment en ce qui concerne les activités visées aux annexes 1 et 2 du projet (article 3).

Wat het voorlaatste punt betreft, wordt evenwel bepaald dat het koninklijk besluit van 11 maart 1966 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasvervoer door middel van leidingen slechts gedeeltelijk zal worden opgeheven aangezien die tekst van toepassing blijft op de installaties voor gasdistributie voor zover het besluit van 28 juni 1971 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasdistributie door middel van leidingen ernaar verwijst (zie de artikelen 4 en 50 van dit besluit).

Wat het laatste punt betreft, wordt bepaald dat dit ontwerp in werking treedt de eerste dag van de derde maand die volgt op de datum van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* (art. 81), onverminderd de latere inwerkingtreding van hoofdstuk 2 (art. 82 en 83).

De minister of zijn afgevaardigde kan toelaten dat de MAOP van bestaande vervoersinstallaties op 16 bar wordt gebracht, op voorwaarde dat die vervoersinstallaties voldoen aan de voorschriften van dit ontwerp en van de Technische Codes (art. 84).

Ik heb de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaar,

De Minister van Energie, Leefmilieu  
en Duurzame Ontwikkeling,  
M.C. MARGHEM

ADVIES 60.418/3 VAN 9 JANUARI 2017 VAN DE RAAD VAN STATE, AFDELING WETGEVING, OVER EEN ONTWERP VAN KONINKLIJK BESLUIT 'BETREFFENDE DE VEILIGHEIDSMATREGELEN INZAKE DE OPRICHTING EN DE EXPLOITATIE VAN INSTALLATIES VOOR VERVOER VAN GASACHTIGE PRODUCTEN EN ANDERE DOOR MIDDEL VAN LEIDINGEN'

Op 9 november 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot 9 januari 2017 een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen'.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 20 december 2016.

De kamer was samengesteld uit Jo Baert, kamervoorzitter, Jan Smets en Jeroen Van Nieuwenhove, staatsraden, Johan Put en Bruno Peeters, assessoren, en Annemie Goossens, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Tim Corthaut, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Jeroen Van Nieuwenhove, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 9 januari 2017.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Strekking en rechtsgrond van het ontwerp

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit strekt tot het invoeren van veiligheidsvoorschriften voor de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen.

Hoofdstuk 1 bevat een aantal definities en de bepalingen met betrekking tot het toepassingsgebied. Hoofdstuk 2 strekt tot het regelen van het veiligheidsbeheerssysteem (afdeling 1) en het noodplan (afdeling 2), waarvan de inhoud in beide gevallen nader wordt bepaald in de Technische Codes (1) (afdeling 3).

In een voorbehouden zone binnen de beschermde zone van de onshore vervoersinstallaties gelden specifieke veiligheidsvoorschriften, onder meer wat betreft de activiteiten bedoeld in de bijlagen 1 en 2 bij het ontwerp (hoofdstuk 3).

Le chapitre 4 contient des prescriptions relatives à la conception de l'installation et à la protection du tracé, dont des prescriptions relatives au type de canalisation de transport (section 1<sup>re</sup>), à la profondeur d'enfouissement des canalisations de transport (section 2), à la pression et à la température (section 3), à l'épaisseur des parois (section 4), à la protection de la canalisation de transport contre la corrosion (section 5), à l'analyse de risque (section 6) et à divers autres éléments déterminés dans les Codes techniques (section 7). Le chapitre 5 mentionne les prescriptions relatives aux matériaux des composants utilisés dans la construction des installations de transport. Le chapitre 6 comporte des dispositions relatives à la construction et à la mise en service. Outre un certain nombre de dispositions générales (section 1<sup>re</sup>), il contient des dispositions particulières concernant le contrôle des soudures des installations en acier (section 2), le nettoyage et les épreuves des installations en acier (section 3), la mise (et remise) en service d'installations de transport (section 4) et divers autres éléments définis dans les Codes techniques (section 5). Le chapitre 7 concerne les prescriptions relatives à l'exploitation sûre de l'installation de transport, notamment en ce qui concerne l'organisation du titulaire de l'autorisation de transport (section 1<sup>re</sup>), les procédures de gestion et de maintenance (section 2), le contrôle de l'état des installations de transport (section 3), les procédures d'urgence (section 4), les plans, les documents techniques et les rapports (section 5), la mise hors service d'une installation de transport (section 6) et divers autres éléments définis dans les Codes techniques (section 7).

Le chapitre 8 contient un certain nombre de prescriptions concernant les organismes agréés pour le contrôle des installations de transport. Le chapitre 9 traite de dispositions diverses. La section 1<sup>re</sup> concerne la possibilité de déléguer aux fonctionnaires de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité le pouvoir de fixer des mesures techniques tant générales qu'individuelles dans le cadre de l'exécution de l'arrêté envisagé. La section 2 porte sur la possibilité pour le titulaire de l'autorisation de transport d'appliquer des mesures ou méthodes particulières en l'absence de règles dans les Codes techniques. La section 3 prévoit une procédure de modification de ces codes. La section 4 concerne la possibilité pour le ministre qui a l'Energie dans ses attributions (ci-après : le ministre) d'accorder des dérogations aux dispositions de l'arrêté en projet et des Codes techniques et d'imposer des dispositions particulières dans les autorisations de transport. L'arrêté envisagé se substitue à quatre arrêtés royaux (2) et à une série d'« instructions ministérielles », que la section 5 abroge. La section 6 comporte les dispositions d'entrée en vigueur et les dispositions transitoires. Si l'arrêté envisagé entre en vigueur « deux mois suivant sa publication au *Moniteur belge* », un régime transitoire s'applique cependant au système de gestion de la sécurité et au plan d'urgence des installations de transport existantes. Le projet prévoit la possibilité pour les installations de transport existantes dont la MAOP (3) est égale à 14,7 bar, de porter cette dernière à 16 bar, à condition que les prescriptions de l'arrêté en projet et des Codes techniques soient remplies.

3.1. L'arrêté en projet trouve en principe un fondement juridique dans l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 12 avril 1965 'relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations'. Cette disposition habilite le Roi, après avis de la Direction générale de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité du Service public fédéral Economie, à déterminer les prescriptions générales portant sur la sécurité dans le cadre de la conception, la construction, l'exploitation et la mise hors service des installations de transport.

Il en va de même pour les articles 79 et 84 de l'arrêté en projet, qui prévoient la possibilité de déroger à des dispositions de cet arrêté et des Codes techniques.

3.2. Dans la mesure où plusieurs dispositions de l'arrêté en projet (4) laissent aux Codes techniques visés à l'article 17, § 2, de la loi du 12 avril 1965, le soin de fixer certains éléments de ces prescriptions de sécurité, l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de la même loi, combiné avec l'article 17, § 2, procure un fondement juridique à ces dispositions en projet.

En ce qui concerne l'article 78 de l'arrêté en projet, qui prévoit une procédure de modification des Codes techniques, on peut s'appuyer sur le pouvoir général d'exécution du Roi (article 108 de la Constitution), combiné avec l'article 17, § 2, de la loi du 12 avril 1965.

hoofdstuk 4 bevat voorschriften voor het ontwerp van de installatie en de bescherming van het tracé, waaronder voorschriften met betrekking tot het type vervoersleiding (afdeling 1), de ingravingsdiepte van de vervoersleidingen (afdeling 2), de druk en de temperatuur (afdeling 3), de wanddikte (afdeling 4), de bescherming van de vervoersleiding tegen corrosie (afdeling 5), de risicoanalyse (afdeling 6) en met betrekking tot verscheidene andere elementen die worden bepaald in de Technische Codes (afdeling 7). De voorschriften met betrekking tot de materialen van de componenten voor de constructie van de vervoersinstallaties komen aan bod in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 bevat bepalingen met betrekking tot de constructie en de indienststelling. Naast een aantal algemene bepalingen (afdeling 1) zijn er bijzondere bepalingen inzake de controle van de lasnaden van de stalen installaties (afdeling 2), de reiniging en de beproeving van de stalen installaties (afdeling 3), het (opnieuw) in gebruik nemen van vervoersinstallaties (afdeling 4) en met betrekking tot verscheidene andere elementen die worden bepaald in de Technische Codes (afdeling 5). Hoofdstuk 7 betreft voorschriften met betrekking tot de veilige exploitatie van de vervoersinstallatie, namelijk betreffende de organisatie van de houder van de vervoersvergunning (afdeling 1), de beheer- en onderhoudsprocedures (afdeling 2), de controle van de staat van de vervoersinstallaties (afdeling 3), de noodprocedures (afdeling 4), de plannen, de technische documenten en de verslagen (afdeling 5), de buitendienststelling van een vervoersinstallatie (afdeling 6) en betreffende verscheidene andere elementen die worden bepaald in de Technische Codes (afdeling 7).

Hoofdstuk 8 bevat een aantal voorschriften betreffende de erkende organismen voor de controle van de vervoersinstallaties. In hoofdstuk 9 komen diverse bepalingen aan bod. Afdeling 1 betreft de mogelijkheid van delegatie aan de ambtenaren van het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid van de bevoegdheid om zowel algemene als individuele technische maatregelen te bepalen in het kader van de uitvoering van het te nemen besluit. Afdeling 2 heeft betrekking op de mogelijkheid voor de houder van de vervoersvergunning om bijzondere maatregelen of methodes toe te passen bij gebrek aan regels in de Technische Codes. Afdeling 3 voorziet in een procedure voor het wijzigen van de Technische Codes. Afdeling 4 betreft de mogelijkheid voor de minister bevoegd voor energie (hierna: de minister) om afwijkingen op de bepalingen van het ontworpen besluit en van de Technische Codes toe te staan en om in de vervoersvergunningen bijzondere bepalingen op te leggen. Het te nemen besluit komt in de plaats van vier koninklijke besluiten (2) en een reeks "ministeriële instructies", die worden opgeheven bij afdeling 5. Afdeling 6 bevat de inwerkingtredingsbepalingen en de overgangsbepalingen. Het te nemen besluit treedt in werking "twee maanden na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*", maar er geldt een overgangsregeling voor het veiligheidsbeheersysteem en voor het noodplan van bestaande vervoersinstallaties. Er wordt voorzien in de mogelijkheid om voor bestaande vervoersinstallaties met een MAOP (3) gelijk aan 14,7 bar, de MAOP op 16 bar te brengen, op voorwaarde dat voldaan is aan de voorschriften van het ontworpen besluit en van de Technische Codes.

3.1. Het ontworpen besluit vindt in beginsel rechtsgrond in artikel 17, § 1, van de wet van 12 april 1965 'betreffende het vervoer van gasachtige produ[c]ten en andere door middel van leidingen'. Bij die bepaling wordt de Koning gemachtigd om, na advies van de Algemene Directie Energie en van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid van de Federale Overheidsdienst Economie, de algemene veiligheidsvoorschriften in het kader van het ontwerp, de bouw, de exploitatie en de buitengebruikstelling van vervoersinstallaties te bepalen.

Dat is ook het geval voor de artikelen 79 en 84 van het ontworpen besluit, waarbij wordt voorzien in de mogelijkheid om af te wijken van bepalingen van het ontworpen besluit en van de Technische Codes.

3.2. In zoverre bij verscheidene bepalingen van het ontworpen besluit (4) het vaststellen van bepaalde elementen van die veiligheidsvoorschriften wordt overgelaten aan de Technische Codes bedoeld in artikel 17, § 2, van de wet van 12 april 1965, wordt de rechtsgrond voor die ontworpen bepalingen geboden door artikel 17, § 1, van dezelfde wet, gelezen in samenhang met artikel 17, § 2.

Voor artikel 78 van het ontworpen besluit, dat voorziet in een procedure voor de wijziging van de Technische Codes, kan worden gesteund op de algemene uitvoeringsbevoegdheid van de Koning (artikel 108 van de Grondwet), gelezen in samenhang met artikel 17, § 2, van de wet van 12 april 1965.

3.3. L'article 17, § 3, de la loi du 12 avril 1965 procure un fondement juridique spécifique à l'article 76 de l'arrêté en projet, qui concerne la désignation des fonctionnaires habilités à fixer des mesures techniques tant générales qu'individuelles dans le cadre de l'exécution de l'arrêté envisagé.

3.4. Le préambule mentionne trois arrêtés royaux (5) qui ont étendu le champ d'application de la loi du 12 avril 1965 à d'autres produits que le transport de gaz naturel. Ces dispositions procurent effectivement un fondement juridique à l'arrêté en projet, en tant qu'il s'applique au transport de ces produits par les installations de transport, et c'est donc à juste titre qu'elles sont mentionnées dans le préambule.

#### Examen du texte

##### Préambule

4. Compte tenu des observations formulées concernant le fondement juridique, on insérera, avant le premier alinéa du préambule, un nouvel alinéa visant l'article 108 de la Constitution. En outre, le premier alinéa actuel du préambule doit viser l'article 17 de la loi du 12 avril 1965 (et pas uniquement son paragraphe 1<sup>er</sup>).

5. Les arrêtés royaux mentionnés aux neuvième et dixième alinéas actuels du préambule ne procurent pas de fondement juridique à l'arrêté en projet et ne sont pas non plus abrogés, modifiés ou rapportés à celui-ci. On omettra dès lors ces alinéas du préambule.

Si les auteurs du projet estiment que les références à ces arrêtés sont nécessaires pour une bonne compréhension de la réglementation en projet, elles peuvent être maintenues, mais elles doivent être introduites par « Considérant » au lieu de « Vu ».

6. Les onzième et douzième alinéas actuels du préambule doivent également indiquer la date des avis qui y sont mentionnés.

7. Le quatorzième alinéa actuel du préambule doit non seulement faire mention de la notification à la Commission européenne en application de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2015/1535/UE (6), mais également de la communication de la Commission du 28 septembre 2016.

##### Article 3

8. A l'article 3, § 4, du projet, les références à l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale 'concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses' et à la loi d'assentiment à cet accord (7), sont obsolètes. Il convient de viser l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale 'concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses', auquel il a été porté assentiment par la loi du 1<sup>er</sup> avril 2016 (8).

##### Article 27

9. A l'article 27 du projet, les mots « comme notamment » peuvent être une source d'insécurité juridique, dès lors que le mot « comme » indique une énumération indicative, alors que le mot « notamment » indique une énumération exhaustive.

##### Article 41

10. Dans le texte néerlandais de l'article 41 du projet, on écrira « De materialen van de componenten voor de constructie van de vervoersinstallaties ».

##### Article 76

11. L'article 76 du projet vise à habiliter le ministre à déléguer aux fonctionnaires de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité le pouvoir de fixer des mesures techniques tant générales qu'individuelles dans le cadre de l'exécution de l'arrêté envisagé. Cette disposition met en œuvre l'article 17, § 3, de la loi du 12 avril 1965, qui habilite le Roi à fixer les limites de ces mesures techniques générales et individuelles. La disposition en projet ne fixant aucune limite de cet ordre, elle se heurte à cette disposition légale. Les éléments sur lesquels ces mesures sont susceptibles de porter, devraient être défini, à tout le moins d'une manière générale.

##### Article 80

12. L'article 80, 1<sup>o</sup>, du projet vise à abroger l'arrêté royal du 11 mars 1966 'déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de gaz par canalisations', « sauf dans la mesure nécessaire à l'application

3.3. Voor artikel 76 van het ontworpen besluit, dat betrekking heeft op de aanwijzing van ambtenaren om zowel algemene als individuele technische maatregelen te bepalen in het kader van de uitvoering van het te nemen besluit, wordt de rechtsgrond specifiek geboden door artikel 17, § 3, van de wet van 12 april 1965.

3.4. In de aanhef wordt melding gemaakt van drie koninklijke besluiten (5) die het toepassingsgebied van de wet van 12 april 1965 hebben uitgebreid tot andere producten dan het vervoer van aardgas. Die bepalingen bieden effectief mee rechtsgrond voor het ontworpen besluit, in zoverre het van toepassing is op het vervoer van die producten via de vervoersinstallaties en worden dan ook terecht in de aanhef vermeld.

#### Onderzoek van de tekst

##### Aanhef

4. Gelet op hetgeen is uiteengezet aangaande de rechtsgrond, moet voor het eerste lid van de aanhef een nieuw lid worden toegevoegd met een verwijzing naar artikel 108 van de Grondwet. Bovendien moet in het huidige eerste lid van de aanhef worden verwezen naar artikel 17 van de wet van 12 april 1965 (en niet enkel naar paragraaf 1 ervan).

5. De koninklijke besluiten vermeld in het huidige negende en tiende lid van de aanhef behoren niet tot de rechtsgrond voor het ontworpen besluit en worden erbij evenmin opgeheven, gewijzigd of ingetrokken. Die leden moeten dan ook worden weggelaten uit de aanhef.

Indien de verwijzingen naar die besluiten door de stellers van het ontwerp noodzakelijk zouden worden geacht voor een goed begrip van de ontworpen regeling, kunnen ze worden gehandhaafd, maar moeten ze worden ingeleid met "Overwegende" in plaats van met "Gelet op".

6. In het huidige elfde en twaalfde lid van de aanhef moet ook de datum worden opgenomen van de erin vermelde adviezen.

7. In het huidige veertiende lid van de aanhef moet niet enkel melding worden gemaakt van de aanmelding bij de Europese Commissie met toepassing van artikel 5, lid 1, van richtlijn 2015/1535/EU (6), maar ook van de mededeling van de Commissie van 28 september 2016.

##### Artikel 3

8. De verwijzingen in artikel 3, § 4, van het ontwerp naar het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 'betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken' en naar de instemmingswet bij dat samenwerkingsakkoord (7) zijn achterhaald. Er moet worden verwezen naar het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 'betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken', waarmee instemming is verleend bij de wet van 1 april 2016 (8).

##### Artikel 27

9. De woorden "zoals meer bepaald" in artikel 27 van het ontwerp kunnen aanleiding geven tot rechtsonzekerheid, omdat het woord "zoals" wijst op een enuntiatieve opsomming, terwijl de woorden "meer bepaald" wijzen op een exhaustieve opsomming.

##### Artikel 41

10. In de Nederlandse tekst van artikel 41 van het ontwerp schrijven men "De materialen van de componenten voor de constructie van de vervoersinstallaties".

##### Artikel 76

11. Artikel 76 van het ontwerp strekt ertoe de minister te machtigen om aan de ambtenaren van het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid de bevoegdheid te verlenen om zowel algemene als individuele technische maatregelen te bepalen in het kader van de uitvoering van het te nemen besluit. Die bepaling vormt een nadere uitvoering van artikel 17, § 3, van de wet van 12 april 1965, waarbij de Koning de grenzen moet bepalen van die algemene en individuele technische maatregelen. Aangezien in de ontworpen bepaling geen enkele dergelijke grens wordt bepaald, staat ze op gespannen voet met die wetsbepaling. De elementen waarop die maatregelen betrekking kunnen hebben, zouden minstens op algemene wijze moeten worden bepaald.

##### Artikel 80

12. Artikel 80, 1<sup>o</sup>, van het ontwerp strekt tot de opheffing van het koninklijk besluit van 11 maart 1966 'betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasvervoer door middel van leidingen' "behalve voor

de l'arrêté royal du 28 juin 1971 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de distribution de gaz par canalisations ». La portée de cette disposition abrogatoire manque singulièrement de clarté et est donc peu sûre sur le plan juridique, étant donné qu'il est laissé au lecteur le soin de déterminer les aspects de l'arrêté royal du 11 mars 1966 qui resteraient encore applicables. Il convient de préciser spécifiquement les subdivisions de cet arrêté qui sont exclues de l'abrogation. Le cas échéant, l'arrêté royal du 11 mars 1966 devra être formellement modifié s'il n'est pas possible d'en limiter le champ d'application uniquement par des dispositions abrogatoires.

#### Article 81

13. La formulation de l'entrée en vigueur (« deux mois suivant sa publication ») est imprécise et donc peu sûre sur le plan juridique. Si l'on entend par là qu'il faut un délai de deux mois civils complets entre la date de la publication et la date de l'entrée en vigueur, on pourrait écrire « le premier jour du troisième mois qui suit la date de la publication ». Une autre possibilité est que l'on entende que l'entrée en vigueur ait lieu après deux périodes d'un mois (trente jours ?) entre la publication et l'entrée en vigueur, mais il est malaisé de la formuler d'une manière cohérente et juridiquement sûre.

#### Observation finale

14. Le dossier communiqué au Conseil d'Etat contient une note détaillée adressée au ministre. Vu l'importance de l'arrêté en projet, il peut être recommandé de refondre cette note en un rapport au Roi, qui sera publié au *Moniteur belge* en même temps que le projet et l'avis du Conseil d'Etat (9).

Le greffier,  
Annemie Goossens

Le président,  
J. Baert

#### Notes

(1) Il s'agit des Codes techniques visés à l'article 17, § 2, de la loi du 12 avril 1965 'relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations', qui, sur proposition d'un ou plusieurs titulaires d'une autorisation de transport, sont approuvés par le ministre qui a l'énergie dans ses attributions.

(2) L'arrêté royal du 11 mars 1966 'déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de gaz par canalisations' (« sauf dans la mesure nécessaire à l'application de l'arrêté royal du 28 juin 1971 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de distribution de gaz par canalisations » – voir à ce sujet l'observation 12), l'arrêté royal du 25 juillet 1967 'déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations d'hydrocarbures liquides et/ou d'hydrocarbures liquéfiés, autres que ceux visés par l'article 1<sup>er</sup>, lettre a, de la loi du 12 avril 1965, relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations', l'arrêté royal du 20 février 1968 'déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations de saumure, lessive caustique et liquides résiduaires' et l'arrêté royal du 9 mai 1969 'déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations d'oxygène gazeux'.

(3) Maximum allowable operating pressure ou la pression maximale à laquelle une installation de transport peut être exploitée (voir l'article 1<sup>er</sup>, 25<sup>e</sup>, du projet).

(4) Voir les articles 13, 16, alinéa 2, 21, 25, alinéa 2, 28, 30, alinéa 1<sup>er</sup>, 31, alinéa 4, 35, alinéa 2, 40, 41, alinéa 3, 42, alinéas 1<sup>er</sup> et 2, 43, 46, alinéa 2, 47, 50, 58, alinéa 9, 60, 67 et 68 de l'arrêté en projet.

(5) A savoir l'arrêté royal du 15 juin 1967 'portant extension de certaines dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, au transport par canalisations d'hydrocarbures liquides et/ou d'hydrocarbures liquéfiés autres que ceux visés par l'article 1<sup>er</sup>, lettre a) de cette loi', l'arrêté royal du 15 juin 1967 'portant extension de certaines dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, au transport par canalisations de saumure, lessive caustique et liquides résiduaires' et l'arrêté royal du 14 mars 1969 'portant extension de certaines dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, au

zover nodig voor de toepassing van het koninklijk besluit van 28 juni 1971 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasdistributie door middel van leidingen". De draagwijdte van die opheffingsbepaling is bijzonder onduidelijk en dus rechtsonzeker, aangezien aan de lezer ervan wordt overgelaten om uit te maken welke aspecten van het koninklijk besluit van 11 maart 1966 nog zouden blijven gelden. Er moet specifiek worden bepaald welke onderdelen van dat besluit worden uitgezonderd van de opheffing. Desnoods moet het koninklijk besluit van 11 maart 1966 formeel worden gewijzigd indien het niet mogelijk is om het enkel door middel van opheffingsbepalingen terug te snoeien.

#### Artikel 81

13. De formulering van de inwerkingtreding ("twee maanden na de bekendmaking") is onduidelijk en dus rechtsonzeker. Indien men bedoelt dat er twee volledige kalendermaanden moeten liggen tussen de datum van de bekendmaking en de datum van de inwerkingtreding, kan men schrijven "de eerste dag van de derde maand die volgt op de datum van de bekendmaking". Een andere mogelijkheid is dat men bedoelt dat de inwerkingtreding gebeurt na twee periodes van een maand (dertig dagen?) tussen de bekendmaking en de inwerkingtreding, maar dat is moeilijk op een sluitende en rechtszekere wijze te verwoorden.

#### Slotopmerking

14. In het aan de Raad van State bezorgde dossier is een uitgebreide nota aan de minister opgenomen. Gelet op het belang van het ontworpen besluit kan worden aanbevolen om die nota om te werken tot een verslag aan de Koning, dat samen met het ontwerp en met het advies van de Raad van State (9) wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

De griffier,  
Annemie Goossens

De voorzitter,  
J. Baert

#### Nota's

(1) Dit zijn de Technische Codes bedoeld in artikel 17, § 2, van de wet van 12 april 1965 'betreffende het vervoer van gasachtige produ[c]ten en andere door middel van leidingen', die op voorstel van een of meer houders van een vervoersvergunning worden goedgekeurd door de minister bevoegd voor energie.

(2) Het koninklijk besluit van 11 maart 1966 'betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasvervoer door middel van leidingen' ("behalve voor zover nodig voor de toepassing van het koninklijk besluit van 28 juni 1971 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasdistributie door middel van leidingen" – zie daarvoor opmerking 12), het koninklijk besluit van 25 juli 1967 'betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer door middel van leidingen van vloeibare koolwaterstoffen en/of vloeibaar gemaakte koolwaterstoffen, andere dan deze beoogd door artikel 1, littera a, van de wet van 12 april 1965, betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen', het koninklijk besluit van 20 februari 1968 'betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer door middel van leidingen van pekkel, natronloog en afvalvloeistoffen' en het koninklijk besluit van 9 mei 1969 'betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer van gasvormige zuurstof door middel van leidingen'.

(3) Maximum allowable operating pressure of de hoogste druk waarop een vervoersinstallatie mag worden geëxploiteerd (zie artikel 1, 25<sup>e</sup>, van het ontwerp).

(4) Zie de artikelen 13, 16, tweede lid, 21, 25, tweede lid, 28, 30, eerste lid, 31, vierde lid, 35, tweede lid, 40, 41, derde lid, 42, eerste en tweede lid, 43, 46, tweede lid, 47, 50, 58, negende lid, 60, 67 en 68 van het ontworpen besluit.

(5) Namelijk het koninklijk besluit van 15 juni 1967 'houdende uitbreiding van zekere bepalingen van de wet van 12 april 1965, betreffende het vervoer van gasachtige produ[c]ten en andere door middel van leidingen, tot het vervoer door middel van leidingen van vloeibare koolwaterstoffen en/of vloeibaar gemaakte koolwaterstoffen, andere dan deze beoogd door artikel 1, littera a) van deze wet', het koninklijk besluit van 15 juni 1967 'houdende uitbreiding van zekere bepalingen van de wet van 12 april 1965, betreffende het vervoer van gasachtige produ[c]ten en andere door middel van leidingen, tot het vervoer door middel van leidingen van pekkel, natronloog en afvalvloeistoffen' en het koninklijk besluit van 14 maart 1969 'houdende

transport par canalisations d'oxygène gazeux'.

(6) Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information'.

(7) Loi du 22 mai 2001 'portant assentiment à l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'Etat fédéral, les régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif à la maîtrise de dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses'.

(8) Loi du 1<sup>er</sup> avril 2016 'portant assentiment à l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses'.

(9) Voir, en effet, l'article 3, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, quatrième phrase, des lois sur le Conseil d'Etat.

### 19 MARS 2017. — Arrêté royal relatif aux mesures de sécurité en matière d'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Constitution, l'article 108;

Vu la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, l'article 17, rétabli par la loi du 8 mai 2014;

Vu l'arrêté royal du 15 juin 1967 portant extension de certains dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, au transport par canalisations d'hydrocarbures liquides et/ou d'hydrocarbures liquéfiés autres que ceux visés par l'article 1<sup>er</sup>, littéra a) de cette loi;

Vu l'arrêté royal du 15 juin 1967 portant extension de certains dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, au transport par canalisations de saumure, lessive caustique et liquides résiduaux;

Vu l'arrêté royal du 14 mars 1969 portant extension de certains dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, au transport par canalisations d'oxygène gazeux;

Cu l'arrêté royal du 11 mars 1966 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation de transport de gaz par canalisations;

Vu l'arrêté royal du 25 juillet 1967 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations d'hydrocarbures liquides et/ou d'hydrocarbures liquéfiés, autres que ceux visés par l'article 1<sup>er</sup>, littéra a, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations;

Vu l'arrêté royal du 20 février 1968 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations de saumure, lessive caustique et liquides résiduaux;

Vu l'arrêté royal du 9 mai 1969 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations d'oxygène gazeux;

Vu l'avis de la Direction générale de la Qualité et Sécurité du SPF Economie du 22 septembre 2016;

Vu l'avis de la Direction générale de l'Energie du SPF Economie du 4 octobre 2016;

Vu l'avis 60.418/3 du Conseil d'Etat, donné le 9 janvier 2017, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu la communication à la Commission européenne, le 27 juin 2016, en application de l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2015/1535/UE du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information;

uitbreiding van zekere bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige produ[c]ten en andere door middel van leidingen, tot het vervoer door middel van leidingen van zuurstof in gasvormige toestand'.

(6) Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 'betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij'.

(7) Wet van 22 mei 2001 'houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken'.

(8) Wet van 1 april 2016 'houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken'.

(9) Zie immers artikel 3, § 1, eerste lid, vierde zin, van de wetten op de Raad van State.

### 19 MAART 2017. — Koninklijk besluit betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de Grondwet, artikel 108;

Gelet op de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, artikel 17, hersteld bij de wet van 8 mei 2014;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 juni 1967 houdende uitbreiding van zekere bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, tot het vervoer door middel van leidingen van vloeibare koolwaterstoffen en/of vloeibaar gemaakte koolwaterstoffen, andere dan deze beoogd door artikel 1, littera a) van deze wet;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 juni 1967 houdende uitbreiding van zekere bepalingen van de wet van 12 april 1965, betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, tot het vervoer door middel van leidingen van pekkel, natronloog en afvalvloeistoffen;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 maart 1969 houdende uitbreiding van zekere bepalingen van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, tot het vervoer door middel van leidingen van zuurstof in gasvormige toestand;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 maart 1966 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasvervoer door middel van leidingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 juli 1967 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer door middel van leidingen van vloeibare koolwaterstoffen en/of vloeibaar gemaakte koolwaterstoffen, andere dan deze beoogd door artikel 1, littera a, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 februari 1968 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer door middel van leidingen van pekkel, natronloog en afvalvloeistoffen;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 mei 1969 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer van gasvormige zuurstof door middel van leidingen;

Gelet op het advies van de Algemene Directie Kwaliteit en Veiligheid van de FOD Economie van 22 september 2016;

Gelet op het advies van de Algemene Directie Energie van de FOD Economie van 4 oktober 2016;

Gelet op advies 60.418/3 van de Raad van State, gegeven op 9 januari 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op de mededeling aan de Europese Commissie, op 27 juni 2016, met toepassing van artikel 5, lid 1, van richtlijn 2015/1535/EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 september betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij;

Vu la communication de la Commission européenne du 28 septembre 2016;

Considérant l'arrêté royal du 21 septembre 1988 relatif aux prescriptions et obligations de consultation et d'information à respecter lors de l'exécution de travaux à proximité d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations;

Considérant l'arrêté royal du 14 mai 2002 relatif à l'autorisation de transport gazeux et autres par canalisations;

Sur la proposition de la Ministre de l'Energie, de l'Environnement et du Développement durable,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Dispositions générales

Section 1<sup>re</sup>. — Définitions

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. Les définitions contenues dans la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations sont d'application au présent arrêté.

§ 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend, par :

1° « Accident » : événement indésirable, survenu sur une installation de transport, qui a causé des dommages matériels, corporels et/ou environnementaux au titulaire de l'autorisation de transport concerné et/ou à des tiers et qui nécessite une intervention d'urgence pour rétablir la sécurité;

2° « Arrêté royal du 21 septembre 1988 » : l'arrêté royal du 21 septembre 1988 relatif aux prescriptions et obligations de consultation et d'information à respecter lors de l'exécution de travaux à proximité d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations;

3° « Arrêté royal du 11 juillet 2016 » : l'arrêté royal du 11 juillet 2016 relatif à la mise à disposition sur le marché des équipements sous pression;

4° « Arrêté royal du 14 mai 2002 » : l'arrêté royal du 14 mai 2002 relatif à l'autorisation de transport de produits gazeux et autres par canalisations;

5° « Bâtiment » : toute construction non mobile accessible à l'homme, composée au minimum d'un toit et d'une paroi, et visant à abriter des personnes, des animaux, du matériel ou des plantes de manière durable;

6° « Câbles et/ou canalisations » : câbles ou canalisations souterrain(e)s destiné(e)s au transport, à la transmission, à la distribution ou à l'usage privé, et visant à transporter ou à évacuer :

- des substances solides, liquides ou gazeuses,
- de l'énergie, ou
- de l'information,

y compris les réseaux de drainage des eaux de terrains agricoles ou horticoles;

7° « Canalisation de transport » : partie d'une installation de transport destinée au transport d'un fluide et située entre un point d'approvisionnement et une station, entre deux stations, entre une station et un point de livraison, ou entre un point d'approvisionnement et un point de livraison, en ce compris les vannes de sectionnement;

8° « Codes techniques » : les codes définis à l'article 1<sup>er</sup>, 30<sup>o</sup>bis de la loi du 12 avril 1965 précitée;

9° « Composants » : éléments de construction d'une installation de transport, notamment les tubes, pièces de forme, brides, coudes cintrés à chaud, raccords isolants, clapets anti-retour, (vannes) robinets, compteurs, régulateurs, soupapes de sécurité, gares de pistons racleurs, filtres, échangeurs thermiques, réservoirs sous pression, à l'exclusion des pompes et des compresseurs;

10° « Construction » : tout(e) installation/ouvrage composé(e) de deux parties ou plus jointes entre elles;

11° « DP » (ou « pression de conception ») : la pression qui sert de base aux calculs de conception;

12° « Ensemble » : s'entend au sens de l'article 2,6°, de l'arrêté royal du 11 juillet 2016;

13° « Epreuve de résistance mécanique » : la procédure spécifique qui permet de vérifier que l'installation de transport satisfait aux prescriptions de résistance mécanique;

14° « Epreuve d'étanchéité » : la procédure spécifique qui permet de vérifier que l'installation de transport satisfait aux prescriptions d'étanchéité;

Gelet op de mededeling van de Europese Commissie van 28 september 2016;

Overwegende het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen;

Overwegende het koninklijk besluit van 14 mei 2002 betreffende de vervoersvergunning voor gasachtige producten en andere door middel van leidingen;

Op de voordracht van de Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen

Afdeling 1. — Definities

**Artikel 1.** § 1. De in de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen opgenomen definities zijn op dit besluit van toepassing.

§ 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° "Ongeval" : ongewenste gebeurtenis op een vervoersinstallatie die materiële of lichamelijke schade en/of milieuschade heeft veroorzaakt bij de betrokken houder van de vervoersvergunning en/of bij derden en die een dringende interventie vereist om de veiligheid te herstellen;

2° "Koninklijk besluit van 21 september 1988" : het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen;

3° "Koninklijk besluit van 11 juli 2016" : het koninklijk besluit van 11 juli 2016 betreffende het op de markt aanbieden van drukapparatuur;

4° "Koninklijk besluit van 14 mei 2002" : het koninklijk besluit van 14 mei 2002 betreffende de vervoersvergunning voor gasachtige producten en andere door middel van leidingen;

5° "Gebouw" : elke niet-mobiele menstogankelijke constructie bestaande uit minimaal een dak en één wand bestemd om personen, dieren, materialen of planten duurzaam te beschutten;

6° "Kabels en/of leidingen" : ondergrondse kabels of leidingen die bestemd zijn voor het transport, de transmissie, de distributie of het privégebruik als af- of aanvoer van :

- vaste, vloeibare of gasvormige stoffen,
- energie of
- informatie,

met inbegrip van de ontwateringsnetten op land- en tuinbouwterreinen;

7° "Vervoersleiding" : deel van een vervoersinstallatie bestemd voor het vervoer van een fluïdum en gelegen tussen een bevoorradingspunt en een station, tussen twee stations, tussen een station en een leveringspunt of tussen een bevoorradings- en een leveringspunt, met inbegrip van de sectioneringsafsluiters;

8° "Technische Codes" : de codes gedefinieerd in artikel 1, 30<sup>o</sup>bis, van de voornoemde wet van 12 april 1965;

9° "Componenten" : constructie-elementen van een vervoersinstallatie, onder meer de buizen, vorm-stukken, flenzen, warmgebogen bochten, isoleervoegen, terugslagkleppen, afsluiters (kleppen), meters, regelaars, veiligheidskleppen, schraapkolven, filters, warmtewisselaars, drukreservoirs, met uitsluiting van pompen en compressoren;

10° "Constructie" : elke installatie/bouwwerk bestaande uit twee of meer samengevoegde delen;

11° "DP" (of 'ontwerpdruk') : de druk die als basis dient bij de ontwerpberoeeningen;

12° "Samenstel" : heeft de betekenis van artikel 2,6° van het koninklijk besluit van 11 juli 2016;

13° "Mechanische weerstandsproef" : de specifieke procedure die toelaat na te gaan dat de vervoersinstallatie voldoet aan de voorschriften inzake mechanische weerstand;

14° "Dichtheidsproef" : de specifieke procedure die toelaat na te gaan dat de vervoersinstallatie voldoet aan de voorschriften inzake dichtheid;



15° « Equipement sous pression » : s'entend au sens de l'article 2,1°, de l'arrêté royal du 11 juillet 2016, étant entendu que l'équipement sous pression standard visé par l'article 3, 1°, de ce même arrêté royal vise l'équipement n'étant pas conçu, ni fabriqué spécialement pour une installation de transport spécifique, mais destiné à être utilisé dans un grand nombre d'applications, incluant d'autres installations de transport ou, par exemple, des tuyauteries. Des exemples typiques d'équipement standard annexé aux installations de transport peuvent inclure : compteurs, robinets, régulateurs de pression, soupapes de sécurité, filtres, échangeurs de chaleur, récipients;

16° « Facteur de sécurité » : facteur appliqué pour calculer l'épaisseur de paroi ou la pression;

17° « Infrastructure » : cours d'eau, zones de parking, voies routières, pédestres, fluviales et ferrées, de caractère public ou privé, à l'exception des constructions et accessoires appartenant à ces mêmes cours d'eau, zones de parking, voies routières, pédestres, fluviales et ferrées;

18° « Installation de transport mise hors service » : tout ou partie d'installation de transport qui n'est plus utilisée pour le transport temporairement ou définitivement;

19° « Installation de transport existante » : tout ou partie d'une installation de transport mise en service avant l'entrée en vigueur du présent arrêté ou pour laquelle la demande d'autorisation de transport a été introduite avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, ou pour laquelle une dispense de demande est prévue par l'arrêté royal du 14 mai 2002;

20° « Installation de transport offshore » : installation de transport située dans les espaces marins tels que définis par la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;

21° « Installation de transport onshore » : toutes installations autres que celles offshore;

22° « Limite d'élasticité minimale spécifiée » : limite d'élasticité minimale requise par la spécification ou la norme selon laquelle la matière est commandée;

23° « Loi du 12 avril 1965 » : la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations;

24° « Manuel du système de gestion de la sécurité » : le manuel visé à l'article 6;

25° « MAOP » : la pression maximale à laquelle une installation de transport peut être exploitée;

26° « Nouvelle installation de transport » : toute installation de transport autre qu'une installation de transport existante;

27° « OP » (ou « pression de service ») : la pression de l'installation de transport dans des conditions normales d'exploitation;

28° « Organisme agréé » : organisme visé à l'article 69 et agréé conformément à l'arrêté royal du 21 avril 2016 concernant l'agrément des organismes chargés de la surveillance des essais, contrôles et épreuves se rapportant aux mesures de sécurité à prendre lors de la conception, de l'établissement, de la transformation, de la réparation et de l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations;

29° « Plan d'urgence » : le plan d'urgence visé à l'article 11;

30° « Stockage temporaire » : stockage présent, en tout ou en partie, dans la zone réservée pendant moins de 4 mois;

31° « Rapport de conformité » : document visé à l'article 58;

32° « Station » : installation de transport dont la fonction principale est la régulation de débit et/ou de pression, le comptage, la compression, la détente, le pompage, le raclage, le traitement, la gestion des flux, le stockage en surface et/ou le mélange;

33° « Système de gestion de la sécurité » : l'ensemble de mesures visées à l'article 7;

15° "Drukapparatuur" : heeft de betekenis van artikel 2,1°, van het koninklijk besluit van 11 juli 2016, rekening houdend dat de standaard-drukapparatuur bedoeld in artikel 3,1°, van hetzelfde koninklijk besluit de apparatuur betreft die niet speciaal is ontworpen of gefabriceerd voor een specifieke vervoersinstallatie, maar bestemd is voor een groot aantal toepassingen, met inbegrip van andere vervoersinstallaties of bijvoorbeeld installatieleidingen. Typische voorbeelden van aan vervoersinstallaties toegevoegde standaardapparatuur kunnen zijn : meters, afsluiters, drukregelaars, veiligheidskleppen, filters, warmtewisselaars, drukvaten;

16° "Veiligheidsfactor" : factor toegepast bij de berekening van de wanddikte of de druk.

17° "Infrastructuur" : Openbare of private waterlopen, parkeerzones, rij-, loop-, water- en spoorwegen, exclusief de constructies en toebehoren aan deze waterlopen, parkeerzones, rij-, loop-, water- en spoorwegen;

18° "Buiten dienst gestelde vervoersinstallatie" : een vervoersinstallatie of een deel daarvan die/dat niet langer wordt gebruikt voor vervoer, tijdelijk of definitief;

19° "Bestaande vervoersinstallatie" : deel of geheel van een vervoersinstallatie dat in dienst is gesteld vóór de inwerkingtreding van dit besluit of waarvoor de aanvraag van vervoersvergunning of de verklaring werd ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, of waarvoor een vrijstelling van aanvraag voorzien is in het koninklijk besluit van 14 mei 2002;

20° "Offshore vervoersinstallatie" : vervoersinstallatie gelegen in de zeegebieden zoals gedefinieerd door de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;

21° "Onshore vervoersinstallatie" : alle installaties die geen offshore installaties zijn;

22° "Gespecificeerde minimale elasticiteitsgrens" : minimale elasticiteitsgrens vereist door de specificatie of de norm volgens dewelke het materiaal wordt besteld;

23° "Wet van 12 april 1965" : de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen;

24° "Handleiding van het veiligheidsbeheersysteem" : de handleiding bedoeld in artikel 6;

25° "MAOP" : de hoogste druk waarop een vervoersinstallatie mag worden geëxploiteerd;

26° "Nieuwe vervoersinstallatie" : elke vervoersinstallatie ander dan een bestaande vervoersinstallatie;

27° "OP" (of "bedrijfsdruk") : de druk van de vervoersinstallatie onder normale exploitatievoorwaarden;

28° "Erkend organisme" : organisme bedoeld in artikel 69 en erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 21 april 2016 betreffende de erkenning van organismen belast met het toezicht op de proeven, controles en beproevingen betreffende de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden bij het ontwerp, de oprichting, de verandering, de herstelling en de exploitatie van installaties voor het vervoer van gasachtige producten en andere door leidingen;

29° "Noodplan" : het noodplan bedoeld in artikel 11;

30° "Tijdelijke opslag" : opslag die, volledig of gedeeltelijk, minder dan 4 maanden aanwezig is in de voorbehouden zone;

31° "Rapport van overeenstemming" : het document bedoeld in artikel 58;

32° "Station" : vervoersinstallatie waarvan de belangrijkste functie bestaat in het regelen van het debiet en/of de druk, het meten, het samendrukken, het verlagen van de druk, het pompen, het schrappen, het verwerken, het beheren van de stromen, het opslaan aan de oppervlakte en/of het mengen;

33° "Veiligheidsbeheersysteem" : het geheel van maatregelen bedoeld in artikel 7;

34° « Système auxiliaire » : tout système ou combinaison d'équipements annexe à l'installation de transport, notamment les systèmes de fuel gas, d'air comprimé, de lubrification, hydraulique, et opérateur de vannes;

35° « Système d'instrumentation » : tout système ou combinaison d'équipements pour la mesure, le contrôle et réglage du processus;

36° « Travaux » : toute activité d'entreposage, de construction, de maintenance et de suppression de stockage, constructions, infrastructures, câbles et/ou canalisations et arbres. Sont également considérés comme travaux toutes les activités de transformation du sol et de terrassement sous la surface du sol, ainsi que les activités susceptibles de modifier la couverture des installations;

37° « Fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie » : les fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie chargés de la surveillance des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations et désigné par le Roi conformément aux articles 17/2, § 2 et 18, §§ 1<sup>er</sup> et 2, de la loi du 12 avril 1965;

38° « Fonctionnaires désignés de l'Administration de la Qualité et Sécurité » : les fonctionnaires désignés de l'Administration de la Qualité et Sécurité du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie chargés de la surveillance des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations et désigné par le Roi conformément aux articles 17/2, § 2 et 18, §§ 1<sup>er</sup> et 2, de la loi du 12 avril 1965.

#### Section 2. — Champ d'application

**Art. 2.** Le présent arrêté définit :

1° les règles de sécurité relatives aux installations de transport lors de la conception, construction, exploitation et de la mise hors service de ces installations de transport;

2° le champ d'application et la procédure de modification des Codes techniques des installations de transport.

**Art. 3. § 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté est applicable aux installations suivantes :

1° sans préjudice de l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 2°, et de l'article 4, les nouvelles installations de transport visées par la loi du 12 avril 1965, en ce compris les extensions et les modifications de tracé des installations existantes;

2° les installations de transport existantes, mais uniquement pour ce qui concerne les articles 1<sup>er</sup> à 19, 36 à 38, 58 alinéa 9, et 61 à 84.

§ 2. Le présent arrêté est applicable aux personnes suivantes :

1° aux titulaires d'une autorisation de transport visée à l'arrêté royal du 14 mai 2002;

2° à toute personne visée par l'arrêté royal du 21 septembre 1988 qui souhaite entamer des travaux et activités dans la zone réservée;

3° à toute personne chargée de la surveillance;

4° aux propriétaires, utilisateurs ou titulaires de droits réels ou personnels sur des parcelles où se trouve une zone réservée, visés à l'article 14.

§ 3. Le présent arrêté n'est pas applicable aux installations visées par la loi du 18 juillet 1975 relative à la recherche et à l'exploitation des sites-réservoirs souterrains destinés au stockage de gaz.

§ 4. Le chapitre 2 n'est pas applicable aux installations visées par l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, la région flamande, la région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, auquel assentiment est donné par la loi du 1<sup>er</sup> avril 2016.

**Art. 4.** Les réparations, les aménagements qui ne sont pas des extensions ou des modifications de tracé et les remplacements assimilables à des réparations des installations de transport peuvent être réalisées soit conformément au présent arrêté, soit conformément aux prescriptions réglementaires qui étaient en vigueur au moment de la construction de ces installations sauf dispositions contraires du présent arrêté.

**Art. 5.** - Le présent arrêté est applicable aux installations de transport pour tout ce qui n'est pas couvert par l'arrêté royal du 11 juillet 2016.

34° "Hulpsysteem" : systeem of combinatie van apparaten dat/die bij de vervoersinstallatie hoort/horen, onder meer, fuelgas-, perslucht- en smeersystemen, hydraulische systemen en afsluiteroperatorsystemen;

35° "Instrumentatiesysteem" : systeem of combinatie van apparaten voor de meting, de controle en de regeling van het proces;

36° "Werken" : alle activiteiten voor opslag, bouwen, onderhouden en verwijderen van goederenopslag, constructies, infrastructures, kabels en/of leidingen en bomen. Daarenboven worden eveneens als werkzaamheden beschouwd alle grond- en graafwerken onder het maaiveld alsook de werken die de dekking van de installaties kunnen wijzigen;

37° "Aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie" : de ambtenaren van het Bestuur Energie van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie belast met het toezicht op de installaties voor het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen en aangeduid door de Koning overeenkomstig de artikelen 17/2, § 2 en 18, §§ 1 en 2, van de wet van 12 april 1965;

38° "Ambtenaren aangewezen van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid" : de ambtenaren van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie belast met het toezicht op de installaties voor het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen aangeduid door de Koning overeenkomstig de artikelen 17/2, § 2 en §§ 1 en 2, van de wet van 12 april 1965.

#### Afdeling 2. — Toepassingsgebied

**Art. 2.** Dit besluit bepaalt :

1° de veiligheidsmaatregelen betreffende de vervoersinstallaties bij het ontwerp, de constructie, de exploitatie en de buitendienststelling van deze vervoersinstallaties;

2° het toepassingsgebied en de wijzigingsprocedure van de Technische Codes van de vervoersinstallaties.

**Art. 3. § 1.** Dit besluit is van toepassing op de volgende installaties :

1° onverminderd artikel 3, § 1, 2°, en artikel 4, de nieuwe vervoersinstallaties bedoeld door de wet van 12 april 1965, met inbegrip van de uitbreidingen en wijzigingen van tracé van de bestaande installaties;

2° de bestaande vervoersinstallaties, maar alleen wat betreft de artikelen 1 tot 19, 36 tot 38, 58, negende lid en 61 tot 84.

§ 2. Dit besluit is van toepassing op de volgende personen :

1° de houders van een vervoersvergunning bedoeld in het koninklijk besluit van 14 mei 2002;

2° elke persoon bedoeld in het koninklijk besluit van 21 september 1988 die in de voorbehouden zone werken en activiteiten wenst te starten;

3° elke persoon belast met toezicht;

4° de eigenaars, gebruikers of houders van zakelijke of persoonlijke rechten op percelen waar zich een voorbehouden zone, bedoeld in artikel 14 bevindt.

§ 3. Dit besluit is niet van toepassing op de installaties bedoeld in de wet van 18 juli 1975 betreffende het opsporen en exploiteren van ondergrondse bergruimten in situ bestemd voor het opslaan van gas.

§ 4. Hoofdstuk 2 is niet van toepassing op de installaties bedoeld door het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, waarmee instemming is verleend bij de wet van 1 april 2016.

**Art. 4.** De herstellingen, de aanpassingen die geen uitbreidingen of wijzigingen van tracé zijn en de vervangingen die vergelijkbaar zijn met herstellingen aan de vervoersinstallaties mogen worden uitgevoerd hetzij in overeenstemming met dit besluit hetzij in overeenstemming met de reglementaire voorschriften die van kracht waren op het ogenblik van constructie van die installaties, behoudens andersluidende bepalingen in dit besluit.

**Art. 5.** - Dit besluit is van toepassing op de vervoersinstallaties voor alles waarin het koninklijk besluit van 11 juli 2016 niet voorziet.

CHAPITRE 2. — *Système de gestion de la sécurité et plan d'urgence*Section 1<sup>re</sup>. — *Système de gestion de la sécurité*

**Art. 6.** Le titulaire de l'autorisation de transport met en place un système de gestion de la sécurité pour toute la durée de vie de son installation de transport.

Ce système comprend les objectifs et les moyens pour l'application d'une politique de prévention des accidents.

Le système définit l'organisation, les fonctions du personnel, les procédures et les ressources qui contribuent, notamment :

- 1° à la préservation de l'intégrité des installations de transport concernées;
- 2° à la sécurité du public;
- 3° à la protection de l'environnement;
- 4° à mettre en place une politique de prévention des accidents.

Le titulaire de l'autorisation de transport rédige un manuel du système de gestion de la sécurité décrivant les principes du système mis en place.

**Art. 7.** Le système de gestion de la sécurité comprend :

- 1° le rôle, les responsabilités et la formation du personnel;
- 2° les procédures d'identification et d'évaluation des risques d'accident pouvant se produire dans toutes les phases de la vie de l'installation de transport;
- 3° les procédures et les instructions mises en œuvre pour contribuer à la maîtrise de l'exploitation des installations de transport.
- 4° les procédures pour la gestion des modifications à apporter aux installations de transport existantes;
- 5° un plan d'urgence conformément à la section 2;
- 6° les procédures pour prévenir et analyser les accidents ainsi que pour assurer le suivi des actions correctives.

**Art. 8.** Le système de gestion de la sécurité prévoit des procédures pour évaluer de façon régulière et documentée la mise en œuvre de la politique de la prévention des accidents et du système de gestion de la sécurité.

**Art. 9.** Le titulaire de l'autorisation de transport soumet à ses frais son système de gestion de la sécurité à un audit externe dans l'année qui suit la mise en exploitation de la première installation de transport du titulaire de l'autorisation de transport et ensuite au moins tous les cinq ans. L'organisme qui désigne l'auditeur externe doit être accrédité à la norme EN ISO/IEC 17021 par le système d'accréditation de l'Etat membre ou de l'Etat membre de l'Association européenne de libre-échange qui est partie contractante à l'accord sur l'Espace économique européen dans lequel il est établi conformément au règlement (CE) no 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) no 339/93 du Conseil et selon les référentiels ISO 9001, ISO 14001, OHSAS ou équivalent. Les résultats des audits sont tenus à la disposition des fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité. Ces derniers peuvent en tout temps imposer au titulaire de l'autorisation de transport un audit supplémentaire.

**Art. 10.** Le manuel du système de gestion de la sécurité visé à l'article 6 est transmis à l'Administration de la Qualité et Sécurité ainsi qu'à l'Administration de l'Energie au plus tard à la mise en exploitation de la première installation de transport du titulaire de l'autorisation de transport.

Le manuel visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> comprend au moins les chapitres suivants :

- 1° organisation et formation;
- 2° identification et évaluation des risques d'accidents;
- 3° maîtrise des procédés et de l'exploitation;
- 4° gestion des modifications;
- 5° gestion des situations d'urgence;
- 6° traitements des accidents;
- 7° contrôle et audit.

HOOFDSTUK 2. — *Veiligheidsbeheersysteem en noodplan*Afdeling 1. — *Veiligheidsbeheersysteem*

**Art. 6.** De houder van de vervoersvergunning voert een veiligheidsbeheersysteem in voor de volledige levensduur van zijn vervoersinstallatie.

Dit systeem omvat de doelstellingen en middelen voor de toepassing van een beleid om ongevallen te voorkomen.

Het systeem legt de organisatie, de functies van het personeel, de procedures en de middelen vast die onder meer bijdragen :

- 1° tot de vrijwaring van de integriteit van de betrokken vervoersinstallaties;
- 2° tot de veiligheid van het publiek;
- 3° tot de bescherming van het milieu;
- 4° tot het invoeren van een beleid om ongevallen te voorkomen.

De houder van de vervoersvergunning stelt een handleiding van het veiligheidsbeheersysteem op waarin de principes van het ingevoerde systeem beschreven worden.

**Art. 7.** Het veiligheidsbeheersysteem omvat :

- 1° de rol, de verantwoordelijkheden en de opleiding van het personeel;
- 2° de procedures voor identificatie en evaluatie van de risico's van de ongevallen die zich kunnen voordoen in elke fase van het bestaan van de vervoersinstallatie;
- 3° de procedures en instructies die werden uitgewerkt om bij te dragen tot het beheersen van de exploitatie van de vervoersinstallaties;
- 4° de procedures voor het beheer van wijzigingen aan te brengen aan de bestaande vervoersinstallaties;
- 5° een noodplan overeenkomstig afdeling 2;
- 6° de procedures om ongevallen te voorkomen en te analyseren alsook om de opvolging van de corrigerende acties te verzekeren.

**Art. 8.** Het veiligheidsbeheersysteem omvat procedures om de uitwerking van het beleid om ongevallen te voorkomen evenals het veiligheidsbeheersysteem op regelmatige en gedocumenteerde wijze te evalueren.

**Art. 9.** De houder van de vervoersvergunning onderwerpt zijn veiligheidsbeheersysteem op zijn kosten aan een externe audit tijdens het jaar dat volgt op de inbedrijfstelling van de eerste installatie van de houder van de vervoersvergunning en vervolgens ten minste om de vijf jaar. De instelling die de externe auditeur aanwijst, moet volgens de norm ISO/IEC 17021 geaccrediteerd zijn door de nationale accreditatie-instelling van de lidstaat of de EVA-lidstaat die deelneemt aan de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte waarbinnen ze is opgericht, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 en door de referentiesystemen ISO 9001, ISO 14001, OHSAS of gelijkwaardig. De resultaten van de audits worden ter beschikking gehouden van de aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid. Deze ambtenaren kunnen aan de houder van de vervoersvergunning ten allen tijde een bijkomende audit opleggen.

**Art. 10.** De handleiding van het veiligheidsbeheersysteem bedoeld in artikel 6 wordt uiterlijk bij de inbedrijfstelling van de eerste vervoersinstallatie van de houder van de vervoersvergunning bezorgd aan het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid.

De in het eerste lid bedoelde handleiding bevat ten minste de volgende hoofdstukken :

- 1° organisatie en opleiding;
- 2° identificatie en evaluatie van de risico's voor ongevallen;
- 3° beheersing van de processen en de exploitatie;
- 4° beheer van wijzigingen;
- 5° beheer van noodsituaties;
- 6° behandeling van ongevallen;
- 7° controle en audit.

## Section 2. — Plan d'urgence

**Art. 11.** Dans le cadre du système de gestion de la sécurité, le titulaire de l'autorisation de transport établit un plan d'urgence qui sera mis en œuvre lorsque surviendra un événement indésirable sur une installation de transport, dans les cas suivants :

- 1° lorsque l'événement indésirable correspond à un accident;
- 2° lorsqu'il implique une émission incontrôlée, un incendie ou une explosion, entraînant un danger, immédiat ou différé, pour l'environnement;
- 3° lorsqu'il est susceptible d'occasionner une nuisance ou un dégât grave à l'environnement;
- 4° lorsqu'il influence l'approvisionnement de clients en produits gazeux et autres visés par la loi du 12 avril 1965;
- 5° lorsqu'il est susceptible d'ébranler l'opinion publique, notamment par l'intervention de services de secours ou autres.

**Art. 12.** Le plan d'urgence visé à l'article 11 est transmis à l'Administration de la Qualité et Sécurité ainsi qu'à l'Administration de l'Energie au plus tard à la mise en exploitation de la première installation de transport du titulaire de l'autorisation de transport.

## Section 3. — Dispositions diverses

**Art. 13.** Le contenu du système de gestion de la sécurité visé à l'article 6, en ce compris le plan d'urgence visé à l'article 11, est défini dans les Codes techniques.

## CHAPITRE 3. — Zone réservée

**Art. 14.** Une zone réservée est créée au sein de la zone protégée des installations de transport onshore, telle que définie à l'arrêté royal du 21 septembre 1988.

Les propriétaires, utilisateurs ou titulaires de droits réels ou personnels sur des parcelles où se trouve une zone réservée sont tenus de permettre l'accès du personnel du titulaire de l'autorisation de transport à ces parcelles afin d'effectuer la surveillance et l'entretien de l'installation de transport.

**Art. 15.** Sans préjudice de l'article 16, alinéa 2, la largeur de la zone réservée, mesurée à partir de l'axe de la canalisation est fixée à 5 m de part et d'autre des installations de transport avec une MAOP supérieure à 16 bar, et à 2 m de part et d'autre des installations de transport avec une MAOP inférieure ou égale à 16 bar.

Si les installations de transport se trouvent si près l'une de l'autre que leurs zones réservées respectives se touchent ou se chevauchent, une zone réservée commune est définie pour toutes ces installations de transport, sur la base des limites extérieures de leurs zones réservées respectives.

**Art. 16.** A l'exception des activités visées à l'article 17, tous travaux, ainsi que la présence de marchandises et de matériel, la modification du relief du sol et la présence de constructions, bâtiments, infrastructures, câbles et/ou canalisations au sein de la zone réservée d'une installation de transport sont interdits.

De même, tous les arbres et buissons, à l'exception de ceux repris dans les Codes techniques, sont interdits si leur axe central se situe à moins de 3 m de part et d'autre de l'axe de la canalisation, pour autant que les installations de transport se trouvent à moins de 3 m en dessous du sol ou qu'elles ne se trouvent pas dans une gaine.

**Art. 17.** § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice de l'article 11 de la loi du 12 avril 1965 et des dispositions de l'arrêté royal du 21 septembre 1988, les activités mentionnées à l'annexe 1<sup>re</sup> sont autorisées dans la zone réservée, conformément aux conditions stipulées dans le document établi par le titulaire de l'autorisation de transport. Ce document sera consultable en tout temps sur le lieu de l'exécution des activités.

Ce document contiendra notamment les mesures particulières de protection à respecter compte tenu de la présence de l'installation de transport et de la configuration du chantier.

§ 2. Sans préjudice de l'article 11 de la loi du 12 avril 1965, les activités mentionnées à l'annexe 2 sont autorisées dans la zone réservée, pour autant que ces activités soient exécutées sur un sol présentant une portance suffisante pour les réaliser compte tenu de la présence de l'installation de transport.

## Afdeling 2. — Noodplan

**Art. 11.** De houder van de vervoersvergunning stelt in het kader van het veiligheidsbeheersysteem een noodplan op dat in de volgende gevallen van een ongewenste gebeurtenis op een vervoersinstallatie zal worden uitgevoerd :

- 1° wanneer de ongewenste gebeurtenis overeenstemt met een ongeval;
- 2° wanneer ze een ongecontroleerde emissie, een brand of een ontploffing impliceert die een onmiddellijk of uitgesteld gevaar voor het milieu meebrengt;
- 3° wanneer ze hinder of ernstige schade voor het milieu kan veroorzaken;
- 4° wanneer ze een impact heeft op de bevoorrading van afnemers met gasachtige producten en andere bedoeld in de wet van 12 april 1965;
- 5° wanneer ze de publieke opinie kan beïnvloeden, onder meer door de interventie van hulp- of andere diensten.

**Art. 12.** Het in artikel 11 bedoelde noodplan wordt uiterlijk bij de inbedrijfstelling van de eerste vervoersinstallatie van de houder van de vervoersvergunning bezorgd aan het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid.

## Afdeling 3. — Diverse bepalingen

**Art. 13.** De inhoud van het veiligheidsbeheersysteem bedoeld in artikel 6, met inbegrip van het noodplan bedoeld in artikel 11, wordt bepaald in de Technische Codes.

## HOOFDSTUK 3. — Voorbehouden zone

**Art. 14.** Er wordt een voorbehouden zone gecreëerd binnen de beschermde zone van de onshore vervoersinstallaties, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 21 september 1988.

De eigenaars, gebruikers of houders van zakelijke of persoonlijke rechten op percelen waar zich een voorbehouden zone bevindt, zijn verplicht toegang tot deze percelen te verlenen aan het personeel van de houder van de vervoersvergunning om toezicht en onderhoud van de vervoersinstallatie uit te voeren.

**Art. 15.** Onverminderd artikel 16, tweede lid, wordt de breedte van de voorbehouden zone, gemeten vanaf de as van de leiding, vastgesteld op 5 m aan weerskanten van de vervoersinstallaties met een MAOP hoger dan 16 bar en op 2 m aan weerskanten van de vervoersinstallaties met een MAOP lager dan of gelijk aan 16 bar.

Indien vervoersinstallaties zo dicht bij elkaar liggen dat hun voorbehouden zones elkaar raken of overlappen, wordt er voor al vervoersinstallaties een gemeenschappelijke voorbehouden zone bepaald op basis van de buitengrenzen van hun respectievelijke voorbehouden zones.

**Art. 16.** Met uitzondering van de activiteiten bedoeld in artikel 17 zijn alle werkzaamheden, evenals de aanwezigheid van goederen en materieel, het wijzigen van het reliëf van de bodem en de aanwezigheid van constructies, gebouwen, infrastructures, kabels en/of leidingen binnen de voorbehouden zone van een vervoersinstallatie verboden.

Ook zijn alle bomen en struiken met uitzondering van deze opgenomen in de Technische Codes verboden indien hun centrale as zich bevindt op minder dan 3 m gemeten aan weerskanten van de as van de leiding voor zover de vervoersinstallaties zich minder dan 3 m onder het maaiveld of niet in een koker bevinden.

**Art. 17.** § 1. Onverminderd artikel 11 van de wet van 12 april 1965 en de bepalingen van het koninklijk besluit van 21 september 1988 zijn de activiteiten uit bijlage 1 toegelaten in de voorbehouden zone in overeenstemming met de voorwaarden zoals bepaald in het document opgesteld door de houder van de vervoersvergunning. Dit document zal consulteerbaar zijn te allen tijde op de plaats van de uitvoering van de activiteiten.

Dit document zal onder meer de te respecteren bijzondere beschermingsmaatregelen bevatten, rekening houdend met de aanwezigheid van de vervoersinstallatie en de configuratie van de bouwplaats.

§ 2. Onverminderd artikel 11 van de wet van 12 april 1965 zijn de activiteiten uit bijlage 2 toegelaten in de voorbehouden zone op voorwaarde dat deze activiteiten worden uitgevoerd op een ondergrond met een voldoende draagvermogen rekening houdende met de aanwezigheid van de vervoersinstallatie.

§ 3. Si, dans les cas évoqués au § 1<sup>er</sup>, la distance minimale prévue entre l'installation de transport et les autres constructions, infrastructures, câbles ou canalisations, ou la distance minimale indiquée dans le cadre d'activités de transformation du sol à des fins agricoles ou de jardinage, ne peut être respectée, le titulaire de l'autorisation de transport peut accepter de la modifier, pour autant que le maître d'ouvrage des travaux prenne des mesures de précaution particulières, approuvées par le titulaire de l'autorisation de transport, en vue de protéger l'installation de transport. Ces mesures sont reprises dans le document mentionné au § 1<sup>er</sup>.

§ 4. Le document mentionné au § 1<sup>er</sup> fera l'objet d'un archivage par le titulaire de l'autorisation de transport pendant la durée de vie de l'installation de transport.

**Art. 18.** Sans préjudice de l'article 11 de la loi du 12 avril 1965, les bâtiments, constructions, infrastructures, câbles et/ou canalisations, stockages de matériel, modifications du relief du sol, existants ou érigés dans la zone réservée avant l'entrée en vigueur de cet arrêté conformément aux règles qui étaient alors applicables, sont autorisés, le cas échéant moyennant le respect des conditions assortissant les dérogations octroyées par le ministre.

**Art. 19.** A la demande du demandeur d'une autorisation de transport ou de son titulaire, le ministre ou son délégué peut, sur avis de l'Administration Qualité et Sécurité, déroger aux dispositions de l'article 16, moyennant la mise en œuvre ou non de mesures de protection et/ou de procédures de sécurité.

#### CHAPITRE 4. — Conception de l'installation et protection du tracé

##### Section 1<sup>re</sup>. — Type de canalisation

**Art. 20.** Les canalisations de transport sont, en principe, enfouies.

Dans la mesure du possible, les installations aériennes ne sont utilisées que dans les stations, et, si nécessaire, pour les points de franchissement d'obstacles importants.

**Art. 21.** Dans la mesure du possible, les canalisations de transport dont la MAOP est supérieure à 16 bar sont posées à travers champs, et évitent les zones d'habitat. Conformément aux Codes techniques le tracé de la canalisation est clairement balisé à intervalles réguliers en fonction des particularités locales.

**Art. 22.** Les canalisations de transport sont, le cas échéant, subdivisées en sections délimitées par des vannes de sectionnement.

La distance entre deux vannes de sectionnement ne peut en aucun cas dépasser 30 km sur les canalisations dont la MAOP est supérieure à 16 bar. Par tronçon de 30 km, la possibilité d'un raccordement à une installation de purge ou vidange est prévue de part et d'autre des vannes de sectionnement.

Tout branchement est équipé d'une vanne placée le plus près possible de son point de raccordement à la canalisation principale.

**Art. 23.** Les canalisations dont la MAOP est supérieure à 16 bar sont conçues et construites afin de ne pas compromettre la possibilité de les contrôler par une inspection interne.

**Art. 24.** Les canalisations de transport offshore peuvent être enfouies dans le sol ou posées sur le fond marin avec ou sans recouvrement.

Sans préjudice des activités de navigation et de pêche en mer, un espace de protection de 1.000 m mesuré à partir de l'axe de la canalisation est créé de part et d'autre des installations de transport offshore. Chacun des deux espaces de protection est lui-même subdivisé en deux zones de 500 m de largeur chacune.

La première, mesurée à partir de l'axe de la canalisation est, sauf dérogation du ministre conformément à l'article 79 et moyennant le consentement préalable et écrit du titulaire de l'autorisation de transport, réservée pour être exclusivement destinée aux activités d'exploitation et de maintenance entreprises par le titulaire de l'autorisation.

Dans la seconde peuvent être autorisées, moyennant le consentement préalable et écrit du titulaire de l'autorisation de transport, des constructions statiques fixes, tels que les canalisations, les câbles de puissance et de télécommunication, les installations de production d'électricité au vent, au courant ou aux vagues et îles artificielles lesquels n'exercent aucune influence sur la stabilité du sol marin.

§ 3. Indien, in de gevallen vermeld in § 1, de minimale afstand tussen de vervoersinstallatie en de overige constructies, infrastructures, kabels of leidingen dan wel de minimale afstand zoals aangegeven in het kader van grondbewerkingen voor land- en tuinbouw, niet kunnen gerespecteerd worden, kan de houder van de vervoersvergunning ermee instemmen deze te wijzigen, voor zover de bouwheer van de werken door de houder van de vervoersvergunning goedgekeurde bijzondere voorzorgsmaatregelen neemt met het oog op de bescherming van de vervoersinstallatie. Deze maatregelen zijn opgenomen in het document vermeld in § 1.

§ 4. Het document vermeld in § 1 zal door de houder van de vervoersvergunning gearchiveerd worden voor de volledige levensduur van de vervoersinstallatie.

**Art. 18.** Onverminderd artikel 11 van de wet van 12 april 1965 zijn de gebouwen, de constructies, de infrastructures, de kabels en/of de leidingen, de opgeslagen materialen, de wijzigingen van het bodemreliëf die in de voorbehouden zone bestaan of zijn opgericht vóór de inwerkingtreding van dit besluit overeenkomstig de destijds toepasbare regels, toegelaten, eventueel mits het naleven van de voorwaarden bepaald in de door de minister afgeleverd afwijkingen.

**Art. 19.** Op verzoek van de aanvrager van een vervoersvergunning of van de houder ervan kan de minister of zijn afgevaardigde, op advies van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid, afwijken van de bepalingen van artikel 16 en mits het al of niet toepassen van beschermingsmaatregelen en/of veiligheidsprocedures.

#### HOOFDSTUK 4. — Ontwerp van de installatie en bescherming van het tracé

##### Afdeling 1. — Type leiding

**Art. 20.** De vervoersleidingen zijn, in principe, ingegraven.

Voor zover mogelijk worden bovengrondse installaties alleen gebruikt in de stations en, indien noodzakelijk, voor kruising van grote obstakels.

**Art. 21.** In de mate van het mogelijke worden vervoerleidingen met een MAOP hoger dan 16 bar door velden aangelegd, en vermeden de woongebieden. Overeenkomstig de Technische Codes wordt het tracé van de leiding op regelmatige intervallen duidelijk bebakend in functie van de lokale kenmerken.

**Art. 22.** De vervoersleidingen worden desgevallend onderverdeeld in secties die worden begrensd door sectioneringsafsluiters.

De afstand tussen twee sectioneringsafsluiters mag in geen geval groter zijn dan 30 km voor leidingen met een MAOP hoger dan 16 bar. Per stuk van 30 km wordt voorzien in de mogelijkheid van een aansluiting op een afblaas- of purgeerinstallatie aan weerskanten van de sectioneringsafsluiters.

Elke aftakking is uitgerust met een afsluiter geplaatst zo dicht mogelijk bij het aansluitingspunt op de hoofdleiding.

**Art. 23.** Leidingen met een MAOP hoger dan 16 bar worden zodanig ontworpen en gebouwd om de mogelijkheid van controle door interne inspectie niet in het gedrang te brengen.

**Art. 24.** Offshore vervoersleidingen mogen in de grond worden ingegraven of met of zonder bedekking op de zeebodem worden gelegd.

Onverminderd de scheepvaart- en zeevisserijactiviteiten wordt er aan weerskanten van de offshore vervoersinstallaties een beschermingsgebied van 1.000 m gemeten vanaf de as van de leiding gecreëerd. Elk van beide beschermingsgebieden wordt op zijn beurt verdeeld in twee zones die elk 500 m breed zijn.

De eerste zone, gemeten vanaf de leidinggas, wordt, behoudens afwijking van de minister overeenkomstig artikel 79 en met voorafgaande en schriftelijke instemming van de houder van de vervoersvergunning, voorbehouden om uitsluitend te worden bestemd voor de activiteiten van exploitatie en onderhoud door de houder van de vergunning.

In de tweede zone kunnen er, met de voorafgaande en schriftelijke instemming van de houder van de vervoersvergunning, vaste statische constructies worden toegelaten zoals leidingen, vermogens- en telecommunicatiekabels, installaties voor de opwekking van elektriciteit door middel van wind, waterkracht of zeegolven en kunstmatige eilanden die geen enkele invloed hebben op de stabiliteit van de zeebodem.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas d'application dans la zone d'atterrage définie par l'arrêt d'autorisation de transport. Toutefois, une distance minimale de 0,50 m doit y être respectée entre ouvrages sous-marins, tant en cas de croisement qu'en cas de tracé parallèle, pour permettre les opérations d'inspection et d'entretien.

Le croisement d'une canalisation off-shore appartenant à un exploitant différent est en outre subordonné à l'accord préalable écrit du titulaire de l'autorisation de transport dont l'ouvrage est croisé.

#### Section 2. — Profondeur d'enfouissement

**Art. 25.** Les canalisations de transport posées hors clôture entourant les stations, sont posées à une profondeur d'au moins 0,80 m, mesurée entre la génératrice supérieure du tube (revêtement et gaine compris) et le niveau initial du sol, hormis dans les cas suivants :

Type croisement	Recouvrement minimum	Type kruising	Minimum grondbedekking
Croisement d'une route	1,20 m sous la surface supérieure de la route	Kruisen van een weg	1,20 m onder de bovenkant van de weg
Croisement d'une route de type N, R, B ou A	1,50 m sous la surface supérieure de la route	Het kruisen van een N-, R-, B- of A-weg	1,50 m onder de bovenkant van de weg
Croisement d'une voie de chemin de fer	1,60 m sous le patin du rail	Het kruisen van een spoorbaan	1,60 m onder de railvoet
Croisement d'un cours d'eau classé, non classé ou navigable	1,20 m sous la position la plus basse du profil théorique du lit du cours d'eau.	Het kruisen van geklasseerde, niet geklasseerde en bevaarbare waterlopen	1,20 m onder de laagste positie van het theoretisch profiel van het waterloopbed

Une profondeur d'enfouissement moins importante est possible moyennant la mise en place de systèmes et/ou procédures de sécurité supplémentaires conformément aux Codes techniques.

**Art. 26.** — En vue de pallier tout inconvénient résultant soit des travaux de pose d'entretien ou d'exploitation, soit de la présence de la canalisation elle-même, les distances minimales suivantes sont à respecter lorsque la canalisation est établie à proximité d'autres installations enterrées.

Des distances minimales de 0,20 m sont prévues en cas de croisement entre l'installation de transport et les autres ouvrages, et de 0,50 m en cas de tracé parallèle. Si ces distances minimales ne peuvent être respectées, des systèmes et/ou procédures de sécurité compensatoires sont mises en place.

Pour le transport d'oxygène gazeux la distance minimale de 0,20 m est portée à 0,50 m.

#### Section 3. — Pression et température

**Art. 27.** Les conditions de conception, notamment la pression et la température, sont définies par le titulaire de l'autorisation de transport.

**Art. 28.** Le titulaire de l'autorisation de transport s'assure de la présence d'un système de régulation de pression de manière à ce que, dans des conditions normales d'exploitation, la pression n'excède, en aucun point des installations, un certain pourcentage de la MAOP, tel que défini dans les Codes techniques.

**Art. 29. § 1<sup>er</sup>.** Les températures de conception minimales et maximales sont spécifiées. Ces températures sont respectivement inférieures et supérieures aux conditions de température minimales et maximales lors de la mise en fouille et de l'exploitation aux conditions normales de l'installation de transport.

§ 2. Dans tous les cas, la température de conception minimale pour les constructions enterrées ou immergées est inférieure ou égale à 0°C. La température de conception minimale pour les constructions aériennes est inférieure ou égale à -20°C.

§ 3. La température de conception minimale pour les installations de GNL est définie dans les conditions de conception.

#### Section 4. — Epaisseur

**Art. 30.** L'épaisseur de paroi des tubes de transport en acier est déterminée sur base de la méthode des contraintes admissibles telle que décrite dans les Codes techniques, l'épaisseur dépendant, entre autres de la limite d'élasticité minimale spécifiée, du diamètre extérieur, de la pression de conception et du facteur de sécurité.

De voorgaande bepalingen zijn niet van toepassing in de aanlandingszone die wordt bepaald door het besluit van vervoersvergunning. Daar wordt echter een minimale afstand van 0,50 m gerespecteerd tussen onderzeese constructies, zowel in geval van kruising als van parallel tracé, teneinde inspectie- en onderhoudswerken mogelijk te maken.

De kruising met een offshore leiding die aan een andere exploitant toebehoort, wordt bovendien voorafgaandelijk en schriftelijk goedgekeurd door de houder van de vervoersvergunning wiens constructie wordt gekruist.

#### Afdeling 2. — Ingravingsdiepte

**Art. 25.** De vervoersleidingen aangelegd buiten de omheining rond de stations worden op een diepte van ten minste 0,80 m gelegd, gemeten tussen de bovenste beschrijvende van de buis (bekleding en koker inbegrepen) en het oorspronkelijk niveau van de bodem, behalve in de volgende gevallen :

Een kleinere ingravingsdiepte is mogelijk voor zover er wordt voorzien in bijkomende veiligheidssystemen en/of -procedures overeenkomstig de Technische Codes.

**Art. 26.** — Teneinde elk ongemak te verhelpen dat voortvloeit uit de aanleg, het onderhoud of de exploitatie, ofwel door de aanwezigheid van de leiding zelf, worden de volgende minimumafstanden gerespecteerd wanneer de leiding in de buurt van andere ondergrondse installaties wordt gelegd.

Er worden minimumafstanden voorzien van 0,20 m in geval van kruising tussen de vervoersinstallatie en de overige bouwwerken en van 0,50 m in geval van parallel tracé. Indien deze minimumafstanden niet kunnen gerespecteerd worden, dan worden compenserende veiligheidssystemen en/of -procedures voorzien.

Voor het vervoer van gasvormige zuurstof wordt de minimumafstand van 0,20 m op 0,50 m gebracht.

#### Afdeling 3. — Druk en temperatuur

**Art. 27.** De ontwerpvoorwaarden, onder meer de druk en de temperatuur, worden door de houder van de vervoersvergunning bepaald.

**Art. 28.** De houder van de vervoersvergunning verzekert zich van de aanwezigheid van een drukregelingsysteem zodat, onder normale exploitatievoorwaarden, de druk op geen enkel punt van de installaties een bepaald percentage van de MAOP overschrijdt, zoals bepaald in de Technische Codes.

**Art. 29. § 1.** De minimale en maximale ontwerptemperaturen worden gespecificeerd. Deze temperaturen zijn respectievelijk lager en hoger dan de minimale en maximale temperatuurvoorwaarden bij het neerlaten in de sleuf en bij de exploitatie van de vervoersinstallatie onder normale omstandigheden.

§ 2. De minimale ontwerptemperatuur voor ondergrondse of onderwaterconstructies is lager dan of gelijk aan 0°C. De minimale ontwerp-temperatuur voor bovengrondse constructies is lager dan of gelijk aan -20°C.

§ 3. De minimale ontwerptemperatuur voor LNG-installaties wordt gedefinieerd in de ontwerpvoorwaarden.

#### Afdeling 4. — Dikte

**Art. 30.** De wanddikte van de stalen vervoersbuizen wordt bepaald op basis van de methode der toelaatbare spanningen zoals beschreven in de Technische Codes; de dikte is onder andere afhankelijk van de gespecificeerde minimale elasticiteitsgrens, de buitendiameter, de ontwerpdruk en de veiligheidsfactor.

S'il apparaît, lors de la conception, que des sollicitations supplémentaires sont susceptibles d'influencer l'installation de transport, les charges et les contraintes combinées qui en résultent sont calculées et évaluées.

**Art. 31.** Le facteur de sécurité est défini comme suit pour les canalisations de transport dont les limites d'élasticité minimales spécifiées sont respectivement :

Limite d'élasticité minimale spécifiée	Facteur de sécurité	Gespecificeerde minimale elasticiteitsgrens	Veiligheidsfactor
200 - 314 N/mm <sup>2</sup>	1,50	200 - 314 N/mm <sup>2</sup>	1,50
315 - 354 N/mm <sup>2</sup>	1,54	315 - 354 N/mm <sup>2</sup>	1,54
355 - 384 N/mm <sup>2</sup>	1,56	355 - 384 N/mm <sup>2</sup>	1,56
385 - 409 N/mm <sup>2</sup>	1,58	385 - 409 N/mm <sup>2</sup>	1,58
410 - 555 N/mm <sup>2</sup>	1,60	410 - 555 N/mm <sup>2</sup>	1,60

Lorsque de nouvelles qualités d'acier ayant une limite d'élasticité spécifiée plus grande seront utilisées, un facteur de sécurité correspondant à cette élasticité peut être validé dans l'arrêté d'autorisation de transport.

Pour les stations clôturées, le facteur de sécurité est fixé à 1,50 pour tous les matériaux.

Pour les stations non clôturées pour lesquelles des mesures de protection particulières sont prévues conformément aux Codes techniques, le facteur de sécurité est fixé à 1,50.

Pour les autres stations non clôturées, on appliquera le facteur de sécurité propre aux matériaux utilisés.

**Art. 32.** Si la valeur obtenue par application de la formule de calcul de l'épaisseur de paroi nominale ( $t$ ) est inférieure à la valeur minimale spécifiée dans le tableau ci-dessous pour le diamètre extérieur spécifié ( $D$ ) en question, il y a lieu de respecter la valeur indiquée dans ce tableau. Cette règle vaut aussi bien pour les canalisations de transport que pour les stations. Les parois auront une épaisseur nominale minimale spécifiée en fonction des diamètres extérieurs, valeurs exprimées en mm :

D	t	D	t
≤ 150	3,6	≤ 150	3,6
150 < ≤ 200	4,5	150 < ≤ 200	4,5
200 < ≤ 250	5,0	200 < ≤ 250	5,0
250 < ≤ 300	5,6	250 < ≤ 300	5,6
300 < ≤ 630	6,3	300 < ≤ 630	6,3
> 630	1 % D	> 630	1 % D

**Art. 33.** D'autres méthodes de calcul que celle prévue à l'article 30, telles que la méthode des valeurs limites, les méthodes prédictives de calcul visant un niveau déterminé de fiabilité ou de danger des installations etc. peuvent être appliquées pour autant qu'elles soient décrites dans les normes européennes et/ou reconnues au niveau international ou, à défaut d'une telle norme, pour autant qu'elles aient fait l'objet d'une analyse dont les résultats sont approuvés par un organisme agréé.

Les valeurs minimales d'épaisseur de paroi spécifiées dans le tableau figurant à l'article 32, s'appliquent également aux épaisseurs de paroi calculées selon les méthodes précitées.

**Art. 34.** Les exigences formulées aux articles 30 à 33 ne sont pas d'application pour les systèmes auxiliaires et les systèmes d'instrumentation. Ces systèmes sont conçus et satisfont aux exigences prescrites pour l'OP concernée.

#### Section 5. — Protection de la canalisation de transport contre la corrosion

**Art. 35.** Toutes les canalisations de transport métalliques enterrées ou immergées sont dotées d'une protection passive contre la corrosion par revêtement électriquement isolant.

Le revêtement satisfait aux exigences décrites dans les Codes techniques.

Indien bij het ontwerp blijkt dat extra belastingen een invloed kunnen hebben op de vervoersinstallatie, worden de daaruit voortvloeiende belastingen en spanningen berekend en geëvalueerd.

**Art. 31.** De veiligheidsfactor wordt als volgt gedefinieerd voor de vervoersleidingen waarvan de gespecificeerde minimale elasticiteitsgrenzen respectievelijk de volgende zijn :

Worden er nieuwe staalsoorten met een hogere gespecificeerde elasticiteitsgrens gebruikt, dan kan er in het besluit inzake vervoersvergunning een veiligheidsfactor worden goedgekeurd die aan die elasticiteit beantwoordt.

Voor omheinde stations is de veiligheidsfactor 1,50 voor alle materialen.

Voor niet-omheinde stations waarvoor speciale beschermingsmaatregelen worden voorzien zoals beschreven in de Technische Codes is de veiligheidsfactor 1,50.

Voor de andere niet-omheinde stations wordt de veiligheidsfactor toegepast die bij de gebruikte materialen hoort.

**Art. 32.** Indien de waarde, verkregen door toepassing van de berekeningsformule van de nominale wanddikte ( $t$ ), kleiner is dan de in de onderstaande tabel gespecificeerde minimale waarde voor de betrokken buitendiameter ( $D$ ), wordt de in de tabel opgegeven waarde gerespecteerd. Deze regel geldt zowel voor de vervoersleidingen als voor de stations. De wanden hebben een gespecificeerde minimale nominale dikte in functie van de buitendiameters, waarbij de waarden worden uitgedrukt in mm :

**Art. 33.** Er kunnen andere berekeningsmethoden worden toegepast dan die voorzien in artikel 30, zoals de methode van de grenswaarden, de voorspellende berekeningsmethoden die een welbepaald niveau van betrouwbaarheid of gevaar van de installaties beogen enzovoort, op voorwaarde dat ze worden beschreven in de Europees en/of internationaal erkende normen of, bij gebrek aan een dergelijke norm, op voorwaarde dat ze het voorwerp hebben uitgemaakt van een analyse waarvan een erkend organisme de resultaten goedkeurt.

De minimale waarden van wanddikte gespecificeerd in de tabel in artikel 32, zijn ook van toepassing op de wanddikten die volgens de voornoemde methoden worden berekend.

**Art. 34.** De eisen die worden geformuleerd in de artikelen 30 tot 33 zijn niet van toepassing voor de hulpsystemen en de instrumentatiesystemen. Deze systemen worden ontworpen volgens en voldoen aan de voorschriften voor de betrokken OP.

#### Afdeling 5. — Bescherming van de vervoersleiding tegen corrosie

**Art. 35.** Alle ondergrondse of onder water aangelegde metalen vervoersleidingen worden voorzien van een passieve bescherming tegen corrosie door middel van een elektrisch isolerende bekleding.

De bekleding voldoet aan de in de Technische Codes beschreven eisen.

**Art. 36.** Les installations de transport métalliques enterrées ou immergées sont équipées d'un système de protection cathodique, actif contre la corrosion. Son but est d'assurer un potentiel électrochimique de la canalisation par rapport au sol inférieur ou égal à - 0,85 V. Ce potentiel est mesuré avec une électrode impolarisable cuivre-sulfate de cuivre saturé.

**Art. 37.** Toutes les parties de canalisation de transport aériennes sont pourvues d'une protection anticorrosion.

**Art. 38.** Si le produit transporté est de nature corrosive, des mesures supplémentaires sont prises contre la corrosion interne.

#### Section 6. — Analyse de risque

**Art. 39.** Le tracé de toute canalisation de transport pour laquelle une autorisation de transport est requise fait l'objet d'une analyse de risque afin de confirmer l'acceptabilité de ce tracé, sauf en cas de modification du tracé d'une canalisation de transport conformément aux articles 9 et 12 de la loi du 12 avril 1965.

Toutefois, le remplacement d'une canalisation de transport par une autre n'est pas soumis à une analyse de risque si la nouvelle canalisation de transport répond aux caractéristiques suivantes :

- 1° transportant le même produit, et
- 2° d'un diamètre nominal égal ou inférieur, et
- 3° d'une MAOP égale ou inférieure, et
- 4° posée dans la zone réservée de la canalisation remplacée.

L'analyse de risque comprend au moins :

- 1° une description de la canalisation et du produit transporté;
- 2° une description détaillée du tracé de la canalisation;
- 3° une analyse de risque quantitative;
- 4° l'évaluation des risques pour l'homme résultant de la présence de la canalisation.

L'analyse de risque sera jointe à la demande d'autorisation de transport introduite conformément au chapitre III de l'arrêté royal du 14 mai 2002.

#### Section 7. — Dispositions diverses

**Art. 40.** Les Codes techniques des installations de transport déterminent notamment les exigences particulières en ce qui concerne les éléments suivants :

- 1° les installations aériennes;
- 2° le balisage des canalisations de transport;
- 3° la traversée de routes, autoroutes, voies ferrées, des voies d'eau, des marécages et des zones inondables délimitées ainsi que des terrains de faible portance ou mouvant;
- 4° la profondeur d'enfouissement;
- 5° la protection de la canalisation de transport contre les phénomènes météorologiques;
- 6° la protection passive par revêtement ou par toute disposition appropriée des tronçons enterrés;
- 7° la protection contre la corrosion;
- 8° la conception des composants;
- 9° la conception des pompes et des compresseurs;
- 10° les forces prévisibles;
- 11° les contraintes admissibles;
- 12° les méthodes de calcul autorisées;
- 13° les critères de l'inspection interne;
- 14° le dimensionnement des installations de purge et de vidange;
- 15° l'analyse des risques;
- 16° les systèmes auxiliaires et les systèmes d'instrumentation;
- 17° les systèmes ou procédures de sécurité visés à l'article 26, alinéa 2.

**Art. 36.** De ondergrondse of onder water aangelegde metalen vervoersleidingen hebben een actieve kathodische beschermingsuitrusting tegen corrosie. Haar doel is een elektrochemische potentiaal van de leiding ten opzichte van de grond op te leveren die gelijk is aan of kleiner is dan - 0,85 V. Deze potentiaal wordt met een niet-polariseerbare elektrode koper- verzadigd kopersulfaat gemeten.

**Art. 37.** Alle bovengrondse delen van vervoersleidingen zijn voorzien van een bescherming tegen corrosie.

**Art. 38.** Indien het vervoerd product van corrosieve aard is, dan worden er bijkomende maatregelen tegen de interne corrosie getroffen.

#### Afdeling 6. — Risicoanalyse

**Art. 39.** Het tracé van elke vervoersleiding, waarvoor een vervoersvergunning vereist is, maakt het voorwerp uit van een risicoanalyse teneinde de aanvaardbaarheid van het tracé te bevestigen, behoudens wijziging van het tracé van een vervoersleiding overeenkomstig de artikelen 9 en 12 van de wet van 12 april 1965.

Desalniettemin is geen risicoanalyse vereist die de vervanging van een vervoersleiding door een andere indien de nieuwe vervoersleiding aan de volgende karakteristieken beantwoordt :

- 1° vervoer van hetzelfde product, en
- 2° met eenzelfde of kleinere nominale diameter, en
- 3° met eenzelfde of lagere MAOP, en
- 4° aangelegd in de voorbehouden zone van de vervangen leiding.

De risicoanalyse bevat minstens volgende elementen :

- 1° een beschrijving van de leiding en van het vervoerde product;
- 2° een gedetailleerde beschrijving van het tracé van de leiding;
- 3° een kwantitatieve risicoanalyse;
- 4° de beoordeling van de risico's op de mens voortvloeiend uit de aanwezigheid van de leiding.

De risicoanalyse zal bijgevoegd worden aan de vervoersvergunningaanvraag ingediend overeenkomstig hoofdstuk III van het koninklijk besluit van 14 mei 2002.

#### Afdeling 7. — Diverse bepalingen

**Art. 40.** De Technische Codes voor vervoersinstallaties bepalen onder meer de bijzondere vereisten met betrekking tot de volgende elementen :

- 1° de bovengrondse installaties;
- 2° de bebakening van de vervoersleidingen;
- 3° kruisingen met wegen, autosnelwegen, spoorwegen, waterwegen, moerassen en afgebakende overstromingsgebieden evenals terreinen met een beperkt draagvermogen of onstabiele grond;
- 4° de ingravingsdiepte;
- 5° de bescherming van de vervoersleiding tegen meteorologische fenomenen;
- 6° de passieve bescherming door bekleding of de maatregelen passend voor de ingegraven leidingsecties;
- 7° de bescherming tegen corrosie;
- 8° het ontwerp van de componenten;
- 9° het ontwerp van de pompen en de compressoren;
- 10° de voorzienbare krachten;
- 11° de toelaatbare spanningen;
- 12° de toegelaten berekeningsmethoden;
- 13° de criteria van de interne inspectie;
- 14° de dimensionering van de afblaas- en purgeerinstallaties;
- 15° de risicoanalyse;
- 16° de hulpsystemen en instrumentatiesystemen;
- 17° de veiligheidssystemen of -procedures zoals bedoeld in artikel 26, tweede lid.



CHAPITRE 5. — *Matériaux et composants utilisés*

**Art. 41.** Les matériaux des composants servant à la construction des installations de transport sont compatibles avec le produit transporté.

Les composants servant à la construction des installations de transport sont normalement fabriqués en acier.

L'utilisation d'autres matériaux est autorisée, pour autant qu'ils soient compatibles avec le produit transporté et que les composants concernés ainsi que leurs jonctions présentent un niveau de sécurité acceptable pour les conditions de conception et d'exploitation, conformément aux conditions fixées par les Codes techniques.

**Art. 42.** La composition chimique des matériaux et leur procédé de fabrication garantissent aux composants, la soudabilité, la résistance mécanique, la ductilité et la résilience nécessaires, celles-ci ayant respectivement pour critères les valeurs de la limite d'élasticité, la résistance à la rupture, l'allongement relatif et l'énergie absorbée pendant des essais de résilience conformément aux dispositions des Codes techniques.

Les conditions de l'analyse chimique, des essais de traction et de résilience sont définies dans les Codes techniques.

La résistance mécanique à la traction des soudures des composants au moins égale aux valeurs spécifiées pour la matière de base.

**Art. 43.** Les Codes techniques fixent les spécifications relatives aux composants, pompes et compresseurs, ainsi qu'aux systèmes auxiliaires et aux systèmes d'instrumentation, et notamment :

1° les spécifications techniques des composants, relatives :

- a) à la conception;
- b) aux qualités et propriétés des matériaux de base;
- c) aux procédés de fabrication;
- d) aux tolérances dimensionnelles;
- e) aux essais, épreuves et contrôles des matériaux de base, de produits en cours de fabrication et des produits finis;
- f) aux conditions de réception, marquage et identification;

2° les spécifications techniques relatives aux épreuves et contrôle en usine des composants et des systèmes auxiliaires et systèmes d'instrumentation;

3° les spécifications techniques relatives aux pompes et compresseurs;

4° les preuves de conformité que le fournisseur de matériaux doit apporter.

CHAPITRE 6. — *Construction et mise en service*Section 1<sup>re</sup>. — *Généralités*

**Art. 44.** Au cours de la construction de l'installation de transport, le chantier et les travaux font l'objet d'une inspection, quant au respect des dispositions du présent arrêté, des Codes techniques et de l'autorisation de transport.

Cette inspection est opérée à l'initiative du titulaire de l'autorisation de transport. Les résultats de l'inspection sont consignés dans un rapport.

**Art. 45.** Le soudage des composants est exécuté selon une procédure de soudage qualifiée et par des soudeurs et/ou des opérateurs de soudage qualifiés.

**Art. 46.** L'assemblage des composants en acier s'effectue de préférence par des soudures bout à bout réalisées par un procédé de soudage à l'arc électrique.

Les caractéristiques mécaniques des soudures sont vérifiées conformément aux exigences des Codes techniques.

**Art. 47.** Les autres types d'assemblages comme, par exemple, le raccordement par brides, sont admis pour des installations aériennes et sont aussi admissibles pour des installations enterrées dans les cas définis dans les Codes techniques.

HOOFDSTUK 5. — *Gebruikte materialen en componenten*

**Art. 41.** De materialen van de componenten voor de constructie van de vervoersinstallaties, zijn compatibel met het vervoerde product.

De componenten voor de constructie van de vervoersinstallaties, worden normaal van staal gemaakt.

Andere materialen zijn toegelaten voor zover die materialen compatibel zijn met het vervoerde product en voor zover de betrokken componenten en hun verbindingen een veiligheidsniveau hebben dat aanvaardbaar is voor de ontwerp- en exploitatievoorwaarden, overeenkomstig de voorwaarden vastgelegd in de Technische Codes.

**Art. 42.** De chemische samenstelling van de materialen en hun fabricageproces garanderen dat de componenten beschikken over de vereiste lasbaarheid, mechanische weerstand, ductiliteit en kerfslagwaarde, die respectievelijk als criteria de waarden van de elasticiteitsgrens, de breuksterkte, de relatieve rek en de geabsorbeerde energie tijdens kerfslagproeven hebben, overeenkomstig de bepalingen van de Technische Codes.

De voorwaarden van de chemische analyse, de trek- en kerfslagproeven zijn gedefinieerd in de Technische Codes.

De mechanische weerstand van de lasnaden van de componenten zijn ten minste gelijk aan de gespecificeerde waarden voor het basismetaal.

**Art. 43.** De Technische Codes leggen de specificaties vast met betrekking tot de componenten, pompen en compressoren evenals de hulpsystemen en instrumentatiesystemen, onder meer :

1° de technische specificaties van de componenten, met betrekking tot :

- a) het ontwerp;
- b) de kwaliteiten en eigenschappen van de basismaterialen;
- c) de fabricageprocedures;
- d) de maattoleranties;
- e) de proeven, beproevingen en controles van de basismaterialen, de producten tijdens fabricage en de eindproducten;
- f) de opleverings-, markerings- en de identificatievoorwaarden;

2° de technische specificaties betreffende de beproevingen en de controle in de fabriek van de componenten en van de hulpsystemen en instrumentatiesystemen;

3° de technische specificaties met betrekking tot de pompen en compressoren;

4° de conformiteitsbewijzen die de materiaalleverancier moet leveren.

HOOFDSTUK 6. — *Constructie en indienststelling*Afdeling 1. — *Algemeen*

**Art. 44.** Tijdens de constructie van de vervoersinstallatie maken de bouwplaats en de werken het voorwerp uit van een inspectie met betrekking tot het respecteren van de bepalingen van dit besluit, de Technische Codes en de vervoersvergunning.

Deze inspectie wordt uitgevoerd op het initiatief van de houder van de vervoersvergunning. De resultaten van de inspectie worden neergeschreven in een verslag.

**Art. 45.** Het lassen van de componenten gebeurt volgens een gekwalificeerde lasprocedure en door gekwalificeerde lassers en/of lasoperatoren.

**Art. 46.** De metalen componenten worden bij voorkeur geassembleerd door stomplassen uitgevoerd door een elektrisch vlambooglasproces.

De mechanische eigenschappen van de lasnaden worden gecontroleerd overeenkomstig de eisen van de Technische Codes.

**Art. 47.** De overige types van assemblage, zoals de verbinding door middel van flenzen, zijn toegelaten voor bovengrondse installaties en eveneens voor ingegraven installaties voor die gevallen die in de Technische Codes worden gedefinieerd.

**Art. 48.** L'utilisation de courbes réalisées par le soudage de pièces droites est interdite.

*Section 2. — Contrôle des soudures des installations en acier*

**Art. 49.** Les soudures sont soumises à un contrôle visuel dans une proportion de 100 % sur toute leur longueur.

En outre, les soudures sont soumises à un contrôle non destructif dans une proportion de 100 % sur toute leur longueur, sauf pour les installations dont la MAOP est inférieure ou égale à 16 bar pour lesquelles les soudures sont soumises à un contrôle non destructif dans une proportion d'au moins 10 % sur toute leur longueur.

Si 100 % des soudures ne sont pas soumises à un contrôle non destructif, le titulaire de l'autorisation de transport tient un registre indiquant les soudeurs responsables de chaque soudure.

**Art. 50.** Un nombre minimum de soudures fait l'objet d'un contrôle destructif pendant la construction d'une canalisation de transport. La quantité minimum des soudures à contrôler en fonction de la longueur de la canalisation de transport est fixée dans les Codes techniques.

**Art. 51.** Après revêtement des soudures et autres éléments nus des parties enterrées de la canalisation de transport et/ou de la station, la qualité de l'isolation de l'ensemble du revêtement de la canalisation est soumise à un contrôle non destructif. Ce contrôle est, dans la mesure du possible, effectué avant dépose dans la tranchée.

**Art. 52.** Les soudures de raccords bout à bout qui ne subiront pas d'épreuve de résistance mécanique sont soumises à deux types de contrôles non destructifs différents sur toute leur longueur. Les autres soudures de raccords qui ne subiront pas d'épreuve de résistance mécanique sont soumises à un examen magnétique ou ressuage sur toute leur longueur.

*Section 3. — Nettoyage et épreuves des installations en acier*

**Art. 53.** Avant les épreuves de réception, les canalisations de transport sont nettoyées intérieurement. Le nettoyage des stations peut se faire avant ou après les épreuves de réception.

**Art. 54.** Avant sa mise en service, l'installation de transport, est soumise à une épreuve de résistance mécanique suivie d'une épreuve d'étanchéité, à l'exception des systèmes auxiliaires et des systèmes d'instrumentation.

**Art. 55.** Cette épreuve de résistance mécanique est normalement réalisée à l'eau. Lorsque l'usage de l'eau n'est techniquement pas possible, l'utilisation d'air ou d'azote est autorisée. La durée minimale de l'épreuve de résistance mécanique est d'au moins 1 heure pour des installations visuellement contrôlables pendant l'épreuve et d'au moins 6 heures pour les autres installations. La pression est comprise entre les pressions minimale et maximale reprises dans le tableau suivant :

Fluide d'épreuve	Limite d'élasticité	Pression minimale de l'épreuve de résistance mécanique	Pression maximale de l'épreuve de résistance mécanique	Test-medium	Elasticiteitsgrens	Minimale druk van de mechanische weerstandsproef	Maximale druk van de mechanische weerstandsproef
Eau	≤ 385 N/mm <sup>2</sup>	1,25 MAOP	La pression d'épreuve en usine	Water	≤ 385 N/mm <sup>2</sup>	1,25 MAOP	Beproevedruk in de fabriek
Eau	>385 N/mm <sup>2</sup>	1,40 MAOP	La pression d'épreuve en usine	Water	>385 N/mm <sup>2</sup>	1,40 MAOP	Beproevedruk in de fabriek
Air ou azote		1,10 MAOP	1,25 MAOP	Lucht of stikstof		1,10 MAOP	1,25 MAOP

Les dispositions nécessaires seront prises pour qu'en cas d'épreuve de résistance hydraulique, la pression minimale d'épreuve soit atteinte à tous les points hauts et pour que la pression maximale d'épreuve ne soit pas dépassée à tous les points bas.

Les composants autres que les tubes individuels, qui ont déjà subi une épreuve préalable de résistance mécanique au cours de leur fabrication à une pression au moins égale à la pression d'épreuve de résistance mécanique suivant cet article mais indépendamment de la durée de l'épreuve, ne sont pas nécessairement soumis à l'épreuve de résistance mécanique de l'ensemble sur chantier.

**Art. 48.** Het gebruik van bochten die worden vervaardigd door het lassen van rechte stukken is verboden.

*Afdeling 2. — Controle van de lasnaden van de stalen installaties*

**Art. 49.** De lasnaden worden onderworpen aan een visueel onderzoek in een verhouding van 100% over hun volledige lengte.

Daarnaast worden de lasnaden onderworpen aan een niet-destructief onderzoek in een verhouding van 100% over hun volledige lengte, behalve voor de installaties met een MAOP kleiner dan of gelijk aan 16 bar, en waarvan de lasnaden worden onderworpen aan een niet-destructief onderzoek in een verhouding van ten minste 10% over hun volledige lengte.

Indien niet 100% van de lasnaden onderworpen worden aan een niet-destructief onderzoek, dan houdt de houder van de vervoersvergunning een register bij met vermelding van de lassers die voor elke lasnaad verantwoordelijk zijn.

**Art. 50.** Een minimaal aantal lasnaden maakt het voorwerp uit van een destructief onderzoek tijdens de aanleg van een vervoersleiding. Het minimum aantal lasnaden dat wordt onderzocht in functie van de lengte van de vervoersleiding is vastgelegd in de Technische Codes.

**Art. 51.** Na bekleding van de lasnaden en andere naakte elementen van de ondergrondse delen van de vervoersleiding en/of het station, wordt de kwaliteit van de isolatie van de hele bekleding van de leiding onderworpen aan een niet-destructief onderzoek. Dit onderzoek wordt voor zover mogelijk, uitgevoerd voor het neerlaten in de sleuf.

**Art. 52.** De stompgelaste verbindingen die geen mechanische weerstandsproef ondergaan, worden onderworpen aan twee verschillende soorten niet-destructief onderzoek over hun volledige lengte. De overige verbindinglassen die geen mechanische weerstandsproef ondergaan, worden onderworpen aan een magnetisch onderzoek of penetrantonderzoek over hun volledige lengte.

*Afdeling 3. — Reiniging en beproevingen van installaties in staal*

**Art. 53.** Vóór de opleveringsproeven worden de vervoersleidingen aan de binnenkant gereinigd. De stations mogen vóór of na de opleveringsproeven worden gereinigd.

**Art. 54.** Alvorens in dienst te worden gesteld, wordt de vervoersinstallatie onderworpen aan een mechanische weerstandsproef gevolgd door een dichtheidsproef, met uitzondering van de hulpsystemen en instrumentatiesystemen.

**Art. 55.** Deze mechanische weerstandsproef wordt normaal met water uitgevoerd. Indien gebruik van water technisch gezien niet mogelijk is, is het gebruik van lucht of stikstof toegelaten. De mechanische weerstandsproef duurt minimaal 1 uur voor installaties die tijdens de beproeving visueel kunnen worden onderzocht en minimaal 6 uur voor de overige installaties. De druk ligt tussen de minimale en de maximale druk, zoals vermeld in de onderstaande tabel :

De vereiste maatregelen worden genomen opdat bij een hydraulische weerstandsproef de minimale beproevingsdruk kan worden bereikt in alle hoge punten en opdat de maximale beproevingsdruk niet zou worden overschreden in alle lage punten.

Componenten, met uitzondering van individuele buizen, die al het voorwerp hebben uitgemaakt van een voorafgaande mechanische weerstandsproef tijdens hun fabricage bij een druk die ten minste gelijk is aan de druk van de mechanische weerstandsproef zoals bepaald in dit artikel maar ongeacht de duur van de beproeving, worden niet noodzakelijk onderworpen aan de mechanische weerstandsproef van het geheel op de werf.

**Art. 56.** L'étanchéité d'une installation est démontrée en la soumettant soit à une épreuve d'étanchéité de mise sous pression, au moyen d'air ou d'azote, à une pression d'au moins 5 bar, soit à une épreuve combinée de résistance mécanique et d'étanchéité à l'aide d'eau, et dans ce cas elle sera effectuée à la pression de l'épreuve de résistance mécanique. La durée de l'épreuve d'étanchéité est d'au moins 24 heures. Lorsque l'air ou l'azote sont utilisés pour l'épreuve d'étanchéité, la pression d'épreuve est toutefois limitée à 35 % de la DP de l'installation.

L'étanchéité est considérée comme étant satisfaisante si, compte tenu de la précision des appareils de mesure de pression et de température, la variation de pression corrigée en fonction de la variation de la température ne dépasse pas 0,2 % en 24 heures.

L'épreuve d'étanchéité est acceptée si les variations de pression qui se produisent au cours de l'épreuve, peuvent s'expliquer par des erreurs de mesure statistiques, des variations de température et/ou de pression atmosphérique ou encore par d'autres phénomènes naturels survenus pendant l'épreuve.

Si toutes les soudures et autres raccords entre composants sont accessibles, l'étanchéité est considérée comme satisfaisante si aucune fuite n'est détectée lors du badigeonnage des soudures et autres raccords pendant une épreuve au moyen d'air ou d'azote, à une pression d'au moins 5 bar.

**Art. 57.** L'étanchéité des soudures de raccordements entre des parties d'installation qui ont déjà subi des tests de résistance mécanique et d'étanchéité est contrôlée comme suit :

1° pour des installations de transport de produits gazeux : badigeonnage à une pression d'au moins 5 bar et à la pression de service, au moment de la mise en service.

Il est autorisé d'utiliser de l'air ou de l'azote pour réaliser cette épreuve d'étanchéité;

2° pour des installations de transport de produits liquides : examen visuel à une pression d'au moins 5 bar et à la pression de service, au moment de la mise en service.

#### Section 4. — Mise et remise en service

**Art. 58.** Avant de mettre en service une installation de transport, le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué doit avoir satisfait aux dispositions du présent arrêté et doit disposer de la preuve de la réussite des épreuves prévues à l'article 54.

Dans les six mois après la mise en service d'une installation de transport, le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué doit pouvoir démontrer au ministre qu'il a satisfait aux dispositions du présent arrêté et de l'autorisation de transport au moyen d'un rapport de conformité.

Dans les deux mois suivant la fin du délai visé à l'alinéa 2, le titulaire de l'autorisation de transport transmet par voie électronique ou postale une copie du rapport de conformité à l'Administration de l'Energie et à l'Administration de la Qualité et de la Sécurité.

Pour les installations de transport dont la MAOP est supérieure à 16 bar, ce rapport de conformité est rédigé par l'organisme agréé, lequel conclut à la conformité de l'installation aux dispositions du présent arrêté et de l'autorisation de transport, en matière de conception et de construction de l'installation de transport, lorsque :

1° la mission de l'organisme agréé telle que décrite à l'article 70 du présent arrêté a été exécutée et a donné des résultats conformes aux exigences du présent arrêté et de l'autorisation de transport, en matière de conception et de construction de l'installation de transport;

2° cet organisme agréé a pu constater la présence d'une déclaration de conformité de l'installation de transport aux dispositions de la loi du 12 avril 1965, du présent arrêté, des Codes techniques et de l'autorisation de transport, en matière de conception et de construction de l'installation de transport, telle qu'établie par le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué.

Pour les installations de transport dont la MAOP est inférieure ou égale à 16 bar, de même que pour les ensembles tombant sous le champ d'application de l'arrêté royal du 11 juillet 2016 et ne s'intégrant pas dans une installation soumise à la surveillance d'un organisme agréé, ce rapport de conformité est rédigé par un ou plusieurs spécialistes désignés par le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué.

Le titulaire d'une autorisation de transport ou son délégué conserve le rapport de conformité durant toute la durée de vie de l'installation de transport concernée.

**Art. 56.** De dichtheid van een installatie wordt aangetoond door die installatie te onderwerpen hetzij aan een dichtheidsproef door het onder druk zetten met behulp van lucht of stikstof met een druk van ten minste 5 bar, hetzij aan een gecombineerde mechanische weerstands- en dichtheidsproef met behulp van water. In dit laatste geval vindt deze beproeving plaats bij dezelfde druk als de mechanische weerstandsproef. De dichtheidsproef duurt ten minste 24 uur. Wordt er lucht of stikstof gebruikt bij de dichtheidsproef, dan wordt de beproevingsdruk echter beperkt tot 35% van de DP van de installatie.

De dichtheid wordt als voldoende beschouwd indien, rekening houdend met de nauwkeurigheid van de druk- en temperatuurmeet- toestellen, de drukvariatie gecorrigeerd met de temperatuurschommelingen in 24 uur niet meer bedraagt dan 0,2 %.

De dichtheidsproef wordt aanvaard indien de drukvariaties die zich tijdens de beproeving voordoen, kunnen worden verklaard door statistische meetfouten, verschillen in temperatuur en/of atmosferische druk of door nog andere natuurlijke fenomenen die zich tijdens de beproeving voordoen.

Indien alle lasnaden en andere aansluitingen tussen componenten toegankelijk zijn, wordt de dichtheid als voldoende beschouwd wanneer er geen enkel lek wordt ontdekt bij het afzepen van de lasnaden en andere aansluitingen tijdens een beproeving met behulp van lucht of stikstof en bij een druk van ten minste 5 bar.

**Art. 57.** De dichtheid van de verbindingen tussen delen van de installatie die al mechanische weerstands- en dichtheidsproef hebben ondergaan, wordt als volgt gecontroleerd :

1° voor vervoersinstallaties van gasvormige producten : afzepen bij een druk van ten minste 5 bar en bij dienstdruk, op het ogenblik van de indienststelling.

Voor deze dichtheidsproef mag men lucht of stikstof gebruiken;

2° voor vervoersinstallaties van vloeibare producten : visueel onderzoek bij een druk van ten minste 5 bar en bij dienstdruk, op het ogenblik van de indienststelling.

#### Afdeling 4. — Het (opnieuw) in gebruik nemen

**Art. 58.** Vooraleer een vervoersinstallatie in gebruik wordt genomen, moet de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde voldaan hebben aan de bepalingen van dit besluit en over het bewijs beschikken van het feit dat de proeven bedoeld in artikel 54 geslaagd zijn.

Binnen de zes maanden na de indienststelling van een vervoersinstallatie moet de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde aan de hand van een rapport van overeenstemming aan de minister kunnen aantonen dat hij voldaan heeft aan de bepalingen van dit besluit en van de vervoersvergunning.

Binnen de twee maanden na het verstrijken van de termijn bedoeld in het tweede lid, stuurt de houder van de vervoersvergunning aan het Bestuur Energie en aan de Administratie Kwaliteit en Veiligheid, per mail of per post, een kopie van het rapport van overeenstemming.

Voor vervoersinstallaties met een MAOP hoger dan 16 bar wordt dit rapport van overeenstemming opgesteld door het erkend organisme dewelke besluit dat de installatie in overeenstemming is met de bepalingen van dit besluit en de vervoersvergunning, voor wat betreft het ontwerp en de constructie van de vervoersinstallatie, wanneer :

1° de opdracht van het erkend organisme bedoeld in artikel 70 van dit besluit is uitgevoerd en resultaten heeft opgeleverd in overeenstemming met de eisen van dit besluit en de vervoersvergunning, wat betreft het ontwerp en de constructie van de vervoersinstallatie;

2° dit erkend organisme heeft de aanwezigheid kunnen vaststellen van een verklaring van overeenstemming van de vervoersinstallatie met de bepalingen van de wet van 12 april 1965, van dit besluit, van de Technische Codes en van de vervoersvergunning, wat betreft het ontwerp en de constructie van de vervoersinstallatie, zoals vastgesteld door de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde.

Voor de vervoersinstallaties met een MAOP lager dan of gelijk aan 16 bar, evenals voor de samenstellen die vallen onder het toepassingsgebied van het koninklijk besluit van 11 juli 2016 en niet worden opgenomen in een installatie die onderworpen is aan het toezicht van een erkend organisme, wordt dit rapport van overeenstemming opgesteld door één of meer specialisten die worden aangewezen door de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde.

De houder van een vervoersvergunning of zijn afgevaardigde bewaart het rapport van overeenstemming voor de volledige levensduur van de betrokken vervoersinstallatie.

Aucune installation de transport ou partie d'installation non conforme aux dispositions du présent arrêté ne peut être mise en service.

Lorsque des non-conformités au présent arrêté sont constatées par l'organisme agréé visé à l'article 69 ou par le spécialiste visé à l'article 71, alinéa 2, leurs résolutions sont constatées par ce même organisme ou ce même spécialiste.

La mise en service d'une installation de transport et la remise en service d'une installation de transport mise hors service temporairement ont lieu conformément aux dispositions des Codes techniques.

**Art. 59.** Dans les six mois après la mise en service de l'installation de transport, le titulaire de l'autorisation de transport dispose d'un dossier final de construction. Ce dossier contient les éléments suivants :

1° un registre indiquant chaque soudure et les procédures de soudage utilisées ainsi qu'une copie de celles-ci;

2° un registre mentionnant les pourcentages des soudures contrôlées et les résultats de ces contrôles, ainsi qu'une copie des rapports de contrôle;

3° le registre des soudeurs visé à l'article 49, alinéa 3;

4° le cas échéant, les rapports des épreuves de résistance mécanique et d'étanchéité;

5° les notes de calculs;

6° les certificats des matériaux, ainsi que les certificats ou dossiers techniques de tous composants;

7° les plans de construction dans l'état tel que construit;

8° les attestations du bon fonctionnement de la protection cathodique;

9° les attestations relatives au revêtement, à la pose, au remblayage et à la propreté interne;

10° le rapport de conformité visé à l'article 58, alinéa 2.

Le titulaire de l'autorisation de transport conserve le dossier final de construction durant toute la durée de vie de l'installation de transport concernée.

Le dossier final de construction est présenté par le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué sur simple demande des fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité.

#### Section 5. — Autres dispositions

**Art. 60.** Les Codes techniques déterminent notamment les spécificités techniques en ce qui concerne :

1° les spécifications des changements de direction;

2° les modes opératoires de soudage;

3° la qualification et l'agrément des soudeurs;

4° le contrôle non destructif des soudures et du revêtement des canalisations de transport;

5° les types de raccords;

6° l'enfouissement et le remblayage des canalisations de transport et/ou (parties) de stations;

7° les épreuves de résistance mécanique et d'étanchéité

8° la mise en service d'une installation de transport et la remise en service d'une installation de transport mise hors service temporairement.

### CHAPITRE 7. — Exploitation

#### Section 1<sup>re</sup>. — Organisation

**Art. 61.** Le titulaire de l'autorisation de transport met en place une organisation pour assurer la gestion et la maintenance des installations de transport qui satisfait aux exigences minimales suivantes :

1° l'organigramme du personnel nécessaire à la gestion et la maintenance des installations de transport est actualisé régulièrement et est mis à la disposition du personnel concerné;

2° le personnel concerné par la gestion et la maintenance des installations de transport bénéficie d'une formation en la matière;

Geen enkele vervoersinstallatie of deel van een installatie die niet voldoet aan de bepalingen van dit besluit, mag in gebruik worden genomen.

Wanneer er niet-conformiteiten met dit besluit worden vastgesteld door het erkend organisme bedoeld in artikel 69 of door de specialist bedoeld in artikel 71, tweede lid, dan wordt de oplossing ervan vastgesteld door hetzelfde organisme of door dezelfde specialist.

Een vervoersinstallatie wordt in gebruik genomen en een tijdelijk buiten gebruik gestelde vervoersinstallatie wordt opnieuw in gebruik genomen overeenkomstig de bepalingen van de Technische Codes.

**Art. 59.** Binnen de zes maanden na de indienstelling van de vervoersinstallatie beschikt de houder van de vervoersvergunning over een definitief constructiedossier. Dit dossier bevat de volgende gegevens :

1° een register met aanduiding van elke lasnaad en de gebruikte lasprocedures evenals een kopie daarvan;

2° een register met vermelding van de percentages van de gecontroleerde lasnaden en de resultaten van die controles, evenals een kopie van de controleverslagen;

3° het register van de lassers bedoeld in artikel 49, derde lid;

4° in voorkomend geval, de verslagen van de mechanische weerstandsdichtheidsproeven;

5° de berekeningsnota's;

6° de certificaten van de materialen en de certificaten of technische dossiers van alle componenten;

7° de constructieplannen in de staat zoals gebouwd;

8° de attesten betreffende de goede werking van de kathodische bescherming;

9° de attesten betreffende de bekleding, de aanleg, de aanaarding en de inwendige reinheid;

10° het rapport van overeenstemming bedoeld in artikel 58, tweede lid.

De houder van de vervoersvergunning bewaart het definitieve constructiedossier voor de volledige levensduur van de betrokken vervoersinstallatie.

Het definitieve constructiedossier wordt door de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde voorgelegd op eenvoudig verzoek van de aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie en van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid.

#### Afdeling 5. — Overige bepalingen

**Art. 60.** De Technische Codes stellen onder meer de technische eigenschappen vast met betrekking tot :

1° de specificaties van de richtingsveranderingen;

2° de lasmethoden;

3° de kwalificatie en de erkenning van de lassers;

4° het niet-destructief onderzoek van de lasnaden en van de bekleding van de vervoersleidingen;

5° de soorten verbindingen;

6° de ingraving en aanaarding van de vervoersleidingen en/of (delen) van stations;

7° de mechanische weerstands- en dichtheidsproeven;

8° het in dienst stellen van een vervoersinstallatie en het opnieuw in dienst stellen van een tijdelijk buiten dienst gestelde vervoersinstallatie.

### HOOFDSTUK 7. — Exploitatie

#### Afdeling 1. — Organisatie

**Art. 61.** De houder van de vervoersvergunning organiseert zich zodanig dat het beheer en het onderhoud van de vervoersinstallaties worden verzekerd, waarbij onderstaande minimale vereisten worden gerespecteerd :

1° het organogram van het personeel dat nodig is om de vervoersinstallaties te beheren en te onderhouden wordt regelmatig bijgewerkt en ter beschikking gesteld van het betrokken personeel;

2° het bij het beheer en het onderhoud van de vervoersinstallaties betrokken personeel krijgt een passende opleiding;

3° le titulaire de l'autorisation de transport dispose d'une organisation d'intervention d'urgence afin de pouvoir disposer, nuit et jour, du personnel qualifié, du matériel, de l'équipement et des moyens de communication nécessaires en cas de survenance d'un événement indésirable visé à l'article 11.

#### Section 2. — Procédure de gestion et de maintenance

**Art. 62.** Le titulaire de l'autorisation de transport établit les règles, les instructions et procédures pour la gestion et la maintenance des installations de transport. Ces règles, procédures et instructions font partie intégrante du système de gestion de la sécurité visé au chapitre 2, section 1ère.

Ces procédures contiennent notamment l'obligation pour le titulaire de l'autorisation de transport d'informer les fonctionnaires désignés de l'Administration de la Qualité et Sécurité des travaux de tiers détectés à proximité d'une installation de transport qui ne respectent pas les dispositions de l'arrêté royal du 21 septembre 1988.

Les procédures de gestion et de maintenance sont actualisées régulièrement et sont mises à la disposition du personnel concerné.

**Art. 63.** Lorsque certaines caractéristiques techniques d'une installation de transport ne satisfont plus aux critères de conception ou aux spécifications de matériaux, applicables au moment de la construction de ces installations, le titulaire de l'autorisation de transport se conforme aux dispositions des Codes techniques. En l'absence de règles dans les Codes techniques, la procédure visée à l'article 77 est d'application.

Sans préjudice des dispositions de l'article 17/1 de la loi du 12 avril 1965, moyennant les mesures adéquates éventuelles, l'installation de transport peut être maintenue en service. Le titulaire de l'autorisation de transport informe les fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité de cette situation.

#### Section 3. — Contrôle de l'état des installations de transport

**Art. 64.** Le titulaire de l'autorisation de transport assure le contrôle de l'état des installations de transport conformément aux dispositions du présent arrêté et aux Codes techniques.

#### Section 4. — Procédures d'urgence

**Art. 65.** Lors de la survenance d'un événement indésirable visé à l'article 11, le titulaire de l'autorisation de transport prend immédiatement toutes les mesures nécessaires conformément au plan d'urgence visé au chapitre 2, section 2.

Les fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité sont avertis dans les plus brefs délais de tout événement indésirable précité.

La cause de cet événement est recherchée afin d'être prise en considération par le titulaire de l'autorisation de transport dans le cadre de son système de gestion de la sécurité visé au chapitre 2, section 1ère. Toutes les informations concernant les événements indésirables visés à l'article 11 sont tenues à la disposition des fonctionnaires visés à l'alinéa 2.

Le titulaire de l'autorisation de transport transmet, au plus tard le 1<sup>er</sup> avril, un rapport sur les événements indésirables survenus durant l'année précédente. Les modalités de ce rapportage sont fixées par les fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité.

#### Section 5. — Plans, documentation et rapport

**Art. 66.** Pendant toute la durée de vie d'une installation de transport, éventuellement modifiée, les plans et documents techniques de ces installations et modifications sont disponibles.

Les plans comportent au moins les données suivantes :

- 1° l'identification de l'installation de transport;
- 2° le tracé avec les passages spéciaux;
- 3° les cotes d'altitude du terrain et des profondeurs d'enfouissement de la canalisation de transport;
- 4° le diamètre, l'épaisseur de paroi et le type du matériau de la canalisation de transport et la nature de son revêtement;
- 5° les dispositifs de protection cathodique;
- 6° les emplacements des appareils et dispositifs prévus aux articles 22 et 28.

3° de holder van de vervoersvergunning beschikt over een organisatie voor dringende interventies, zodat hij in geval van een ongewenste gebeurtenis, bedoeld in artikel 11, dag en nacht kan beschikken over het benodigde gekwalificeerd personeel, materieel, uitrusting en communicatiemiddelen.

#### Afdeling 2. — Beheer- en onderhoudsprocedure

**Art. 62.** De holder van de vervoersvergunning bepaalt de regels, instructies en procedures voor het beheer en het onderhoud van de vervoersinstallaties. Deze regels, procedures en instructies zijn een volwaardig onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem bedoeld in hoofdstuk 2, afdeling 1.

Deze procedures omvatten onder meer de verplichting voor de holder van de vervoersvergunning om de aangewezen ambtenaren van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid kennis te geven van de werken door derden gedetecteerd in de buurt van een vervoersinstallatie die geen rekening houden met de bepalingen van het koninklijk besluit van 21 september 1988.

De beheers- en onderhoudsprocedures worden regelmatig bijgewerkt en worden ter beschikking gesteld van het betrokken personeel.

**Art. 63.** Voldoen bepaalde technische kenmerken van een vervoersinstallatie niet langer aan de ontwerpcriteria of aan de eigenschappen van de materialen die van toepassing waren op het ogenblik waarop die installatie werd gebouwd, dan neemt de holder van de vervoersvergunning de bepalingen van de Technische Codes in acht. Bij gebrek aan regels in de Technische Codes is de procedure bedoeld in artikel 77 van toepassing.

Onverminderd de bepalingen van artikel 17/1 van de wet van 12 april 1965, voor zover de eventuele passende maatregelen worden getroffen, mag de vervoersinstallatie in dienst worden gehouden. De holder van de vervoersvergunning brengt de aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie en van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid op de hoogte van deze situatie.

#### Afdeling 3. — Controle van de staat van de vervoersinstallaties

**Art. 64.** De holder van de vervoersvergunning controleert de staat van de vervoersinstallaties overeenkomstig de bepalingen van dit besluit en de Technische Codes.

#### Afdeling 4. — Noodprocedures

**Art. 65.** In geval een ongewenste gebeurtenis zoals bedoeld in artikel 11 zich voordoet, neemt de holder van de vervoersvergunning onmiddellijk alle noodzakelijke maatregelen, overeenkomstig het noodplan bedoeld in hoofdstuk 2, afdeling 2.

De aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid worden zo snel mogelijk op de hoogte gebracht van zulke ongewenste gebeurtenis.

De oorzaak van deze gebeurtenis wordt opgezocht, zodat de holder van de vervoersvergunning hiermee rekening houdt in het kader van zijn veiligheidsbeheersysteem bedoeld in hoofdstuk 2, afdeling 1. Alle informatie in verband met de ongewenste gebeurtenissen bedoeld in artikel 11 wordt ter beschikking van de ambtenaren bedoeld in het tweede lid gehouden.

De holder van de vervoersvergunning bezorgt, ten laatste voor 1 april, een verslag over de ongewenste gebeurtenissen die zich tijdens het afgelopen jaar hebben voorgedaan. De aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid stellen de nadere regels van deze verslaggeving vast.

#### Afdeling 5. — Plannen, documentatie en verslag

**Art. 66.** Tijdens de volledige levensduur van een vervoersinstallatie, eventueel gewijzigd, zijn de plannen en technische documenten van deze installaties en wijzigingen beschikbaar.

De plannen bevatten ten minste de volgende gegevens :

- 1° de identificatie van de vervoersinstallatie;
- 2° het tracé met de speciale doorgangen;
- 3° de hoogtecijfers van het terrein en van de ingravingsdieptes van de vervoersleiding;
- 4° de diameter, de wanddikte en het type materiaal van de vervoersleiding en de aard van haar bekleding;
- 5° de voorzieningen inzake kathodische bescherming;
- 6° de plaatsen van de toestellen en voorzieningen bedoeld in de artikelen 22 en 28.

Les rapports relatifs aux évaluations, contrôles, inspections, et réparations éventuelles de l'installation de transport sont conservés pendant toute la durée de vie de cette installation.

*Section 6. — Mise hors service d'une installation de transport*

**Art. 67.** La mise hors service temporaire ou définitive d'une installation de transport a lieu conformément aux dispositions des Codes techniques.

*Section 7. — Dispositions diverses*

**Art. 68.** Les Codes techniques déterminent notamment les exigences particulières en ce qui concerne les éléments suivants :

- 1° les modalités de la mise à jour des plans et documents techniques;
- 2° la surveillance et la maîtrise opérationnelle à distance;
- 3° la surveillance terrestre et/ou aérienne des installations de transport;
- 4° la maintenance et l'inspection des installations de transport;
- 5° la gestion des travaux exécutés à proximité des installations de transport;
- 6° la détection des fuites;
- 7° le contrôle de la protection contre la corrosion;
- 8° l'analyse et l'évaluation des défauts constatés;
- 9° la méthode de réparation des défauts constatés;
- 10° le mode d'exécution de la mise hors service temporaire ou définitive d'une installation de transport.

**CHAPITRE 8. — Organismes agréés pour le contrôle des installations de transport**

**Art. 69.** Sans préjudice des articles 70 et 71, la surveillance des dispositions du présent arrêté relatives aux mesures de sécurité à prendre lors de la conception, de la construction et de la mise en service, de la transformation, de la réparation et de l'exploitation des installations de transport se fait par un organisme agréé à cette fin par le ministre.

**Art. 70.** Sans préjudice de l'article 71, la mission de l'organisme agréé lors de la conception, de la construction et la mise en service, de la transformation et de la réparation des installations de transport consiste en :

- 1° la vérification de l'étude en rapport avec la sécurité intrinsèque de l'installation de transport;
- 2° la surveillance des essais, contrôles et épreuves des composants, pompes et compresseurs, en usine;
- 3° la surveillance lors de la préfabrication et du montage;
- 4° la surveillance des épreuves de résistance mécanique et d'étanchéité, ainsi que l'épreuve d'étanchéité des soudures de raccordement;
- 5° la vérification de la présence des déclarations délivrées par le titulaire de l'autorisation de transport relatives à l'analyse de risque, la protection contre la corrosion, le remblayage, la propreté interne et la pose;
- 6° la rédaction du rapport de conformité visé à l'article 58, alinéa 2.

Lors de l'exploitation des installations de transport, la surveillance de l'évaluation des zones corrodées ou endommagées, ainsi que la surveillance de la mise en œuvre des programmes d'inspection interne (intelligent pigging) se fait soit par un organisme agréé, soit par un ou plusieurs spécialistes désignés par le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué. Les modalités d'exécution de la mission sont déterminées par le ministre ou son délégué.

**Art. 71.** La surveillance exercée par l'organisme agréé concerne obligatoirement l'ensemble des installations de transport, à l'exception :

- 1° des équipements sous pression et ensembles tombant sous le champ d'application de l'arrêté royal du 11 juillet 2016;
- 2° de la fabrication en usine des composants, autres que ceux visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, dont le diamètre extérieur est inférieur ou égal à 60,3 mm.

Pour les composants visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, la surveillance des dispositions relatives aux mesures de sécurité lors de la fabrication en usine se fait soit par un organisme agréé, soit par un organisme d'inspection accrédité de type A selon la norme ISO/IEC 17020;

De verslagen met betrekking tot de evaluaties, controles, inspecties en eventuele herstellingen van de vervoersinstallatie worden bijgehouden voor de volledige levensduur van de betrokken installatie.

*Afdeling 6. — Buitendienststelling van een vervoersinstallatie*

**Art. 67.** Een vervoersinstallatie wordt tijdelijk of definitief buitendienst gesteld overeenkomstig de bepalingen van de Technische Codes.

*Afdeling 7. — Diverse bepalingen*

**Art. 68.** De Technische Codes stellen onder meer de bijzondere vereisten vast met betrekking tot de volgende elementen :

- 1° de modaliteiten van de bijwerking van de plannen en van de technische documenten;
- 2° de bewaking en de operationele beheersing op afstand;
- 3° de bewaking vanop de grond en/of vanuit de lucht van de vervoersinstallaties;
- 4° het onderhoud en de inspectie van de vervoersinstallaties;
- 5° het beheer van de werken die in de nabijheid van de vervoersinstallaties worden uitgevoerd;
- 6° de detectie van lekken;
- 7° de controle van de corrosiebescherming;
- 8° de analyse en de evaluatie van de vastgestelde gebreken;
- 9° de methode om vastgestelde gebreken te herstellen;
- 10° de uitvoeringswijze van de tijdelijke of definitieve buitendienststelling van een vervoersinstallatie.

**HOOFDSTUK 8. — Erkende organismen voor de controle van de vervoersinstallaties**

**Art. 69.** Onverminderd de artikelen 70 en 71 wordt het toezicht op de bepalingen van dit besluit met betrekking tot de te nemen veiligheidsmaatregelen bij het ontwerp, de constructie en ingebruikneming, de verandering, de herstelling en de exploitatie van de vervoersinstallaties uitgeoefend door een hiervoor door de minister erkend organisme.

**Art. 70.** Onverminderd artikel 71 bestaat de opdracht van het erkend organisme bij het ontwerp, de constructie en ingebruikneming, de verandering en de herstelling van de vervoersinstallaties uit :

- 1° het nazicht van de studie in verband met de intrinsieke veiligheid van de vervoersinstallatie;
- 2° het toezicht op de proeven, controles en beproevingen van de componenten, pomp en compressoren in de fabriek;
- 3° het toezicht tijdens de prefabricage en de montage;
- 4° het toezicht op de mechanische weerstands- en dichtheidsproeven evenals op de dichtheidsproef van de verbindinglassen;
- 5° het nazicht van de aanwezigheid van de door de houder van de vervoersvergunning afgeleverde verklaringen met betrekking tot de risicoanalyse, de corrosiebescherming, de aanaarding, de interne reiniging en de aanleg;
- 6° het opstellen van het rapport van overeenstemming bedoeld in artikel 58, tweede lid.

Tijdens de exploitatie van vervoersinstallaties worden het toezicht op de evaluatie van de gecorrodeerde of beschadigde zones evenals het toezicht op de uitvoering van de programma's van interne inspectie (intelligent pigging) uitgevoerd hetzij door een erkend organisme, hetzij door een of meer specialisten aangesteld door de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde. De nadere regels voor de uitvoering van de opdracht worden bepaald door de minister of zijn afgevaardigde.

**Art. 71.** Het erkend organisme houdt verplicht toezicht op de volledige vervoersinstallaties, met uitzondering van :

- 1° de drukapparatuur en samenstellen die vallen onder het toepassingsgebied van het koninklijk besluit van 11 juli 2016;
- 2° de fabricage in de fabriek van componenten, andere dan deze bedoeld in het eerste lid, 1°, waarvan de buitendiameter kleiner is dan of gelijk is aan 60,3 mm.

Voor de componenten bedoeld in het eerste lid, 2°, wordt het toezicht op de bepalingen met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen bij de fabricage in de fabriek uitgevoerd hetzij door een erkend organisme, hetzij door een geaccrediteerde keuringsinstelling van het type A volgens de norm ISO/IEC 17020;

3° des systèmes auxiliaires et des systèmes d'instrumentation;

4° des installations de transport dont la MAOP est inférieure ou égale à 16 bar.

Pour les installations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 4°, la surveillance se fait soit par un organisme agréé, soit par un ou plusieurs spécialistes désignés par le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué.

La surveillance des épreuves de résistance mécanique et d'étanchéité, ainsi que de l'épreuve d'étanchéité des soudures de raccordement des installations de transport visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 4°, se fait cependant par un organisme agréé.

Pour les composants, équipements sous pression et ensembles visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1° et 2°, le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué soumet à l'organisme agréé toutes les pièces probantes lui permettant de vérifier la bonne intégration des différents composants, équipements sous pression et ensembles dans l'installation de transport.

**Art. 72.** Les contrôles réalisés par l'organisme agréé donnent lieu à la rédaction de rapports de contrôle, lesquels sont conservés par le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué durant toute la durée de vie de l'installation concernée.

Ces rapports de contrôle sont présentés par le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué sur simple demande des fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité.

**Art. 73.** Tous les frais engendrés par l'application des articles 69 à 72 sont à charge du titulaire de l'autorisation de transport ou de son délégué, qui désigne et contracte l'organisme agréé.

Le titulaire de l'autorisation de transport ou son délégué confie l'ensemble des missions de surveillance visées à l'article 70 pour les phases de conception, de construction et de mise en service de l'installation de transport concernée par cette autorisation à un seul organisme agréé.

La surveillance des essais, contrôles et épreuves des composants en usine par un autre organisme agréé est toutefois autorisée.

**Art. 74.** L'organisme agréé visé à l'article 69 est agréé par le ministre conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 21 avril 2016 concernant l'agrément des organismes chargés de la surveillance des essais, contrôles et épreuves se rapportant aux mesures de sécurité à prendre lors de la conception, de la construction et de la mise en service, de la transformation, de la réparation et de l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations.

**Art. 75.** Les dispositions des articles 69 à 73 ne limitent en rien la responsabilité du titulaire de l'autorisation de transport quant à son obligation de respecter les mesures de sécurité définies au présent arrêté.

## CHAPITRE 9. — Dispositions diverses

### Section 1<sup>re</sup>. — Délégations

**Art. 76.** En cas de situation d'urgence pouvant nécessiter la prise de mesures afin de préserver l'intégrité des installations de transport concernées, le ministre peut déléguer aux fonctionnaires de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité qu'il désigne le pouvoir de fixer des mesures techniques générales et individuelles dans le cadre de l'exécution du présent arrêté.

### Section 2. — Absence de dispositions dans les Codes techniques

**Art. 77.** En l'absence de règles dans les Codes techniques, le titulaire de l'autorisation de transport peut appliquer une mesure ou méthode particulière moyennant son approbation par les fonctionnaires désignés de l'Administration de l'Energie et de l'Administration de la Qualité et Sécurité sur base d'un dossier technique étayé qui leur est soumis.

3° de hulpsystemen en instrumentatie-systemen;

4° vervoersinstallaties waarvan de MAOP kleiner is dan of gelijk is aan 16 bar.

Voor de installaties bedoeld in het eerste lid, 4°, wordt het toezicht uitgevoerd hetzij door een erkend organisme, hetzij door één of meer specialisten aangesteld door de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde.

Het toezicht op de weerstands- en dichtheidsproeven evenals de dichtheidsproef van de verbindingssystemen van de vervoersinstallaties bedoeld in het eerste lid, 4°, wordt evenwel uitgevoerd door een erkend organisme.

Voor componenten, drukapparatuur en samenstellen bedoeld in het eerste lid, 1° en 2°, legt de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde aan het erkend organisme alle bewijsstukken voor waarmee zij de goede integratie van de verschillende componenten, drukapparatuur en samenstellen in de vervoersinstallatie kan controleren.

**Art. 72.** Voor de controles die het erkend organisme uitvoert, worden controleverslagen opgesteld die worden bewaard door de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde gedurende de volledige levensduur van de betrokken installatie.

Deze controleverslagen worden door de houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde voorgelegd op eenvoudig verzoek van de aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie en van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid.

**Art. 73.** Alle kosten die voortvloeien uit de toepassing van de artikelen 69 tot 72 zijn ten laste van de houder van de vervoersvergunning of van zijn afgevaardigde, die het erkend organisme aanstelt en contracteert.

De houder van de vervoersvergunning of zijn afgevaardigde vertrouwt alle toezichtopdrachten bedoeld in artikel 70 toe aan één enkel erkend organisme voor de ontwerp-, constructie- en ingebruiknemingsfasen van de vervoersinstallatie waarvoor de vergunning geldt.

Het toezicht op de proeven, controles en beproevingen op componenten in de fabriek door een ander erkend organisme is echter toegestaan.

**Art. 74.** Het erkende organisme bedoeld in artikel 69 wordt erkend door de minister overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 21 april 2016 betreffende de erkenning van organismen belast met het toezicht op de proeven, controles en beproevingen met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen bij het ontwerp, de constructie en ingebruikneming, de transformatie, de herstelling en de exploitatie van vervoersinstallaties voor gasachtige producten en andere door middel van leidingen.

**Art. 75.** De bepalingen van artikelen 69 tot 73 beperken geenszins de aansprakelijkheid van de houder van de vervoersvergunning aangaande de naleving van de veiligheidsmaatregelen bepaald in dit besluit.

## HOOFDSTUK 9. — Diverse bepalingen

### Afdeling 1. — Delegaties

**Art. 76.** Wanneer er zich een noodsituatie voordoet die het nemen van maatregelen kan vereisen om de integriteit van de betrokken vervoersinstallaties te vrijwaren kan de minister aan de ambtenaren van het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid die hij aanwijst, de bevoegdheid overdragen om zowel algemene als individuele technische maatregelen te bepalen in het kader van de uitvoering van dit besluit.

### Afdeling 2. — Ontbreken van bepalingen in de Technische Codes

**Art. 77.** Bij gebrek aan regels in de Technische Codes kan de houder van de vervoersvergunning een bijzondere maatregel of methode toepassen voor zover die maatregel of methode wordt goedgekeurd door de aangewezen ambtenaren van het Bestuur Energie en van de Administratie Kwaliteit en Veiligheid op basis van een gestaafd technisch dossier dat aan hen wordt voorgelegd.

## Section 3. — Modification des Codes techniques

**Art. 78.** A la demande d'un ou de plusieurs titulaires d'une autorisation de transport, ou à la demande de l'Administration de l'Energie ou de l'Administration de la Qualité et Sécurité, l'un des Codes techniques peut être modifié.

La procédure d'approbation d'une modification de l'un des Codes techniques est identique à celle de son établissement.

## Section 4. — Dérégations

**Art. 79.** Le ministre peut accorder des dérogations aux dispositions du présent arrêté et des Codes techniques ou prescrire des dispositions particulières dans l'autorisation de transport.

## Section 5. — Dispositions abrogatoires

**Art. 80.** Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 11 mars 1966 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation de transport de gaz par canalisations, modifié par les arrêtés royaux du 24 janvier 1991, 12 mars 2009 et 21 avril 2016, sauf les dispositions relatives à l'établissement des canalisations et branchements à haute pression visées à l'article 4, a), de l'arrêté royal du 28 juin 1971 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de distribution de gaz par canalisations, et sauf les dispositions des articles 64 et 65 conformément aux dispositions de l'article 50 de l'arrêté royal précité du 28 juin 1971;

2° l'arrêté royal du 25 juillet 1967 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations d'hydrocarbures liquides et/ou d'hydrocarbures liquéfiés, autres que ceux visés par l'article 1<sup>er</sup>, littéra a, de la loi du 12 avril 1965, relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, modifié par les arrêtés royaux du 30 décembre 1993, 12 mars 2009 et 21 avril 2016;

3° l'arrêté royal du 20 février 1968 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations de saumure, lessive caustique et liquides résiduaux, modifié par les arrêtés royaux du 30 décembre 1993, 12 mars 2009 et 21 avril 2016;

4° l'arrêté royal du 9 mai 1969 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport par canalisations d'oxygène gazeux, modifié par les arrêtés royaux du 18 mai 1993, 12 mars 2009 et 21 avril 2016;

5° les instructions ministérielles suivantes :

- a) n°1 du 14 avril 1966;
- b) n°2 du 15 juin 1966;
- c) n°3 du 10 octobre 1966;
- d) n°4 du 10 novembre 1970;
- e) n°5 du 15 octobre 1981;
- f) n°6 du 11 mars 2002.

## Section 6. — Entrée en vigueur et dispositions transitoires

**Art. 81.** Sans préjudice des articles suivants, le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 82.** En ce qui concerne les installations de transport existantes, les dispositions du chapitre 2, section 1<sup>ère</sup>, n'entreront en vigueur que 5 ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté. Le titulaire de l'autorisation de transport communiquera toutefois à l'Administration de la Qualité et de la Sécurité ainsi qu'à l'Administration de l'Energie un rapport annuel, au plus tard à chaque date anniversaire de l'entrée en vigueur du présent arrêté, sur l'état d'avancement du système de gestion de la sécurité relatif à ces installations existantes, étant entendu qu'au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté le titulaire de l'autorisation de transport soumettra son système de gestion de la sécurité à un audit conformément à l'article 9.

**Art. 83.** Les dispositions du chapitre 2, section 2, entreront en vigueur un an après l'entrée en vigueur du présent arrêté. Le plan d'urgence établi pour les installations existantes conformément aux règles d'application avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, demeure en vigueur durant cette période transitoire.

**Art. 84.** A la demande du titulaire de l'autorisation de transport, le ministre ou son délégué, peut autoriser que pour les installations de transport existantes dont la MAOP est égale à 14,7 bar, la MAOP soit

## Afdeling 3. — Wijzigen van de Technische Codes

**Art. 78.** Op verzoek van één of meer houders van een vervoersvergunning of op verzoek van het Bestuur Energie en de Administratie Kwaliteit en Veiligheid kan een van de Technische Codes worden gewijzigd.

De procedure van goedkeuring van een wijziging van een van de Technische Codes is dezelfde als voor het opstellen van die Codes.

## Afdeling 4. — Afwijkingen

**Art. 79.** De minister kan afwijkingen van de bepalingen van dit besluit en van de Technische Codes toestaan of kan in de vervoersvergunning bijzondere bepalingen opleggen.

## Afdeling 5. — Opheffingsbepalingen

**Art. 80.** Worden opgeheven :

1° het koninklijk besluit van 11 maart 1966 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasvervoer door middel van leidingen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 24 januari 1991, 12 maart 2009 en 21 april 2016, behalve de bepalingen die betrekking hebben op de oprichting van hogedrukleidingen en hogedrukdienstleidingen bedoeld in artikel 4, a), van het koninklijk besluit van 28 juni 1971 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasdistributie door middel van leidingen, en behalve de bepalingen van de artikelen 64 en 65 overeenkomstig de bepalingen van artikel 50 van het voormelde koninklijk besluit van 28 juni 1971;

2° het koninklijk besluit van 25 juli 1967 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer door middel van leidingen van vloeibare koolwaterstoffen en/of vloeibaar gemaakte koolwaterstoffen, andere dan deze beoogd door artikel 1, littera a, van de wet van 12 april 1965, betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 30 december 1993, 12 maart 2009 en 21 april 2016;

3° het koninklijk besluit van 20 februari 1968 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer door middel van leidingen van pekkel, natronloog en afvalvloeistoffen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 30 december 1993, 12 maart 2009 en 21 april 2016;

4° het koninklijk besluit van 9 mei 1969 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer van gasvormige zuurstof door middel van leidingen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 18 mei 1993, 12 maart 2009 en 21 april 2016;

5° de volgende ministeriële instructies :

- a) nr.1 van 14 april 1966;
- b) nr.2 van 15 juni 1966;
- c) nr.3 van 10 oktober 1966;
- d) nr.4 van 10 november 1970;
- e) nr.5 van 15 oktober 1981;
- f) nr.6 van 11 maart 2002.

## Afdeling 6. — Inwerkingtreding en overgangs-bepalingen

**Art. 81.** Onverminderd de volgende artikelen treedt dit besluit in werking de eerste dag van de derde maand die volgt op de datum van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 82.** Voor wat betreft de bestaande vervoersinstallaties, treden de bepalingen van hoofdstuk 2, afdeling 1, pas in werking 5 jaar na de inwerkingtreding van dit besluit. De houder van de vervoersvergunning bezorgt echter aan de Administratie Kwaliteit en Veiligheid en aan het Bestuur Energie, ten laatste op elke verjaardag van de inwerkingtreding van dit besluit, een jaarverslag betreffende de staat van vordering van het veiligheidsbeheersysteem met betrekking tot deze bestaande installaties, met dien verstande dat ten laatste 5 jaar na de inwerkingtreding van dit besluit de houder van de vervoersvergunning zijn veiligheidsbeheersysteem aan een audit zal onderwerpen overeenkomstig artikel 9.

**Art. 83.** De bepalingen van hoofdstuk 2, afdeling 2, treden in werking één jaar na de inwerkingtreding van dit besluit. Het noodplan dat voor de bestaande installaties werd opgesteld overeenkomstig de regels die vóór de inwerkingtreding van dit besluit van kracht zijn, blijft tijdens deze overgangperiode van kracht.

**Art. 84.** De minister of zijn afgevaardigde kan op verzoek van de houder van de vervoersvergunning toelaten dat, voor de bestaande vervoersinstallaties met een MAOP gelijk aan 14,7 bar, de MAOP op



portée à 16 bar, à condition que les installations de transport concernées satisfassent aux prescriptions du présent arrêté et des Codes techniques.

**Art. 85.** Le ministre qui a l'Energie dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 mars 2017.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Energie,  
de l'Environnement et du Développement Durable,  
M.C. MARGHEM

Annexe 1

En vertu de l'article 17, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 19 mars 2017 relatif aux mesures de sécurité en matière d'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations, les activités suivantes sont autorisées dans la zone servée conformément aux conditions stipulées dans le document établi par le titulaire de l'autorisation de transport :

1. la construction, la démolition, la présence et l'entretien d'infrastructures de circulation routière et pédestre. La construction, la démolition, la présence et l'entretien d'infrastructures de circulation fluviale et de voies ferrées, si celles-ci croisent les installations de transport;

2. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de câbles et de canalisations, pour autant que la distance entre les parties les plus proches du câble ou de la canalisation et de l'installation de transport soit d'au moins 0,20 m (0,50 m pour l'oxygène gazeux) ou 0,50 m respectivement en cas de croisement ou de tracé parallèle entre l'installation de transport et le câble ou la canalisation, et pour autant qu'il ne s'agit pas de réseaux de drainage des eaux de terrains agricoles ou horticoles;

3. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de supports de canalisations aériennes pour autant que l'inter-distance horizontale entre les parties les plus proches des supports de canalisations aériennes et les installations de transport soit d'au moins 1,20 m;

4. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de chambres de visite souterraines qui ne sont pas accessibles à l'homme, appartenant à un réseau de câbles ou de canalisations, pour autant que la distance horizontale avec les installations de transport soit d'au moins 0,50 m;

5. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de réseaux de drainage des eaux de terrains agricoles et horticoles, pour autant que la distance entre les parties les plus proches des deux installations soit d'au moins 0,50 m aux croisements et 3 m en cas de parcours parallèle;

6. l'exécution d'activités de transformation du sol à des fins agricoles ou de jardinage, entre 0,50 m et 1,50 m sous le niveau du sol, à une distance d'au moins 3 m de l'installation de transport;

7. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de constructions en surface d'une surface inférieure à 40 m<sup>2</sup> qui ne sont ni des bâtiments, ni des réservoirs d'une capacité supérieure à 2.500 litres, et ce pour autant que ces constructions, fondations incluses, se trouvent à 3 m minimum des installations de transport avec une MAOP supérieure à 16 bar ou 1 m minimum des installations de transport avec une MAOP inférieure ou égale à 16 bar;

8. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de constructions inaccessibles à l'homme destinées à abriter des animaux, des plantes ou des marchandises, pour autant que ces constructions soient dépourvues de fondations et que leurs ancrages et/ou mises à la terre ne se trouvent pas à plus de 0,50 m dans le sol;

9. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de constructions dépourvues de fondations et dont les ancrages et/ou mises à la terre ne se trouvent pas à plus de 0,50 m dans le sol, pour autant que ces constructions soient présent pendant une période limitée telle que mentionnée dans l'accord écrit du titulaire de l'autorisation de transport;

10. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de constructions qui ne sont pas des bâtiments, pour autant que l'installation de transport se trouve à au moins 15 m sous le niveau du sol et pour autant que les fondations et/ou mises à la terre de cette construction se trouvent à au moins 5 m de l'installation de transport;

16 bar wordt gebracht, op voorwaarde dat de betrokken vervoersinstallaties voldoen aan de voorschriften van dit besluit en van de Technische Codes.

**Art. 85.** De minister bevoegd voor Energie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 maart 2017.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,  
M.C. MARGHEM

Bijlage 1

Krachtens artikel 17, § 1, van het koninklijk besluit van 19 maart 2017 betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen zijn de volgende activiteiten toegelaten in de voorbehouden zone overeenkomstig de voorwaarden die worden bepaald in het document dat de houder van de vervoersvergunning opstelt :

1. de bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van rij- en wandelinfrastructuur. De bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van water- en spoorinfrastructuur, indien deze de vervoersinstallaties kruisen;

2. de plaatsing, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van kabels en leidingen, mits de afstand tussen de dichtstbijzijnde delen van de kabel of leiding en de vervoersinstallatie ten minste 0,20 m bedraagt (0,50 m voor gasvormige zuurstof) of 0,50 m respectievelijk in geval van kruising of parallel tracé tussen de vervoersinstallatie en de kabel of de leiding, en voor zover het niet gaat om ondergrondse ontwateringsnetten op land- of tuinbouwterreinen;

3. de aanleg, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van bovengrondse leidingsteunen mits de horizontale tussenafstand tussen de dichtstbijzijnde delen van de bovengrondse leidingsteunen en de vervoersinstallaties ten minste 1,20 m bedraagt;

4. de bouw, afbraak, aanwezigheid en onderhoud van ondergrondse zoekkamers die niet menstoegankelijk zijn, behorende tot een kabel- of leidingennet mits de horizontale afstand tot de vervoersinstallaties minstens 0,50 m bedraagt;

5. de aanleg, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van ondergrondse ontwateringsnetten op land- en tuinbouwterreinen, mits de afstand tussen de dichtstbijzijnde delen van de twee installaties ten minste 0,50 m op de kruisingen en 3 m bij evenwijdige loop bedraagt;

6. het uitvoeren van groundbewerkingen voor land- en tuinbouw op een diepte tussen 0,50 m en 1,50 m onder het maaiveld, op een afstand van minstens 3 m van de vervoersinstallatie;

7. de bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van bovengrondse constructies met een oppervlakte kleiner dan 40 m<sup>2</sup> die geen gebouwen zijn en geen reservoirs groter dan 2.500 liter en op voorwaarde dat deze constructies, inclusief funderingen, zich op minstens 3 m bevinden van vervoersinstallaties met een MAOP van meer dan 16 bar of op minstens 1 m van vervoersinstallaties met een MAOP lager dan of gelijk aan 16 bar;

8. de bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van constructies ter beschutting van dieren, planten of goederen die niet menstoegankelijk zijn onder voorwaarde dat deze constructies geen fundering hebben en de ankers en/of aardingen zich niet dieper dan 0,50 m in de grond bevinden;

9. de bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van constructies zonder fundering en waarvan de ankers en/of aardingen zich niet dieper dan 0,50 m in de grond bevinden mits ze aanwezig zijn gedurende een periode die beperkt is zoals bedoeld in het schriftelijk akkoord van de houder van de vervoersvergunning;

10. de bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van constructies die geen gebouw zijn, onder voorwaarde dat de vervoersinstallatie zich minstens 15 m onder het maaiveld bevindt en mits de fundering en/of aardingen van deze constructie zich op minstens 5 m van de vervoersinstallatie bevinden;

11. le stockage de marchandises et de matériel, pour autant :  
 - qu'il ne s'agisse pas de produits explosifs et  
 - qu'elle soit déplaçable sans délai pour inspection de et intervention sur l'installation de transport;

12. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de constructions érigées sur un poteau individuel d'une circonférence inférieure à 0,75 m, pour autant que l'inter-distance entre la partie souterraine du poteau, fondations incluses, et les installations de transport ne soit pas inférieure à la longueur de la partie souterraine du pieu, fondations incluses, avec un minimum de 1 m;

13. la pose, la démolition, la présence et l'entretien de clôtures pour autant que les parties souterraines, fondations incluses, se trouvent à 1 m minimum des installations de transport.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 19 mars 2017 relatif aux mesures de sécurité en matière d'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Energie,  
 de l'Environnement et du Développement Durable,  
 M.C. MARGHEM

Annexe 2

En vertu de l'article 17, § 2, de l'arrêté royal du 19 mars 2017 relatif aux mesures de sécurité en matière d'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations, les activités suivantes sont exceptionnellement autorisées dans la zone réservée pour autant que ces activités soient exécutées sur un sol présentant une portance suffisante pour les réaliser, compte tenu de la présence de l'installation de transport :

1. le stockage temporaire sur les parcelles concernées de plantes agricoles récoltées ou tout produit destiné à l'épandage, pour autant que la charge sur le sol n'excède pas 2 tonnes par mètre carré;

2. le stockage temporaire de matériaux de construction dans le cadre d'un chantier situé à proximité immédiate des installations de transport, pour autant que la charge sur le sol n'excède pas 2 tonnes par mètre carré;

3. l'exécution d'activités de sol à des fins agricoles ou de jardinage, pour autant que la profondeur de ces activités n'excède pas 0,50 m et n'entraînent pas de changement du relief;

4. l'exécution d'activités de transformation du sol ou de terrassement jusqu'à une profondeur de 0,50 m sous la surface du sol pour autant que le relief n'est pas modifié et qu'elles ne sont pas liées à des activités reprises à l'article 17, § 1<sup>er</sup>.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 19 mars 2017 relatif aux mesures de sécurité en matière d'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Energie,  
 de l'Environnement et du Développement Durable,  
 M.C. MARGHEM

11. de opslag van goederen en materieel mits :  
 - het geen explosieve producten zijn en  
 - deze onmiddellijk verplaatsbaar zijn voor inspectie van en interventie op de vervoersinstallatie;

12. de bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van constructies opgebouwd op een individuele paal met een omtrek kleiner dan 0,75 m mits de tussenafstand tussen het ondergrondse deel van de paal, inclusief fundering, en de vervoersinstallaties niet kleiner is dan de lengte van het ondergrondse deel van de paal, inclusief fundering, met een minimum van 1 m;

13. de bouw, afbraak, aanwezigheid en het onderhoud van de afsluiting, voor zover de ondergrondse delen, inclusief funderingen, zich op minstens 1 m van de vervoersinstallaties bevinden.

Gezien om te worden gevoegd bij ons besluit van 19 maart 2017 betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,

M.C. MARGHEM

Bijlage 2

Krachtens artikel 17, § 2, van het koninklijk besluit van 19 maart 2017 betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, zijn de volgende activiteiten uitzonderlijk toegelaten in de voorbehouden zone voor zover die activiteiten worden uitgevoerd op een ondergrond met een voldoende draagvermogen om ze te realiseren, rekening houdend met de aanwezigheid van de vervoersinstallatie :

1. de tijdelijke opslag van landbouwgewassen na oogst of ieder ander product bedoeld als strooisel op de betrokken percelen voor zover de belasting op de ondergrond maximaal 2 ton per vierkante meter bedraagt;

2. de tijdelijke opslag van bouwmaterialen in het kader van een werf in de onmiddellijke nabijheid van de vervoersinstallaties en voor zover de belasting op de ondergrond maximaal 2 ton per vierkante meter bedraagt;

3. het uitvoeren van grondbewerkingen voor land- en tuinbouw voor zover de diepte van de bewerking niet meer dan 0,50 m is en het reliëf er niet door wordt veranderd;

4. het uitvoeren van grond- en graafwerkzaamheden tot op een diepte van 0,50 m onder het maaiveld voor zover het reliëf niet wordt gewijzigd en ze geen verband houden met werkzaamheden vermeld in artikel 17, § 1.

Gezien om te worden gevoegd bij ons besluit van 19 maart 2017 betreffende de veiligheidsmaatregelen inzake de oprichting en de exploitatie van installaties voor vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen.

FILIP

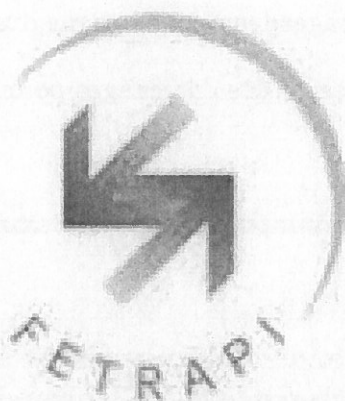
Van Koningswege :

De Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,

M.C. MARGHEM



# Fédération des Transporteurs par canalisations (FETRAPI)



***Conditions générales Fetrapl pour la préparation et la réalisation  
de travaux à proximité de canalisations.***



## Introduction

Les accidents provoqués par des canalisations de transport de produits dangereux sous pression peuvent avoir des conséquences graves pour l'être humain, les environs et l'environnement.

**En omettant de signaler vos travaux à l'exploitant  
des canalisations, vous êtes en infraction avec la loi**

**Évitez d'endommager les canalisations durant les travaux d'excavation  
et de provoquer ainsi des dommages pour l'homme et l'environnement**

**La plupart des accidents sont imputables à des dommages survenus durant des excavations**

Vous êtes tenus de par la loi de toujours signaler à l'avance en qualité d'entrepreneur, de particulier, de constructeur, d'architecte, de bureau d'études aux exploitants de canalisations tous les travaux à réaliser (Arrêté Royal du 21 septembre 1988 relatif aux prescriptions et obligations de consultation et d'information à respecter lors de l'exécution de travaux à proximité d'installations de transport de produits gazeux et autres par canalisations).

Les activités susceptibles de mettre en péril la sécurité des canalisations ou de perturber leur emplacement ne sont pas autorisées (l'article 11 de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations interdit toute intervention susceptible de porter préjudice aux installations de transport ou à leur exploitation).

C'est ainsi qu'il convient de signaler entre autres dans la zone protégée des canalisations les activités suivantes (liste non limitative) au gestionnaire des canalisations, qui veillera à une concertation si nécessaire, et fournira dans tous les cas par écrit les informations et mesures de sécurité indispensables au responsable de l'initiative. Les travaux ne pourront débuter sans que ces informations ne soient disponibles :

---

<sup>1</sup> Zone protégée : une zone de 15 m des deux côtés de la canalisation, étendue le cas échéant à la zone où la réalisation des travaux peut remettre en question la stabilité de la zone susmentionnée.



- Modification du niveau du sol ;
- Apport d'un revêtement fermé, chemins de fer, voies navigables ;
- Pénétration mécanique d'objets dans le sol (entre autres cloisons de palplanches, pieux de pilotis et/ou de forage, piquets de tente, parois de soutènement,...) ;
- Le stockage de terre ou de matériaux ;
- L'aménagement de plantations ou d'arbres à racines profondes ;
- La coupe d'arbres ;
- Une entrave à l'accessibilité du tracé ;
- Tout type de construction ;
- La pose de câbles, de conduites ou d'installations de drainage parallèles ou croisées ;
- Des sondages pour des prospections ;
- Le retrait ou le déplacement de marquage de conduites ;
- La mise en place de dispositifs sur le chantier ;
- Les forages, perçages et forages orientés ;
- Le dragage, le nettoyage des voies navigables ;
- Le traitement mécanique du terrain à une profondeur de plus de 50 cm ;
- Les travaux réalisés à l'aide de charges explosives.
- ...

... I a tout spécialement élaboré une directive générale à cet effet : Les conditions générales pour la préparation et la réalisation de travaux à proximité de canalisations.

Les consignes ci-dessous sont sans préjudice des prescriptions légales à respecter par le maître d'ouvrage, le concepteur et l'entrepreneur.



## 1 Phase de projet

1.1 Vous avez prévu de réaliser des travaux ? Dans ce cas, en qualité de maître d'ouvrage, vous êtes tenu de les signaler dans les délais aux exploitants des canalisations, de préférence en début de phase de projet. Pour savoir si les travaux prévus seront réalisés à proximité de canalisations, veuillez les signaler par l'intermédiaire du site Web KLIP ([www.klip.be](http://www.klip.be)) en Flandre et par l'intermédiaire du site Web KLIM ([www.klim-cicc.be](http://www.klim-cicc.be)) en Wallonie et à Bruxelles. Le gestionnaire de canalisations vous fournira les informations nécessaires. Les données sur les emplacements des installations de transport sont fournies à titre d'information uniquement, et ne servent qu'à faciliter leur repérage.

1.2 Pour des projets plus importants à plus long terme, veuillez toujours contacter au préalable le gestionnaire de canalisations concerné afin de vous concerter et d'établir ensemble des mesures de précaution. Ceci évitera les problèmes durant la phase d'exécution de votre projet.

1.3 Toutes les informations portant sur l'emplacement des canalisations, et les mesures de protection à prendre sont reprises dans le cahier des charges et dans les plans de sécurité et de santé, et sont transmises aux entrepreneurs auxquels vous faites appel dans le cadre de l'exécution des travaux.

1.4 La distance entre les câbles ou les conduites croisées (en-dessous et au-dessus) est de : voir tableau.

1.5 La distance entre les câbles ou les conduites parallèles est de : voir tableau.

POSE DE CONDUITES OU DE CABLES				
Diamètre	EMPLACEMENT PARALLELE		CROISE	
	Distance recommandée	Distance min.	Distance min. <sup>2</sup>	
≤ DN100	5,00 m	1,00 m	0,25 m	
DN 150	5,00 m	1,00 m	0,30 m	
DN 200	5,00 m	1,50 m	0,30 m	
DN 250	5,00 m	2,00 m	0,35 m	

<sup>2</sup> : minimum 0.5 m pour des lignes qui transportent de l'oxygène gazeuse



DN 300	5,00 m	2,00 m	0,35 m	
DN 350	5,00 m	2,50 m	0,40 m	
DN 400	5,00 m	3,00 m	0,40 m	
DN 500	5,00 m	3,00 m	0,45 m	
DN 600	5,00 m	4,00 m	0,50 m	
DN 700	5,00 m	4,50 m	0,55 m	
DN 800	6,00 m	5,50 m	0,60 m	
DN 900	6,00 m	5,50 m	0,65 m	
DN 1000	7,00 m	6,00 m	0,70 m	
DN 1200	8,00 m	7,50 m	0,80 m	

Les distances figurant dans le tableau valent uniquement pour l'aménagement de conduites/câbles dans une tranchée ouverte (donc pas pour des techniques d'aménagement sans tranchées). Les distances doivent être mesurées à l'horizontale en tenant compte du diamètre le plus important.

Pour l'aménagement de conduites pour le transport de produits dangereux et de câbles électriques haute tension, les distances intermédiaires recommandées s'appliquent généralement. Pour toutes les autres conduites et tous les autres câbles souterrains, les distances minimums s'appliquent.

1.6 Les gaines et conduites de protection et/ou autres conduites doivent se croiser perpendiculairement avec les conduites du gestionnaire.

1.7 Pour les forages orientés à l'horizontale, il convient de maintenir au minimum une distance de 5 m autour de la canalisation, mais les forages orientés ne peuvent être réalisés qu'après l'approbation du plan de forage par le gestionnaire des canalisations.

1.8 En cas d'aménagement de revêtement fermé, le demandeur doit réaliser un calcul des charges, qui permettra de vérifier si l'intégrité des canalisations n'est pas mise en péril. Ce calcul doit être soumis à l'approbation du gestionnaire des canalisations.

1.9 S'il est question de transports lourds (provisoires) au-dessus des canalisations, il convient de se concerter avec le gestionnaire avant le début des activités. Les informations suivantes doivent être présentées au minimum au gestionnaire des canalisations :

- plan d'approche du croisement à réaliser, mesures qui seront prises ;
- type de transport ;



- charge maximum sur la canalisation ;
- poses prévues ;
- calcul des tensions apparues dans la canalisation à la suite du chargement ;
- Aux endroits où aucune protection n'est prévue, il convient d'aménager des obstacles de façon à ce qu'il soit impossible de rouler sur la canalisation.

Toute circulation non autorisée sur le tracé est interdite à tout moment.

1.10 Outre les dispositions de l'article 1.8 , lors de l'aménagement des voies, il convient de tenir compte des couvertures ou des distances intermédiaires minimums suivantes :

- couverture minimum pour le croisement d'une route : 1,2 m ;
- couverture minimum pour le croisement d'une route nationale ou européenne : 1,5 m ;
- entre la partie intérieure du caisson et la partie supérieure de la canalisation : 30 cm ;
- entre les (fondations) des panneaux de circulation, des feux de circulation, de la signalisation, des rambardes... et de la canalisation : 1 m ;

1.11 L'aménagement de canaux et de cours d'eau n'est pas autorisé dans la zone de 5 m sans concertation avec le gestionnaire des canalisations.

1.12 En cas de construction d'une éolienne, il convient de respecter une distance intermédiaire égale à la distance de séparation calculée par le module disponible sur le site : <https://windturbines.be.sgs.com/Turbines.aspx> . Si cette distance de séparation ne peut être respectée, le demandeur doit veiller à la réalisation d'une analyse des risques quantitative conformément à la méthode appliquée en Flandre. Il conviendra alors de se concerter avec le gestionnaire des canalisations pour vérifier si des distances plus réduites peuvent être admissibles.

1.13 En cas d'aménagement de connexions à haute tension (lignes et câbles) d'une tension nominale de 30 kV ou plus, les répercussions électriques des lignes haute tension et les mesures à prendre pour éviter toute répercussion inacceptable seront déterminées conformément au document CIGRE « Guide on the influence of high voltage AC power systems on metallic pipelines ». Cette étude doit être soumise à l'approbation du gestionnaire des canalisations.

1.14 En cas d'aménagement de connexions à haute tension (lignes et câbles) d'une tension nominale inférieure à 30 kV, les répercussions électriques des lignes haute tension et les mesures à prendre pour éviter toute répercussion inacceptable seront déterminées conformément à la norme NBN EN 15280. Cette étude doit être soumise à l'approbation du gestionnaire des canalisations.

1.15 Pour l'aménagement de systèmes de courant continu, les mesures de lutte contre les effets des courants vagabonds seront déterminées conformément aux normes NBN EN 50122-2 et NBN EN 50162. Cette étude doit être soumise à l'approbation du gestionnaire des canalisations.





1.16 Lorsque des structures métalliques doivent être posées à proximité de la canalisation, ceci peut avoir des répercussions sur le système de protection cathodique de la canalisation, et il convient de contacter l'exploitant de canalisation concerné pour se concerter sur les mesures de protection à prendre.

1.17 Si la canalisation devenait inaccessible pour l'entretien et l'inspection à la fin des travaux, l'état du revêtement de la canalisation peut être inspecté en présence du gestionnaire de cette canalisation à sa demande.

## 2 Phase d'exécution

### 2.1 Préparation du chantier

15 jours ouvrables au minimum avant le début des travaux, l'entrepreneur, le particulier, le constructeur, l'architecte ou le bureau d'études communique la nature, l'emplacement et la planification des travaux au gestionnaire des canalisations. Veuillez signaler vos travaux par l'intermédiaire du site Web KLIP ([www.klip.be](http://www.klip.be)) en Flandre et par l'intermédiaire du site Web KLIM ([www.klim-cicc.be](http://www.klim-cicc.be)) en Wallonie et à Bruxelles.

Le gestionnaire des canalisations vous fournira les informations nécessaires. Les données sur les emplacements des installations de transport sont fournies à titre d'information uniquement, et ne servent qu'à faciliter leur repérage. Les plans des emplacements envoyés doivent toujours être disponibles sur le chantier.

### 2.2 Exécution

3 jours ouvrables au minimum avant le début des travaux, vous contactez à nouveau (conformément aux informations reçues précédemment du gestionnaire des canalisations) les exploitants concernés des canalisations pour prendre un rendez-vous avec le représentant du gestionnaire des canalisations.

Les travaux ne pourront commencer qu'après la visite sur place d'un représentant du gestionnaire des canalisations concerné. Les travaux ne pourront commencer qu'une fois que l'entrepreneur aura déterminé l'emplacement des conduites et de leurs accessoires en présence du représentant susmentionné, au moyen d'un nombre suffisant de tranchées d'essai.

Attention, des câbles peuvent se trouver à proximité de la conduite. Ils ne sont pas forcément parallèles à la conduite. Ils sont en général moins profonds que la conduite.

Pour toute modification de la zone de travail, de la nature des travaux ou des outils, le chef de chantier doit à nouveau contacter au préalable le gestionnaire des canalisations. Le gestionnaire des canalisations détermine, sur la base des informations du chef de chantier, s'il y a lieu d'établir à nouveau l'emplacement des conduites, ou d'adapter les mesures de précaution.

2.3 Les installations de transport sont pourvues d'une protection cathodique. Il convient de prendre les mesures nécessaires pour ne pas endommager ces installations de protection.



2.4 La zone de chantier peut être libérée par le gestionnaire des canalisations après l'élaboration et la signature d'un contrat sous la forme d'un formulaire d'accord ou de permis (de travail). Celui-ci établit à quelles conditions spécifiques des travaux d'excavation peuvent être menés dans la zone de chantier concernée.

2.5 S'il s'avère, à l'arrivée sur place, que le gestionnaire des canalisations n'est pas concerné en raison de l'emplacement ou de la nature des travaux, ceci peut être confirmé dans un formulaire d'accord ou de permis (de travail).

2.6 Les fiches d'instructions d'excavation spécifiques sont consultables par le lien suivant : [www.fetrapi.be](http://www.fetrapi.be).

2.7 En cas d'entretien d'un canal existant, il est interdit de le creuser davantage au fond. Les conduites doivent conserver la couche de terrain qui les recouvre actuellement par rapport au niveau du fond du canal.

2.8 Il est interdit de draguer dans les 15 m de la conduite ou d'y poser des tuyaux d'amarrage de drague sans concertation avec le gestionnaire des canalisations.

2.9 S'il est impossible d'éviter le passage de transport lourd au-dessus de la canalisation, il convient d'aménager un passage au-dessus (de déchargement) en concertation avec le gestionnaire des canalisations.

2.10 Le stockage provisoire (moins de 4 mois) de terre ou d'autres matériaux au-dessus ou à proximité de la conduite est autorisé dans la mesure du possible au niveau du sol, et si la charge au sol ne dépasse pas 2 tonnes/m<sup>2</sup>.

2.11 Si de la pollution est découverte à proximité de la conduite durant les travaux d'excavation, ceux-ci doivent être suspendus, et il convient d'en informer aussitôt le gestionnaire des canalisations.

2.12 En cas de pose d'une cloison de palplanches, la distance entre cette cloison et l'extérieur de la conduite doit être au minimum d'1 m, à condition uniquement que la conduite soit visible. Il est par ailleurs obligatoire de protéger la conduite à l'aide de cloisons dragline contre la chute d'objets, comme les cloisons de palplanches. La pose ou le retrait d'une cloison de palplanches se fait obligatoirement sous le contrôle du gestionnaire des canalisations. Pour éviter tout dommage au niveau de la conduite, il est indiqué de procéder à un ancrage sans vibrations. Les vibrations générées au niveau de la conduite durant les travaux d'ancrage ou de creusement ne peuvent être supérieures à 50 mm/sec.

2.13 Lors de l'excavation de la conduite, le revêtement doit être protégé du dessèchement, de dommages et des rayons UV. Les mesures à prendre sont déterminées en concertation avec le gestionnaire des canalisations.

2.14 En cas d'excavation de la conduite, celle-ci doit être soutenue de façon efficace et stable pour éviter qu'elle ne s'affaisse. À cet effet, les conduites de 6 pouces (ND150) et plus peuvent



avoir une surtension libre maximum de 4 mètres et les conduites inférieures à 6 pouces (ND 150), une surtension maximum de 2 mètres.

2.15 En cas de constatation de dommages au revêtement durant les travaux, le gestionnaire des canalisations en est aussitôt informé. Le revêtement (endommagé) ne peut être réparé que selon les directives du gestionnaire des canalisations. Le revêtement doit toujours être contrôlé par le gestionnaire des canalisations, avant de commencer à combler les fossés.

2.16 Il est interdit de marcher et de s'appuyer sur les conduites.

Les conduites doivent être protégées contre la chute d'objets.

2.17 Les excavations autour des conduites du gestionnaire des canalisations doivent être comblées et fermées par couches de 0,30 mètre de terre sans pierres, jusqu'à 30 cm au-dessus de la conduite. La partie supérieure de la conduite ne peut être fermée qu'après l'apport d'une couche de 30 cm de terre sans pierres. On procède ensuite aux améliorations foncières. S'il existait initialement un filet ou ruban de délimitation, ou autre protection (plaque de béton,...) au-dessus de la canalisation, il convient de rétablir cette situation.

02.18 Si la canalisation devenait inaccessible pour l'entretien et l'inspection à la fin des travaux, l'état du revêtement de la canalisation peut être inspecté en présence du gestionnaire de cette canalisation à sa demande.

2.19 Lorsque l'installation de drainage est aménagée parallèlement le long des conduites et/ou se croise au-dessus des conduites du gestionnaire des canalisations, les travaux d'excavation ne peuvent commencer qu'après la désactivation de la conduite, et en présence du gestionnaire, après le creusement de tranchées d'essai si nécessaire.

Les installations de drainage ne peuvent être posées de façon mécanique à moins de 3 m de la conduite du gestionnaire des canalisations.

2.20 Les activités avec des explosifs (250m) à proximité des conduites ne peuvent être effectuées qu'après autorisation écrite du gestionnaire des canalisations. Leurs effets sur la conduite ne peuvent excéder 50 mm/sec. Cette étude doit être soumise à l'approbation du gestionnaire des canalisations.

2.21 Les pieux des palissades et autres doivent être placés à au moins 1 m de la conduite. La procédure de notification reste toutefois applicable par analogie.



### 3 Que faire en cas de dommages ou de fuites ?

#### 3.1 Généralités

**Si vous touchez une conduite : cessez immédiatement de creuser.**

- arrêter aussitôt les travaux ;
- laisser la tranchée ou le puits ouvert ;
- prendre toutes les mesures appropriées pour garantir la sécurité des personnes et des biens (mettez-vous à distance, en sécurité).
- Attention : la distance de sécurité en cas de fuite dépend du produit !

#### 3.2 En cas de dommages légers apportés à la conduite, sans fuites (une rayure sur le revêtement de la conduite, par exemple)

- supprimer ou couper les sources de chaleur et d'allumage (GSM, moteurs, appareils électriques,...) à proximité des dommages ;
- informer le gestionnaire de canalisation concerné ;

Toujours signaler tout dommage au gestionnaire des canalisations concerné, même s'il s'agit de dommages très légers, si seul le revêtement a été touché, ou en cas de doute.

Si les dommages du revêtement ne sont pas signalés, ceci peut avoir de graves conséquences sur le plus long terme.

Si les dommages du revêtement sont dûment signalés, les réparations seront effectuées sans frais par le gestionnaire des canalisations.

#### 3.3 En cas de fuites au niveau de la canalisation

- cesser immédiatement les travaux, et évacuer la zone à risque ;
- couper les sources de chaleur et d'allumage (GSM, moteurs, appareils électriques,...) à proximité de la fuite ;
- prévenir les services de secours (112) ainsi que le gestionnaire des canalisations concerné ;
- décrire aussi précisément que possible l'emplacement et l'importance de la fuite.
- En attendant les instructions des services de secours, veillez à évacuer tout le monde du pourtour de la fuite.

#### 3.4 En cas de dommages causés à un câble

- informer le gestionnaire des canalisations concerné ;
- laisser la tranchée ou le puits ouvert.

**ARBRES ET ARBUSTES AUTORISÉS DANS UNE ZONE DE  
3 METRES DE PART ET D'AUTRE DE L'AXE DE LA  
CANALISATION**

**BOMEN EN STRUIKEN TOEGELATEN IN EEN ZONE VAN  
3 METER AAN BEIDE KANTEN VAN DE LEIDING**

**FEUILLUS / LOOFBOMEN**

- Pour autant que ces arbres et arbustes ne dépassent pas 2,5m de hauteur, et que le diamètre du tronc n'excède pas 10 cm à une hauteur de 1,5m.
- Mits deze bomen en struiken niet 2,5 meter hoogte overstijgen, en dat de diameter van de stam niet van 10 cm aan een hoogte van 1,5 overstijgt.

Chamaecytisus pupureus 'Atropurpureus'	* Prunus laurocerasus 'Zabeliana' Chimonathu s praecox
Clethra alnifolia	Prunus tenella
Clethra alnifolia 'Pink Spire'	Prunus tomentosa
Clethra barbinervis	Prunus triloba
Colutea arborescens	Pyracantha coccinea
Cornus alba	Rhus cotinus
Cornus alba 'Argenteomarginata'	Rhus glabra
Cornus alba 'Elegantissima'	Ribes alpinum
Cornus alba 'Gouchaultii'	Ribes aureum
Cornus alba 'Kesselringii'	Ribes nigrum
Cornus alba 'Sibirica'	Ribes rubrum
Cornus alba 'Stolonifera'	Ribes sanguineum
Cornus alba 'Hessei'	Ribes uva-crispa
Corylopsis pauciflora	Rosa agrestis
Corylopsis spicata	Rosa arvensis
Corylus avellana 'Contorta'	Rosa canina
Cotinus coggygria	Rosa pimpinellifolia
Cotinus coggygria 'Royal Purple'	Rosa rubiginosa
* Cotoneaster sp.	* Rosa rugosa
Daphne burkwoodii (X) 'Somerset'	Rosa sp. toutes les variétés d'ornement
Daphne cneorum	Rosa tomentosa
Daphne mezereum 'Grandiflora'	Rubus sp.
Daphne mezereum 'Rubra'	Rubus caesius
Deutzia gracilis	Rubus fruticosus
Deutzia gracilis 'Nikko'	Rubus idaeus
Deutzia hybrida (X) 'Magicien'	Rubus spectabilis

Deutzia hybrida (X) 'Mont Rose'	Salix aurita
Deutzia lemoinei (X)	Salix balfourii (X)
Deutzia purpurascens 'Klamiiflora'	Salix cotonifolia
Deutzia scabra 'Plena'	Salix elaeagnos 'Angustifolia'
Deutzia scabra 'Pride of Rochester'	Salix hastata 'Wehrhahnii'
Diervilla splendens	Salix helvetica
Elaeagnus commutata	Salix integra 'Hakuro-nishiki'
Elaeagnus ebbinggei	Salix irrorata
Elaeagnus ebbinggei 'Limelight'	Salix multinervis (X)
Elaeagnus multiflora	Salix repens
Elaeagnus pungens 'Goldrim'	Salix repens 'Argentea'
Elaeagnus pungens 'Maculta'	Salix repens 'Rosmarinifolia'
Elsholtzia stauntonii	Salix udensis 'Sekka'
Empetrum nigrum	Salix wehrhahnii
* Enkianthus campanulatus	Sambucus racemosa
Ephedra distachya	Sambucus racemosa 'Plumosa Aurea'
Erica (toutes les espèces)	Sarcococa hookeriana 'Humilis'
Escallonia sp.	Skimmia sp.
Euonymus alatus	Sorbaria sp.
Euonymus fortunei	* Spiraea sp.
Forsythia intermedia (X)	Stephanandra sp.
Forsythia intermedia 'Beatrix Farrand'	Symphoricarpos albus
Forsythia intermedia 'Courtalyn'	Symphoricarpos sp.
Forsythia intermedia 'Flojor'	Syringa micropylla
Forsythia intermedia 'Goldzauber'	Tamarix pentandra (sauf Var 'Rubra')
Forsythia intermedia 'Lynwood'	Vaccinium myrtillus
Forsythia intermedia 'Minigold'	Vaccinium oxycoccus
Forsythia intermedia 'Spectabilis'	Vaccinium uliginosum
Forsythia intermedia 'Weekend'	Vaccinium vitis-idaea
Forsythia ovata 'Tatragold'	Viburnum bodnantense (X) 'Dawn'
Forsythia suspensa var. fortunei	Viburnum bodnantense (X) 'Deben'
Fothergilla major	Viburnum burkwoodii (X)
Fuchsia hybrida (X) 'Madame Cornelissen'	Viburnum carlcephalum (X)
Gaultheria procumbens	Viburnum carlesii
Gaultheria shallon	Viburnum davidii
Genista lydia	Viburnum fragrans
Genista pilosa	Viburnum lantana
Genista pilosa 'Vancouver gold'	Viburnum opulus
Genista sagittalis	Viburnum plicatum 'Mariesii'
Genista tinctoria 'Royal Gold'	Viburnum plicatum 'Rotundifolium'
Halimodendron halodendron	Viburnum plicatum 'Watanabe'
Hamamelis intermedia (toutes les CV)	Viburnum rhytidophyllum

Hamamelis mollis	Viburnum tomentosum
Hebe sp.	Weigelia florida 'Nana Varaigata'
Hedera sp.	Weigelia florida 'Purpurea'
Hedysarum multijugum	Weigelia florida 'Victoria'
Hydrangea sp.	Weigelia hybrida (X) 'Abel Carrière'
Hypericum sp.	Weigelia hybrida (X) 'Bristol Ruby'
Ilex crenata (toutes les CV)	Weigelia hybrida (X) 'Candida'
Ilex meseveae et CV	Weigelia hybrida (X) 'Eva Rathke'
Ilex verticillata	Weigelia hybrida (X) 'Evita'
Indigofera sp.	Weigelia hybrida (X) 'Fairy'
Itea virginica	Weigelia hybrida (X) 'Newport Red'
Kalmia sp.	Weigelia hybrida (X) 'Red Prince'
Kerria japonica	Weigelia middendorffiana
Kolkwitzia amabilis	Yucca filimentosa
Lavandula sp.	Zenobia pulverulenta 'Blue sky'

## RÉSINEUX / NAALDHOUT

- Pour autant que ces arbres et arbustes ne dépassent pas 2,5m de hauteur, et que le diamètre n'exède pas 10 cm à une hauteur de 1,5m.
- Mits deze bomen en struiken niet 2,5 meter hoogte overstijgen, en dat de diameter van de stam niet van 10 cm aan een hoogte van 1,5 overstijgt.

Abies balsamea 'Nana'	Juniperus squamata 'Prostrata'
Chamaecyparis lawsonia 'Minima Glauca'	Juniperus virginiana 'Grey Owl'
Chamaecyparis pisifera 'Boulevard'	Picea abies 'Maxwellii'
Chamaecyparis pisifera 'Filifera Aurea'	Picea abies 'Nidiformis'
Chamaecyparis pisifera 'Filifera Nana'	Picea abies 'Pumila Glauca'
Cryptomeria japonica 'Globosa Nana'	Picea glauca 'Conica'
* Cryptomeria japonica 'Jindai'	* Picea jezoensis
Cryptomeria japonica 'Bandai'	Picea omorika 'Nana'
Cryptomeria japonica 'Vilmoriniana'	Picea pungens 'Glauca Globosa'
Juniperus chinensis (mdia) 'Blaauw'	Pinus mugo 'Gnom'
Juniperus chinensis 'Mint Julep'	Pinus mugo 'Mops'
Juniperus chinensis 'Old Gold'	Pinus mugo mughus
Juniperus chinensis 'Pfitzeriana Aurea'	Pinus mugo pumilio
Juniperus chinensis 'Pfitzeriana'	Pinus strobus nana
Juniperus chinensis 'Plumosa Aurea'	Taxus baccata 'Semperaurea'
Juniperus chinensis 'Rockery'	Taxus baccata 'Standishii'
Juniperus chinensis 'Stricta'	Taxus baccata 'Summergold'
Juniperus communis 'Hibernica'	Thuja occidentalis 'Aurea Nana'
Juniperus communis 'Repanda'	Thuja occidentalis 'Danica'
Juniperus horizontalis glauca	Thuja occidentalis 'Globosa'
Juniperus sabina 'Hicksii'	Thuja occidentalis 'Golden Globe'
Juniperus sabina 'Tamariscifolia'	Thuja occidentalis 'Recurva Nana'
Juniperus squamata 'Blue Carpet'	Thuja occidentalis 'Rheingold'

## HAIES / HAGEN

- Essences autorisées sous forme de haie pour autant qu'elles soient taillées au moins 1 fois par an et ne dépassent pas 2,5m de hauteur.
- Essences toegelaten in de vorm van hagen mits ze minstens 1 keer per jaar gesneden zijn en dat ze niet 2,5m hoog overstijgen.

Acer campestre	Juniperus sp.
Aucuba sp.	Laurus nobilis
Carpinus betulus	Ligustrum sp.
Chamaecyparis sp.	Photinia sp.
Crateagus sp.	* Prunus laurocerasus en sp.
Cupressocyparis leylandii	Prunus spinosa
Argousier	Pyracantha sp.
Fagus sylvatica	Rhododendron sp.
Hippophae rhamnoides	Thuja sp.
Ilex sp.	Tsuga canadensis

## ARBRES FRUITIERS BASSE-TIGE / FRUITBOMEN LAGE BUISJE

- Essences autorisées sous forme de haie pour autant qu'elles soient taillées au moins 1 fois par an et ne dépassent pas 2,5m de hauteur.
- Essences toegelaten in de vorm van hagen mits ze minstens 1 keer per jaar gesneden zijn en dat ze niet 2,5m hoog overstijgen.

Pommiers, tous les porte-greffes Cerises sur porte-greffes Gisela 3 et Gisela 5 Vitis sp	Griottes sur porte-greffes Gisela 3 et Gisela 5 Poires, sauf porte-greffe cognassier Adams
Appelbomen, alle onderstammen Kersen op onderstammen, Gisela 3 en Gisela 5 Vitis sp	Morellen op onderstammen Gisela 3 et Gisela 5 Peren, behalve onderstammen kweepeer Adams

### **REMARQUE :**

\* Espèces reprises sur la liste de communication des plantes invasives. Cette liste comprend les espèces de plante ayant (potentiellement) un impact environnemental négatif. Evitez donc de les planter. Pour plus d'informations, veuillez consulter [www.alterias.be](http://www.alterias.be).

### **OPMERKINGEN :**

\* Soorten vermeldt in de lijst van de invasieve planten. Deze lijst bevat de soorten van planten die een (potentieel) negatief milieueffect hebben. Vermijd dus ze te planten. Voor verdere informatie, zie [www.alterias.be](http://www.alterias.be).





**AGENT TRAITANT**  
**Benoît Lefèbvre**  
Conseiller en Mobilité  
Département du développement  
territorial  
benoit.lefebvre@jemepe-sur-  
sambre.be

Collège communal  
de et à  
5190 JEMEPPE-SUR-SAMBRE

**Objet : Avis mobilité dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme**

Nos réf. : PU 7978/23 - POLET

Vos réf. : -

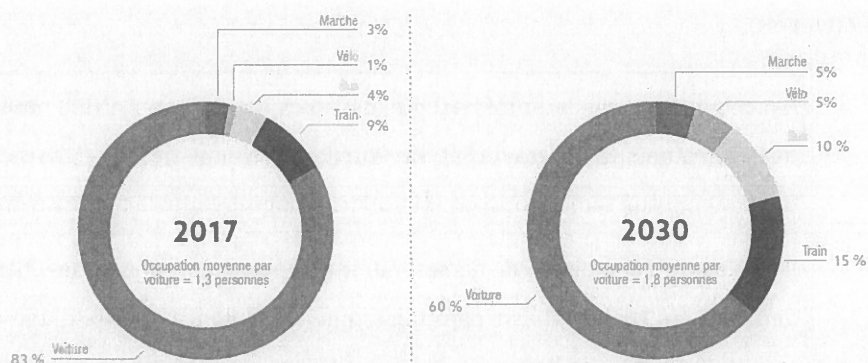
Jemepe-sur-Sambre, le 2 octobre 2023

Demande de permis d'urbanisme introduite par [redacted] dont le siège est établi [redacted] visant la CONSTRUCTION D'UNE RÉSIDENCE DE 29 APPARTEMENTS (DONT 2 A.I.S.) ET 1 COMMERCE DE PROXIMITÉ sur un terrain situé Route de la Basse Sambre - N90 à 5190 Jemepe-sur-Sambre, cadastré Div. 6 section A n°192 C, 191, 190 A, 192 D et section B n°1 F et 4 / 2 B.

1|5

• **Préambule**

La vision FAST (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 fixe des objectifs chiffrés de transfert modal pour le déplacement des personnes à l'horizon 2030. Conjointement à une réduction de la demande de 5%, la répartition des parts modales (en km parcourus) est fixée comme suit :



En l'absence d'outil stratégique ou réglementaire retranscrivant ces objectifs à l'échelle communale (Plan Communal de Mobilité ou Schéma d'Orientation Local (en cours de révision)), il y a lieu d'évaluer les projets soumis à permis d'urbanisme au regard des objectifs régionaux, tenant compte, bien entendu, du contexte d'implantation de chaque projet ainsi que des particularités locales.

- **Contribution à la réduction de la part modale « voiture »**

Le projet s'implante en bordure d'une voirie régionale (N90 - Route de la Basse Sambre) dont la fonction de circulation est très largement prédominante et la fonction de séjour quasi inexistante. Dès lors, le choix d'implantation du projet conditionnera déjà en grande partie le recours à la mobilité automobile pour les futures résidents et clients. Néanmoins, il y a lieu de souligner que la configuration de la voirie en question doit être profondément revue dans un avenir proche, notamment en vue d'y laisser une place plus importante à la mobilité cyclable (voir ci-après).

En aménageant 2 emplacements de stationnement par unité de logement, le projet ne s'inscrit clairement pas en rupture avec la politique du « tout à la voiture », ce nombre étant bien supérieur au taux de motorisation actuel des ménages (en moyenne 1,25 voitures par ménage à Jemeppe-sur-Sambre en 2022<sup>1</sup>). Dans une vision volontariste de réduction de la part modale voiture, il apparaît nécessaire de réduire le nombre d'emplacement de stationnement pour tendre vers 1 emplacement par logement tout en offrant aux futurs résidents des alternatives crédibles à la possession d'un second véhicule par ménage. À cette fin, une solution d'auto-partage pourrait être intégrée au projet à titre de charge d'urbanisme.

Par ailleurs, dans l'hypothèse d'une forte réduction du taux de motorisation des ménages, les emplacements de stationnement alors devenus excédentaires devront pouvoir être facilement désimperméabilisés.

Le parking de covoiturage le plus proche (*EQUILIS Portes de Spy*) est situé à environ 5 km, non loin de l'accès à l'autoroute E42.

A noter finalement que la demande de permis fait mention de 3 emplacements PMR alors qu'un seul (« P8 ») est effectivement représenté sur les plans de la demande. Il y aura donc lieu de s'assurer qu'un emplacement PMR sera bien aménagé à proximité de chaque « bloc » d'appartements en veillant à soigner l'accès entre ces emplacements et l'entrée des immeubles (déclivité, planéité, revêtement).

En ce qui concerne la problématique de l'accès depuis/vers la N90, nous renvoyons à l'avis de la Direction des Routes du Service Public de Wallonie ainsi qu'à l'avis de la Zone de Police de Jemeppe-sur-Sambre qui ont été sollicités dans le cadre la présente instruction.

Pour la problématique de l'accès au site (entrée en venant de Charleroi et sortie en direction de Namur), il est regrettable que la solution proposée d'une « déviation » via la rue de la Station et la rue de la Centrale (en vue d'éviter les manœuvres de demi-tour dangereuses aux carrefours avec la rue de la Station et la rue de la Centrale) ne fasse que reporter le problème sur des rues connexes au projet en générant un accroissement de la charge de trafic et des nuisances qui vont avec (l'estimation du charroi engendré par le projet semble largement sous-estimé par l'auteur de projet).

- **Contribution à l'augmentation de la part modale « train »**

Le projet est implanté à un peu plus d'un kilomètre de la gare SNCB de Moustier située sur la ligne 130 reliant Charleroi à Namur, deux pôles d'emploi régionaux. L'utilisation du train, seul ou en combinaison avec un autre mode de transport, est dès lors raisonnablement envisageable pour autant que l'accès piéton/cyclable au projet soit aménagé en conséquence.

- **Contribution à l'augmentation de la part modale « bus »**

Le projet est implanté à environ 400m de l'arrêt *MOUSTIER Route de Mornimont* desservi depuis le 1<sup>er</sup> aout 2023 par la ligne 76 Auvélais - Moustier - Jemeppe-sur-Sambre et la ligne scolaire 853 Floreffe - Jemeppe-sur-Sambre - Spy. La ligne 76 permet de rejoindre les pôles voisins, dont Jemeppe qui abrite la plupart des services publics locaux (administration communale, CPAS, bibliothèque, etc.) ainsi que divers commerces et services. L'arrêt *MOUSTIER Rond-Point* situé à 800m est quant à lui desservi par la ligne 58 Créalys - Spy - Moignelée qui permet notamment de rejoindre le parc d'activité économique Créalys (Les Isnes) ainsi que le Centre Hospitalier Régional Val de Sambre (Auvélais). Le recours au transport public apparait donc comme une alternative crédible à la voiture individuelle pour autant que l'accès piéton/cyclable au projet soit aménagé en conséquence.

- **Contribution à l'augmentation de la part modale « vélo »**

Comme évoqué plus haut, le projet s'implante en bordure d'une voirie régionale (*N90 - Route de la Basse Sambre*) pour l'heure peu adaptée à la mobilité cyclable étant donné l'absence, la vétusté ou le manque d'entretien des aménagements dédiés. Toutefois, s'agissant d'un axe structurant de l'actuel schéma directeur cyclable et du futur réseau cyclable structurant à l'échelle de la région wallonne, des aménagements dédiés seront mis en œuvre dans le cadre des futurs travaux de sécurisation de la N90. A noter également que le projet est implanté à environ 2 km de l'accès au RAVeL E3-W6 reliant Charleroi à Namur. Le projet est donc idéalement situé au regard des futures infrastructures cyclables régionales.

315

La dernière version du projet de sécurisation de la N90 dont nous avons connaissance prévoit les aménagements suivants entre le carrefour rue de la Centrale et le carrefour rue de la Station :

- Dans le sens Namur-Charleroi : une bande de circulation + accotement herbeux + piste cyclable bidirectionnelle entre la rue de la Station et la rue des Nobles.
- Dans le sens Charleroi-Namur : une bande de circulation + bande de dépassement + piste cyclable bidirectionnelle.

**En l'état actuel des choses, aucun accès direct n'est possible depuis/vers le projet pour les piétons et cyclistes.**

Par ailleurs, force est de constater que les infrastructures de stationnement cyclable du projet ne sont pas à la hauteur des objectifs de transfert modal. Les dimensions du local vélo sont en effet très largement insuffisantes. Il est recommandé de prévoir, *a minima*, un espace standard de 1,8m<sup>2</sup> par vélo<sup>ii</sup>. Cet espace englobe l'espace de stationnement (1,3m<sup>2</sup>) et le chemin d'accès (0,5m<sup>2</sup>). Dans le cas présent, la taille du local vélo projeté (26,55m<sup>2</sup>) permettra, au mieux, le stationnement de 15 vélos, soit 1 emplacement pour deux unités de logements alors que les standards actuels tendent vers 1 emplacement par chambre, soit un total théorique de 55 emplacements couverts. Tenant compte de ce ratio, la superficie du local vélo devra, *a minima*, atteindre 100m<sup>2</sup> (à répartir en plusieurs espaces, le cas échéant). Il y aura également lieux d'équiper ce local vélo d'une station de gonflage et de réparation nécessaire à la maintenance courante.

Il y aura également lieu de prévoir quelques emplacements de stationnement vélo supplémentaires à proximité de la surface commerciale.

L'intérêt réel de la création d'une liaison piétonne à travers le site apparaît peu évident. Au regard du maillage des voiries existant, il aurait sans doute été plus pertinent d'élargir et d'aménager le sentier existant longeant l'ancienne noue de la Sambre (sentier n° 37) pour rejoindre le carrefour entre la N90 et la rue de la Centrale, en modifiant éventuellement son tracé de façon à mieux le connecter au projet.

- **Conclusion**

Tenant compte des réserves énumérés ci-avant, il apparaît que le projet, moyennant quelques adaptations, pourrait contribuer aux objectifs régionaux de transfert modal.

**AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS DE :**

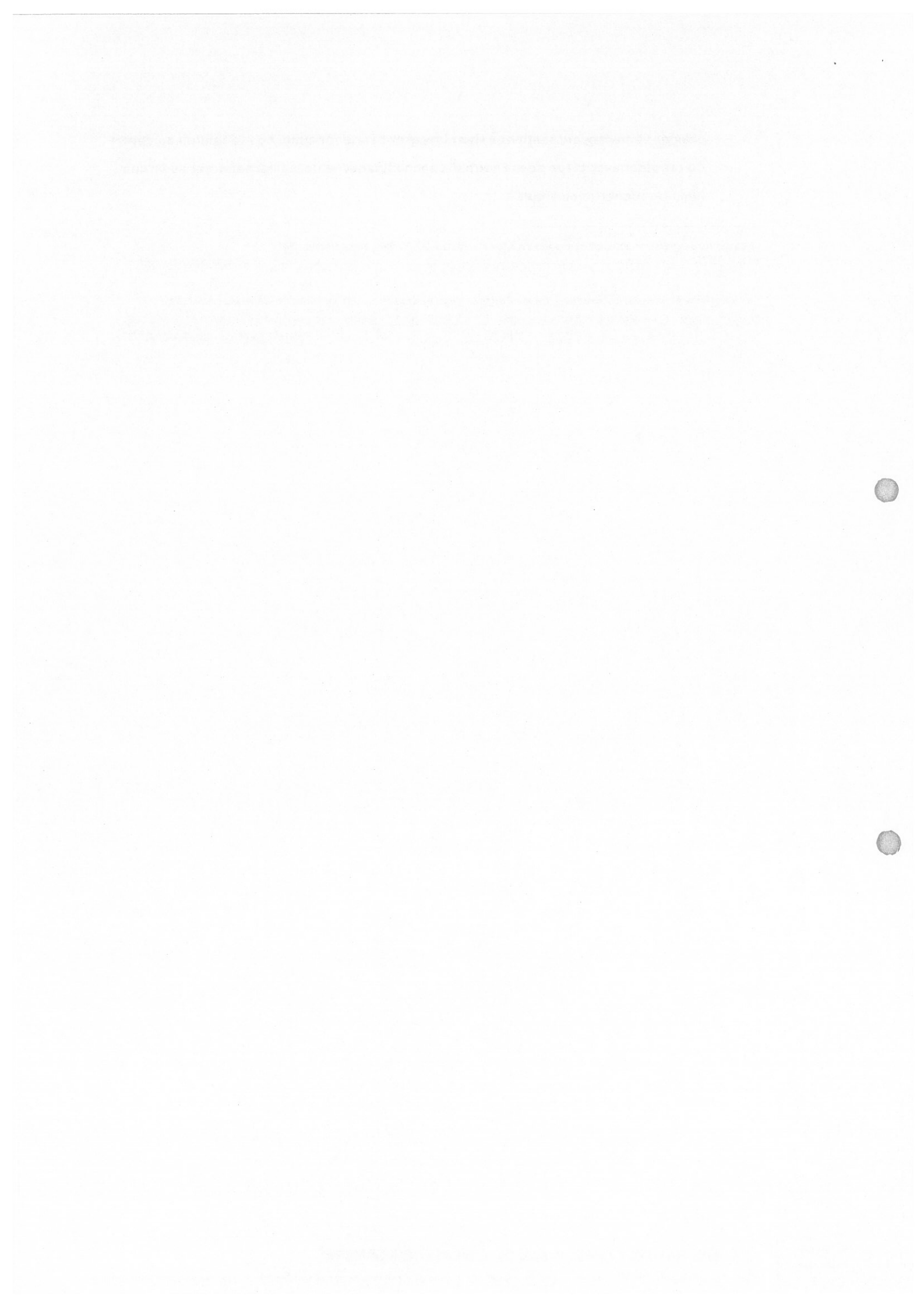
- Réduire le nombre d'emplacement de stationnement à 1,5 par logement et intégrer au projet une solution d'auto-partage à titre de charge d'urbanisme ;
- Aménager au moins 1 emplacement PMR à proximité de chaque « bloc » d'appartements en veillant à soigner l'accès entre ces emplacements et l'entrée des immeubles (déclivité, planéité, revêtement) ;
- Mettre en œuvre les emplacements de stationnement de façon à permettre leur désimperméabilisation dans le futur ;
- Équiper le parking d'une borne de recharge électrique mise à la disposition du public ;
- Dimensionner le local vélo à raison d'au moins 1 emplacement par chambre ;
- Équiper le local vélo d'une station de gonflage et de réparation ;
- Aménager des emplacements de stationnement vélo supplémentaires à proximité de la surface commerciale ;
- Aménager une piste cyclable en hydrocarboné sur l'accotement longeant la N90 entre la rue des Nobles et la voirie d'accès au projet ;

- **Élargir et aménager le sentier existant longeant l'ancienne noue de la Sambre au départ du carrefour avec la rue de la Centrale, en modifiant éventuellement son tracé de façon à mieux le connecter au projet.**

---

<sup>i</sup> « La moitié des personnes seules ne possèdent pas de voiture », *STATBEL*, 14 septembre 2023,  
[https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/possession\\_de-voitures-par-menage#news](https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/possession_de-voitures-par-menage#news) (consulté le 02/10/2023)

<sup>ii</sup> « *Le stationnement des vélos en et hors voirie - Règles et bonnes pratiques* », Service Public de Wallonie, mai 2016,  
[https://securotheque.wallonie.be/files/wp-content/uploads/Fiches%20th%C3%A9matiques/E%20Am%C3%A9nagements%20ou%20et%20v%C3%A9hicules/E.3.02.09\\_Fiche%20stationnement%20v%C3%A9lo\\_mai%202016.pdf](https://securotheque.wallonie.be/files/wp-content/uploads/Fiches%20th%C3%A9matiques/E%20Am%C3%A9nagements%20ou%20et%20v%C3%A9hicules/E.3.02.09_Fiche%20stationnement%20v%C3%A9lo_mai%202016.pdf) (consulté le 02/10/23)



**Bureau de prévention incendie**

Zone Opérationnelle du Val de Sambre



*Bureau central de prévention*

Sambreville, le 29 août 2023.

Madame la Bourgmestre  
Stéphanie THORON  
ADMINISTRATION COMMUNALE  
Place Communale, 20  
B-5190 JEMEPPE-sur-SAMBRE

**VOTRE LETTRE DU**

4/08/2023

**VOS REFERENCES**

7978/23

**NOS REFERENCES**

JEM/BAT/20230829/439/PU/MG/RICO

**OBJET :** Prévention incendie, étude de plans  
Construction d'une résidence de 29 appartements et un commerce de proximité.

**Demandeur :**

**Architecte :** Lba Architecte sprl  
Rue de Suarlée 21 à 5080 Rhisnes

**Situation :**

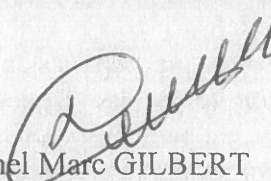
**Cadastre :** 6<sup>ème</sup> division, section A, n°192C, 191, 190A, 192D et section B, n°1F et 4/2B

Madame la Bourgmestre,

Nous accusons réception de votre courrier du vendredi 4 août 2023 ainsi que ses annexes concernant l'objet repris sous rubrique ; celui-ci a retenu toute notre attention.

À la suite de votre demande et après qu'une étude de plans ait été effectuée ce mardi 29 août 2023, nous vous prions de bien vouloir trouver en annexe notre rapport de prévention concernant l'établissement dont question.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition pour d'éventuels renseignements complémentaires, nous vous prions de recevoir, Madame la Bourgmestre, l'expression de nos sentiments les plus dévoués.

  
Colonel Marc GILBERT  
Commandant de la zone  
Val de Sambre

# RAPPORT DE PREVENTION INCENDIE.

## 1. INTRODUCTION.

Donneur d'ordre :

Madame la Bourgmestre Stéphanie THORON  
Administration communale de et à 5190 Jemeppe-sur-Sambre

Date de rédaction : 29/08/2023

Nos références : JEM/BAT/20230829/439/PU/MG/RICO

Maître de l'ouvrage :

Situation : Route de la basse-Sambre à 5190 Jemeppe sur Sambre

Architecte : Lba Architecte sprl  
Rue de Suarlée 21 à 5080 Rhisnes

Destination : Appartements (29) et 1 commerce de proximité

Mission : Prévention incendie, étude de plans

Législations applicables :

*Arrêté Royal du 07 juillet 1994, annexe 1, 2/1, 5/1 et 7 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments bas doivent satisfaire.  
Cet arrêté devra être respecté dans son intégralité ;*

*Règlement Général sur les Installations Électriques ;*

*Règlement de Police communal relatif à la protection contre l'incendie dans les locaux accessibles au public ;*

*Nouvelle Loi Communale Article 135, § 2, 5° ;*

*Arrêté du Gouvernement wallon du 21 octobre 2004 relatif à la présence de détecteurs d'incendie dans les logements ;*

**Partie eau d'extinction :**

*Article 7.1 de la Loi du 15 mai 2007 et les Circulaire Ministérielle du 14 octobre 1975, du 6 mars 1978 et du 9 mars 1982 concernant les ressources en eau pour l'extinction des incendies.*

Les remarques reprises en annexe, relatives aux mesures de sécurité, de prévention, de protection et de lutte contre les risques d'incendie, d'explosion et de panique à prévoir, ont été établies entre autres sur base des codes de bonnes pratiques et/ou expériences personnelles en la matière. Le présent rapport ne constitue pas un relevé exhaustif des écarts du projet qui nous est soumis par rapport aux impositions de ces différentes législations et doit être considéré comme un memento



des prescriptions à respecter en vue de la délivrance d'un avis favorable à l'octroi du permis demandé.

Transmis à :

Madame la Bourgmestre Stéphanie THORON  
Administration communale de et à 5190 Jemeppe-sur-Sambre

## 2. CARACTERISTIQUES EXTERIEURES.

### 2.1. Conception et construction du bâtiment.

Il s'agit de la construction de deux bâtiments de type « bas » comprenant 3 et 4 niveaux à destination de logements et surface commerciale, à savoir :

Ledit bâtiment est constitué comme suit :

- **Au rez-de-chaussée du bâtiment de gauche:** deux appartements de deux chambres ;
- **Au rez-de-chaussée du bâtiment principal :** cinq appartements de deux chambres et un commerce ;
- **Au niveau +1 du bâtiment de gauche:** deux appartements de deux chambres ;
- **Au niveau +1 du bâtiment principal :** cinq appartements d'une chambre, deux appartements de deux chambres et un appartements de trois chambres ;
- **Au niveau +2 du bâtiment de gauche :** un appartement de trois chambres ;
- **Au niveau +2 du bâtiment principal :** six appartements d'une chambre et deux appartements de deux chambres ;
- **Au niveau +3 du bâtiment principal :** trois appartements de trois chambres.

### 2.2. Implantation et voies d'accès.

La distance horizontale, dégagée de tout élément combustible, séparant ledit bâtiment d'un bâtiment opposé, doit être de 6 m au moins, sauf si les parois qui séparent les bâtiments contigus présentent une résistance au feu de minimum EI60 (Rf1h) et les portes de communication éventuelle EI,30 à fermeture automatique ou à fermeture automatique en cas d'incendie.

L'établissement est situé en retrait de la voirie.

Un parking privé est situé à l'avant.

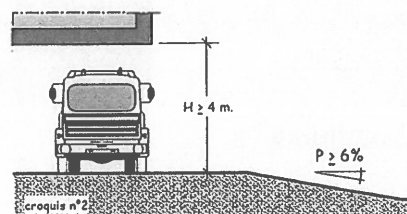
Afin de pouvoir lutter efficacement contre un éventuel incendie et d'y effectuer d'éventuels sauvetages, l'établissement doit toujours être accessible en permanence aux véhicules de notre service d'incendie, c'est-à-dire que le stationnement doit toujours y être bien régularisé.

Ce bâtiment comportant plus d'un niveau, les véhicules de notre service d'incendie doivent pouvoir atteindre, en un point au moins, une façade donnant accès à chaque niveau.

L'accès doit présenter les caractéristiques suivantes :

- ✓ Largeur libre minimale : 4 m
- ✓ Hauteur libre minimale : 4 m
- ✓ Pente maximale : 6%

- ✓ **Rayon de courbure minimal : 11 m à l'intérieur, 15 m à l'extérieur**
- ✓ Capacité portante : suffisante pour que les véhicules de notre service dont la charge par essieu est de 13 tonnes maximums, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser, même s'ils déforment le terrain.



- **Les rayons de courbures ne sont pas conformes sur les plans.**

### 2.3. Approvisionnement en eau d'extinction.

Une bouche ou une borne incendie devra se trouver à moins de 100 mètres du bâtiment.

Elles doivent être respectivement conformes aux normes belges *NBN S21-033* et *NBN S21-034* pour les bouches et *NBN S21-019* pour les bornes.

L'installation doit être capable de débiter au moins 60 m<sup>3</sup> par heure durant au moins deux heures (*Circulaires Ministérielles du 14 octobre 1975 et du 6 mars 1978*).

Dans le cas contraire, une borne ou des bornes d'incendie conformes aux prescriptions énoncées ci-dessus doivent être installées et être disposées à une distance horizontale de 0,60 m au moins de la bordure des voies, chemins ou passages sur lesquels les véhicules automobiles sont susceptibles de circuler ou être rangés.

Si le réseau public de distribution d'eau n'est pas en mesure de satisfaire aux prescriptions requises, il y a lieu de recourir à d'autres sources d'approvisionnement dont la capacité minimale est de 50 m<sup>3</sup> (réserve d'eau stagnante). Cette réserve sera placée en un endroit aisément accessible aux véhicules d'intervention du Service d'Incendie. La capacité demandée doit être disponible en permanence.

- **D'après les plans, deux bornes seront installées à proximité des immeubles.**

## 3. RISQUES D'INCENDIE.

### 3.1. Paramètres déterminant les risques d'incendie.

Les installations électriques et de chauffage ainsi que les cuisines représentent les risques habituels d'incendies potentiels.

### 3.2. Installation électrique.

Les compteurs électriques doivent se trouver dans une armoire spécifique réservée à leur seul usage.

Le fonctionnement des installations d'éclairage de sécurité, d'annonce, de détection, d'alarme et de désenfumage devra être assuré automatiquement même si la source d'énergie qui les alimente est interrompue, et ce dans un délai d'une minute et pendant une heure. Pour ce faire, ces installations devront pouvoir être alimentées par une ou plusieurs sources autonomes de courant dont la puissance est suffisante pour les alimenter toutes simultanément.

## Installations photovoltaïques éventuelles

Concernant l'installation de panneaux photovoltaïques, la zone de secours recommande vivement de se reporter aux prescriptions du guide pratique UTE C 15-712 édité par l'Union Technique de l'Electricité.

A cet effet, un dispositif de coupure est exigé pour permettre l'intervention des services de secours, celui-ci doit répondre aux principes suivants :

- Coupure de l'alimentation de la consommation du bâtiment (Ex. : réseau de distribution publique)
- Coupure de la partie A.C. du ou des onduleurs au plus près du point de livraison
- Coupure de la partie D.C. du ou des onduleurs au plus près des chaînes photovoltaïques.

Il y a donc lieu de prévoir les équipements suivants :

a) un disjoncteur général (AGCP) dont la coupure est centralisée avec une commande de coupure pour intervention des services secours ; ce dispositif est à signaler à l'aide des pictogrammes suivants :

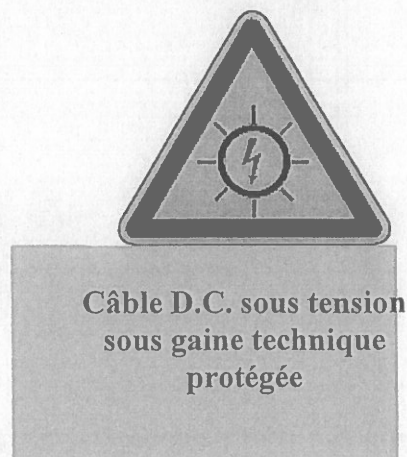


Si l'installation photovoltaïque est autonome et n'est donc pas reliée au réseau public de distribution

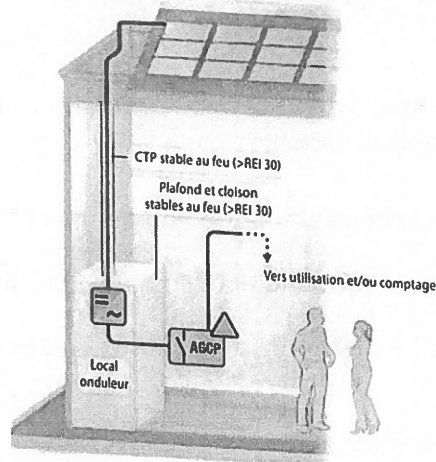


Si l'installation photovoltaïque est reliée au réseau public de distribution

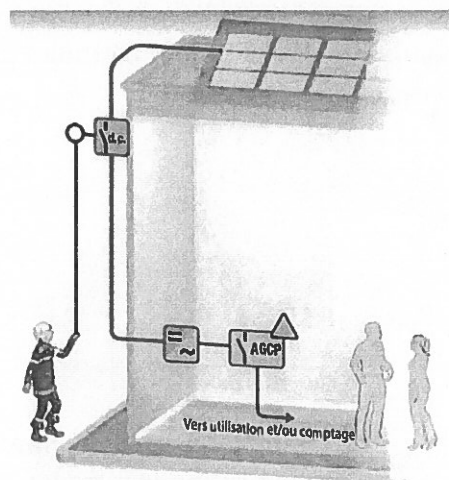
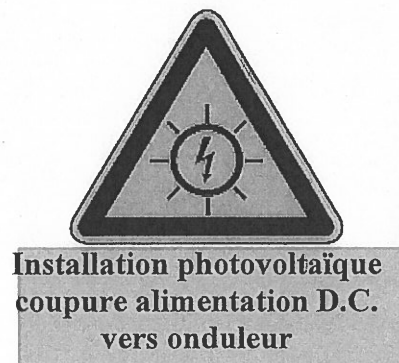
- b) Si les câbles électriques DC sont placés à l'intérieur du bâtiment, ils devront être placés dans des gaines (horizontales, verticales ou obliques) présentant au moins la résistance au feu des parois délimitant les compartiments avec un minimum de EI 30 ; ces gaines seront signalées par le pictogramme et panneau suivant :



L'onduleur raccordé à ces câbles sera également placé dans un local compartimenté présentant au moins la résistance au feu des parois délimitant les compartiments avec un minimum de EI 30. La porte de ce local présentera EI<sub>1</sub> 30 et sera sollicitée à la fermeture.

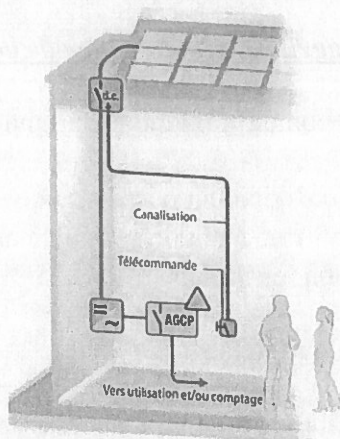


- c) Si les câbles électriques DC sont placés à l'extérieur du bâtiment, un interrupteur extérieur sera placé. Il devra être manipulable au moyen du crochet prévu à l'extrémité d'une perche isolante; cet interrupteur devra être signalé par le panneau suivant :

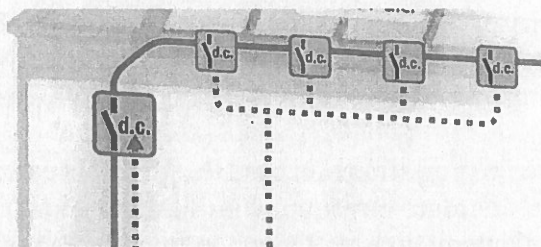


- d) S'il s'agit d'une installation de forte puissance, c'est-à-dire dont la surface de panneaux solaires installée est de plus de 250 m<sup>2</sup>, un système de coupure télécommandée sera prévu. Celui-ci permettra la coupure sur les câbles électriques DC présents dans le bâtiment. Le

système de coupure sera placé dans un endroit à décider de commun accord avec la zone de secours. Les câbles du système de commande seront PH 60 selon la NBN EN 50200.



De plus, si différentes chaînes du champ de panneaux photovoltaïques sont prévues, une coupure individuelle de chaque chaîne sera également prévue.



- e) Au niveau des chaînes de panneaux photovoltaïques, des connecteurs facilement manipulables (par exemple clips à détacher, manipulables avec des gants de protection contre le risque électrique ou d'incendie, sans nécessiter d'outil) seront placés de manière à limiter la tension maximale entre deux conducteurs à moins de 60V.

• **Attestation de conformité RGIE à fournir ;**

3.3. Installation de gaz.

Une installation de gaz « propane » étant prévue, les compteurs de gaz devraient se trouver alors de préférence à l'extérieur à un endroit facilement accessible et bien repéré par la lettre **G** et comportant un dispositif d'arrêt.

À défaut, le local des compteurs gaz devra présenter les caractéristiques suivantes :

- Parois EI60 (Rf 1h)
- Porte d'accès EI130 (Rf ½ h) sollicitée en permanence à la fermeture
- Ventilation haute et basse efficace réalisée en matériaux incombustibles et ininflammables
- N'inclure aucun coffret électrique
- Être équipé d'un éclairage antidéflagrant
- Canalisations réalisées en matériaux rigides, incombustibles et ininflammables de couleur jaune ocre
- Être équipé d'un système de détection du gaz avec alarme optique et sonore relié à une électrovanne permettant la coupure automatique du gaz en cas de problème.

### 3.4. Chaufferie.

Type de chauffage : Chaudière individuelle de type "ventouse"

#### *Selon le dossier du maître d'ouvrage, il sera fait usage de chaudières à ventouse*

Il est bien entendu que le code de bonne pratique en la matière doit être respecté, à savoir entre autres :

- Les locaux recevant les chaudières doivent posséder une ventilation suffisante
- Chaque installation doit être conforme aux normes applicables
- L'appareillage doit être entretenu tous les ans.

### 3.5. Réservoir LPG et récipients mobiles

Le tank à gaz sera entouré d'un grillage le rendant inaccessible aux personnes.

En tout point, ce grillage se trouvera à au moins 1,5 m du tank.

La surface intérieure délimitée par ce grillage sera empierrée et débarrassée de toute végétation et matériaux combustibles.

L'A.R. du 21.10.1968 concernant les dépôts, les réservoirs fixes non réfrigérés, de gaz propane et de gaz butane liquéfiés ou de leurs mélanges et notamment l'article 14 qui impose une visite de contrôle du réservoir par un organisme agréé tous les 5 ans devra être respecté.

La distance minimum, mesurée en projection horizontale, qui doit séparer les soupapes, les pompes et les bouches de remplissage de toute ouverture d'un local d'habitation, de toute ouverture d'un local de travail non soumis à l'interdiction de feu nu, de toute voie publique et de toute propriété voisine est fixée à 3 mètres minimum. Cette distance pourra être réduite s'il y a entre les ouvertures ou lieux cités plus haut et les réservoirs, soupapes, pompes et bouches de remplissage, interposition d'un écran étanche et incombustible. Cet écran (mur) doit être établi à une distance minimum de 1 mètre du réservoir. L'écran doit dépasser la partie supérieure du réservoir d'au moins 0,50 m et doit avoir au moins 1,50 m de hauteur.

Le réservoir devra porter une plaque soudée reprenant toutes ses caractéristiques.

Il sera pourvu d'un robinet permettant de l'isoler des appareils d'utilisation.

L'interdiction de feu nu devra être affichée sur le réservoir ou à proximité de celui-ci

Le réservoir étant aérien il devra répondre aux conditions particulières suivantes :

- Toute installation électrique sera interdite dans la zone de sécurité (3m) ;
- Le réservoir devra être mis à la terre ;
- Les accessoires, à l'exception de la soupape de sécurité et de la jauge de niveau, seront couverts par un capot de protection non étanche à l'air ;
- Le réservoir sera protégé contre l'action des rayons solaires ou de toute autre source de chaleur
- Le réservoir devra être posé sur un socle horizontal, stable et incombustible ;
- Il sera placé à une distance de minimum 3 m de la limite de propriété ou d'un avaloir, de 5 m de tout bâtiment présentant des baies et de 10 m de tout stockage dangereux ;
- Cette distance peut être réduite par un écran de sécurité de minimum 1,5 m dépassant de 0,5 m le réservoir et les baies voisines ;
- Un espace libre de 1 m devra être prévu autour du réservoir ;
- Le réservoir sera protégé de toute agression mécanique ;
- Il ne pourra être placé en dessous d'un câble électrique de Haute Tension.

Le réservoir étant enterré il devra répondre aux conditions particulières suivantes:

- Il sera solidement fixé à un radié rigide ;
- Tout passage d'objet lourd sera interdit au-dessus du réservoir ;
- Une couche de terre de minimum 0,5 m devra recouvrir le réservoir ;
- Une chambre de visite donnera accès au réservoir et ses accessoires ;
- Il sera placé à une distance de minimum 3 m de la limite de propriété ou d'un avaloir, de 5 m de tout bâtiment présentant des baies et de 10 m de tout stockage dangereux ;
- Cette distance peut être réduite par un écran de sécurité de minimum 1,5 m dépassant de 0,5 m le réservoir et les baies voisines ;
- Un espace libre de 1 m devra être prévu autour du réservoir ;
- Les tuyauteries seront protégées de toute collision.

#### 4. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE.

##### 4.1. Stabilité

Tous les éléments portants ou indispensables à la bonne tenue au feu du bâtiment (parois portantes, planchers finis, poutres,...) doivent présenter une résistance au feu minimale R60 (Rf 1h).

Ces dispositions ne seront pas respectées si les éventuelles structures métalliques et les éventuelles structures en bois ne sont pas protégées ou surdimensionnées.

Tous les éléments métalliques comptant pour la stabilité du bâtiment doivent subir un enrobage ou tout autre traitement leur conférant cette résistance au feu.

##### Toiture

La structure de la toiture doit présenter une stabilité au feu de R30. Cette exigence n'est pas d'application si le plancher sous toiture présente REI 30 et si l'accès éventuel à l'espace sous toiture, qui doit être vide, se fait par des portes ou trappes présentant EI<sub>f</sub> 30.

Les matériaux superficiels de la couverture des toitures doivent présenter les caractéristiques de la classe BROOF<sub>(t1)</sub> ou sont des revêtements de toiture repris dans l'*A.M. du 21.11.2012 établissant la liste des revêtements de toitures pouvant être considérés comme répondant aux exigences de performance vis-à-vis d'un incendie extérieur.*

**À respecter (attestations à fournir).**

##### Plafonds et faux-plafonds.

Dans les chemins d'évacuation, les locaux accessibles au public, les faux-plafonds présentent EI 30 (a→b), EI 30 (b → a) ou EI 30 (a↔b) selon NBN EN 13501-2 et NBN EN 1364-2 ou présentent une stabilité au feu de ½ h selon la norme NBN 713-020.

**À respecter (attestations à fournir).**

## 4.2. Compartimentage.

Les portes R.F. à placer doivent être conformes à la NBN 713-020 ou aux normes européennes d'application (notamment la NBN EN 1634-1 et la NBN EN 13501-2 en ce qui concerne la résistance au feu), et devront être pourvues du label BENOR/ATG, accompagné d'une attestation de placement délivrée par un placeur certifié par l'I.S.I.B. ([www.isibfire.be](http://www.isibfire.be)).

Les portes R.F. placées par les placeurs certifiés devront porter le numéro d'identification de ceux-ci. Ce numéro devra être apposé sur le vantail de la porte.

A défaut de placement par un placeur certifié, une attestation indiquant que les portes sont résistantes au feu (EI) et qu'elles ont été posées conformément aux conditions de placement sur la base desquelles elles ont obtenu leur classement en matière de résistance au feu doit être remise par le placeur.

Chaque appartement et les locaux techniques éventuels doivent chacun former un compartiment distinct. :

- Parois EI60 (Rf 1h)
- Porte(s) EI<sub>130</sub> (Rf ½ h) et s'ouvrir dans le sens d'évacuation (sauf logements).

Les locaux techniques sont les suivants : Local compteur gaz

Outre les caractéristiques énoncées ci-dessus, leur(s) porte(s) devront être sollicitées en permanence à la fermeture et devront s'ouvrir dans le sens d'évacuation.

## LES TRAVERSÉES D'ELEMENTS DE CONSTRUCTION

### Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux traversées d'éléments de construction par des conduites de fluides, de solides, d'électricité ou d'ondes électromagnétiques, qui ne peuvent pas altérer le degré de résistance au feu exigé pour ces éléments de construction.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux traversées d'éléments de construction par des conduits d'air, des gaines de ventilation, des cheminées et des clapets coupe-feu.

### Terminologie

Les définitions du point 5.12 de l'annexe 1 sont d'application pour le présent chapitre.

### Critères requis

Le dispositif d'obturation de la traversée doit maintenir la fonction séparante de la paroi, c'est à dire la capacité à satisfaire aux critères d'étanchéité aux flammes (E) et d'isolation thermique (I) à l'endroit des traversées.

Cependant, pour les traversées simples par des conduites d'un diamètre inférieur ou égal à 160 mm sans isolation ou avec isolation incombustible, le critère d'isolation thermique peut être négligé ; le matériau d'isolation incombustible satisfait à la classification A2-s1, d0.

### Durée requise

Le dispositif d'obturation doit satisfaire aux critères requis pendant une durée au moins égale à celle requise pour la paroi.

Cependant, pour la paroi d'une gaine, la durée requise est



- au moins égale à la moitié du temps de résistance au feu prescrit pour cette paroi,
- et au moins égale à 30 minutes.

#### Détermination des caractéristiques des produits

La résistance au feu du dispositif d'obturation, en termes d'étanchéité aux flammes E et d'isolation thermique I peut être démontrée

- par l'application des dispositions du point 2.1 de l'annexe 1 des normes de bases ou
- par l'application d'une des « solutions – types » décrites ci-dessous.

#### Solution type A - Obturation d'une traversée simple au moyen de mortier ou de laine de roche

Une simple obturation de la traversée au moyen de mortier ou de laine de roche offre des garanties suffisantes pour ne pas altérer la résistance au feu requise s'il est satisfait aux conditions suivantes.

##### Conditions relatives aux éléments de construction

Les éléments de construction dans lesquelles sont aménagées les traversées ont une résistance au feu d'au moins EI 60.

##### Diamètre maximal de la conduite en fonction de la résistance au feu requise

Le tableau 7.1 indique les diamètres maximaux des conduites traversant des éléments de construction pour lesquels une simple obturation au moyen de mortier ou de laine de roche n'altère pas la résistance au feu requise.

Nature de la conduite	Obturation	E requis		
		E 30	E 60	E 120
Conduites combustibles et câbles électriques	au mortier	50	50	50
	à la laine de roche	50	25	25
Conduites incombustibles	au mortier et à la laine de roche	160	160	75
	remplies (automatiquement) avec de l'eau en cas d'incendie	160	160	160

Tableau 7.1 – Diamètre maximum (mm) des conduites simplement jointoyées au moyen de mortier ou de laine de roche

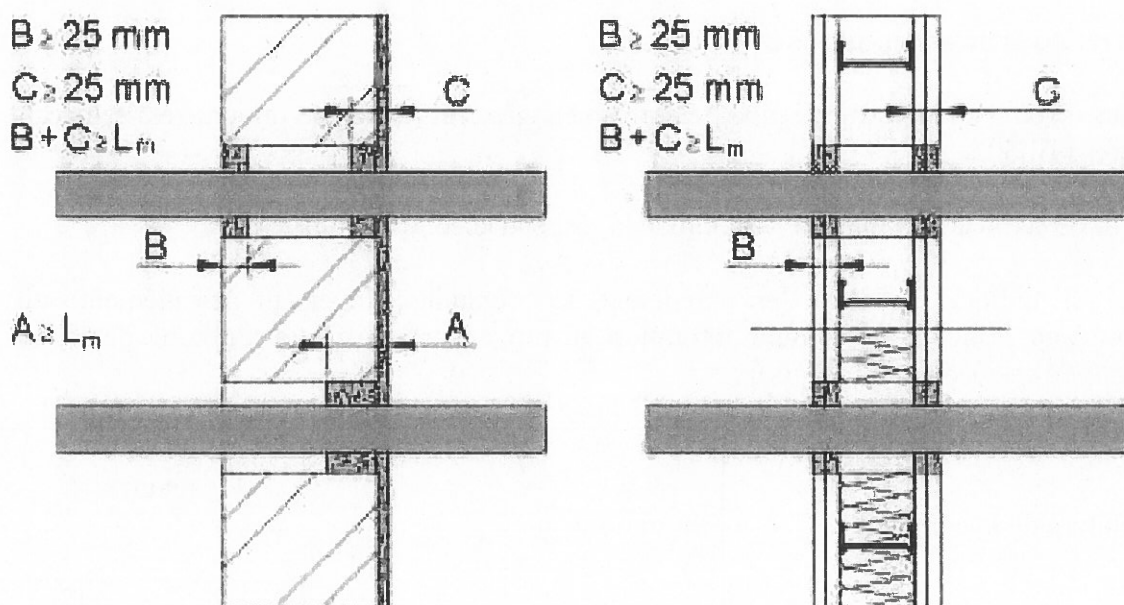
Conditions relatives à l'obturation au moyen de mortier

Les conduites sont jointoyées sur tout leur pourtour au moyen de mortier, et ce sur une profondeur d'obturation minimum ( $L_m$ ) de 50 mm, pour des valeurs de résistance au feu E 30 et E 60 et de 70 mm pour une résistance au feu E 120 ; il peut être tenu compte de l'épaisseur d'un éventuel enduit pour la réalisation de la profondeur d'obturation.

L'obturation se fait de préférence des deux côtés de l'élément de construction ; la profondeur d'obturation  $L_m$  est obtenue par le cumul des épaisseurs de chaque côté avec un minimum de 25 mm par côté.

Si l'obturation est faite d'un seul côté, la profondeur d'obturation de ce côté doit être :  $A \geq L_m$ . (voir planche 7.1a)

Dans le cas d'une paroi de séparation légère (ou d'un élément de construction comportant un grand espace intérieur creux), l'obturation devra généralement se faire des deux côtés pour parvenir à l'épaisseur requise. (voir planche 7.1b)



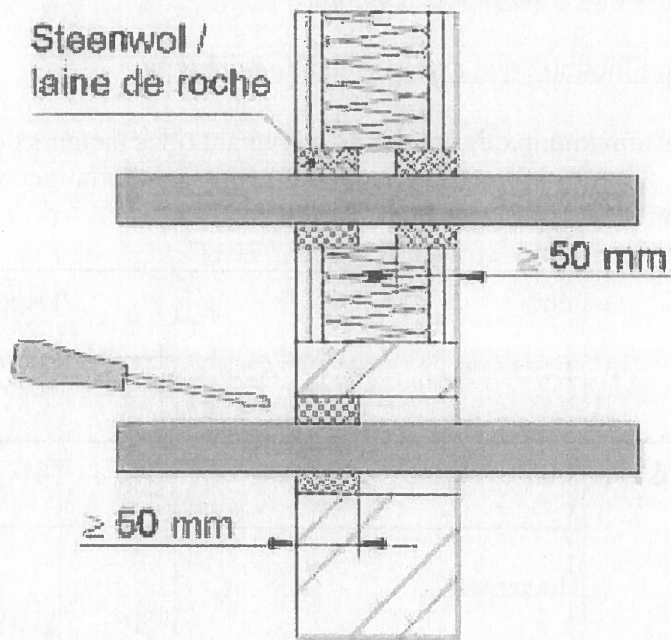
Conditions relatives à l'obturation au moyen de laine de roche

Les conduites sont jointoyées sur tout leur pourtour au moyen de laine de roche, et ce sur une profondeur totale d'au moins 50 mm. (voir planche 7.2)

L'obturation peut se faire d'un seul côté.

La laine de roche doit être comprimée fermement dans l'élément de construction.

Dans le cas d'une paroi de séparation légère, le vide de la paroi légère, à l'endroit de la traversée, est rempli préalablement à l'aide d'un matériau d'isolation dont la densité supporte une compression ferme. En outre, l'obturation au moyen de laine de roche se fait des deux côtés de l'élément de construction.

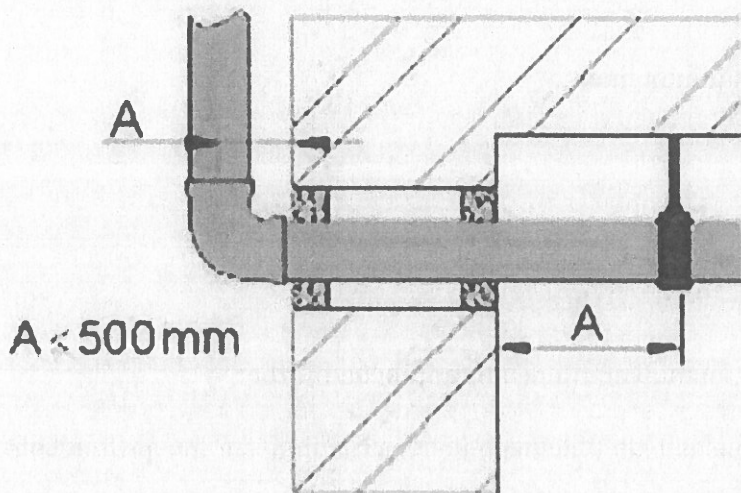


#### Conditions relatives à l'obturation avec mortier et laine de roche

L'obturation peut combiner mortier et laine de roche à condition que la mise en œuvre d'un des matériaux au moins réponde aux conditions définies respectivement en 1.6.3 et en 1.6.4.

#### Conditions relatives à la suspension et à la fixation des conduites

Les conduites doivent être suspendues et fixées suivant les règles de l'art. Les fixations les plus proches de l'élément de construction ne peuvent pas être situées à plus de 500 mm de part et d'autre de celle-ci. (voir planche 7.3)



#### Solution type B - traversée simple au moyen d'un fourreau

Lorsque les règles de l'art prescrivent l'utilisation d'un fourreau, la résistance au feu requise n'est pas altérée s'il est satisfait aux conditions suivantes.

#### Conditions relatives aux éléments de construction

Les éléments de construction sont en maçonnerie ou en béton.

#### Diamètre maximal de la conduite en fonction de la résistance au feu requise

Le tableau 7.2 indique les diamètres maximaux des conduites traversant des éléments de construction pour lesquelles l'utilisation d'un fourreau en métal ou autre matériau incombustible ou en PVC-U avec jeu ouvert ou non n'altère pas la résistance au feu requise.

Longueur du fourreau	Jeu	E requis		
		E 30	E 60	E 120
Fourreau en métal ou matériau incombustible L= 300 mm	Jeu ouvert	110	110	90
	Jeu rempli	110	110	25
Fourreau en métal ou matériau incombustible L= 140mm	Jeu ouvert	90	90	25
	Jeu rempli	50	25	25
Fourreau en PVC-U L= 140 mm	Jeu ouvert	40	40	25

Tableau 7.2 – Diamètre maximum (mm) des conduites intégrées dans un fourreau en métal ou en PVC

#### Conditions relatives au fourreau et son jointoiment

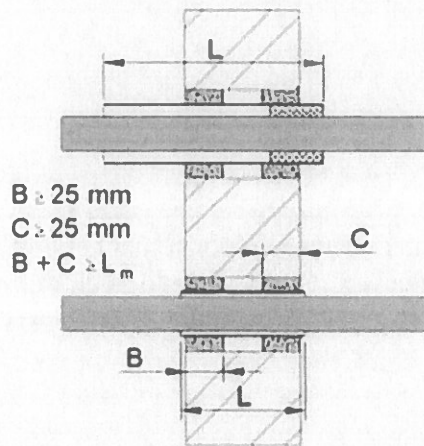
Les fourreaux sont :

- des conduites incombustibles  
ou
- en chlorure de polyvinyle rigide (PVC-U) classé en B- s3, d0.

Le fourreau est solidement fixé au mur au moyen d'une obturation au mortier.

L'obturation au mortier se fait de chaque côté de l'élément de construction, sur une profondeur minimale de 25 mm. (voir planche 7.4)

Le fourreau reste partiellement apparent et dépasse de l'élément de construction.



### Conditions relatives aux conduites

Les conduites sont des conduites incombustibles ou des conduites en chlorure de polyvinyle rigide (PVC-U).

### Conditions relatives au jeu entre le fourreau et la conduite

Si le jeu entre le fourreau et la conduite est ouvert, il est de 4 mm maximum.

Lorsque le diamètre du fourreau est inférieur ou égal à 25 mm, il n'est pas imposé de conditions relatives au jeu entre le fourreau et la conduite.

Si le jeu entre le fourreau et la conduite est rempli, il est de 45 mm maximum et est obturé sur tout son pourtour, au moyen de laine de roche mise en œuvre comme prévu au point 1.6.6.

### Conditions relatives à la suspension des conduites

Les conduites doivent être suspendues et fixées de la manière prévue au point 1.5.6.

### Solution type C - Raccordement direct à une cuvette de W.C. suspendue

Le raccordement à une cuvette de WC suspendue n'altère pas la résistance au feu requise s'il est satisfait aux conditions suivantes :

- le diamètre de la conduite est de 110 mm maximum ;
- l'obturation au moyen de mortier ou de laine de roche satisfait à au point 1.6.3 ou 1.6.4 ;
- la cuvette est fixée à un élément de construction en maçonnerie ou en béton ;
- la durée maximale requise est égale à 30 minutes.

#### 4.2.1. Appartements.

Parois EI60, porte EI130.

#### 4.2.2. Cuisine.

Le type d'appareil de cuisson nous est inconnu.

Il est bien entendu que tous les appareils devront être conformes aux normes les concernant et toute l'installation électrique (équipements, alimentation, appareillage, ...) et de gaz doivent être conformes à la législation en vigueur.

#### 4.2.3. Gaines techniques.

##### Gaines Verticales.

Lorsque les gaines verticales traversent des parois horizontales pour lesquelles une résistance au feu est requise, une des trois mesures suivantes est appliquée :

1. les parois des gaines verticales présentent une résistance au feu EI 60 et les trappes et les portillons d'accès à ces gaines présentent EI1 30.

#### 4.3. Finition intérieure – réaction au feu

- Pour les revêtements fixes du bâtiment et/ou lors du remplacement de ceux-ci, il y aura lieu de respecter les prescriptions de l'annexe 5/1 de l'A.R. du 12.07.2012 modifiant l'A.R. du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire concernant la réaction au feu des matériaux de construction.

Les revêtements de façades des bâtiments bas présentent la classe D-s3, d1.

Un maximum de 5 % de la surface visible des façades n'est pas soumis à ces exigences.

##### Réaction au feu des matériaux de construction :

Les matériaux de construction doivent répondre aux exigences des tableaux ci-après en fonction de :

- La destination des locaux
- De la présence ou non d'une détection d'incendie.

Les exigences en matière de réaction au feu applicables aux produits utilisés pour les revêtements de parois verticales, de plafonds et de sols dans les locaux présentant un risque d'incendie accru en raison de leur utilisation sont indiquées dans le tableau I.

		B.E.	B.M.	B.B.
Locaux techniques, parkings, salles des machines, gaines techniques	Parois verticales	A2-s3, d2	A2-s3, d2	A2-s3, d2
	Plafonds et faux-plafonds	A2-s3, d0**	A2-s3, d0**	A2-s3, d0**
	Sols	A2 <sub>ii</sub> -s2	A2 <sub>ii</sub> -s2	A2 <sub>ii</sub> -s2
	Isolation thermique des conduits*	C <sub>i</sub> -s3, d2 C <sub>i</sub> -s3, d2***	C <sub>i</sub> -s3, d2 C <sub>i</sub> -s3, d2***	C <sub>i</sub> -s3, d2 C <sub>i</sub> -s3, d2***
Cabines d'ascenseur	Parois verticales	C-s2, d2	C-s2, d2	E-d2
	Plafonds	C-s2, d2	C-s2, d2	E-d2
	Sols	C <sub>ii</sub> -s2	C <sub>ii</sub> -s2	E <sub>ii</sub>
Cuisines collectives	Parois verticales	A2-s3, d2	A2-s3, d2	A2-s3, d2
	Plafonds	A2-s3, d0	A2-s3, d0	A2-s3, d0
	Sols	B <sub>ii</sub> -s2	B <sub>ii</sub> -s2	B <sub>ii</sub> -s2
	Isolation thermique des conduits*	C <sub>i</sub> -s3, d2 C <sub>i</sub> -s3, d2***	C <sub>i</sub> -s3, d2 C <sub>i</sub> -s3, d2***	C <sub>i</sub> -s3, d2 C <sub>i</sub> -s3, d2***
B.E. bâtiments élevés B.M. bâtiments moyens B.B. bâtiments bas * sauf conduits d'air ** d2 dans locaux ≤ 30 m <sup>2</sup> *** pour conduits > 300 mm intérieur				

TABLEAU I : LOCAUX PRESENTANT UN RISQUE D'INCENDIE ACCRU EN RAISON DE LEUR UTILISATION

Les exigences en matière de réaction au feu applicables aux produits utilisés pour les revêtements de parois verticales, de plafonds et de sols dans les locaux sont indiquées dans le tableau II

type		1			2 en 3		
		B.E.	B.M.	B.B.	B.E.	B.M.	B.B.
Salles	Parois verticales	B-s1, d2	B-s1, d2	B-s1, d2	C-s2, d2	C-s2, d2	C-s2, d2
	Plafonds et faux-plafonds	B-s1, d0	B-s1, d0	B-s1, d0	C-s2, d0	C-s2, d0	C-s2, d0
	Sols	B <sub>ii</sub> -s1	B <sub>ii</sub> -s1	B <sub>ii</sub> -s1	C <sub>ii</sub> -s2	C <sub>ii</sub> -s2	C <sub>ii</sub> -s2
Tous les autres locaux	Parois verticales	C-s2, d2	C-s2, d2	C-s2, d2	D-s3, d2	E-d2	E-d2
	Plafonds et faux-plafonds	C-s2, d1	C-s2, d1	C-s2, d1	D-s3, d1**	E**	E**
	Sols	C <sub>ii</sub> -s1	C <sub>ii</sub> -s1	C <sub>ii</sub> -s1	D <sub>ii</sub> -s2	E <sub>ii</sub>	E <sub>ii</sub>
B.E. bâtiments élevés B.M. bâtiments moyens B.B. bâtiments bas ** d2 dans locaux ≤ 30 m <sup>2</sup>							

TABLEAU II : LOCAUX

type	B.E.		B.M.			B.B.			
	1	2 et 3	2	3		2		3	
				Hor.	Vert.	Hor.	Vert.	Hor.	Vert.
Parois verticales	A2-s1, d1	B-s1, d2	B-s1, d2	C-s2, d2	B-s2, d2	C-s2, d2	B-s1, d2	D-s3, d2	C-s3, d2
Plafonds et faux plafonds	A2-s1, d0	B-s1, d0	B-s1, d0	C-s2, d0	B-s2, d0	C-s2, d0	B-s1, d0	D-s3, d0	C-s3, d0
Sols	A2 <sub>II</sub> -s1	B <sub>II</sub> -s1	B <sub>II</sub> -s1	C <sub>II</sub> -s1	B <sub>II</sub> -s1	C <sub>II</sub> -s1	B <sub>II</sub> -s1	D <sub>II</sub> -s2	C <sub>II</sub> -s2

B.E. bâtiments élevés  
B.M. bâtiments moyens  
B.B. bâtiments bas  
Hor. les chemins d'évacuation qui ne sont pas au niveau d'évacuation  
Vert. cages d'escalier, (y compris les sas, les paliers et les escaliers) et le chemin d'évacuation au niveau d'évacuation, à partir des cages d'escalier jusqu'à l'extérieur du bâtiment.

TABLEAU III : EXIGENCES EN MATIERE DE REACTION AU FEU DANS LES CHEMINS D'EVACUATION ET CAGES D'ESCALIER

- Type 1 : occupants non-autonomes;  
Type 2 : occupants autonomes et dormants;  
Type 3 : occupants autonomes et vigilants.

#### 4.4. Façades.

Toutes les baies d'étage munies d'un système ouvrant dont le seuil se situe à moins de 0,80 m du plancher et toute surface de plancher accessible située à plus d'un mètre du niveau du sol doivent être munies d'un garde-corps d'une hauteur minimale de 80 cm et dont les ouvertures ou les écarts entre éléments ne pourront excéder 10 cm.

## 5. ORGANISATION DE L'EVACUATION.

### 5.1. Issues.

#### Appartements

Les appartements à aménager aux étages doivent disposer au minimum d'une **fenêtre pouvant être utilisée comme sortie de secours.**

Cette fenêtre, d'une largeur minimale de 0,80m et d'une surface supérieure à 1m<sup>2</sup> devra s'ouvrir sur toute sa surface afin de permettre une évacuation des personnes par les échelles aériennes de la zone de secours en cas d'impraticabilité de la cage d'escalier.

#### Commerces

Toutes les portes de sortie doivent s'ouvrir dans le sens d'évacuation et pouvoir être ouvertes pendant l'occupation des locaux en vue de l'évacuation des occupants et du passage de notre service.

Les vantaux des **portes vitrées** doivent porter une marque permettant de se rendre compte de leur présence.



## 5.2. Chemins d'évacuation.

La largeur utile des chemins d'évacuation, de leurs portes d'accès, de sortie ou de passage doit être supérieure à 0,80 m.

## 5.3. Cage d'escalier & Désenfumage.

Les escaliers doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- R 30 ou même conception de construction qu'une dalle de béton R 30 (paliers inclus) toutefois aucune stabilité au feu n'est requise pour les escaliers et les paliers composés uniquement de matériaux de classe A1 ayant une température de fusion supérieure à 727°C (par exemple l'acier satisfait à cette condition, l'aluminium et le verre ne satisfont pas à cette condition);
- Pente  $\leq 75\%$  (angle de pente maximal de 37°)
- Hauteur des marches  $\leq 0,18$  m
- Giron des marches en tout point  $\geq 0,20$
- Largeur utile  $\geq 0,80$  m sur toute leur longueur (paliers inclus)
- Aucun objet ne pourra en réduire la largeur de passage.
- Les volées d'escaliers seront du type « droit » (type « tournant » ou « incurvé » admis si à balancement continu et giron des marches  $\geq 0,24$  cm sur la ligne de foulée)
- Vantail d'aéragé (exutoire conforme à la norme NBN S21-208-3 : superficie  $\geq 1\text{m}^2$ ) placé à la partie la plus haute de la cage d'escalier (commande manuelle de type pneumatique ou électrique bien visible au rez-de-chaussée entre 1,5 et 1,8 m du sol).

## 5.4. Éclairage de sécurité.

Tous les locaux communs et/ou accessibles au public (les halls, les chemins d'évacuation ainsi que les sorties, la cage d'escalier,...) de même que les installations et le matériel de lutte contre l'incendie doivent être éclairés par l'éclairage normal et celui de sécurité qui devra permettre une évacuation aisée en cas de rupture du courant et sera conforme aux prescriptions des NBN-EN-50172 « Système d'éclairage de sécurité », NBN-EN-60-598-2-22 « blocs autonomes d'éclairage de sécurité », NBN EN 1838 « Éclairage de secours » et C 71-100 « Installation et instructions pour le contrôle et l'entretien »

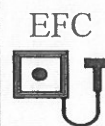
## 5.5. Signalisation.

Les sorties et les sorties de secours, leurs directions, les voies sans issue et les moyens de lutte contre l'incendie doivent être bien signalés par des pictogrammes conformes à l'arrêté royal du 17 juin 1997 concernant la signalisation de sécurité et de santé au travail.

Il est recommandé d'appliquer la symbologie de la norme belge NBN EN ISO 7010 (2012)



Il en sera de même pour les moyens de lutte contre l'incendie, y compris les boîtiers d'alarme



« et commandes d'ouverture des exutoires de fumées. »

Des panneaux avertissant la présence d'un danger électrique doivent être apposés sur chaque portillon d'accès à un tableau électrique.



Les dimensions de ces panneaux doivent garantir une bonne visibilité. Ils seront installés à une hauteur et une position appropriée par rapport à l'angle de vue, compte tenu des obstacles et à des endroits bien éclairés et visibles.

Les vannes de gaz sont signalées par la lettre G peinte en noir sur fond jaune.

Le numéro d'ordre de chaque niveau doit être apposé de façon apparente sur les paliers et dans les dégagements des cages d'escalier.

## 6. MOYENS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE.

### 6.1. Extincteurs.

Des extincteurs agréés de 6kg de type ABC (à poudre ou à mousse) doivent être judicieusement installés, à chaque niveau et notamment sur chaque palier de chaque étage et à proximité immédiate des issues.

Les extincteurs et extincteurs à pression permanente sont entretenus annuellement selon la norme NBN S 21 050. Une attestation de contrôle annuelle mentionnant ladite norme sera demandée. Les extincteurs permanents « à manomètre » non ouvrable pour un contrôle seront valables un an.

Les appareils seront fixés au mur, à + ou - 1 m de hauteur, dans des endroits facilement accessibles en tout temps et clairement repérés.

Un extincteur CO2 doit être placé à proximité des compteurs électriques.

Les extincteurs doivent être conformes à la norme EN 3.

## 7. EQUIPEMENTS DU BATIMENT.

### 7.1. Annonce.

Un système d'annonce (téléphone, GSM) devra toujours être prévu.

Des instructions claires et précises indiquant la conduite à tenir en cas d'incendie et le numéro d'appel d'urgence (112) doivent être judicieusement affichées en des endroits visibles.

## 7.2. Alarme.

Un système d'alarme doit être installé à chaque niveau dans tout le bâtiment.

Les boutons poussoirs de ce système doivent être judicieusement disposés et notamment près des portes de passage ou de sortie des chemins d'évacuation, en nombre suffisant, visibles et facilement accessibles.

Les signaux d'alarme doivent être parfaitement audibles et ne pourront être confondus avec d'autres signaux.



## 7.3. Détection.

### Logements

*Le Décret du 15 mai 2003 modifiant le Code wallon du Logement et l'article 174 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ainsi que l'Arrêté du gouvernement wallon du 21 octobre 2004 relatif à la présence de détecteurs d'incendie stipule que tout logement individuel ou collectif doit être équipé d'au moins :*

- Un détecteur d'incendie en parfait état de fonctionnement pour chaque niveau comportant au moins une pièce d'habitation ;
- Deux détecteurs pour chaque niveau comportant au moins une pièce d'habitation et dont la superficie est supérieure à 80 m<sup>2</sup>.

Les détecteurs doivent être des détecteurs optiques de fumée conformes aux normes belges et européennes (EN 14604 2005) relatives aux détecteurs d'incendie pour les applications domestiques.

### Gaz

Un système de détection du gaz avec alarme optique et sonore et une électrovanne permettant la coupure automatique du gaz en cas de problème doivent être installés dans la chaufferie et dans le local technique « compteurs gaz ».

## 8. ENTRETIEN, CONTROLE ET OCCUPATION.

À la fin des travaux, les documents ci-dessous devront être tenus à la disposition de la Zone de Secours :

- **une attestation de conformité ou de bon fonctionnement** délivrée par un organisme agréé ou par un installateur qualifié (suivant le cas) concernant:
  - L'installation électrique et l'éclairage de sécurité ;
  - Les appareils d'annonce et d'alarme ;
  - Les extincteurs;
  - Les installations de chauffage ;
  - Les installations gaz ;
  - L'étanchéité des canalisations de gaz ;
  - Les détecteurs et la centrale de détection le cas échéant ;
  - Les exutoires de fumées.
- **un procès-verbal d'essai de résistance au feu** par un laboratoire agréé et/ou **une déclaration des performances accompagnée du marquage CE** devra être fourni pour les rubriques ci-dessous:
  - chaque porte, trappe ou portillon résistants au feu

- tous les éléments de construction participant à la stabilité et au compartimentage: murs et cloisons légères
- éléments structuraux (poutres, colonnes, hourdis...)
- clapets résistants au feu
- matériaux utilisés pour les resserrages résistants au feu.

Ces différents éléments devront, par la suite, être contrôlés suivant les prescriptions en vigueur.

Un "registre de sécurité" doit être tenu à jour et présenté à la demande de la Bourgmestre ou de son délégué. Ce registre consignera les dates des contrôles réalisés, les constatations faites et toutes les informations et documents qui concernent la sécurité du bâtiment.

Les remarques devront être signées par le vérificateur et devront recevoir une suite immédiate.

#### 8.1. Prescriptions d'occupation.

L'exploitant n'admettra des locataires et du public dans son établissement qu'après avoir justifié journalièrement si les prescriptions du présent rapport sont respectées.

En général tout stockage et utilisation de bonbonnes sera interdit à l'intérieur des locaux, à l'exception d'un local uniquement réservé à cet effet, largement ventilé vers l'extérieur et compartimenté par des murs et plafond EI60 (porte d'accès intérieure EI130, muni d'un dispositif de fermeture automatique). À défaut d'un tel local, les bonbonnes seront stockées debout (stabilité assurée) à l'extérieur à 1,50 m au moins des fenêtres et à 2,50 m au moins des portes, ouverture de cave ou descente vers un lieu souterrain. Dans les locaux situés en sous-sol, il est strictement interdit d'entreposer des récipients contenant et/ou ayant contenu des gaz liquéfiés.

## 9. CONCLUSION.

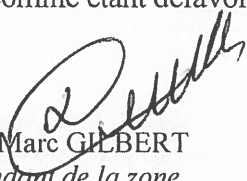
Avis FAVORABLE à condition de respecter les plans joints à la demande ainsi que les prescriptions reprises ci-dessus.


Plans joints à la demande : dossier 198-21, plan 01 à 05.

Lorsque les travaux seront terminés et les contrôles par les organismes compétents effectués, il appartiendra au Maître de l'ouvrage de contacter la Bourgmestre de la commune où se situe le bâtiment en vue de faire procéder à une visite de contrôle de l'application des mesures prescrites (*Arrêté royal du 19 décembre 2014 fixant l'organisation de la prévention incendie dans les zones de secours – Article 176 de la loi du 15 mai 2007 relative à la sécurité civile*).

En cas de modification des plans utilisés dans le cadre du présent rapport, le maître de l'ouvrage et/ou l'auteur de projet devra introduire une nouvelle demande pour vérifier l'adéquation des modifications avec l'analyse initiale.

À défaut d'une telle visite, l'avis de la Zone de Secours quant à l'occupation du bâtiment devra être considéré comme étant défavorable.

  
Colonel Marc GILBERT  
Commandant de la zone  
Val de Sambre

  
Lieutenant Richard COQU  
Technicien en prévention  
de l'incendie



IM10010519000025542

Administration Communale de Jemeppe-  
sur-Sambre  
Service Urbanisme

Place Communale, n° 20  
5190 JEMEPPE-SUR-SAMBRE 2023

DEPARTEMENT DU  
DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

## Avis sur une demande de permis d'urbanisme

**Objet :** Moustier-sur-Sambre: Construction d'une résidence de 29 appartements (dont 2 AIS) et d'1 commerce de proximité sur un terrain situé Route de la Basse Sambre (près de la Rue des Nobles) sur les parcelles cadastrées section A n°192C, 191, 190A et 192Dv et section B n° 1F et 4/2B.

**Demandeur :** ETA QUENTIN POLET

Monsieur le Bourgmestre,  
Mesdames, Messieurs les Echevins,

En réponse à votre demande d'avis mentionnée en objet, réceptionnée en nos bureaux en date du 24/08/2023, je vous informe que les parcelles concernées pour les travaux se situent hors zone de l'aléa d'inondations.

Le projet convoité n'engendre aucune incidence sur le Domaine public des Voies hydrauliques de Namur et ne soulève pas d'objection ni de remarques particulières.

J'émet donc un **avis favorable**.

Veuillez agréer, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames, Messieurs les Echevins, l'expression de mes salutations distinguées.

La Directrice a.i.,  
  
M Elodie Bultot



### CONTACT

Département des Voies hydrauliques  
de Charleroi et de Namur  
**Direction des Voies hydrauliques de  
Namur**  
Rue Blondeau N° 1,  
B - 5000 Namur  
Fax : 081 24 27 12

### VOTRE GESTIONNAIRE

Christelle Hanozet  
Tél. : 081 24 27 44  
[christelle.hanozet@spw.wallonie.be](mailto:christelle.hanozet@spw.wallonie.be)

### VOTRE DEMANDE

Numéro : **7978/23**  
Nos références :  
**AG 205-1 N° 2023/19508**

Pour toute réclamation portant sur la qualité de nos services, veuillez introduire une plainte :  
<http://www.wallonie.be/fr/introduire-une-plainte-spw>.

Pour toute réclamation portant sur le traitement de votre plainte par le SPW, veuillez contacter  
le Médiateur : [www.le-mediateur.be](http://www.le-mediateur.be).

LEAFLET  
No. 100  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950



THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

THE  
STATE OF  
NEW YORK  
1950

**Explications** : La hauteur du volume secondaire demandé a un impact important sur les parcelles de gauche, en effet la construction d'une annexe à toiture plate sur 2 niveaux va engendrer une perte d'ensoleillement conséquente pour les voisins de gauche.

Les 2 maisons de gauche, assez récentes, ont été construites en respectant le relief du sol, le niveau de vie se trouvant au niveau du jardin (terrain en contrebas).

La construction de cette annexe sur 2 niveaux permettant d'agrandir l'espace de vie au niveau des pièces situées au niveau de la voirie, permettant un meilleur agencement de l'intérieur en améliorant les conditions de vie du ménage, ne peut se faire au détriment du bien-être des voisins.

La réorganisation de l'habitation étant revue, il serait préférable pour un bon aménagement des lieux d'agrandir sur la partie droite en voirie, en prévoyant un porche pour le passage de la voiture.

### **3.7 PERMIS D'URBANISME- DOSSIER N° 7978/2023 :**

**Construction d'une résidence de 29 appartements (dont 2 AIS) et 1 commerce de proximité sur un terrain sis route de la Basse-Sambre à 5190 Jemeppe-sur-Sambre, cadastré 6<sup>ème</sup> division (Moustier-sur-Sambre) section B n°s 1 F, 4 H et 4/2 B.**

Considérant que le bien se situe :

- au plan de secteur, en zone d'habitat et zone agricole ;
- au schéma de développement communal, en traversée d'agglomération et en zone agricole ;
- au guide communal d'urbanisme, en traversée d'agglomération et zone agricole d'intérêt paysager (Pré Salmin).

Le projet est en écarts au guide communal d'urbanisme au niveau :

- de l'implantation avec 22 m de recul du front de bâtisse (article 454 : moins de 15 mètres) ;
- de la hauteur moyenne de 11m60 (article 460 : moins de 10m) ;
- de la toiture plate pour le volume principal ;
- de faces non-planes pour le volume principal ;
- de la toiture plate développée au-delà des 2/3 ;
- des toitures plates accessibles ;
- de la configuration non-prévue des balcons et terrasses ;
- des toitures plates et débordantes ;
- de la dominante horizontale de certaines baies et ouvertures ;
- de la teinte de brique et de plus de deux matériaux différents en plus du bardage en bois ;
- de deux points de connexion sur la voirie contiguë ;
- du revêtement de parking imperméable à l'eau ;
- de plus de 50 m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée en avant-cour.

Le dossier a été soumis à une annonce de projet du 16 août 2023 au 31 août 2023.

### **Avis de la CCATM :**

**L'AVIS EST FAVORABLE**, sous conditions :

1. de la vérification de l'impact des vues depuis les balcons du projet sur les trois premières maisons rue des Nobles ;
2. la commission attire l'attention sur l'impérieuse nécessité d'avoir des accès (arrivées et départs) sécurisés et cohérents. L'avis favorable de la Police et du SPW-Routes est crucial.

3. la commission n'est pas favorable à l'imperméabilisation des sols, en particulier celle des emplacements de parking ; Cette position est renforcée au vu des inondations (juillet 2021) et des enjeux climatiques, Un équilibre doit être trouvé entre le risque de pollutions liée aux hydrocarbures et le risque d'inondations (lié à l'imperméabilisation des sols).
4. d'avoir un minimum un emplacement PMR par bloc d'appartement (près des entrées) plus un supplémentaire près du commerce.
5. de réaliser 3 appartements réellement « adaptables » PMR avec un minimum de travaux.
6. de mettre en œuvre des citernes à eau de pluie (stockage)
7. proposer un plan d'aménagement concret des espaces extérieurs (plantations, cheminements, jardins, haies etc.) en lien avec la zone NATURA 2000 et en accord avec avis de la DGO3 et DNF.

**Discussion :**

Ne pas oublier les charges d'urbanisme à imposer et celles que l'on peut demander en plus.

**3.8 PERMIS D'URBANISME – DOSSIER N° 7974/2023 :**

**Transformation et extension d'un restaurant en 15 appartements et 25 garages sur un terrain sis rue de la Glacerie, 178 à 5190 Jemeppe-sur-Sambre, cadastré 6<sup>ème</sup> division (Moustier-sur-Sambre) section C n° 72 K 6.**

Considérant que le bien se situe :

- au plan de secteur, en majeure partie en zone d'habitat;
- au schéma de développement communal, en quartier résidentiel ;
- au guide communal d'urbanisme, en aire du bâti en transition ;

Le projet est en écarts au guide communal d'urbanisme au niveau :

- de la densité (48 logts/ha en lieu et place de 20/25 logts/ha) ;
- du nouveau bâtiment qui présente une hauteur de 4 niveaux (rez compris) (art. 189 : max 3 niveaux) ;
- du nouveau bâtiment présentant une largeur de pignon de 16m84 et une hauteur sous toiture de +/- 8m50 (l'ensemble est couvert par une toiture inclinée d'un côté et plate pour le reste (cas non prévu) ;
- de la morphologie des bâtiments principaux (cas non prévu) ;
- des garages, local vélo et local compteur totalisant plus de la moitié de la surface des volumes principaux ;
- du volume secondaire (cas non prévu) ;
- des balcons dont l'avancée est supérieure à 1m20 ;
- des balcons intégrés sur toute la longueur de certaines élévations ;
- des nouvelles fenêtres de toit dans la partie existante qui ne sont pas alignées sur les baies de façades ;
- des lucarnes pour la partie neuve qui ne s'alignent pas aux baies ou trumeaux d'un mur sur lequel elles s'appuient ;
- des lucarnes surmontées d'une toiture plate (cas non prévu) ;
- des élévations qui présentent 3 ou 4 niveaux de baies ;
- du volume de jonction entre les deux volumes totalement vitré hors mis au niveau rez de la façade vers la rue de la Glacerie ;
- des matériaux : béton architectural pour le parement des terrasses, PVC de ton gris moyen et combinaison de matériaux.

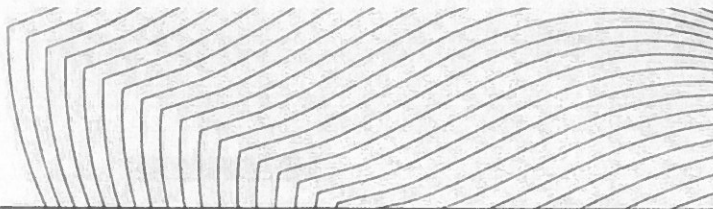
Le dossier a été soumis à une enquête publique du 16 août 2023 au 05 septembre 2023.

**Avis de la CCATM :**





**Police**



**POLICE LOCALE DE JEMEPPE S/S**

Date : Le 29/08/2023

Direction des Opérations

Rue Thibaut 4 à 5190 JEMEPPE SUR SAMBRE

071/78.71.01

E-Mail : zp.jemeppesambre.dirops.imb

**DUPLICATA**

(SANS ANNEXE!)

**Destinataire** : Administration Communale de et à 5190 JEMEPPE S/S.

À l'attention de Madame la Bourgmestre, THORON Stéphanie.

**Chargé de dossier** :

**Objet** : Avis technique – **PROJET IMMOBILIER – Construction POLET – 2023**

Madame la Bourgmestre,

### Situation

La Zone de Police est avisée d'un projet immobilier localisé sur le territoire de Moustier Sur Sambre.

Il est question de construire en bord de la nationale 90, du côté droit en provenant de Namur, un complexe immobilier composé de 29 logements.

La relative grandeur du projet et sa localisation au bord de la nationale 90 invitent notre zone de police à émettre des considérations en matière de sécurité routière.

### Avis de la zone de police

A la lecture des plans déposés auprès du service Urbanisme de l'administration communale de Jemeppe Sur Sambre, nous préconisons :

- 1- Prévoir la construction de 73 places de parking au lieu des 60 proposés.  
Nous ne souhaitons pas que des véhicules se retrouvent garés le long de la nationale 90, faute d'avoir des emplacements de stationnement en suffisance
- 2- Nous préconisons l'instauration d'un rond-point interne au site, lequel rond-point aura pour effet de matériellement limiter la vitesse des usagers.
- 3- L'instauration d'un 'céder le passage' en sortie de site nous paraît dangereux. Nous préconisons l'instauration d'une bande de lancement parallèle au tracé de la nationale 90, permettant aux véhicules sortant du site de s'inscrire sur la nationale en toute sécurité.

## Conclusions

Dans le respect de nos recommandations, et particulièrement de celle réaménageant la sortie du site à hauteur de la nationale 90, la Zone de Police émet un avis réservé au projet.

Annexe : Croquis à main levée.

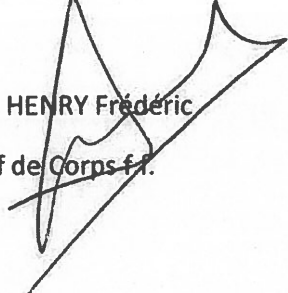
1erINPP NOEL Jean-Marc

Dirops-Adjoint,



----->>><<<-----  
1erCP ir HENRY Frédéric

Chef de Corps f.f.



----->>><<<-----

## Rapport du Pôle Gestion intégrée des cours d'eau

Votre correspondante :

**Laurence MATTHEWS**

Tél. : 081/77.55.97

E-mail : laurence.matthews@province.namur.be

Objet : JEMEPPE-SUR-SAMBRE / Moustier – Avis pour permis d'urbanisme – Demandeur :

La propriété concernée par la demande est localisée à proximité de plusieurs cours d'eau. Le cours d'eau principalement concerné par le projet est cependant un cours d'eau navigable, La Vieille Sambre, de sorte que c'est l'avis du gestionnaire de ce cours d'eau qui doit être pris en compte.

Le gestionnaire de ce cours d'eau étant le Service Public de Wallonie – Département des Voies Hydrauliques de Namur, la demande d'avis doit leur être adressée, la Province n'étant pas compétente pour ce cours d'eau.

