

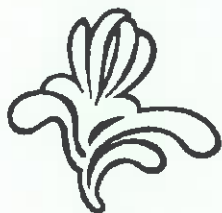
De stedenbouwkundige vergunning is een administratief document en wordt dan ook opgesteld in de taal van de ambtenaar belast met het dossier.

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.

MINISTERE
DE LA REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE



Administration
de l'Aménagement du
Territoire et du Logement

DIRECTION URBANISME

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

RECOMMANDE

Bruxelles-Mobilité
rue du Progrès, 80 bte 1
1035 Bruxelles

04/PFD/593057_145_13

BM-DGE
BM-DBO
Date-Datum
25 -01- 2017

DPT

25 -01- 2017

Votre lettre du

Vos références
DPT328 (Plan B.7285)

Nos références
04/PFD/593057

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
- Demandeur : Bruxelles-Mobilité
- Situation de la demande : Boulevards Baudouin et d'Anvers, entre le quai de Willebroek et le boulevard roi Albert II
- Objet de la demande : Réaménager les boulevards Baudouin et d'Anvers (excepté voies centrales) dans le cadre de la cyclabilité de la Petite Ceinture.
Abattre 98 arbres plantés dans des bacs et contre la trémie du tunnel, et replanter 82 nouveaux sujets de première grandeur.

Bruxelles Mobilité

Entrée le	26 -01- 2017
N° dossier	JW
Sortie N°	629067

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 15/03/2016 ;

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 09/06/2016 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles ;

~~(4) attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles 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 (lettre du 15/03/2016) ; que cet avis est donc réputé favorable ;~~

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

26 -01- 2017

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

- ⁽¹⁾ un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 1993-04-08 et dénommé PPA N° 60-07BIS QUARTIER ANVERS - YSER (ZONE 7) BD. LEOPOLD II ENTRE PLACE SAINCTELETTE ET PORTE D'ANVERS
- ⁽¹⁾ un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 2009-03-19 et dénommé (ZIR 1 HELIPIPORT- Partie Ouest) (PPA n° 46.10) PPAS n° 70-20a QUARTIER WILLEBROECK
- ⁽¹⁾ un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 2005-11-10 et dénommé (ZIR 1 HELIPIPORT- Partie Est) (PPA n° 46-10) PPAS n° 70-20b Entre Pl. de l'Yser, Quai de Willebroeck, Pl. des Armateurs, axe Allée Verte, lim. nord de ZIR 1, av. de l'Héliport, bd. Albert II, rue Rogier, lim. est de ZIR 1, rue de Mol, chée d'Anvers, rue Nicolay, ...
- ⁽¹⁾ un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 1989-06-08 et dénommé PPA N° 46-41 RUE HARMONIE, CHEE. D'ANVERS, BD. BAUDOUIN ET AV. HELIPIPORT

~~⁽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 16/04/2016 au 15/05/2016 et que 403 réclamations ont été introduites ;

⁽¹⁾ vu l'avis de la commission de concertation du 25/05/2016 ;

⁽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 la demande se situe en réseau viaire, en espace structurant, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, et localement le long de liserés de noyaux commerciaux du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que l'axe concerné par la demande est une voie métropolitaine au PRD ; que la voirie comporte des tunnels routiers ; que conformément à la prescription 26.2 deuxième alinéa du PRAS, dans ce cas, le réseau viaire primaire est hiérarchisé selon les principes suivants :

1° réseau primaire : pour les chaussées en tunnel ou en viaduc, pour les chaussées centrales entre les ouvrages d'art, pour les chaussées centrales situées au-dessus d'un tunnel routier ou en-dessous d'un viaduc, lorsque ces chaussées comportent plus d'une bande par sens de circulation et pour les chaussées d'accès à un tunnel ;

2° réseau interquartier : pour les chaussées centrales situées au-dessus d'un tunnel routier, ou sous un viaduc lorsque ces chaussées comportent une seule bande par sens de circulation ;

3° réseau de quartier : pour les chaussées latérales ;

Considérant que le périmètre de la demande est parcouru par des lignes de bus ;

Considérant la présence de lignes de transport public en site indépendant en sous-sol ;

Considérant que le périmètre de la demande concerne également des zones de protection de biens classés ;

Objet de la demande :

Considérant que la demande vise à réaménager les boulevards Baudouin et d'Anvers (excepté voies centrales) dans le cadre du projet régional qui vise à améliorer la cyclabilité de la Petite Ceinture ;

Considérant que le projet comprend l'abattage de 84 arbres plantés dans des bacs ((46 platanes, dont 32 contre les façades) et des deux côtés de la trémie de tunnel (38 sujets, dont certains sont chétifs ou déjà morts selon le gestionnaire de la voirie), et la plantation de 72 nouveaux sujets ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Instruction de la demande de permis d'urbanisme :

Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation en application de l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans des zones de protection de biens classés, les actes et travaux objets de la demande modifient les perspectives sur ces biens classés ou à partir de ceux-ci ;

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

- l'article 67 al. 2 du COBAT (dans un plan particulier d'affectation du sol approuvé après le 1er janvier 1981, et *actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication*) ;
- 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* ;

Considérant l'avis rendu par la Commission Royale des Monuments et des Sites en sa séance du 30/03/2016 ;

Enquête publique et réunion de commission de concertation :

Considérant que dans le cadre de l'enquête publique qui s'est tenue du 16/04/2016 au 15/05/2016, 403 réactions ont été introduites ; que les réactions portent sur les points suivants :

- un très grand nombre de réactions soutient le projet ;
- soutien aux pistes cyclables séparées du charroi et de 3m de large minimum ;
- demande d'un aménagement qui requalifie la voirie, le paysage, les perspectives ;
- en faveur de la suppression des trémies et pour la poursuite de la promenade liée au réaménagement de la place Rogier ;
- que les traversées piétonnes soient doublées de traversées cyclistes ;

Situation actuelle :

Considérant que ce tronçon des boulevards de ceinture - situé sur le tracé de la deuxième enceinte de Bruxelles – fait partie de l'axe Botanique / Léopold II, qui compte parmi les plus conséquentes réalisations urbanistiques bruxelloises du XIXème siècle ; que cet axe constitue initialement un des projets phares de Victor Besme, inspecteur-voyer pour les faubourgs de Bruxelles de la deuxième moitié du XIXème, et qui a été chargé par la Province d'établir le « Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise » (version définitive et commentaires publiés en 1866) ;

Considérant que si l'axe perspectif Observatoire / Koekelberg perdure actuellement, sa cohérence est mise à mal depuis la présence de tunnels routiers et par la prédominance des aménagements destinés à la circulation motorisée ;

Considérant que la voirie a souffert des visions circulatoires les plus extrêmes des Travaux Publics de la fin des années 1950, et donc à la création de viaducs et tunnels routiers ; qu'elle présente actuellement un caractère autoroutier ; que les plantations sont placées dans des bacs, dans des conditions non optimales pour les plantations, de façon peu structurantes, et parfois trop près des façades ;

Considérant que les aménagements actuels ne favorisent pas les liaisons entre les 2 rives de la Petite Ceinture, que les traversées doivent être améliorées ;

Considérant que la voirie est un itinéraire pour les convois exceptionnels ;

Description de la demande

Considérant que le projet de réaménagement prévoit l'instauration de pistes bidirectionnelles des 2 côtés de la petite ceinture ;

Considérant que le projet de réaménagement va de façades à façades, en excluant les trémies des tunnels et les voies centrales qui y sont liées ; que certaines zones contiguës à la demande vont encore évoluer dans le cadre d'autres projets, comme par exemple à hauteur du parc Maximilien, de Saintelette, et devant le bâtiment de l'Administration flamande (au coin de Roi Albert II) qui déménage, et qui pourra alors être réaménagé de la même façon que le « strip », semblable à ce qui a été réalisé à proximité de la place Rogier, dans un esprit de continuité et de cohérence ;

Considérant que le projet maintient les 2 bandes de circulation en surface dans chaque sens, ainsi que le tunnel avec ses entrées/sorties actuelles ;

Considérant que le projet comprend l'abattage d'arbres actuellement plantés dans des grands bacs, et qui ont dû être sévèrement élagués ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que le projet comprend par ailleurs la plantation de deux nouveaux alignements d'arbres très structurants qui pourront se développer loin des façades ;

Considérant que les nouveaux arbres prévus sont de première grandeur ; qu'ils seront plantés de façon structurante dans des bacs élargis séparant les pistes cyclables et les bandes circulation ; qu'il est également prévu de maintenir certains arbres du moins le temps que les arbres nouvellement plantés prennent en volume ;

Considérant qu'entre la porte d'Anvers et la place de l'Yser, il est également prévu de poursuivre avec la plantation des deux alignements d'arbres structurants de part-et d'autre du tunnel central, excepté à hauteur des entrées/sorties du tunnel ;

Considérant que l'essence d'arbres prévue pour ces alignements, à savoir l'ailante, est une essence que les pouvoirs publics bruxellois se sont engagés à ne plus utiliser, peu importe le caractère supposé fertile ou non de la variété ;

Considérant que le projet prévoit la création de bandes bus sur certains tronçons et création d'arrêts de bus conformes au RRU et aux normes actuelles de la STIB (plan norme de la STIB) ;

Considérant que la masse végétale paraîtra supérieure à l'actuelle ; que celle-ci peut être augmentée en réduisant légèrement l'interdistance prévue entre les arbres, ce qui renforce également davantage le caractère structurant des alignements de cet espace public *structurant* au PRAS ;

Considérant que le revêtement prévu pour les espaces dédiés aux cyclistes, à savoir de l'asphalte de couleur ocre, est le standard régional pour les espaces cyclo piétons et les pistes cyclables surélevées ; que cette uniformisation facilite la lisibilité des aménagements ; que l'usage d'un nombre limité ; que l'asphalte ocre –qui évoque la dolomie- s'accorde particulièrement bien avec la pierre bleue ;

Considérant que la surface perméable dans le périmètre de la demande – qui représente initialement un peu plus de 10% - est triplée dans le cadre du projet ;

Considérant qu'entre Jacqumain et Porte d'Anvers, les voies de desserte latérales, les arbres, et 52 places de parking sont supprimés pour y implanter une piste bidirectionnelle côté nord, et un woonerf côté Pentagone, ainsi qu'une bande bus dans les 2 sens ;

Considérant que la suppression de stationnement se fait au bénéfice d'une alternative en matière de mobilité qui est bien plus durable et accessible que l'automobile ; que compte tenu de la requalification de l'espace public que suppose le projet et l'ampleur du périmètre de la demande, la plus-value en termes de qualité de vie pour les bruxellois, cette suppression est justifiée et acceptable ;

Considérant que les bouches de métro du boulevard d'Anvers, côté Pentagone à hauteur des numéros 38 à 43, ne sont pas décalées, l'emprise de la bouche de métro devant le numéro 41 est simplement réduite ; qu'à cet endroit il est prévu un resserrement de la chaussée carrossable réduite à 4,65m ;

Considérant que ces bouches de métro (avec escaliers mécaniques) ne sont pas des évacuations de secours, et que l'escalator projeté peut être placé avec une marge qui est celle de la largeur de la bouche de métro existante ;

Considérant qu'un décalage de l'accès permettrait de dégager plus de place pour de la chaussée, afin de préserver la capacité de 2 bandes de circulation à hauteur de la bouche de métro en question ; que la vitesse autour de la bouche de métro et du quai de bus doit être apaisée pour la sécurité de tous (nombreux piétons autour de la bouche de métro) ;

Considérant que cette solution permet de mieux liasonner le quai de bus avec l'accès métro ;

Considérant que les aménagements projetés doivent permettre une certaine souplesse en termes de réversibilité des sens de circulation des voiries qui débouchent sur la Petite Ceinture ; que les sens de circulation dans le Pentagone ont connu certaines évolutions depuis juin 2015 ; que le projet doit donc permettre des modifications en matière de régimes de circulations des voiries communales sans devoir réaliser de nouveaux travaux d'aménagements conséquents ;

Considérant que le trottoir à hauteur des arrêts de bus du tronçon du boulevard Baudouin compris entre le boulevard Roi Albert II et la chaussée d'Anvers, est trop étriqué (1,5m), compte tenu des nombreuses lignes de bus qui desservent cet arrêt (une dizaine) ; qu'il y a lieu d'élargir les quais et d'améliorer les liaisons entre ces quais et les trottoirs à travers la bande plantée ;

Considérant que certains aménagements et traversées doivent être uniformisés (traversées cyclistes de la Petite Ceinture, marquages rouges pour indiquer le danger,...) ;

Considérant que certaines informations, comme les calepinages en pierre bleue et les grilles de ventilation des tunnels, n'apparaissent pas clairement sur le plan du projet ;

Considérant que le projet comprend l'aménagement d'une traversée piétonne sur le by-pass du quai du Commerce vers la petite ceinture, alors qu'il s'agit d'un reliquat lié à une station essence qui a disparu depuis de nombreuses années ; et

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

que si intervention il doit y avoir à cet endroit, c'est pour supprimer ce by-pass au profit de l'espace dédié aux modes actifs ;

Considérant que la Ville étudie actuellement le réaménagement de la Porte d'Anvers ; qu'il y a lieu de se concerter entre gestionnaires de voiries afin de s'assurer qu'il n'y a pas d'incompatibilités entre le projet de Bruxelles Mobilité et la vision de la Ville pour son espace public ;

Considérant que le tronçon de la Petite Ceinture compris entre Albert II et chaussée d'Anvers permet l'aménagement d'une berme centrale régulière ; que cette berme est bien plus structurante et sécurisante que les 2 refuges prévus aux 2 extrémités ; que cet espace peut être agrémenté avec des plantations telles que des fleurs, ce qui participe à l'embellissement de l'espace public ; que ce dispositif ne doit pas induire d'allongement des traversées piétonnes ;

Considérant que la suppression de la liaison entre la rue du Pélican et le carrefour Petite Ceinture – boulevard Albert II permet de simplifier le fonctionnement de ce dernier ;

Avis de la Commission de Concertation

Considérant que la commission de concertation a rendu un avis favorable sur la demande de permis d'urbanisme, assorti des conditions sont les suivantes :

1. Traversées cyclistes : de manière générale, soigner et uniformiser les mouvements des cyclistes qui quittent la piste bidirectionnelle pour traverser la petite ceinture et ce, dans les 2 sens ;
2. Plantations :
 - a. Resserer l'interdistance entre les arbres d'alignements afin de replanter un nombre au moins équivalant à ceux abattus (interdistance inférieure à 10m) ;
 - b. Proposer une alternative à la plantation des Ailanthus, cette alternative doit être de première grandeur également ;
 - c. Étudier la possibilité d'élargir les fosses d'arbres situées de part et d'autre des trémies ;
3. Divers :
 - a. Représenter les grilles de ventilation des tunnels sur les plans ;
 - b. Pour les trottoirs traversant, prévoir des bordures chanfreinées de façon à permettre l'inversion des sens de circulation sans devoir faire des travaux ;
 - c. Préciser le type de module et le calepinage du revêtement en pierre bleue prévu ;
4. Place de l'Yzer : supprimer le by-pass du quai du Commerce vers la petite ceinture de manière à relier l'îlot au trottoir.
5. Chaussée d'Anvers à hauteur des accès métro (numéros 38 à 43) :
 - a. élargir l'espace compris en les bouches de métro et le front de bâtisse,
 - b. étendre l'espace cyclo-piéton prévu à hauteur du quai de bus jusqu'au n°38,
 - c. et ainsi prévoir deux bandes de circulation carrossables (une bande menant à la latérale et une seconde à l'accès tunnel).
6. Carrefour porte d'Anvers :
 - a. préciser les marquages sur le plan qui intègrent les dernières évolutions en terme de mobilité (ainsi que bus entrant vers le centre-ville), et fournir une note explicative sur le fonctionnement du carrefour (avec comptages) ;
 - b. coordonner l'aménagement projeté avec le projet actuellement étudié par la Ville, afin de préserver l'avenir et d'assurer une compatibilité des interventions futures sur ces espaces contigus.
7. Piste cyclable à l'angle droit Baudouin/Willebroeck : revoir le tracé pour permettre aux cyclistes allant direction Basilique de tourner à droite plus naturellement vers Willebroeck (l'oreille de trottoir le permet), et sans être soumis aux feux tricolores.
8. Site propre bus/vélos (F18) avant de tourner vers le quai de Willebroeck : préférer une bande bus/vélos (F17) autorisant les véhicules à emprunter cette bande pour virer à droite.
9. Tronçon de la Petite Ceinture compris entre Albert II et chaussée d'Anvers :
 - a. prévoir plus d'espace pour les passagers des bus, de manière à améliorer leur confort ;
 - b. améliorer les liaisons entre les quais de bus et les trottoirs à travers les alignements des arbres ;
 - c. relier les 2 refuges projetés afin de constituer une berme centrale régulière de 2,4m de large qui peut être plantée, ce qui induit un décalage des bandes de circulation et la suppression des bacs existants côté Pentagone ;
 - d. du côté du bâtiment de la Région Flamande, intégrer les « anciennes » zones de stationnement dans le périmètre d'intervention avec des dalle béton à niveau et intégrer la liaison avec le projet Albert II (en dehors du domaine privé).
10. Débouché de la rue du Pélican : supprimer la liaison carrossable directe entre la rue du Pélican et le carrefour Petite Ceinture – Albert II et représenter les accès parking du bâtiment situé entre Jacquemain et Pélican. »

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Application de l'article 191 du CoBAT

Considérant que le fonctionnaire délégué a notifié au demandeur des conditions qui imposent des modifications aux plans déposés à l'appui de la demande de permis de permis d'urbanisme, en application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT), par courrier du 23/06/2016 ; que les conditions –qui découlent des avis et réactions formulées dans le cadre de l'instruction- sont donc les suivantes : «

1. Généralités :
 - a. Traversées cyclistes : de manière générale, soigner et uniformiser (aussi avec le marquage rouge aux croisements dangereux) les mouvements des cyclistes qui quittent la piste bidirectionnelle pour traverser la petite ceinture et ce, **dans les 2 sens** ;
 - b. Plantations :
 - Resserrer l'interdistance entre les arbres d'alignements afin de replanter un nombre au moins équivalant à ceux abattus (interdistance inférieure à 10m) ;
 - Proposer une alternative à la plantation des Ailanthus, cette alternative doit être de première grandeur également (Celtis australis ou Juglans nigra par exemple) ;
 - c. Divers :
 - Représenter les grilles de ventilation des tunnels sur les plans ;
 - Pour les trottoirs traversant, prévoir des bordures chanfreinées de façon à permettre l'inversion des sens de circulation sans devoir faire des travaux ;
 - Préciser le type de module et le calepinage du revêtement en pierre bleue prévu ;
2. Place de l'Yzer : supprimer le by-pass du quai du Commerce vers la petite ceinture de manière à relier l'îlot au trottoir ;
3. Chaussée d'Anvers, à hauteur des accès métro, à hauteur des numéros 38 à 43 (sauf proposition alternative concertée avec la commune, sur base d'une phase test) :
 - a. élargir l'espace compris en les bouches de métro et le front de bâtisse, en déplaçant les escalators du côté de la chaussée ;
 - b. étendre l'espace cyclo-piéton prévu à hauteur du quai de bus, jusqu'au n°38 ;
 - c. et ainsi prévoir deux bandes de circulation carrossables (une bande menant à la latérale et une seconde à l'accès tunnel) ;
4. Carrefour porte d'Anvers :
 - a. préciser les marquages sur le plan qui intègrent les dernières évolutions en terme de mobilité (ainsi que bus entrant vers le centre-ville), et fournir une note explicative sur le fonctionnement du carrefour (avec comptages) ;
 - b. coordonner l'aménagement projeté avec le projet actuellement étudié par la Ville, afin de préserver l'avenir et d'assurer une compatibilité des interventions futures sur ces espaces contigus ;
5. Piste cyclable à l'angle droit Baudouin/Willebroeck : revoir le tracé pour permettre aux cyclistes allant direction Basilique de tourner à droite plus naturellement vers Willebroeck (l'oreille de trottoir le permet), et sans être soumis aux feux tricolores ;
6. Site propre bus/vélos (F18) avant de tourner vers le quai de Willebroeck : étudier -en concertation avec le SIAMU, la zone de police et la Ville de Bruxelles- la possibilité de rendre la bande bus/vélos franchissable (panneau F17 au lieu de F18), autorisant les véhicules à emprunter cette bande pour virer à droite ;
7. Tronçon de la Petite Ceinture compris entre Albert II et chaussée d'Anvers :
 - a. prévoir plus d'espace pour les passagers des bus, de manière à améliorer leur confort ;
 - b. améliorer les liaisons entre les quais de bus et les trottoirs à travers les alignements des arbres ;
 - c. relier les 2 refuges projetés afin de constituer une berme centrale régulière de 2,4m de large qui peut être plantée, ce qui induit un décalage des bandes de circulation et la suppression des bacs existants côté Pentagone ;
 - d. du côté du bâtiment de la Région Flamande, intégrer les « anciennes » zones de stationnement dans le périmètre d'intervention avec des dalle béton à niveau et intégrer la liaison avec le projet Albert II (en dehors du domaine privé) ;
8. Débouché de la rue du Pélican : supprimer la liaison carrossable directe entre la rue du Pélican et le carrefour Petite Ceinture – Albert II, et représenter les accès parking du bâtiment situé entre Jacqumain et Pélican ; »

Considérant que le demandeur a introduit auprès du fonctionnaire délégué, le 20/01/2017, des plans modifiés conformément aux conditions notifiées en application de l'article 191 du CoBAT ;

⁽¹⁾ Biffer la (ies) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que l'interdistance des arbres d'alignement a été optimisée (interdistance de 8m au lieu de 11m), ce qui permet de planter 18 arbres structurants supplémentaires (82 au lieu de 64) ;

Considérant que les essences proposées pour ces arbres sont le *Celtis australis* ou le *Juglans nigra* ;

Considérant que les conditions du point 7 induisent l'abattre 14 arbres en bacs supplémentaires ;

Considérant que la représentation des grilles de ventilation a été vérifiée ;

Considérant que la réversibilité des sens de circulation des voiries perpendiculaires à l'axe de la demande a été prévue pour les trottoirs traversants ; que des précisions ont été ajoutées sur les plans au sujet des revêtements des trottoirs ;

Considérant qu'en ce qui concerne la place de l'Yser, les plans ont été adaptés avec la fermeture du by-pass ; que la traversée de la Petite Ceinture se retrouve améliorée à ce endroit, particulièrement pour les piétons ;

Considérant qu'en ce qui concerne le boulevard d'Anvers, à hauteur des numéros 38-43, le plan modifié prévoit une largeur de chaussée carrossable pour deux bandes à hauteur de la bouche de métro, avec des dimensions qui imposeront une modération des vitesses (nécessaire du point de vue de la sécurité à l'approche de la zone d'échange avec les tunnels et à l'entrée de la zone 30 dans la latérale ; que la largeur voulue de 5,5 entre bordures a été obtenue en modifiant légèrement le bac longitudinal destiné aux arbres, rétréci à 2m60 au lieu de 2m80 (mais, sachant que 7 arbres sur les 9 prévus seront en pratique en pleine terre, l'alignement ne devrait pas en souffrir), et en réduisant ponctuellement la piste cyclable bidirectionnelle à 2m30 (mais, tests à réaliser à l'appui, il semble raisonnable de supputer qu'elle pourrait peut-être finalement être portée à 2m80) ;

Considérant que l'alternative proposée permet de rencontrer les objectifs des avis rendus ainsi que la demande exprimée par l'un des réclamants qui s'est présenté en Commission de concertation et qui s'est exprimé pour que les aménagements soient les plus continus et cohérents possibles, avec des cyclistes et des piétons dans des espaces séparés partout ; que dans ce sens, la réduction ponctuelle de la largeur de la piste cyclable bidirectionnelle à 2.3m (plutôt que 3m) au droit de la bouche de métro est préférable à l'effacement d'une continuité cycliste forte ;

Considérant que, pour des raisons techniques (une taque non identifiée qui constitue un obstacle sur la chaussée juste dans l'axe où on aurait ramené tout le trafic), Bruxelles Mobilité n'a pas été en mesure de réaliser, mais qu'un tel test pourrait encore être réalisé à terme, avant le chantier ;

Considérant que le plan modifié est accompagné d'une note expliquant le fonctionnement du carrefour (avec comptages) tel qu'étudié dans le cadre plus général de l'étude sur la fluidification du trafic sur la Petite Ceinture entre la place de l'Yser et la rue Gineste ;

Considérant que la proposition retenue par Bruxelles Mobilité rencontre donc l'objectif de la condition n°3 ; qu'elle est étayé par une note de la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité, qui a confié une étude de mobilité au bureau Technum en vue de s'assurer de la fluidité sur l'axe et aux carrefours suivants :

- la Porte d'Anvers ;
- le carrefour Albert II-Jacqmain (à la limite du périmètre de la demande) ;
- mais aussi le carrefour Max-rue du Progrès et le carrefour Gineste-Sortie du tunnel Botanique (hors périmètre de la demande) ;

Considérant que cette étude -qui concerne l'axe et ses principaux carrefours- s'appuie sur des micro-simulations ; qu'elle a été suivie par un comité d'accompagnement constitué des directions de Bruxelles Mobilité (Stratégie, DGE-Feux et DPT), de la STIB, et de De Lijn ; que les résultats indiquent que les aménagements projetés n'entraînent pas de diminutions des capacités automobiles, et qu'ils sont globalement favorables pour la circulation des bus ;

Considérant qu'au carrefour de la Porte d'Anvers, l'aménagement représenté est compatible avec le projet de réaménagement développé par la Ville ; que les largeurs disponibles entre bordures sont compatibles avec toutes les options qui seraient prises par la Ville concernant les sens de circulation dans la rue de Laeken ; que par ailleurs les marquages dans le carrefour ont été simplifiés et adaptés pour tenir compte des bus entrant dans le Pentagone ;

Considérant que la bande bus est rendue accessible au SIAMU à l'approche de Willebroeck et au tourne-à-droite ; que cette mesure est accompagnée de feux spécifiques SIAMU permettant de bloquer le trafic arrivant dans le tronçon tout en donnant le vert au débouché sur la place de l'Yser, ce qui permet au SIAMU d'accéder prioritairement à la place de l'Yser ;

Considérant que le tronçon compris entre le boulevard Albert II et la chaussée d'Anvers a été adapté , ce qui induit donc, comme mentionné plus haut, la suppression de 14 arbres plantés dans des bacs proches des façades (et sévèrement élagués) dont l'avenir est limité ; que la croissance des nouveaux alignements aurait assez rapidement eu pour effet de les rendre obsolètes et inadaptés à la nouvelle image des lieux ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant qu'il n'y a pas d'entrée de parking dans le dernier tronçon de la rue du Pélican ; que l'entrée du parking de l'immeuble situé entre la rue du Pélican et le bd Jacquain se trouve en effet dans la rue parallèle aux boulevards de ceinture (rue Saint-Jean Népomucène) ;

Considérant que conformément à l'article 19 du titre VII du RRU, seuls les signaux routiers obligatoires sont implantés et ceux-ci doivent être limités en nombre et regroupés sur un mât unique quand cela est possible; que la complexité de certains carrefours mérite qu'une attention particulière soit apportée à cet aspect en collaboration avec la Ville de Bruxelles, pour une meilleure compréhension de l'espace public (ainsi que par rapport aux marquages) ;

Considérant que les interruptions des pistes cyclables à proximité des arrêts de bus manquent de d'uniformité, au risque de ne pas être compréhensibles ;

Considérant que ces modifications n'affectent pas l'objet de la demande, qu'elles sont accessoires, et qu'elles visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ;

Les plans règlementaire et stratégiques 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 plus séduisante;

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 tout le long du périmètre de la demande ; que la demande rencontre l'objectif de réduction du bruit avec une réduction des vitesses sur les voies latérales, un éloignement du charroi par rapport aux façades, et une rehausse (à 1.4m) des murs des voies centrales (liées au tunnel);

Considérant que 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 ;

Plan Régional d'Affectation du Sol (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*

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain » et que ces espaces « doivent être plantés de manière continue et régulière » ;

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;
- 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 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 au 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 :

- *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 {...};*

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 ;

Le 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,*

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

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, de la qualité du paysage urbain, et de la qualité de vie des bruxellois ;

Considérant que les revêtements sont dégradés ; qu'un renouvellement des revêtements de l'espace public est devenu nécessaire ;

Considérant que les aménagements projetés permettent le développement des modes de déplacements plus durables, comme le sont la marche, le vélo ou encore les transports publics ; que les espaces publics sont rendus conformes aux normes actuelles en matière de confort et de sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite, également par

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

rapport aux arrêts des bus ; qu'un espace adéquat est consacré aux vélos par la création de pistes cyclables bidirectionnelles séparées des voies carrossables ;

Considérant que les plantations sont revues afin qu'elles soient plus conséquentes, plus en phase avec l'échelle de l'espace public, plus structurantes également ;

Considérant que cette nouvelle répartition de l'espace public – combinée aux plantations et au renouvellement de l'éclairage public- constitue une amélioration sensible du paysage urbain sur cette perspective léopoldienne majeure ; que cette portion de la Petite Ceinture -qui est actuellement peu engageante pour les bruxellois- redevient plus attrayante ;

Considérant que le projet s'inscrit dans la continuité de ce qui est actuellement réalisé par BELIRIS et Bruxelles Mobilité sur la Petite Ceinture en vue de requalifier l'ensemble des voiries qui la constituent, afin de rendre les aménagements plus humains et d'apporter plus de cohérence tout autour du Pentagone ;

Considérant que le périmètre de la demande continue à jouer son rôle dans le réseau des voiries primaires ; que par ailleurs celle-ci reste conforme aux normes pour les convois exceptionnels ;

Considérant que la demande –telle que modifiée en application de l'article 191 du CoBAT- est conforme aux objectifs régionaux, ainsi qu'aux plans et aux règlements régionaux, en matière de mobilité et en matière de qualité des espaces publics ;

Considérant que moyennant quelques adaptations, l'aménagement projeté est une opportunité pour Bruxelles, pour corriger son image encore trop routière héritée de la seconde moitié du XXème siècle ;

Considérant que l'espace public est un lieu de vie, l'extension des habitations, et que c'est ainsi que le projet participe à améliorer la qualité de vie à Bruxelles ;

Considérant certaines voiries concernées par la demande se situent dans des zones de potentiel archéologique (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie) ; il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02/204.24.35, archéologie@mrbc.irisnet.be)

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer au plan modifié en application de l'article 191 n° **B.7285-1** cacheté, et aux plans et dossier cachetés en ce qu'ils sont conformes au plan modifié en application de l'article 191 n° **B.7285-1**;
- 1) A hauteur d'un arrêt de bus : prévoir l'interruption de la piste cyclable bidirectionnelle perpendiculairement à la bordure, et non pas en biais ;
- 2) Limiter les marquages à ce qui est strictement nécessaire, et rationaliser la signalisation conformément à l'article 19 du titre VII du RRU en accord avec les services techniques de la Ville de Bruxelles (contact : Jan SCHOLLART, Jan.Schollaert@brucity.be, tel 02/279.29.91) ;
- 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° ⁽²⁾.

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

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

- 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 : B385/2016
Le fonctionnaire délégué,

Fait à Bruxelles, le
Le fonctionnaire délégué,

25 -01- 2017

Francisco GUILLAN Y SUAREZ
Premier attaché f.f.

Francisco GUILLAN Y SUAREZ
Premier attaché f.f.

⁽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