



Service public de Wallonie

Namur, le

16 DEC. 2010

**DO4**

Département de l'Aménagement du Territoire et  
de l'Urbanisme

Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture

Rue des Brigades d'Irlande 1, B-5100 Namur (Jambes)

Tél. : 081 33 21 11 • Fax : 081/33.25.67

~~Par recommandé avec accusé de réception~~

**BRUSSELS SOUTH CHARLEROI  
AÉROPORT**

rue des Frères Wright, 8  
6041 GOSSELIES

Nos réf. : DO4/DATU/DUA/GG/JPVR/XDB/PhD/ar/52011/10.4

Annexe(s) : 1 arrêté + 1 avis du Service Régional d'Incendie

**Objet : Demande de permis d'urbanisme relative à l'extension du terminal de  
l'Aéroport de Charleroi**

**Demandeur : BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AÉROPORT**

**Commune : CHARLEROI**

Mesdames, Messieurs,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, en annexe, une copie certifiée conforme de  
l'arrêté du 29 novembre 2010 portant sur l'objet repris sous rubrique.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de toute ma considération.

Le Directeur général a. i

Ir. Ghislain GERON

Chef de service : Xavier DE BUE, Directeur i.f. (Tél. 081/33.25.84 – E-mail : xavier.debuc@spw.wallonie.be)

Agent traitant : Philippe DECHAMPS, Attaché (Tél. : 081/33.25.26 – E-mail : Philippe.camille.dechamps@spw.wallonie.be)

ANNEXE 12 - FORMULAIRE G  
PERSONNES DE DROIT PUBLIC OU  
ACTES ET TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE  
DECISION D'OCTROI DU PERMIS D'URBANISME

Le Ministre,

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie;

Vu le décret du 27 mai 2004 portant codification du Livre Ier du Code de l'Environnement, ainsi que les arrêtés du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 respectivement relatifs à l'organisation de l'évaluation des incidences sur l'environnement et à la liste des projets soumis à étude d'incidences ;

Vu l'article 127 du Code précité portant sur les permis sollicités par une personne de droit public ou lorsqu'ils concernent des actes et travaux d'utilité publique ;

Vu l'article 274 bis 2° b du code précité déterminant les actes et travaux d'utilité publique pour lesquels les permis d'urbanisme sont délivrés par le Gouvernement ou le Fonctionnaire Délégué ;

Vu l'article 272 §2 f du Code précité qui précise qu'aucune délégation n'est accordée en ce qui concerne les aérodrômes et toute infrastructure destinée au transport aérien ;

Vu le décret du 17 juillet 2008 visant quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général ;

Considérant que BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, rue des Frères Wright, n° 8 à 6041 GOSSELIES, a introduit une demande de permis d'urbanisme relative à un bien sis à CHARLEROI (Gosselies), rue des Frères Wright 8, cadastré Section C, n° 270 e, et ayant pour objet des travaux d'extension du terminal de l'Aéroport de Charleroi. ;

Considérant que la demande complète de permis a été adressée au Fonctionnaire délégué de la DIRECTION DU HAINAUT II de la Direction Générale opérationnelle - Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie, en date du 13/07/2010 ;

Considérant que la demande (conformément à l'article 272 §2 du Code précité) porte sur des actes et travaux pour lesquels aucune délégation n'est accordée au Fonctionnaire délégué ;

Considérant que selon les dispositions du plan de secteur de CHARLEROI, le bien se situe en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel (Arrêté du 10/09/1979) ;

Considérant que le bien est situé dans un périmètre de reconnaissance économique: "Zone d'activité économique de l'Aéropôle" approuvé par arrêté le 05/09/1991 (affectation: Artisanat et services) ;

Considérant que le bien se situe dans le périmètre de servitude aéronautique ;

Considérant que le bien est situé sur la courbe de bruit A' de 70 db du plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi ;

Considérant, quant aux incidences du projet sur l'environnement et, par corollaire, de l'obligation de le soumettre ou non à une étude d'incidences sur l'environnement, que la demande de permis est accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant que cette notice est complète en identifiant, décrivant et évaluant les incidences probables directes et indirectes du projet notamment sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs ;

Considérant, qu'au vu de la notice et au regard de l'ensemble des critères de sélection pertinents visés à l'article D. 66, § 2, du Livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement, le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ; qu'une étude d'incidences n'est par conséquent pas requise ; que le projet s'inscrit dans le cadre de l'extension d'une activité existante ; que cette extension est de nature à améliorer la praticabilité des infrastructures sans en modifier les conditions d'exploitation ; que le bâtiment projeté s'inscrit dans la continuité des lignes directrices des infrastructures déjà érigées ;

Considérant que le projet s'écarte du plan de secteur pour les motifs suivants : non-conforme à la ZACCI ;

Considérant que la demande de permis a été soumise aux mesures particulières de publicité conformément à l'article 127 §3 du C.W.A.T.U.P.E. ;

Considérant que l'avis de BELGO CONTROL, sollicité en date du 29/07/2010 est réputé favorable ; que nonobstant, ce dernier précise que l'usage d'une grue à l'endroit concerné est très restrictif et qu'il convient de prendre contact avec le service Urbanisme de Belgocontrol avant le début des travaux ;

Considérant que l'avis du Service régional d'Incendie CHARLEROI, sollicité en date du 29/07/2010 et transmis en date du 06/09/2010 est favorable conditionnel et ci-annexé pour suite utile ;

Considérant que le projet consiste plus précisément en l'extension du terminal de Charleroi comprenant les travaux suivants :

- nivellement;
- fondations;
- raccordements, eau, électricité, IT;
- égouttage;
- fourniture et mise en oeuvre pour la réalisation du bâtiment entièrement équipé (électricité, éclairage, alarme, détection incendie, climatisation, chauffage, eau, sanitaires, tous parachèvements terminés) comprenant :
  - 4 salles d'embarquement sur +/- 200 m<sup>2</sup> chacune;
  - 1 local technique en annexe rez-de-chaussée;
  - 1 bloc sanitaire (hommes - dames - PMR);
  - 1 circulation verticale avec un escalier et un ascenseur;
  - 1 point de vente type snack;
  - 1 salle de contrôle sûreté;
  - 1 couloir en mezzanine dans le volume principal;
- la jonction avec le terminal actuel par la construction d'un couloir et l'habillage d'un escalier existant sur 2 niveaux;
- le tout pour une surface totale de +/- 2300 m<sup>2</sup>;

Considérant que le décret du 17 juillet 2008 vise en son article 1<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup>, b), " l'extension de l'aérogare " de Charleroi ; que les travaux préparatoires exposent notamment que " cet aéroport principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem. Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement de la ligne ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au R.E.R. et au TGV desservant Liège " (Doc. Parl. wall, 805(2007-2008), n° 1, p. 21 et 22) ; que l'objectif est de poursuivre le développement de l'aéroport en le positionnant dans le contexte de la concurrence, en le spécialisant et en réservant des superficies pour son extension (op.cit., p. 21) ;

Considérant que si le terme " extension " n'est pas défini en tant que tel, par contre, de cet extrait et de la *ratio legis*, on peut affirmer que le législateur ne veut soumettre à ratification que les travaux " importants " d'extension apportés à l'aérogare ; que cette interprétation est confirmée par l'article 4 du décret selon lequel, les modifications mineures d'un permis ratifié par le Parlement suivent les règles de droit commun ; que si toute modification devait être soumise au Parlement, l'article 4 n'aurait aucune raison d'être ; que c'est donc la confirmation que le législateur ne veut soumettre à l'aval du Parlement que les modifications majeures ;

Considérant également que les travaux d'extension faisant l'objet de la demande de permis concernent la réalisation d'une extension d'une emprise au sol de 90 m x 14 m ; soit +/- 1.260 m<sup>2</sup> et 1 local technique, 1 bloc sanitaires, 1 escalier, 1 ascenseur et 1 couloir en mezzanine ; que ces travaux n'apparaissent ainsi pas comme importants ; qu'en effet, ces travaux représentent une superficie de +/- 2.300 m<sup>2</sup> ; que le terminal actuel représente une superficie de 34.450 m<sup>2</sup> ; que l'extension représente donc une augmentation de superficie de l'ordre de 15 % ; que ces éléments accréditent la thèse selon laquelle ils doivent être appréciés comme une extension mineure rentrant dans la cadre de l'article 4 du décret du 17 juillet 2008 ;

Considérant au vu de ce qui précède que le permis ne nécessite pas de ratification par le Parlement Wallon contrairement à ce que stipulé dans l'accusé de réception de la demande de permis d'urbanisme dressé le 29 juillet 2010 ;

Considérant que l'article 34 du Code précité stipule notamment que « *la zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel est destinée à recevoir les activités visées aux articles 30 et 30 bis et les activités agro-économiques de proximité, à l'exclusion des activités de vente au détail - Décret du 30 avril 2009, art. 20, 2°* ». Son affectation est déterminée en fonction de la localisation de la zone, de son voisinage, des coûts et des besoins pour la région concernée, des infrastructures de transport existantes, tout en veillant à développer des potentialités en termes de multimodalité ainsi que des synergies avec les zones attenantes. Cette zone comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement (, sauf pour la partie du périmètre qui se situe le long d'une infrastructure de communication utile à son développement économique ou lorsqu'un dispositif naturel ou artificiel, relevant du domaine public, constitue lui-même un périmètre ou un dispositif d'isolement suffisant - Décret du 30 avril 2009, art. 20, 3° » ;

Considérant que le projet n'est pas conforme à la zone susmentionnée ;

Considérant toutefois que le Gouvernement peut s'écarter du plan de secteur en application de l'article 127 §3 stipulant que « *pour autant que la demande soit préalablement soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à la consultation obligatoire visée à l'article 4, alinéa 1er, 3°, lorsqu'il s'agit d'actes et travaux visés au § 1er, alinéa 1er, 1°, 2°, 4°, 5°, 7° et 8°, et qui soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage, le permis peut être accordé en s'écartant du plan de secteur, d'un plan communal d'aménagement, d'un règlement communal d'urbanisme ou d'un plan d'alignement - Décret du 20 septembre 2007, art. 16, 2°* » ;

Considérant que l'enquête publique requise a bien été réalisée sans susciter de réclamation de la part des riverains ;

Considérant que le projet dont question doit être considéré par sa nature et sa vocation comme un équipement de service public ; qu'en effet, la participation directe ou indirecte importante des autorités publiques dans ce projet, notamment en termes de financement, de maîtrise d'ouvrage, de gestion et d'exploitation (Union Européenne, Région Wallonne, SOWAER, etc.) le confirme ; que le projet est également repris dans le périmètre de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision des planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur de Charleroi en vue de l'inscription, sur le territoire de Charleroi (Gosselies, Jumet et Ransart) de zones de services publics et d'équipements communautaires destinées à permettre l'extension des infrastructures aéroportuaires de Charleroi-Bruxelles Sud ;

Considérant que l'ensemble de ces éléments confirme le caractère public de l'infrastructure envisagée ; qu'il s'agit dès lors d'un projet de travaux d'utilité publique en application des articles 127 §1er, 2° et 7° du Code;

Considérant quant aux lignes de force du paysage que le projet s'inscrit en extension du bâtiment principal dans le prolongement de l'élévation Sud-Est; dans le respect des gabarits et matériaux du bâtiment initial ; que ces travaux ne seront visibles que depuis la piste et ne modifient pas la perception globale de l'aérogare ; que les lignes de force sont dès lors respectées;

Considérant que le projet d'extension du terminal s'inscrit dans le respect des options du *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)*, tel qu'adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999 ; que l'article 13 du Code précise que « *Le schéma de développement de l'espace régional exprime les options d'aménagement et de développement durable pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne* » ;

Considérant en effet que le SDER précise que « *Face à l'accroissement des transports aériens, le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Charleroi-Bruxelles Sud et de Bierset. Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes des nuisances phoniques.* » (SDER, 3<sup>e</sup> partie, point VI.1.D, p.201) ; qu'il ajoute que « *l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi.* » ;

Considérant que le même document souligne encore que « *l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est surtout destiné au trafic des voyageurs. Pour qu'il puisse remplir pleinement son rôle, il est nécessaire d'assurer une bonne liaison ferroviaire avec l'agglomération bruxelloise ... et de poursuivre les projets d'allongement des pistes et d'aménagement de l'aérogare.* » (SDER, 2<sup>e</sup> partie, point 2.2., p.137) ;

Au vu de ce qui précède;

## DECIDE

Article 1<sup>er</sup> : Le permis d'urbanisme sollicité par BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT est octroyé.

Le titulaire du permis devra :

- Exécuter les travaux conformément aux plans ci-joints;
- Respecter l'avis du Service Régional d'Incendie ci-annexé;
- Sous réserve du respect et sans préjudice du droit des tiers ;

Article 2 : Expédition de la présente décision est transmise au demandeur et au Collège communal de la commune de CHARLEROI.

Article 3 : Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège communal et le Fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou ces actes.

Article 4 : Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois ou règlements.

Article 5 : Un recours au Conseil d'Etat est ouvert au destinataire de l'acte, par requête signée par lui-même ou par un avocat inscrit au tableau de l'Ordre, sur la liste des stagiaires ainsi que, selon les dispositions du Code judiciaire, par un ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne qui est habilité à exercer la profession d'avocat, dans un délai de 60 jours à compter de la notification de la présente décision.

La requête doit être envoyée au Conseil d'Etat, par lettre recommandée à la poste.


La requête est datée et contient en application de l'article 1<sup>er</sup> du règlement de procédure :

- 1° les nom, qualité et demeure ou siège de la partie requérante;
- 2° l'objet de la demande ou du recours et un exposé des faits et des moyens;
- 3° les nom, demeure ou siège de la partie adverse.

Par ailleurs, aux termes de l'article 85 du règlement de procédure, trois copies certifiées conformes par le signataire doivent être jointes à la requête, outre autant d'exemplaires qu'il y a de parties adverses en cause.

Doit être jointe à la requête, en application de l'article 3 du règlement de procédure, une copie de la décision incriminée.

A Namur, le 29 NOV. 2010



Philippe HENRY,

Ministre de l'Environnement,  
de l'aménagement du territoire  
et de la mobilité.

Pour copie conforme  
Anne Renard  
Assistante



### 1) VOIES DE RECOURS

Art. 127. § 6. Le demandeur et le collège communal peuvent introduire un recours auprès du Gouvernement wallon dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué ou de l'écoulement du délai visé à l'article 127, § 4, alinéa 2.

### 2) AFFICHAGE DU PERMIS

Art. 134. Un avis indiquant que le permis a été délivré 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 au 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, ou le jugement visé à l'article 155, § 5, doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 156 à l'endroit où les travaux sont exécutés et les actes accomplis.

### 3) PEREMPTION DU PERMIS

Art. 86. § 1<sup>er</sup>. Si, dans les deux ans de l'envoi du permis d'urbanisme, le bénéficiaire n'a pas commencé les travaux de manière significative, le permis est périmé.

§2. Le permis est périmé pour la partie restante des travaux si ceux-ci n'ont pas été entièrement exécutés dans les cinq ans de son envoi, sauf si la réalisation a été autorisée par phases. Dans ce cas, le permis détermine le point de départ du délai de péremption pour chaque phase autre que la première.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

### 4) PROROGATION DU PERMIS

Art. 86. §3. A la demande du bénéficiaire du permis d'urbanisme, celui-ci est prorogé pour une période d'un an. Cette demande est introduite trente jours avant l'expiration du délai de péremption visé à l'article 86, § 1<sup>er</sup>.

La prorogation est accordée par le Gouvernement ou le fonctionnaire délégué.

### 5) CERTIFICATION DE LA CONFORMITE DES TRAVAUX

Art. 139. 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 simultanément au collège communal et au fonctionnaire délégué, il est dressé une déclaration certifiant que :

- 1° les travaux sont ou ne sont pas achevés dans le délai endéans lequel ils devaient 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 doit, selon le cas, contenir la liste des travaux qui n'ont pas été exécutés ou indiquer en quoi le permis n'a pas été respecté

#### 6) MODALITES AVANT LE DEBUT DES TRAVAUX

Art. 137. 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.

Il est dressé procès-verbal de l'indication.



**Ville de Charleroi**  
Service Régional d'Incendie

Charleroi, le 30.08.10.  
rue Ancre, 3  
Téléphone : 071/86.82.50  
Fax : 071/86.82.67



NOS REF : 1511/2010 FH/fh

DOSSIER : 2/5517

(A RAPPELER DANS TOUTE CORRESPONDANCE SVP)

06 SEP 10

Concerne : Aéroport de Charleroi

Réf. urbanisme : F0414/52011/UCP3/2010/102/164271

Situation : rue des Frères Wright 8  
6041 GOSSELIES

Demandeur : Brussel South Charleroi Airport S.A.

Architecte : Olivier Russe  
Boucle des Chevreuils, 4  
6500 BARBENCON

Délégué du S.R.I. : Cpt ing. F. HENRY

**Objet** : Demande de permis d'urbanisme dans le cadre de travaux d'extension de l'Aéroport de Charleroi.

#### **A) Constatations**

Il s'agit du projet d'extension d'environ 2.300 m<sup>2</sup> au bâtiment principal de 28.000 m<sup>2</sup> qui comportera 3 salles d'embarquement supplémentaires avec réserve d'une quatrième salle. La nouvelle extension est constituée de 2 niveaux de construction.

#### **B) Avis du Service Régional d'Incendie**

La ville de Charleroi pourrait émettre un avis favorable à la demande sous réserve du respect des prescriptions suivantes :

- l'A.R. du 07/07/1994 remplacé par l'A.R. du 19/12/1997 modifié par les A.R. du 04/04/2003 et du 13/06/2007 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et la panique auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire.



Rue de l'Ancre n°3 - 6000 CHARLEROI  
Prévention : Zoning, 1ère rue - 6040 JUMET  
Tél : 071/86.82.50  
Fax : 071/86.82.67  
Email : [pompiers.secreteriat.prevention@charleroi.be](mailto:pompiers.secreteriat.prevention@charleroi.be)

- R.G.P.T. (Règlement Général sur la Protection du Travail), notamment l'article 52 relatif aux mesures de prévention contre l'incendie, l'explosion et la panique et Code sur le Bien-être au travail.

Pour l'essentiel, il y a lieu de réaliser :

1. Les immeubles d'une superficie supérieure à 500m<sup>2</sup> doivent disposer d'une prise d'eau située à moins de 100 m de l'entrée.  
Cette borne d'un débit min. de 60m<sup>3</sup>/heure pendant 2 heures doit répondre à la norme S21.019. Le signal porte le n°A12.
2. La structure portante du bâtiment sera Rf 1 h . Cette prescription n'est pas d'application pour la toiture si elle est séparée du reste du bâtiment par un élément de construction Rf ½ h.
3. Chaque niveau formera un compartiment Rf 1h, une attention particulière sera accordée aux passages de câbles et tuyauteries.
4. La partie supérieure des cages d'escaliers seront équipées d'une baie de désenfumage (min. 1m<sup>2</sup>) avec commande d'ouverture manuelle au niveau d'évacuation. Les coupoles de désenfumage seront conformes à la norme NBN S21-208/3.
5. Les cages d'escaliers seront compartimentées Rf 1h avec portes Rf 1/2 h à fermeture automatique.
6. Les gaines verticales seront compartimentées comme décrit dans le point 5.1.5 « Gains contenant des canalisations » de l'Arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal 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.
7. Les locaux techniques et archives formeront des compartiments Rf 1h avec portes Rf ½ h à fermeture automatique ou fermeture automatique en cas d'incendie.
8. Un dispositif d'alerte-alarme doit être installé. Les boutons poussoirs d'alerte seront judicieusement répartis. Ce dispositif sera alimenté en secours.  
Les signaux ou messages d'alerte et d'alarme sont perceptibles par toutes les personnes intéressées et ne peuvent être confondus entre eux et avec d'autres signaux. Leurs circuits électriques sont distincts.
9. Une installation de détection incendie généralisée sera installée dans le ou les bâtiment(s). Celle-ci sera connectée sur la centrale de détection existante.
10. Des dévidoirs à alimentation axiale conformes à la NBN EN 671-1 seront installés de façon à pouvoir atteindre tous les points du plancher à l'aide du jet (5m).

11. Des extincteurs seront accrochés au mur, à des endroits visibles et signalés par des pictogrammes adéquats, à raison d'une unité d'extinction par 100 m<sup>2</sup>. Ils seront contrôlés annuellement par le fournisseur ou un technicien compétent.
12. Un éclairage de sécurité par blocs autonomes sera installé de façon à baliser les dégagements, sorties et issues de secours.
13. Des pictogrammes conformes à l'A.R. du 17 juin 97 sur la signalisation ou bien ISO 3864 seront judicieusement répartis pour indiquer les sorties et issues de secours.
14. Les conduites de distribution de gaz feront l'objet d'un contrôle d'étanchéité réalisé par un organisme agréé par le Ministère de l'Emploi et du Travail.
15. Les installations électriques seront conformes au R.G.I.E. et contrôlées par un organisme agréé par le S.P.F. Economie.
16. Des plans renseignant les utilisateurs sur les issues de secours et les moyens de lutte contre l'incendie seront affichées dans les couloirs. Ceux-ci seront suffisamment visibles et convenablement orientés.
17. Les issues de secours et leurs dégagements seront toujours libres lors de l'activité dans le bâtiment. Les portes s'ouvriront dans le sens de l'évacuation et celles qui sont verrouillées électriquement seront déverrouillée et ouvertes en cas d'alerte ou de rupture de tension.
18. Les portes coulissantes et à tambour ne peuvent être utilisées comme portes de secours.
19. Les issues de secours seront réparties de façon à ce que les distances à parcourir pour atteindre soit l'extérieur, soit un compartiment voisin soient les suivantes :
  - 45 m pour la première sortie
  - 80 m pour la seconde sortie
20. La couverture de toiture présentera une réaction au feu de type A1 suivant l'annexe 5 des Normes de Base ou B Roof(t1) suivant les euroclasses de réaction au feu.

Remarque.

Outre ce qui est prévu dans ce rapport, l'exploitant prend toute mesure utile afin d'assurer la protection des occupants contre l'incendie et la panique.

C) Conclusion

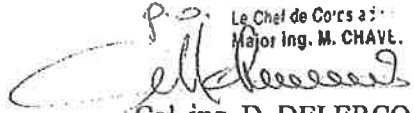
Après avoir répondu aux prescriptions émises dans le présent rapport, la sécurité contre l'incendie et la panique sera satisfaisante.

Une visite de contrôle sera demandée au service régional d'incendie avant la mise en service du bâtiment.

L'Officier,

  
Cpt ing. F. HENRY.

Le Chef du S.R.I.,

  
Le Chef de Corps a été  
Major ing. M. CHAVL.  
Col. ing. D. DELERCQ