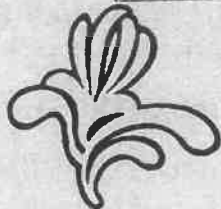


De stedenbouwkundige vergunning is een administratief document en wordt dan ook opgesteld in de taal van de ambtenaar belast met het dossier.

Met dank voor uw begrip.

Le Permis d'Urbanisme est un document administratif, il est donc rédigé dans la langue du fonctionnaire en charge du dossier.

Merci de votre compréhension.



Administration
de l'Aménagement du
Territoire et du Logement

DIRECTION URBANISME

M/634262

1035 BRUXELLES,
Gare du Nord
Rue du Progrès 80 - boîte 1
Tél : 02/204.21.11
Fax : 02/204.15.23
E-Mail : aatl.urbanisme@mrbc.irisnet.be

04PFU605853_145_48

GA26-1039

RECOMMANDE

Service Public Régional Bruxellois
Bruxelles Mobilité
Monsieur GAILLY Jean-Paul
Rue du Progrès 80 bte 1
1035 Bruxelles

BM-DGE	
BM-DBO	
Date-Datum	31-8-2017

→ DPT

Votre lettre du

Vos références
DPT326

Nos références
04/PFU/605853

Annexe(s)
1 dossier

Votre correspondant : Francisco GUILLAN Y SUAREZ, Premier attaché f.f - tél. : 02/204.17.44 E-mail : fguillan@sprb.brussels

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- commune : Bruxelles, Saint-Gilles
- demandeur : Service Public Régional Bruxellois - Bruxelles Mobilité
- situation de la demande : Boulevard de Waterloo, tronçon compris entre le bd du Midi et l'avenue de Stalingrad
Boulevard du Midi, tronçon compris entre le bd de Waterloo et la place Louise
Avenue de la Porte de Hal
Avenue Henri Jaspar
Avenue de la Toison d'Or tronçon compris entre l'avenue Henri Jaspar et la place Louise
- objet de la demande : Réaménager le tronçon de la Petite Ceinture compris entre la place Louise et l'avenue de Stalingrad, le long des boulevards de Waterloo et du Midi, des avenues de la Porte de Hal, Henri Jaspar et de la Toison d'Or, en vue -notamment- d'en améliorer la cyclabilité.
Abattre 29 arbres et planter 55 nouveaux sujets.

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 18/05/2017 ;

vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles Capitale du 6 juillet 1992 désignant les fonctionnaires délégués modifié ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relatif à l'instruction par le fonctionnaire délégué des demandes de permis d'urbanisme et de certificat d'urbanisme sollicités par une personne de droit public ou relatives à des travaux d'utilité publique modifié par l'arrêté du Gouvernement du 23 novembre 1993;

vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ;

vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) ;

- (1) vu l'avis du 12/10/2017 du Collège des Bourgmestres et Echevins de Bruxelles ;
- (1) attendu que le Collège des Bourgmestres et Echevins de Saint Gilles n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la demande qui lui en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (fin de l'enquête publique 15/09/2017) ; que cet avis est donc réputé favorable ;
- (1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

attendu qu'il existe, pour le territoire où se situe le bien :

- (1) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 16/09/1959 et dénommé PPA N° 1 QUARTIER DE L'avenue fonsny
- (1) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 16/12/1999 et dénommé PPA N° 60-35 QUARTIER N° 2 "MAROLLES - TERRE- NEUVE" (Jonction Nord-Midi, rue R.Van der Weyden, rue des Tanneurs et boulevard du Midi)
- (1) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 05/07/1989 et dénommé ILOT FORME PAR RUE HOTEL DES MONNAIES, de la source, berckmans, jourdan, bosquet, av. de la toison d'or, henri jaspar
- (1) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 10/10/1974 et dénommé PPA N° 20-10/12 QUARTIER DIT LA MAROLLE

~~(4) dont la modification a été décidée par arrêté du~~

~~(4) un permis de lotir n° du~~

~~(4) dont la modification l'annulation ⁽⁴⁾ a été décidée par arrêté du~~

~~(4) attendu que la demande déroge au susdit plan particulier permis de lotir ⁽⁴⁾; que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation ⁽⁴⁾;~~

- (1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 17/08/2017 au 15/09/2017 et que 221 réclamations ont été introduites ;
- (1) vu l'avis de la commission de concertation du 27/09/2017 ;
- (1) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;
- (1) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à Bruxelles Mobilité pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant et zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Vu l'arrêté royal du 12.01.1983 qui classe l'ensemble de la Cité Fontainas et ses jardins ; que le projet comprend des interventions sur une partie du site classé, essentiellement représentée par le trottoir devant le jardin de façade de la Cité Fontainas ;

Considérant que les voiries concernées par la demande sont, à l'exception des avenues situées au sud du parc de la Porte de Hal (tronçon de l'avenue de la Porte de Hal et l'avenue Jaspar qui sont des voiries interquartiers) des voiries métropolitaines ; qu'elles font donc partie du réseau primaire de la Région Bruxelloise ; et qu'elles sont donc inscrites au PRAS en application de la prescription 26.1 du PRAS ;

Considérant que le périmètre du projet concerne 5 itinéraires cyclables régionaux ;

Considérant que le périmètre de la demande concerne des lignes de transports publics, de bus, de tram, et de métro ;

Considérant que le projet se raccorde au projet qui vise à aménager des pistes cyclables séparées le long des Bd Poincaré, du Midi et de l'Abattoir, dont le permis d'urbanisme a été délivré par le fonctionnaire délégué à Bruxelles Mobilité sous la référence 04/PFD/588055, et qui est actuellement en chantier ;

Considérant que le projet concerne également le parc de la Porte de Hall qui est géré par Bruxelles Environnement ;

Objet :

Considérant que la demande vise à aménager des pistes cyclables séparées sur le tronçon de la Petite Ceinture compris entre la place Louise et l'avenue de Stalingrad, le long des boulevards de Waterloo et du Midi, des avenues de la Porte de Hal, Henri Jaspar et de la Toison d'Or ;

Considérant que la demande porte également sur l'abattage de 29 arbres et la plantation de 55 nouveaux sujets ;

Procédure :

Instruction :

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme contient un rapport d'incidences comme requis en application de l'article 142 du COBAT, et du point 19 de son annexe B : travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en application de :

- la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;
- l'article 67 al. 2 du COBAT : actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la commission de concertation en application de :

- l'article 235 du COBAT, étant donné que la demande concerne un bien relevant du patrimoine immobilier classé ;
- l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci ;

Considérant l'avis émis par la STIB le 21/08/2017 ;

Considérant l'avis conforme émis par la Commission Royale de Monuments et des Sites en sa séance du 31/05/2017 ;

Considérant l'avis rendu par la SNCB le 16/06/2017 ;

Considérant l'avis rendu par INFRABEL le 07/06/2017 ;

Considérant que le SPF-MT – BELIRIS, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, et le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles n'ont pas émis leurs avis respectifs dans les trente jours de la date de la demande qui leur en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (lettre du 21/01/2016) ; que ces avis sont réputés favorables ;

Enquête publique et réunion de commission de concertation :

Considérant que les réclamations et les réactions exprimées dans le cadre de l'enquête publique de 30 jours (plus de 200 courriers et e-mail) et lors de la réunion de la commission de concertation portent sur les aspects suivants :

- la plupart des réclamants se montrent favorables au projet et le soutiennent : effet autoroute gommé, va dans le bon sens, plus de sécurité pour les cyclistes et piétons, ... ;
- favorables aux pistes cyclables séparées du charroi dense et rapide ;
- Largeurs des espaces cyclistes sont saluées ainsi que le choix du revêtement qui assure la cohérence à l'échelle régionale ;
- Certains réclamants demandent que l'asphalte ocre soit poursuivi au niveau des traversées vélo afin d'améliorer la lisibilité, le confort et la sécurité des usagers et surtout des cyclistes ;
- Demandent que les traversées cyclistes soient bidirectionnelles ;
- Signalent que les liaisons aux extrémités du projet restent difficiles, au-delà de la jonction Nord-Midi et de la place Louise ;
- Les potelets ne doivent pas entraver les cyclistes et être espacés de min 1.5m entre eux ; qu'ils soient signalés par une bande au sol présentant un relief ;
- Il faudrait augmenter le nombre d'arceaux vélos ;
- Les trajectoires cyclistes devraient être plus souples et moins anguleuses ;
- Opposition à la suppression du stationnement, ce serait négatif pour les riverains et les commerces ;
- Le projet doit intégrer la question relative à la gestion des eaux de ruissellement ;
- L'enquête publique n'est pas assez longue ;
- Contre la démarche qui consiste à opposer le vélo à la voiture ;
- Il n'y a pas de comptages de piétons ni de cyclistes qui permettent de justifier la création d'aménagements cyclables et l'élargissement des espaces piétons ;
- Pourquoi les bus stationnent ils sur la Petite Ceinture ? ;
- Le projet va dans le bons sens mais il reste trop timide ;
- Opposition au stationnement boulevard de Waterloo car il aspire les voitures ;
- Les traversées piétonnes et cyclistes doivent être bien éclairées, et les aménagements doivent être adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- Risques de conflits entre voitures et vélos dans les rues cyclables, aussi avec les insertions des voitures ;
- Demandent de poursuivre la piste cyclable sur le boulevard de Waterloo entre Dumonceau et Héger-Bordet, et pas un espace cyclo-piéton ;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

- Il est demandé de permettre aux cyclistes –à hauteur des accès de la station Hôtel des Monnaies, côté Pentagone- de circuler au choix sur l'espace cyclopiéton ou en chaussée ;
- Soutien à l'ouverture du parc aux cyclistes ainsi qu'à la mise en SUL de la rue d'Angleterre ;
- Les aménagements à hauteur de la Porte de Hal ne permettent pas de liaisonner correctement les 2 rives de la Petite Ceinture ;
- Il y a lieu de préciser l'articulation entre le projet relatif au réaménagement de la rue de Russie par rapport à la demande, tout particulièrement sur l'opportunité de planter un arbre ou non ;

Situation existante :

Considérant que la demande concerne l'aménagement du long tronçon de voirie de la Petite Ceinture compris entre la porte Louise et la rue Terre Neuve ; que la Petite Ceinture se situe en lieu et place de la seconde enceinte de Bruxelles (XIVème) détruite au XIX afin de permettre le développement de la ville, et dont il subsiste la monumentale Porte de Hall ;

Considérant que le profil de cette partie de la Petite Ceinture, a une largeur très variable entre alignements, avec des fronts de bâtisses parfois en retrait ;

Considérant que le lieu est également caractérisé par la présence d'un parc qui s'inscrit dans le réseau viaire, la présence d'un tunnel routier avec des trémies , et la présence d'un tunnel métro et d'un tunnel tram, avec 3 stations qui sont concernées par le périmètre de la demande ;

Considérant que cette partie de la Petite Ceinture a été remodelée par les visions circulatoires les plus extrêmes des Travaux Publics de la fin des années 1950, et donc à la création de viaducs et tunnels routiers ;

Considérant que l'espace public présente un caractère profondément routier, que les arbres présents estompent à peine ;

Considérant que le périmètre de la demande est également caractérisé par un important dénivelé topographique ;

Considérant que cette partie de la Petite Ceinture constitue une limite autour du Pentagone, une véritable *infrastructure de communication difficilement franchissable* dans la Ville, pour les modes actifs ; que les traversées se font en plusieurs temps, qu'elles sont longues, peu sûres et non confortables ;

Considérant que les revêtements de l'espace public sont hétérogènes, mais que dominent les trottoirs en dalles de béton de tous types et de toutes dimensions, parfois des pavés de pierres naturelles, et de larges chaussées en asphalte ;

Considérant que les trottoirs sont dégradés et que les aménagements PMR sont globalement très déficients ;

Considérant que les plantations sont très hétérogènes, parfois avec des tronçons structurants, parfois pas, mais avec une belle masse végétale à hauteur du parc de la Porte de Hall ;

Considérant qu'à l'exception du tronçon où s'inscrit le parc de la Porte de Hall, l'espace public accorde la part belle à l'automobile et tout particulièrement au stationnement ; que ces grandes surfaces asphaltées et dédiées au stockage des véhicules confèrent à l'espace public un caractère routier peu convivial ;

Considérant qu'à l'heure actuelle, il existe certains aménagements destinés aux cyclistes ; que ces aménagements sont très discontinus et peu surs, dans un environnement inhospitalier dominé par l'automobile, et principalement constitués de marquages au sol ;

Considérant que l'installation d'éclairage actuellement en place est vétuste et très hétérogène ;

Considérant que le projet vise à poursuivre le permis d'urbanisme actuellement en chantier et qui vise à réaliser des pistes cyclables bidirectionnelles de part et d'autre des boulevards Poincaré, du Midi et de l'Abattoir ;

Considérant que le périmètre de la demande concerne plusieurs zones à concentration d'accidents identifiées par Bruxelles Mobilité :

- au carrefour de la latérale du boulevard de Waterloo et de la place Jean Jacobs côté nord ;
- au carrefour de l'avenue de la Porte de Hal et de l'avenue Henri Jaspar ;
- au carrefour de l'avenue Fonsny et du boulevard du Midi ;

Considérant que toutes les voiries donnant sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi sont en zone 30, à l'exception de l'avenue Volders, de la chaussée de Waterloo et de la rue Hôtel des Monnaies qui sont des voiries interquartiers, dont le régime de circulation est à 50 km/h ;

Situation projetée :

Considérant que la demande de permis d'urbanisme porte sur les travaux suivants :

- (1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter
 (2) Concerne les bâtiments

- quand les lieux le permettent, la création de deux pistes cyclables bidirectionnelles séparées (une de chaque côté de la Petite Ceinture) et surélevées à la hauteur des trottoirs ;
- leur recouvrement des pistes cyclables séparées avec de l'asphalte ocre ;
- la matérialisation de la hiérarchie de voiries ;
- l'amélioration des traversées piétonnes le long de la Petite Ceinture et à travers celle-ci ;
- l'abattage de 29 arbres à haute tige et la plantation de 55 nouveaux sujets ;
- une mise aux normes des quais de bus ;

Considérant que l'installation d'éclairage public est entièrement renouvelé dans le cadre du projet, la zone concernée sera équipée de luminaires de type "Petite Ceinture" selon les recommandations faites dans le cadre de la mise à jour du Plan Lumière régional ; que ces luminaires seront équipés avec des sources LED (température de couleur blanche chaude 3000 K), pour un confort visuel meilleur et une consommation globale inférieure (Consommation de 70-80 watt par point lumineux ;

Considérant que les aménagements cyclables projetés dans le périmètre de la demande sont de 3 ordres :

- des pistes cyclables sécurisées hors chaussées ;
- des espaces cyclo-piétons ;
- des rues cyclables ;

Considérant que les cyclistes sont à certains endroits autorisés dans les sites propres bus ;

Considérant que tous les aménagements projetés de part et d'autre de la Petite Ceinture sont essentiellement bidirectionnels ;

Objectifs du projet :

Considérant que la demande vise à améliorer les conditions de sécurité et de confort de l'espace public, pour tous les modes, et tout particulièrement pour les modes doux ;

Considérant que le projet comprend le réaménagement de tous les carrefours ainsi qu'une série d'autres interventions liées à la modification des traversées piétonnes, aux modifications des arrêts de transports publics ;

Considérant que projet s'inscrit dans l'objectif général du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale de rendre l'ensemble de la Petite Ceinture de Bruxelles cyclable ;

Cadre stratégique et réglementaire en Région bruxelloise :

Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :

Considérant que le PRD définit 3 catégories de voiries (hiérarchie) :

- Le réseau primaire, parmi lesquelles on retrouve les voiries métropolitaines : elles assurent l'accès aux grands équipements métropolitains ;
- Le réseau interquartier : elles sont le vecteur des déplacements urbains à courte ou moyenne distance, qui assure l'unité de la ville entre les différents quartiers et qui ont pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau primaire ;
- Le réseau de quartier dans lequel on retrouve les voiries « zone 30 » : outre la limitation de vitesse prévue par le plan, ces voiries contribuent fortement à l'accroissement de la sécurité routière et de la qualité de vie. Ce statut induit des aménagements spécifiques tels que des trottoirs élargis à hauteur des carrefours, des écoles, des services importants où installation de rangements pour vélos, ou par l'organisation du trafic (introduction et/ou inversion de la circulation à sens unique, bus dans le sens opposé, délimitation de pistes cyclables plus larges, fermeture d'un passage) ;

Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise notamment un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ;

Considérant que le transfert modal est favorisé par la mise en place d'infrastructures adaptées, sûres et attrayantes ;

Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes, et que la performance des lignes de transports publics s'en retrouvent améliorée ; qu'à ce titre le projet rencontre la priorité inscrite au plan de façon positive, non pas en contraignant la voiture, mais en rendant l'alternative à celle-ci plus séduisante ;

Considérant que la Priorité 9 du PRD vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile, qui découlerait dans ce cas de l'amélioration des modes alternatifs durables ;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 % en Région bruxelloise, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain ;

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat) car une part significative (environ 25-30% selon le PRD) des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB ; que la *carte stratégique du bruit des transports terrestres en région de Bruxelles-Capitale* de Bruxelles Environnement de 2006 fait apparaître des valeurs importantes le long du périmètre de la demande, avec des dépassements à hauteur de la Porte d'Anderlecht ;

Considérant que si le projet maintient la capacité de circulation sur cette voirie principale, c'est pour permettre une réduction principalement sur les voiries de quartier ;

Considérant que les aménagements sont de nature à modérer les vitesses de circulation (voir également le Priorité 9.2.2.2.c du PRD) ;

Considérant que la plantation d'arbres et l'amélioration de l'attractivité des modes alternatifs concourent à rencontrer la priorité inscrite au plan ;

Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes ; que le réaménagement des espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes ;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande et le P.R.D ;

PRAS

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS, qui stipule que *les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain* ; même si sur ce point des améliorations peuvent encore être apportées ;

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :

- contribuer à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts ;
- contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;
- intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ;
- pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes (sauf si les conditions locales ne le permettent pas, ce qui n'est pas le cas ici) ;
- inciter les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;
- offrir des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines ;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.3 du PRAS ;

Considérant que le projet prévoit le maintien du site propre protégé (inscrit à la carte 6 du PRD) et que les arrêts des bus sont maintenus et mis aux normes ;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.4 du PRAS ;

Considérant que la prescription 25.7 du PRAS établit qu'en cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles ; que dans le cadre de ce projet la question ne se pose pas, car la capacité de circulation automobile est maintenue sans que cela ne se face au préjudice des autres modes ;

Considérant que le projet intègre les fonctions de l'espace public inscrites à la prescription 26.1 du PRAS, à savoir la fonction séjour, associée aux aspects qualitatifs, et la fonction circulation, associée aux aspects fonctionnels ;

Considérant que la prescription 26.2 donne un caractère réglementaire à la hiérarchie des voiries inscrite au PRD, et qui articule le réseau viaire selon les trois niveaux décrits au PRD (le réseau primaire, interquartier, de quartier) ;

Considérant que conformément au projet objet de la demande, la prescription 26.3 du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries du réseau primaire prévoient les mesures d'aménagement visant à :

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

- optimiser les conditions de la circulation des véhicules automobiles et des transports en commun, sans porter préjudice au confort et à la sécurité des cyclistes et des piétons;
- atténuer l'impact de la circulation des véhicules automobiles sur les logements et les activités riveraines, sauf si les conditions locales ne le permettent pas et pour autant que cela n'entraîne pas une augmentation significative de la circulation des véhicules automobiles sur les autres réseaux de voiries;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 26.3 du PRAS ;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande et les prescriptions du PRAS relatives au réseau viaire ;

Plan IRIS II :

Considérant que la présente demande s'inscrit dans le cadre du Plan de déplacements Iris 2 (adoption par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010) qui prévoit notamment :

- de rendre les transports publics plus attractifs,
- de favoriser des transports plus doux avec une attention particulière en faveur du vélo : toutes les voiries régionales seront équipées de pistes cyclables ou d'un marquage vélo adapté,
- de réduire la circulation automobile : le trafic « émis » par la RBC est réduit de 7% en 2015, par rapport à 2001, et le trafic « attiré » de 15% ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les objectifs stratégiques du plan ;

Réactions dans le cadre de l'instruction :

Considérant que le statut de la voirie (du réseau primaire et localement interquarier), et les flux importants qu'elle reçoit, impose la réalisation de pistes cyclables dissociées de la chaussée, au niveau des trottoirs ;

Considérant que les grandes voiries de la Petite Ceinture appellent à un niveau qualitatif des plus élevés pour ses aménagements ;

Considérant que le succès du transfert modal passe par la création d'espaces publics sûrs et confortables, mais pas seulement, il faut que ces espaces publics soient également attractifs, séduisants, agréables et beaux ;

Considérant qu'en Première Ceinture, ZICHEE et espace structurant, il y a lieu d'avoir une approche globale, d'une grande simplicité ;

Considérant que le projet concerne des espaces structurants au PRAS, et qu'en application de sa prescription 24 « les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain » ;

Considérant que la continuité des aménagements cyclables (dans un matériau coulé différent de celui du trottoir) contribue à la perception des axes urbains ;

Considérant que la politique de transfert modal vers les modes plus durables est une priorité régionale, tout comme l'amélioration des qualités paysagères des espaces structurants, des tracés historiques de la petite ceinture ;

Considérant que les pistes cyclables doivent être en cohérence avec les principes de composition de l'espace urbain, tout comme l'ensemble des éléments qui composent et structurent l'espace public ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir des poubelles publiques en suffisance, ainsi que des arceaux vélos ; que ces dispositifs peuvent être combinés avec des potelets afin de protéger les espaces dévolus aux piétons du stationnement sauvage ;

Considérant que les stations Villo et les stations Cambio sont replacées dans le cadre du projet ;

Considérant que le gestionnaire de la voirie a intégré, en concertation avec les communes concernées, le souci de préserver la capacité de stationnement ;

Considérant que le projet permet la mise en place d'une alternative sérieuse à l'automobile ;

Considérant qu'en ce qui concerne les traversées, il y a lieu de se conformer à la pratique régionale en la matière, avec un marquage rouge aux lieux de conflits possibles ; que l'interruption du revêtement de la piste cyclable se justifie afin d'accroître la vigilance réciproque des usagers de la voie publique, des cyclistes également ;

Considérant que l'interruption de la piste cyclable sur le boulevard de Waterloo entre Dumonceau et Héger-Bordet est liée à la station de métro Hôtel des Monnaies ; que cet espace est ainsi préservé en vue de ne pas interférer avec un projet de la DITP qui prévoit la réalisation de nouveaux accès à la station de métro ; qu'une réflexion pourra être menée sur cette portion d'espace public dans le cadre du projet pour le métro ; qu'en attendant le projet du métro et l'instruction de la demande de permis d'urbanisme qui s'y rapportera, la proposition contenue dans la demande est adéquate, d'autant qu'en descente il est pertinent de faire ralentir les cyclistes aux abords de bouches de métro d'où proviennent et vers où convergent de nombreux piétons ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que la liaison entre le périmètre du projet et le boulevard Poincaré est liée au projet actuellement à l'instruction et qui vise à créer une station de métro sous la Petite Ceinture et sous Stalingrad ; que des aménagements provisoires et minimaux sont prévus en attendant la conclusion de l'instruction de la demande pour les infrastructures souterraines ; que les liaisons des modes actifs sont assurées sur cette portion de la Petite Ceinture ;

Considérant que la Porte Louise ne fait pas partie du périmètre de la demande ; qu'une attention particulière doit être apportée à ce carrefour ; que ce carrefour sera repris dans l'étude qui vise à réaménager le tronçon de la Petite Ceinture compris entre la Porte Louise et la Porte de Namur, dont le réaménagement fait actuellement l'objet d'une étude (bureau d'études désigné par concours) ;

Considérant que si le dessin des aménagements cyclables peuvent parfois apparaître anguleux, la largeur importante de ces aménagements destinés aux cyclistes permet de tracer des trajectoires pour des changements de directions avec beaucoup de confort ;

Considérant que le rapport d'incidences démontre que la perte de stationnement est très limitée et sans incidences sur l'accessibilité du périmètre, périmètre qui par ailleurs est d'une accessibilité exceptionnelle par transports en commun ; que la capacité de stationnement en voirie, et hors voirie (public et privé), reste importante ;

Considérant que la création de trottoirs et de pistes cyclables a un impact sur le stationnement en voirie ; que comme le démontre le rapport d'incidences, cette réduction rapportée aux capacités existantes hors voiries (publics et privés) est acceptable ; d'autant que cette suppression se fait au bénéfice d'une requalification de 1.6 km de voirie du réseau primaire, qui permet le développement d'un mode alternatif à la voiture ; que cette suppression est donc justifiée ;

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme nous renseigne que sur les 849 places de stationnement existantes dans le périmètre de la demande, 140 places sont supprimées, ce qui induit une déduction de la capacité de stationnement en voirie de 16%, ce qui est en phase avec le plan Iris II ;

Considérant que le périmètre est d'une accessibilité exceptionnelle par transports en commun ;

Considérant que les capacités en stationnement hors voiries autour du projet (500 mètres maximum) sont considérables avec :

- Parking Porte de Hal : 498 places, avec des accès qui se situent boulevard de Waterloo au 103 A et avenue Henri Jaspar à hauteur du n° 92 ;
- Louise village : 145 places, avec un accès : rue Dejoncker, 36 ;
- Inno Louise : 119 places, avec un accès : rue Capitaine Crespel 27 ;
- Sablon-Poelaert : 500 places, avec un accès: place Poelaert ;
- 2 Portes : 930 places, avec un accès : boulevard de Waterloo 2a ;
- Hilton : 130 places, avec un accès : boulevard de Waterloo 38 ;
- Toison d'Or : 342 places, avec un accès: avenue de la Toison d'Or 20 ;

Considérant qu'une capacité d'environ 80 emplacements privés et mutualisés existent également à proximité immédiate du projet ;

Considérant que selon les données recueillies par Bruxelles Mobilité dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises (concerne les entreprises de plus de 100 travailleurs), et après l'analyse de ces données, il existe dans le périmètre de la demande et autour de celui-ci un excédent du nombre de places vacantes parmi celles réservées aux employés de près de 900 emplacements ;

Considérant qu'il y a lieu de rapporter les 140 emplacements supprimés au 1,6 km de voirie (très large) réaménagée ; que ce chiffre est très raisonnable, surtout si on le rapporte à la capacité de stationnement public hors voirie disponible dans et autour du périmètre de la demande qui est d'environ 4530 emplacements ;

Considérant que le demandeur a tenté de limiter les pertes de stationnement ; que de nouvelles places ont été créées ; qu'en ce qui concerne le stationnement, le projet est très équilibré et il tient compte du fait que les quartiers riverains sont très denses et habités ;

Considérant que faire de la place aux modes actifs, aux transports en commun, dans un espace limité doit se faire au détriment d'une fonction ; que l'aménagement de l'espace est totalement déséquilibré en faveur de la voiture, fruit des dérives pro-automobile des années 50-60 ; que la proposition n'est qu'un rééquilibrage des fonctions en faveur des modes plus durables ; que ce rééquilibrage reste très raisonnable et qu'on pourra certainement aller plus loin dans un avenir proche ;

Considérant que la prescription 25.7. du PRAS requiert qu'en cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles et que le plan Iris II nous rappelle que la politique de stationnement constitue un levier essentiel pour la réduction de la dépendance

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

automobile à Bruxelles, et ce afin notamment de libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacement (sites propres de transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables,...) ;

Considérant par ailleurs que le périmètre de la demande est exceptionnellement bien desservi par les transport en commun, et que la perte en stationnement se fait au bénéfice d'une alternative durable en matière de mobilité ;

Considérant que la démarche qui vise à donner plus de place aux modes actifs en reprenant une partie de ce que l'on a donné à la voiture, est clairement inscrite dans tous les plans régionaux, aussi bien réglementaires que stratégiques ;

Considérant qu'il est évident que le manque d'infrastructures adaptées pour les modes actifs est un frein pour le développement de la part modale des piétons et vélos ; qu'un environnement adapté et convivial incitera à l'augmentation du nombre de piétons et cyclistes ; que dimensionner les infrastructures à des comptages actuels est un non-sens, qui n'aurait d'effet que d'empêcher le développement de la ville, et sa requalification ;

Considérant que la demande concerne un tissu urbain très dense, en lisière du Pentagone et de la première couronne de la Région, avec d'importantes activités, et qu'elle concerne donc beaucoup de monde ; qu'il y a donc un potentiel pour le développement de la part modale des modes actifs ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée pendant 30 jours, conformément à l'article 11 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23/11/1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement ;

Considérant que si le projet s'inscrit bien dans la politique régionale en matière de gestion des eaux, une réflexion et des propositions plus ambitieuses quant à l'intégration et la gestion des eaux de pluie auraient dû être intégrées afin de réduire au maximum la solution qui consiste à déverser les eaux de pluies dans le réseau d'égouts ;

Considérant que le projet apporte une uniformisation des revêtements de l'espace public ; que cela participe à recréer un fil conducteur tout autour du Pentagone, alors qu'actuellement les aménagements, les infrastructures de communication, et les activités riveraines, sont très hétérogènes ; que les différentes demandes –pour les différents tronçons- concernent de nombreuses communes, chacune avec ses pratiques ; que l'intérêt du projet régional est de recréer une unité à l'ensemble des voiries qui se situe en lieu et place des anciens remparts de la Ville ;

Considérant qu'il serait incongru de prévoir des matériaux de pierres naturelles pour les trottoirs de ce tronçon de la Petite Ceinture, car il faudrait le faire sur toute la Petite Ceinture si l'on veut préserver l'unité, auquel cas cela serait économiquement trop lourd, ou sur les parties des communes qui le demandent, et on perdrait l'unité et la cohérence que le projet essaye de recréer ; qu'un tel revêtement sur les matériaux serait également problématique par rapport aux chantiers déjà en cours et aux permis déjà délivrés ;

Considérant que le parc de la Porte de Hal peut apparaître « graphiquement » comme un obstacle au franchissement de la Petite Ceinture, mais il n'en n'est rien, le parc de la Porte de Hal –avec ses chemins- est tout entier accessible aux piétons et cyclistes ; que le projet comprend le réaménagement du pourtour, mais que le parc lui-même fait partie intégrante du dispositif prévu par Bruxelles Mobilité (mais sans travaux à cet endroit, le parc étant géré par Bruxelles Environnement) ;

Considérant cependant que le projet n'intègre pas un arbre prévu rue de Russie au carrefour avec la petite ceinture ;

Considérant que le projet ne semble plus permettre l'accès de la station-service à l'angle de l'avenue Fonsny à partir de l'avenue Fonsny, ce qui serait fortement préjudiciable pour son exploitation ;

Considérant que le projet prévoit accessoirement pour la rue d'Angleterre une seule bande de circulation automobile en sortie sur la petite ceinture, alors même que le projet de réaménagement du square J. Franck prévoit la fermeture de la rue Fontainas, renvoyant ainsi la circulation du quartier vers la rue Emile Feron et la rue d'Angleterre pour rejoindre la petite ceinture ;

Considérant qu'il ne semble pas que les impacts de cet aménagement aient été pris en compte dans le rapport d'incidences ;

Considérant que les accès aux voiries latérales sont modifiés ; qu'il y a lieu de s'assurer que les rayons de braquage de véhicules de secours et de livraisons sont respectés, en particulier rue Dejoncker ;

Considérant que l'éclairage public est remplacé principalement par un éclairage haut, un éclairage bas n'étant prévu que près de la place Louise et le long de la Cité Fontainas ;

Considérant qu'il est dommage que les voies latérales ne bénéficient pas d'un éclairage bas, plus en adéquation avec leur nouveau statut de voirie pour modes doux ;

Considérant que l'éclairage semble insuffisant sur la nouvelle aire de stationnement devant l'entrée du parking de la Porte de Hal ;

Considérant que l'ensemble du réseau local environnant reste accessible aux véhicules, et que l'ensemble des parkings restent accessibles également ;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que les traversées piétonnes et cyclistes doivent être bien éclairées, et les aménagements doivent être adaptés aux personnes à mobilité réduite ;

Considérant que les voitures circulant dans les rues cyclables le feront à allure modérée ; que le risque de conflits entre voitures et vélos dans les rues cyclables est minime ;

Aspect patrimonial :

Considérant que le projet se situe pour une partie mineure dans l'emprise du site de la Cité Fontainas et jardin, classé par Arrêté Royal du 12.01.1983 ; que l'emprise du site classé suit un tracé cadastral ancien, dans lequel la voirie (Avenue de la Porte de Hal) a été créée dans les années 1990, faisant reculer les jardins par la même occasion ;

Considérant qu'en ce qui concerne ce bien classé, la Ville de Bruxelles construit l'ensemble de logements en 1865 et lui donne le nom d'un ancien bourgmestre, André Fontainas (1807-1863) ; que le bâtiment est dû à l'architecte Trappeniers ; qu'en zone de recul, le jardin est entouré de grilles d'époque restaurées ;

Vu l'arrêté du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune ou de la Commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, modifié par l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 ;

Considérant que l'emprise du classement inclut la voirie qui a été créée dans le cadre d'un profond réaménagement du boulevard dans les années 1980-1990 ; qu'à cette époque, les jardins avant ont été profondément modifiés, réduits et le trottoir a été reculé, prenant une forme en arc de cercle qui correspond à celle du bâtiment classé ;

Considérant que les interventions demandées dans le dossier consistent en une modification du revêtement du trottoir, pour remplacer les dalles béton (30x30) en dalles de pierre bleue. L'objectif des demandeurs est de souligner par-là la qualité patrimoniale de la Cité Fontainas, comme projeté également devant d'autres bâtiments classés ;

Considérant que la demande concerne donc, pour la partie située dans l'emprise du site classé, l'aménagement d'une piste cyclable surélevée (à hauteur du trottoir, dans l'assiette de l'actuelle voirie comprise entre la clôture du site et le parc de la Porte de Hal) et la modification du revêtement du trottoir ;

Considérant que le trottoir est élargi et très légèrement modifié aux extrémités pour être additionné d'une piste cyclable surélevée par rapport à la voirie qui est, elle, réduite ; que conformément au reste du projet la piste cyclable est prévue en asphalte ocre ; qu'au niveau de la voirie, elle prend la place d'un arrêt de bus (STIB) ;

Considérant qu'un arrêt est présent sur le trottoir à cet endroit, avec un abri ; que cet arrêt est déplacé entre la rue César Depaeppe et la rue Fontainas conformément au permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué à BELIRIS ;

Considérant que les travaux sont dispensés de l'avis conforme de la CRMS en vertu des articles 35/5 1°, 35/6 1° et 35/6 3° de l'arrêté dit de minime importance du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13/11/2008 ;

Considérant que d'un point de vue patrimonial, cela améliorera la vue vers la façade avant de l'immeuble classé ;

Considérant qu'aucune intervention n'est prévue au niveau du mur avant des jardins, de l'entrée ou des pilastres qui encadrent cette entrée ;

Considérant que des mesures de précaution devront toutefois être prises durant le chantier pour garantir le respect de ces éléments qui ont été déplacés lors du réaménagement de la voirie ;

Considérant que l'aspect visuel de la Cité Fontainas devrait être amélioré par l'intervention, la fonction de la voirie étant déjà bien présente actuellement et l'abri bus disparaissant ;

Considérant que le projet est de nature à faire circuler plus d'usagers en mode actif et en toute sécurité devant le site classé, ce qui est aussi positif ;

Considérant que des mesures de précautions devront être prises dans l'organisation du chantier pour qu'il n'y ait aucun dégât au niveau du mur, des pilastres, des grilles et du jardin de façade situé devant l'immeuble classé ;

Considérant la situation des parcelles concernées à hauteur des fortifications de la 2e enceinte urbaine de Bruxelles remontant au 16e siècle (www.mybrugis.irisnet.be > Bruxelles Développement Urbain > Monuments et Sites > Patrimoine archéologique > Atlas archéologique), il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, archeologie@sprb.brussels)

Plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT

Considérant que le fonctionnaire délégué a imposé des conditions au demandeur, par courrier du 20/10/2017, qui impliquent des modifications aux plans déposés à l'appui de votre demande de permis ; que les conditions sont les suivantes : «

1) Fournir des informations complémentaires sur les aspects suivants :

- (1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter
 (2) Concerne les bâtiments

- a. Vérifier l'impact sur la mobilité automobile aux abords du square J. Franck et vérifier l'accessibilité des voiries latérales, en particulier rue Jean Volders et rue Dejoncker, également par rapport aux lignes de bus ;
 - b. Expliquer en quoi le projet intègre les remarques formulées par le SIAMU sur le projet, et expliquer les aspects de gestion tels que les interventions d'urgence, l'accès PMR, la collecte des déchets, les déménagements compte tenu de la suppression des voies latérales ;
 - c. Vérifier que les conditions de sécurité sont suffisantes pour le stationnement sur la voie principale ;
 - d. Fournir les modalités de fonctionnement du système de contrôle en concertation avec les différents partenaires impliqués (parquet, police, gestionnaire de voirie, ...) ;
 - e. Prévoir et identifier une compensation satisfaisante pour la perte du stationnement riverain des habitants ;
- 2) Augmenter sensiblement le nombre d'arceaux vélos dans le périmètre de la demande, et prévoir des poubelles en suffisance ;
 - 3) Prévoir des dispositifs favorisant la percolation des eaux de ruissellement là où les aménagements et infrastructures en sous-sol le permettent ;
 - 4) Reconstituer les alignements plantés avec des intervalles réguliers, en concertation avec la cellule plantation de Bruxelles Mobilité et quand cela est techniquement possible ;
 - 5) Prévoir un éclairage qui assure également un bon niveau d'éclairage des voies latérales, et s'assurer qu'il n'y a pas de trous noirs notamment au niveau de la placette centrale devant le parking ;
 - 6) Prévoir une jonction cohérente et sûre des pistes cyclables au-delà des 2 carrefours situés aux deux extrémités du périmètre de la demande ;
 - 7) Faire concorder le projet à l'instruction avec les projets de Bruxelles Mobilité et BELIRIS autour du périmètre de la demande et pour lesquels les permis d'urbanisme ont été délivrés, comme par exemple le chantier pour le réaménagement de la rue de Russie et l'arbre prévu à l'extrémité dans le permis d'urbanisme ; et représenter de façon plus claire et précise les limites du projet ;
 - 8) Permettre aux cyclistes –à hauteur des accès de la station Hôtel des Monnaies, côté Pentagone- de circuler au choix sur l'espace cyclopiéton ou en chaussée en prévoyant la signalisation « F99 », au moins entre Dumonceau et Heger-Bordet ; et revoir la trajectoire de la piste cyclable entre la rue Evers et la rue Heger-Bordet, afin qu'elle ne débouche pas sur la sortie de Métro ;
 - 9) Supprimer la place de stationnement isolée à proximité de la bouche de métro Hôtel des Monnaies, à proximité de la rue Heger-Bordet ;
 - 10) Supprimer les 4 places de stationnement en épis prévues à l'oreille de trottoir de la place Louise côté Pentagone ;
 - 11) Entre rue Blaes et rue Terre Neuve : prévoir une zone tampon (sous forme de bordure élargie par exemple) entre la berme centrale de stationnement et la chaussée carrossable, et ainsi éviter le dépassement sur la voirie des véhicules stationnés ;
 - 12) Revoir la circulation du tronçon entre la rue Terre-Neuve et la rue Blaes afin de ne pas reporter le trafic sur les voiries locales ; le cas échéant maintenir les régimes de circulations actuels (l'infrastructure projetée le permet) ;
 - 13) Vérifier et le cas échéant adapter certains marquages routiers (fléchages, traversées cyclistes bidirectionnelles, ...), également en vue d'améliorer la fluidité de la circulation ;
 - 14) Garantir l'accès à la pompe à essence de l'avenue Fonsny en supprimant les potelets dessinés sur le plan. »

Considérant que le demandeur a introduit des plans modifiés auprès du fonctionnaire délégué le 30/10/2017, que ces plans ont été modifiés conformément aux conditions imposées en application de l'article 191 ; qu'ils sont accompagnés d'une note explicative et de compléments d'informations ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'accessibilité de l'avenue Jean Volders, il apparaît effectivement qu'une bande bus est créée sur l'av de la Porte de Hal permettant l'accès aisé à cette avenue pour les bus dans le cadre du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué à BELIRIS, et que la circulation en général, ramenée sur une bande, est facilitée par simplification du carrefour et la suppression des feux tricolores (la fermeture de la rue Fontainas dépend du Contrat de Quartier Fontainas) ;

Considérant qu'une étude de circulation au sein du quartier situé entre l'avenue Fonsny, l'avenue de la Porte de Hal, la rue de Russie et l'av Jean Volders a déjà été envisagée afin de diriger le trafic de transit vers des voiries non empruntées par les lignes de bus ; qu'il est également question dans le cadre du Schéma Directeur Midi de modifier les itinéraires bus éventuellement en double sens par la rue de Russie mais qu'à ce jour les choses ne sont pas tranchées ; que

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

d'autre part, en changeant le sens de la rue Emile Féron (donnant sur la rue d'Angleterre) et ses voisines, le dernier tronçon de la rue d'Angleterre pourrait également être limité aux seuls Bus, Taxis et Vélos ; que le projet ne constitue pas une entrave à la mise en place de l'une ou l'autre alternative ;

Considérant que Bruxelles Mobilité prévoit de placer des potelets amovibles et une signalisation adaptée, et de réaliser les marquages appropriés dans le cadre projet ; que les potelets amovibles seront remplacés (ou non placés) dès que le système de zone à trafic limité par camera à reconnaissance de plaque minéralogique sera opérationnel (prochainement) ;

Considérant que Bruxelles Mobilité a pris des contacts avec le parquet, les zones de police, le CIRB, les cabinets concernés, etc. afin de réfléchir à la procédure la plus adéquate et de l'établir au plus vite ; que le CIRB est déjà prêt à accueillir cette nouvelle technologie de recueil, d'analyse et de stockage des données ;

Considérant que le demandeur nous informe que le SIAMU a été associé aux études, et il a rendu un avis le 20/10/2016, ; que cet avis SIAMU est non requis dans le cadre de la composition de dossier de demande de permis d'urbanisme, conformément à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2004 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service Incendie et d'Aide médicale urgente ; que les remarques émises dans l'avis SIAMU ont bien été prises en compte ;

Considérant que le demandeur a également consulté Bruxelles Propreté ; que Bruxelles Mobilité prévoit d'associer Bruxelles Propreté au chantier d'exécution ;

Considérant que même si les voies latérales sont réaffectées à d'autres modes que ceux à moteur, les déménagements pourront toujours se faire sur les zones de stationnement toute proches ou par dérogation spéciale ;

Considérant que les zones de stationnement longitudinales entre l'avenue Fonsny et la rue de Russie ont une largeur de 2,50m pour les véhicules traditionnels, alors que la largeur habituelle pour ce type de stationnement est de 2m, ou 3 m pour les livraisons ou les véhicules de personnes handicapées alors que la largeur habituelle est de 2.5m ; que ces surlargeurs permettent d'avoir une zone tampon entre les voitures en stationnement et la charroi de +/- 0.8m ; que pour les véhicules stationnés dans une typologie perpendiculaire, la situation reste inchangée par rapport à la situation actuelle (elle n'est pas relevée comme dangereuse dans l'audit de sécurité) ;

Considérant que le bilan « stationnement » en voirie du projet induit une réduction de la capacité dans des proportions qui restent très raisonnables ; qu'une attention légitime sur ce point a été apportée par le demandeur –qui a fait évoluer le projet- compte tenu des affectations de zones riveraines, des besoins en stationnement pour les habitants riverains ; considérant qu'une meilleure gestion des capacités existantes et maintenues qui permettent de dissuader le stationnement « ventouse » ou de restreindre le nombre de véhicules par ménage permet de libérer des capacités pour les besoins des habitants ; qu'une meilleure gestion du stationnement sur la Petite Ceinture, comme cela est actuellement mis en œuvre par la Ville en concertation avec la Région de l'autre côté du chemin de fer, permet de réorienter les capacités en stationnement en voirie à destination des riverains, qui disposeraient de capacités suffisantes ;

Considérant qu'un bel effort a été réalisé par le demandeur en vue de préserver des capacités de stationnement pour les riverains ; qu'une augmentation de cette capacité en voirie dans le périmètre de la demande se ferait au détriment des autres modes de déplacement et des autres fonctions de l'espace public, qu'augmenter cette capacité ne peut se faire qu'au détriment des qualités du projet ;

Considérant que les plans modifiés prévoient des arceaux vélos et des poubelles en plus ; que ces capacités pourront être revues en fonction des besoins qui évolueront nécessairement notamment en fonction de l'augmentation de la part modale « vélo » attendue par la mise en place d'infrastructures adaptées ;

Considérant qu'en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, le demandeur précise qu'il prévoit ce qui suit :

- de nouvelles zones plantées sont prévues tout le long du projet ;
- les bordures des fosses à arbres ne seront pas en saillie (sauf là où les bordures sont déjà hautes et ne peuvent pas être abaissées sans mettre en péril la stabilité de l'arbre) et les trottoirs et pistes cyclables séparées seront orientés, dans la mesure du possible, vers les fosses d'arbres et les zones plantées ;
- le demandeur prévoit un revêtement infiltrant dans les zones de stationnement ;

Considérant que le demandeur prévoit de finaliser le Cahier des Charges des travaux avec le « Facilitateur Eau » de Bruxelles Environnement ;

Considérant que le projet modifié résulte d'une concertation avec la Cellule Plantation de Bruxelles Mobilité ; que les plantations sont contraintes par la présence d'impétrants dans le sous-sol ou d'infrastructures telles que les tunnels routiers ou métro ;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que l'installation d'éclairage sera entièrement renouvelée avec de nouvelle technologie ; qu'il se conforme au Plan lumière de Bruxelles Mobilité et que les implantation prévues ont été déterminées avec la collaboration de la Cellule éclairage de Bruxelles Mobilité

Considérant que Bruxelles Mobilité assure que le taux d'éclairage sera suffisant sur l'ensemble des zones de façade à façade ; que une augmentation de l'intensité lumineuse du point, ou une console ou un poteau pourraient être éventuellement ajoutés s'il apparait que des zones sont plongées dans l'obscurité ;

Considérant que le demandeur a apporté des adaptations aux liaisons entre le projet et les voiries situées aux deux extrémité en tenant compte du caractère provisoire de ces aménagements ; que c'est ainsi que

- du côté de la Gare du Midi la transition se fait en marquage ou zones mixte piétons-cyclistes. Ce périmètre est en attente du projet définitif «Constitution » actuellement à l'instruction ainsi que des résultats de l'étude du Schéma Directeur Midi (avec des propositions de mise à l'essai intermédiaire) ;
- du côté de la Place Louise des abaissments de bordures et des zones mixtes piétons-cyclistes permettent la connexion avec la situation existante. Le projet de réaménagement de la place Louise est à l'étude (pilotée par Bruxelles Mobilité), en complément du projet-concours du réaménagement de l'espace public entre la place Louise et la Porte de Namur ;

Considérant qu'en ce qui concerne le raccord entre le projet et le réaménagement de la rue de Russie, il y a lieu de signaler que le placement de bulles à verre enterrées requiert l'aménagement d'une zone de livraison de 14m pour le camion de vidangeage ; que dans ce cas l'arbre tel qu'il était prévu dans le permis d'urbanisme délivré à BELIRIS ne peut être planté ;

Considérant que le stationnement perpendiculaire (existant) entre les rue Blaes et Terre Neuve sera prévu avec des bordures cale-roue qui empêcheront le débordement des véhicules sur les voies de circulation centrales ou sur la piste cyclable séparée ;

Considérant qu'en ce qui concerne les régimes de circulation des rues des Ménages et du Remblai, selon Bruxelles Mobilité le report du trafic ne peut être manifestement que local, et l'impact minime ; que les rues Lacaille et des Fleuristes conservent leurs accès regroupés en un seul endroit sans aucun report de trafic attendu ; que les rues Terre-Neuve et des Tanneurs pourraient conserver leur sens de circulation, mais que cela aurait quelques inconvénients, comme par exemple

- la suppression d'un certain nombre de places de stationnement au bout de la zone (côté Terre-Neuve) afin d'assurer le demi-tour des véhicules s'y étant engagé en espérant y trouver de la place,
- ce dernier tronçon de zone de stationnement devrait également être interdit aux camions de plus de 3,5 T pour lesquels le demi-tour serait impossible (sauf à supprimer du stationnement supplémentaire) ;

Considérant que les options doivent être concertées avec le gestionnaire des petites voiries locales concernées, c'est-à-dire la Ville de Bruxelles ;

Considérant que les modifications des plans qu'impliquent ces conditions n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux ;

Conclusion :

Considérant que l'aménagement actuel de l'espace public est d'un autre temps ; qu'il fait la part belle à la voiture au détriment des modes actifs et de la qualité du paysage urbain, et au détriment de la qualité de vie des bruxellois ;

Considérant que les revêtements sont dégradés ; qu'un renouvellement des chaussées et des trottoirs est nécessaire ;

Considérant que le projet permet de gommer la caractère autoroutier qui caractérise actuellement l'espace public considéré ;

Considérant que les quais de transports publics sont mis aux normes et qu'ils sont adaptés pour les personnes à mobilité réduite ;

Considérant que les aménagements projetés permettent le développement des modes de déplacement plus durables ; que les espace publics sont adaptés aux normes actuelles en matière de confort et de sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite ; qu'un espace adéquat est consacré aux vélos par la création de pistes cyclables séparées des voies carrossables ;

Considérant que le projet s'inscrit dans la continuité de ce qui est déjà actuellement en cours de réalisation ; que la Région développe également d'autres projets en vue de requalifier in fine l'ensemble de la Petite Ceinture ;

Considérant que le projet améliore significativement le paysage urbain et la convivialité des espaces publics ;

Considérant la situation des parcelles concernées à hauteur des fortifications de la 2e enceinte urbaine de Bruxelles remontant au 16e siècle (www.mybrugis.irisnet.be > Bruxelles Développement Urbain > Monuments et Sites > Patrimoine archéologique > Atlas archéologique), il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis; contact 02.204.24.35, archeologie@sprb.brussels);

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans cachetés n° 7453-2, 7454-2, 7455-2, 7456-2 et 7457-2, modifiés en application de l'article 191 du CoBAT, et au dossier cacheté en ce qu'il est conforme aux plans n° 7453-2, 7454-2, 7455-2, 7456-2 et 7457-2, modifiés en application de l'article 191 du CoBAT ;
- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale.
- se conformer aux exigences des services techniques communaux et régionaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

2° ⁽³⁾.

3° respecter les indications particulières reprises dans l'annexe 1 du présent arrêté.

Article 3 (A n'utiliser que dans les cas définis à l'article 88 l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée).
~~Les travaux ou actes permis ne peuvent être maintenus au-delà du~~

Article 4 Notification du présent arrêté est faite le même jour au demandeur et au Collège des Bourgmestre et Echevins.

Article 5 Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège des Bourgmestre et Echevins et le fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou actes.

Article 6 Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Bruxelles, ses références : w610/2017.

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Saint-Gilles.

Le fonctionnaire délégué,

13 -11- 2017

Albert GOFFART,
Directeur

Fait à Bruxelles, le
Le fonctionnaire délégué,

Albert GOFFART,
Directeur

⁽¹⁾ Copie pour information à : l'IBGE (PEB), la C.R.M.S. et ⁽²⁾ l'architecte.

⁽¹⁾ Copie par mail pour information aux membres de la CC : I.B.G.E., S.D.R.B., D.M.S.

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter
⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis :

- 1) Mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la préservation du mur, des grilles, des pilastres et des jardins situés à l'avant de la Cité Fotainas ;
- 2) Associer la Direction des Monuments et des Sites à la réalisation du chantier. Lui transmettre avant la mise en œuvre, un plan d'implantation du chantier dans la zone classée pour approbation préalable. Le cas échéant, lui soumettre pour approbation, avant la réalisation des travaux correspondants, tout document et/ou élément nécessaire à la bonne réalisation des actes et travaux tels que les échantillons et essais, les résultats des sondages et analyses, les détails et fiches techniques, les relevés ;
- 3) Permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, archeologie@sprb.brussels);
- 4) Prendre en considération les chantiers prévus dans les périmètres adjacents ;
- 5) Assurer en permanence la bonne accessibilité des entreprises riveraines du square et de l'avenue concernés par le projet, le cas échéant, réaliser les opérations potentiellement gênantes pour l'accessibilité du quartier, et tout particulièrement des activités économiques riveraines, le dimanche ou les jours fériés ;
- 6) Informer régulièrement les riverains (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier ;

Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis en matière de plantations, en ce qui concerne les arbres maintenus :

- 7) Protection des troncs, racines, couronnes, des arbres sur une hauteur, surface et profondeur suffisantes et fonction de leur nature et de leur taille ;
- 8) Interdiction de stocker des matériaux, d'installer les baraques de chantier, et d'effectuer des manœuvres avec des véhicules ou engins de chantier, dans le réseau racinaire des arbres ;
- 9) Interdiction d'utiliser les arbres comme supports de chantiers en y implantant des clous ou en posant des câbles, etc.
- 10) Elimination ou raccourcissement à l'avance - et dans les règles de l'art - des branches susceptibles de gêner le passage de certains véhicules, afin d'éviter toute casse ou arrachement ultérieur ;
- 11) Utilisation au pied des arbres, d'engin adapté, tel que minipelle, et/ou terrassements manuels
- 12) Désinfection obligatoire et régulière de tous les engins de chantier (pelles, godets, scies, tronçonneuses, sérateurs, etc.). Cette désinfection se fait à l'aide de pulvérisations de produits tels que le Cryptonol à 1% (matière active à base d'oxyquinoléine ou d'eau de Javel à raison d'un berlingot pour un litre et demi d'eau)
- 13) Mise en œuvre de précautions et protections des racines, notamment lors des creusements de tranchées : sectionnement manuel des racines à l'aide de scies et sérateurs désinfectés afin d'avoir des coupes franches et nettes, aussitôt badigeonnées d'un mastic fongicide de type Drawitec. Une protection en dur (bois) ou en géotextile est posée entre la tranchée et les racines sollicitées de façon à ménager un espace comblé d'un mélange très fertile capable de favoriser la fabrication rapide d'un nouveau chevelu racinaire ;
- 14) Mise en œuvre d'un géotextile protégeant le système racinaire, lors de fortes sécheresses et arrosages réguliers de ce tapis, afin de garantir l'apport en eau nécessaire à l'arbre durant les travaux au pied de celui-ci ;

PEB - demande de PU avec intervention d'un architecte. (Note PEB 2/2014) *A prendre en compte lorsque le projet est soumis à la réglementation travaux PEB.*

Suite de la procédure PEB :

Pour rappel, dans le cadre de l'OPEB¹, vous êtes tenus de poser des actes administratifs tout au long de l'avancement de votre projet afin de garantir le respect des exigences PEB.
 Voici les suites à donner à votre procédure en fonction de la nature de vos travaux :

- Pour vos bâtiments PEB de type Rénovation Simple (RS)**
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez nous envoyer le formulaire de « déclaration PEB simplifiée » dûment complété et signé conformément à l'art. 16. § 1^{er} de l'OPEB.
- Pour vos bâtiments PEB de type Bâtiment Neuf (BN/BAN) ou Rénovation Lourde (RL)**
 - Préalablement à la réalisation des travaux, vous devez avoir désigné un conseiller PEB conformément à l'art. 12. § 1^{er} de l'OPEB.
Ce conseiller PEB doit constituer le dossier technique PEB.
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez envoyer le formulaire de « notification PEB de début des travaux » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 11. § 1^{er} de l'OPEB.
 - Au plus tard 2 mois après la réception provisoire, vous devez envoyer par recommandé le formulaire de « déclaration PEB » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 15. § 1^{er} de l'OPEB.

Adresse pour l'envoi des formulaires (BN/BAN et RL) à l'IBGE

Bruxelles Environnement - IBGE
 Division Energie - Département Travaux PEB
 Gulledele 100 - 1200 Bruxelles
 ou par mail :
 epbdossierpeb@environnement.irisnet.be

Nous vous rappelons également que, conformément à l'OPEB, le respect des procédures PEB et des exigences PEB est de votre entière responsabilité en tant que maître d'ouvrage (déclarant).
 En cas de non respect, l'OPEB prévoit des amendes administratives en ses articles 29 à 33 et des sanctions pénales en son article 34.

Services d'aide réglementation travaux PEB :

Pour toutes questions sur les procédures PEB, les exigences PEB, etc., vous pouvez vous informer auprès des différents services d'aide de la Région de Bruxelles-Capitale.
 Les membres de ces services sont en contact régulier avec l'IBGE.

Contact	e-mail	Téléphone	Public cible
Service Facilitateur Bâtiment Durable	facilitateur@environnement.irisnet.be	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Agents PEB Communaux	Service Urbanisme des Communes		Particuliers Professionnels
Cellule Energie et Environnement CCB	celine.deschryver@confederationconstruction.be	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
impulse.brussels	info@impulse.irisnet.be	02/ 422 00 20	Entreprises

Site internet :

Pour plus d'informations sur la réglementation travaux PEB (Exigences et Procédures, Logiciel PEB, FAQ, Législation, ...) :
www.bruxellesenvironnement.be > Accès aux professionnels > Dossier Performance Energétique des Bâtiments > travaux PEB

¹ Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments - MB 11/07/2007

Dispositions légales et réglementaires

Péremption et prorogation

Article 87 de l'ordonnance du 29 août 1991.

§1^{er} Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 84, § 1^{er}, 1°, 2° et 4°, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros oeuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en oeuvre les charges imposées en application de l'article 86.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le permis peut être prorogé pour une période d'un an. La demande de prorogation doit intervenir deux mois au moins avant l'écoulement du délai de deux ans visé à l'alinéa 1er à peine de forclusion.

La prorogation est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier.

Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 151, la prorogation est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision des autorités visées aux quatrième et cinquième alinéas au terme du délai de deux ans, la prorogation est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 129, 133, 144 et 148.

L'interruption des travaux pendant plus d'un an entraîne également la péremption du permis.

§2. En cas de projet mixte au sens de l'article 108, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

La décision définitive de refus relative à la demande de permis d'environnement emporte caducité de plein droit du permis d'urbanisme.

Pour l'application de la présente ordonnance, une décision est définitive lorsque tous les recours administratifs ouverts contre cette décision par la présente ordonnance ou par l'ordonnance relative aux permis d'environnement, ou les délais pour les intenter sont épuisés.

Le délai de péremption visé au § 1er ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

Article 3 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juillet 1992 relatif à la péremption et à la prorogation des permis d'urbanisme.

La demande de prorogation est adressée, par envoi recommandé à la poste, au collège des bourgmestre et échevins qui a délivré le permis ou au fonctionnaire délégué lorsque le permis a été délivré par une autre autorité que le collège des bourgmestre et échevins.

Exécution du permis

Article 120 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le permis délivré en application des articles 116 et 118 est exécutoire si, dans les vingt jours à compter de sa notification, le fonctionnaire délégué n'a pas notifié au demandeur une décision motivée suspendant le permis.

Le délai visé à l'alinéa 1er prend cours à compter de la date de la levée de la suspension visée à l'article 87, § 2.

Le permis doit reproduire le texte de l'alinéa premier.

Publicité

Article 121 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Un avis indiquant que le permis a été délivré, doit être affiché sur le terrain, 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 de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par l'administration communale ou par le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 183, à l'endroit où les travaux sont exécutés et le ou les actes sont accomplis.

N.B. : cet avis est à retirer auprès de la commune où se situent les actes et les travaux autorisés par le présent permis. Un modèle de cet avis est joint à titre d'information.

Article 144 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur peut, dans les trente jours de la décision de refus du fonctionnaire délégué ou de l'expiration du délai fixé à l'article 142, introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste.

Copie du recours est adressée par le Collège d'urbanisme au fonctionnaire délégué.

Lire la disposition actuellement en vigueur :

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le demandeur peut à l'expiration du délai fixé à l'article 178 ou dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué, introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste.

Copie du recours est adressée par le Collège d'urbanisme au fonctionnaire délégué.

Article 145 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme dans les trente jours qui suivent la réception de la décision du fonctionnaire délégué octroyant le permis.

Ce recours, de même que le délai pour former recours, est suspensif. Il est adressé en même temps au demandeur et au Collège d'urbanisme par lettre commandée à la poste.

Article 146 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur ou son conseil, le collège des bourgmestre et échevins ou son délégué, ainsi que le fonctionnaire délégué sont, à leur demande, entendus par le Collège d'urbanisme. Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont invitées à comparaître.

Article 147 de l'ordonnance du 29 août 1991.

La décision du Collège d'urbanisme est notifiée au demandeur, au collège des bourgmestre et échevins et au fonctionnaire délégué dans les soixante jours de la date du dépôt à la poste de l'envoi recommandé contenant le recours. Lorsque les parties sont entendues, le délai est prolongé de quinze jours.

AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...

AVISMEDEDELING

Application de l'article 194/2 du Code bruxellois de
l'Aménagement du Territoire (CoBAT)

Toepassing van artikel 194/2 van de het Brussels
Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO)

PERMIS D'URBANISME⁽¹⁾
PERMIS DE LOTIR N° ...⁽¹⁾

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING⁽¹⁾
VERKAVELINGSVERGUNNING NR ...⁽¹⁾

délivré le ...
à ...
par ...
prorogé le ...⁽¹⁾
prorogation reconduite le ...⁽¹⁾

afgegeven op ...
aan ...
door ...
verlengd op ...⁽¹⁾
verlenging vernieuwd op ...⁽¹⁾

OBJET DU PERMIS : ...

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

DUREE PREVUE DU CHANTIER : ...

GEPLANDE DUUR VAN DE WERKEN : ...

ENTREPRENEUR/RESPONSABLE DU CHANTIER :
Nom : ...
Adresse : ...
N° de téléphone : ...

AANNEMER/VERANTWOORDELIJKE VAN DE WERF :
Naam : ...
Adres : ...
Telefoonnummer : ...

HORAIRES DU CHANTIER : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

NB : pour connaître les modalités d'application des obligations
d'affichage du permis et d'avertissement du début des travaux,
voir la page suivante du portail régional de l'urbanisme :
<http://urbanisme.irisnet.be/lepermisurbanisme/apres-le-permis/avertissement-du-debut-des-travaux>.

NB: om de toepassingsmodaliteiten van de verplichtingen
van aanplakking van de vergunning en van bekendmaking
van de start van de werken te kennen, zie de volgende
pagina van de gewestelijke website van stedenbouw :
http://stedenbouw.irisnet.be/vergunning/apres-le-permis/aanplakking-van-de-vergunning-en-bekendmaking-van-de-start-van-de-werken?set_language=nl.

Modification du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)

Entrée en vigueur : 1^{er} janvier 2010

Disposition transitoire (article 120 de l'ordonnance du 14 mai 2009 modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire) :

« Les demandes de permis ou de certificat et les recours dont la date de dépôt ou d'envoi est antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance poursuivent leur instruction selon les dispositions procédurales en vigueur à cette date.

Toutefois, les recours introduits après l'entrée en vigueur de l'ordonnance contre une décision de l'autorité délivrante rendue avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, sont traités conformément aux dispositions en vigueur au jour où la décision de l'autorité délivrante a été rendue.

Pour l'application de la présente disposition, les articles 126/1, 164/1 et 173/1 du Code, tels qu'insérés par la présente ordonnance, sont considérés comme des règles de fond d'application immédiate, y compris au bénéfice des requérants devant le Collège d'urbanisme dans le cadre de la procédure applicable avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. »

CoBAT :

Péremption et prorogation

Article 101 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1er, 1^o, 2^o et 4^o, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros œuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en œuvre les charges imposées en application de l'article 100.

L'interruption des travaux pendant plus d'un an entraîne également la péremption du permis.

Le délai de péremption est suspendu de plein droit durant tout le temps de la procédure, 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'Etat. Si le bénéficiaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie au procès, l'autorité qui a délivré le permis notifie au bénéficiaire la fin de période de suspension du délai de péremption.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

§ 2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le délai de deux ans visé au paragraphe 1er peut être prorogé pour une période d'un an.

La prorogation peut également être reconduite annuellement, chaque fois que le demandeur justifie qu'il n'a pu mettre en œuvre son permis par cas de force majeure.

La prorogation ou la reconduction est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier. Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 187, la prorogation ou la reconduction est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision de l'autorité compétente au terme du délai de deux ans, la prorogation ou la reconduction est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation ou la reconduction du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 165, 169, 180 et 184.

§ 3. En cas de projet mixte au sens de l'article 124, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

Le refus définitif de permis d'environnement emporte caducité de plein droit du permis d'urbanisme.

Pour l'application du présent Code, une décision est définitive lorsque tous les recours administratifs ouverts contre cette décision par le présent Code ou par l'ordonnance relative aux permis d'environnement, ou les délais pour les intenter sont épuisés.

Le délai de péremption visé au § 1er ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

§ 4. Au cas où des actes ou travaux de dépollution du sol doivent être exécutés avant la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme, celui-ci est suspendu de plein droit jusqu'à la constatation par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement de la bonne exécution de ces actes ou travaux préalables.

§ 5. Dans tous les cas où en application du présent Code, le permis d'urbanisme est suspendu, le délai de péremption est lui-même suspendu et ce, pour toute la durée de suspension du permis.

Article 3 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juillet 1992 relatif à la péremption et à la prorogation des permis d'urbanisme.

La demande de prorogation est adressée, par envoi recommandé à la poste, au collège des bourgmestre et échevins qui a délivré le permis ou au fonctionnaire délégué lorsque le permis a été délivré par une autre autorité que le collège des bourgmestre et échevins.

Publicité

Article 194/2 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Un avis indiquant que le permis a été délivré doit être affiché sur le terrain 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 de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par l'administration communale ou par le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 30, à l'endroit où les travaux sont exécutés et le ou les actes sont accomplis.

Le titulaire du permis doit avertir par lettre recommandée le collège des bourgmestre et échevins et le fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes autorisés ainsi que de l'affichage visé à l'alinéa 1er, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux.

Le Gouvernement détermine les modalités d'exécution du présent article

Modification du permis d'urbanisme

Article 102/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le titulaire d'un permis d'urbanisme peut solliciter la modification de ce permis aux conditions suivantes :

- 1° les modifications demandées ne peuvent pas porter sur des travaux déjà réalisés;
- 2° la modification ne porte que sur les droits issus du permis qui n'ont pas encore été mis en œuvre;
- 3° tous les recours administratifs ouverts à son encontre par le présent Code ou les délais pour les intenter sont épuisés.

§ 2. Les dispositions du chapitre Ier et III du présent titre sont applicables à la demande de modification du permis d'urbanisme.

§ 3. Lorsqu'elle accorde la modification du permis, l'autorité ne peut porter atteinte aux éléments du permis d'urbanisme qui ne sont pas modifiés par la demande.

§ 4. L'introduction d'une demande de modification n'emporte pas renonciation au bénéfice du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

La modification du permis d'urbanisme n'a aucun effet sur le délai de péremption du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

§ 5. Le Gouvernement arrête la composition obligatoire du dossier de modification du permis d'urbanisme.

Recours au Gouvernement

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le demandeur peut à l'expiration du délai fixé à l'article 178 ou dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué, introduire un recours auprès du [1 Gouvernement]1 par lettre recommandée à la poste.

Ce recours est adressé au Collège d'urbanisme qui en transmet copie au Gouvernement et au fonctionnaire délégué dans les cinq jours de sa réception.

Article 181 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours auprès du Gouvernement dans les trente jours qui suivent la réception de la décision du fonctionnaire délégué octroyant le permis.

Ce recours, de même que le délai pour former recours, est suspensif. Il est adressé en même temps au demandeur et au Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste. Le Collège d'urbanisme en transmet une copie au Gouvernement.

Article 182 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le recours est instruit et vidé conformément aux articles 171 à 173/1.

Article 171 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le Collège d'urbanisme remet son avis au Gouvernement dans les soixante jours de l'envoi du recours.

Le Collège en adresse simultanément copie aux parties.

A défaut d'avis émis dans ce délai, la procédure est poursuivie sans qu'il doive être tenu compte d'un avis émis hors délai.

§ 2. Le délai visé au paragraphe 1er est prolongé :

1° de trente jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité ou à l'avis d'administrations ou d'instances;

2° de soixante jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité et à l'avis d'administrations ou d'instances;

Dans les hypothèses visées à l'alinéa 1er, 1° et 2°, le Collège d'urbanisme informe les parties et le Gouvernement des mesures sollicitées et de la durée de la prolongation des délais.

§ 3. A leur demande, le Collège d'urbanisme procède à l'audition des parties.

La demande d'audition est formulée dans le recours ou, lorsqu'elle est formée par l'autorité qui a délivré l'acte attaqué, dans les cinq jours de la réception de la copie du recours.

Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont également invitées à comparaître.

Dans ce cas, le délai visé au paragraphe 1er est prolongé de quinze jours.

Le Gouvernement ou son représentant peut assister à l'audition.

§ 4. Le Gouvernement peut arrêter les modalités et délais d'échange des arguments écrits des parties.

Article 172 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement notifie sa décision aux parties dans les trente jours de l'envoi de l'avis du Collège d'urbanisme ou, à défaut d'avis, de l'expiration du délai d'avis.

Article 173 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

A défaut de notification de la décision dans le délai prévu à l'article 172, chacune des parties peut, par lettre recommandée, adresser un rappel au Gouvernement.

Lorsque le collège des bourgmestre et échevins ou le fonctionnaire délégué mettent le Gouvernement en demeure, ils en adressent simultanément copie au demandeur en permis. A défaut, la lettre de rappel ne porte pas d'effets.

Si, à l'expiration d'un nouveau délai de trente jours à compter de l'envoi du rappel, le Gouvernement n'a pas envoyé sa décision aux parties, l'avis du Collège d'urbanisme tient lieu de décision. A défaut d'avis du Collège d'urbanisme, la décision qui a fait l'objet du recours est confirmée. Dans le cas visé à l'article 164, alinéa 5, le permis est réputé refusé.

Article 173/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Préalablement à la décision du Gouvernement, le demandeur peut produire des plans modificatifs ainsi que, le cas échéant, un complément au rapport d'incidence, lorsque ces plans modificatifs n'affectent pas l'objet du projet, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ou lorsqu'ils visent à supprimer les dérogations visées aux articles 153, § 2, et 155, § 2 qu'impliquait le projet initial. Le permis est délivré sans que le projet modifié ne soit soumis aux actes d'instruction déjà réalisés.

Article 174 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement peut délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis.

Il peut également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis émis par le Collège d'urbanisme.

Article 188 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis.

Ils peuvent également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du fonctionnaire délégué et du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis du Collège d'urbanisme.

Lorsqu'un recours au Gouvernement porte sur des actes et travaux relatifs à un bien repris sur la liste de sauvegarde ou classé ou en cours d'inscription ou de classement ou sur un immeuble inscrit à l'inventaire des sites d'activité inexploités, le Gouvernement peut statuer sans être tenu par l'avis du collège des bourgmestre et échevins visé à l'article 177, § 1er, alinéa 3.

En outre, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent accorder le permis en s'écartant des prescriptions réglementaires des plans visés au titre II dès que la modification de ces plans a été décidée dans le but de permettre la réalisation des actes et travaux d'utilité publique, objets de la demande, pour autant que, dans la décision de modifier le plan, l'autorité compétente ait justifié que la modification ne concerne que l'affectation de petites zones au niveau local et ne soit pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement compte tenu des critères énumérés à l'annexe D du présent Code. Dans ce cas, la demande du permis est soumise aux mesures particulières de publicité visées aux articles 150 et 151.