



STIB-1118400

RECOMMANDÉ / AANGETEKEND

STIB



Public Affairs
Rue Royale, 76
1000 Bruxelles

Notre réf. / Onze ref 10/PFD/1780984
Votre réf. / Uw ref.

05-04-2022

Annexes / Bijlagen PU + Avis

Contact Amaud HANCISSE, Gestionnaire- tél. : 02 432 83 27 mail : ahancisse@urban.brussels
Nancy DENAYER gestion administrative- tél. : 02 432 85 44, E-mail : ndenayer@urban.brussels

Contact Patrimoine/Erfgoed

ACCUSE DE RECEPTION DE DOSSIER COMPLET DU PROJET MODIFIE

Est déclaré complet le dossier portant la référence 10/PFD/1780984, introduit le 22/03/2021 et modifié le par STIB

relatif à une demande de :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> certificat d'urbanisme ; | <input checked="" type="checkbox"/> permis d'urbanisme ; |
| <input type="checkbox"/> certificat d'urbanisme en vue de lotir ; | <input type="checkbox"/> permis de lotir ; |
| <input type="checkbox"/> certificat d'environnement et certificat d'urbanisme pour un projet mixte ; | <input type="checkbox"/> permis d'environnement et permis d'urbanisme pour un projet mixte ; |

Il s'agit d'une demande de certificat ou de permis unique ⁽¹⁾ ayant pour objet :

- Commune : Jette
- Demandeur : STIB
- Situation de la demande : Comprenant les tronçons suivants :
 - rue Léon Theodor, du n°14 jusqu' à la place Cardinal Mercier,
 - rue Paul Michiels, du n°4 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Tilmont, du n°5 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Thomas, du n°75 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Ferdinand Lenoir, du n°13 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Henri Werrie, du n°92 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - débouchés avec les rues G.Van Hyngem, JB Verbeyst, rue Saint-Vincent de Paul (jusqu'au n°1),
 - Jules Lahaye, du n°8 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - avenue Secrétin, compris entre le croisement avec la rue L.Théodor et le n°11 (Tronçon Sud-Est de l'Eglise Saint-Pierre,
- Objets de la demande : - réaménager l'espace public compris entre les alignements de la voirie,

- modifier le profil de la voirie,
- mettre aux normes d'accessibilités des arrêts de transport public et les rendre accessible aux nouveaux véhicules de la STIB,
- équiper la voirie en mobilier urbain,

Il a été constaté que le dossier est complet sous réserve, en cas de projet mixte, du caractère complet du dossier constaté par Bruxelles Environnement.

- (1) ~~La demande est soumise à une enquête publique pour les motifs suivants :~~
 (1) ~~La demande est soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :~~
 (1) ~~La demande est soumise à l'étude d'incidences en vertu des rubriques suivantes de l'Annexe A du CoBAT :~~
 (1) ~~La demande est soumise à rapport d'incidences en vertu des rubriques suivantes de l'Annexe B du CoBAT :~~
 (1) ~~La demande est soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :~~

- (1) La durée maximum de principe de l'instruction de la présente demande est fixée en application de l'article 178 du CoBAT, reproduit en annexe.

Le CoBAT prévoit toutefois des hypothèses qui, si elles se présentent durant l'instruction de votre demande, interrompent ou prolongeront ce délai de principe (modification de la demande en cours d'instruction, survenance des vacances d'été au moment de l'organisation de l'enquête publique, etc.).

- (1) ~~En vertu de l'article 100 du CoBAT et de l'arrêté du 26 septembre 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme, des charges d'urbanisme seront imposées en cas d'octroi du permis d'urbanisme.~~

Fait à Bruxelles, le
Le fonctionnaire délégué,

05-04-2022



Sarah LAGRILLIERE
Directeur Général Adjoint

Copie à : Commune de Jette

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

DISPOSITIONS LEGALES

Disposition transitoire (article 344 de l'ordonnance du 30 novembre 2017 réformant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes) :

Art.344. *La présente ordonnance entre en vigueur :*

1° le dixième jour qui suit la publication de la présente ordonnance au Moniteur belge, pour :

- a) les dispositions modifiant l'article 275 du Code et insérant un nouvel article 276/1;
- b) les dispositions modifiant les titres II et III du Code. Les procédures officiellement entamées avant cette date restent régies par le régime antérieur;

1° /1 un an après la publication de la présente ordonnance au Moniteur belge, pour :

- a) l'article 232 modifiant l'annexe A du Code ;
- b) l'article 233 modifiant l'annexe B du Code ;
- c) l'article 299 modifiant l'article 62 de l'OPE et,
- d) l'article 337 modifiant l'annexe I de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe I.A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement ;

2° le 1er septembre 2019, pour les autres dispositions.

Sous réserve de l'alinéa 3, les dossiers de demande de certificats et de permis qui ont été introduits avant cette date restent régis par le régime antérieur. Il en va de même pour :

- a) les projets mixtes lorsque les dossiers de demande de certificats ou de permis d'urbanisme et de permis d'environnement ont tous les deux été introduits avant cette date;
- b) les demandes de prolongation de permis d'environnement, les déclarations préalables, les demandes d'agrément et les demandes d'enregistrement.

Les modifications des articles 101 du Code et 59 et 61 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement sont applicables aux permis délivrés à compter du 1er septembre 2019.

Article 176

La demande de permis, accompagnée d'un dossier complet conformément à l'article 124, est adressée par lettre recommandée au fonctionnaire délégué ou déposée à l'attention du fonctionnaire délégué en son administration. Dans ce dernier cas, il en est délivré une attestation de dépôt sur-le-champ.

Lorsque la demande n'est pas soumise de plein droit à évaluation des incidences en vertu du présent Code, le fonctionnaire délégué, avant de délivrer l'accusé de réception de la demande de permis, vérifie, selon les modalités prévues à l'article 61 de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature, si le projet est susceptible d'affecter une réserve naturelle, une réserve forestière ou un site Natura 2000 de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets. Dans ce cas, il invite le demandeur à effectuer l'évaluation appropriée requise. Il peut, à cet égard, solliciter l'avis de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement.

Dans les quarante-cinq jours de la réception de la demande, le fonctionnaire délégué adresse au demandeur, par lettre recommandée, un accusé de réception si le dossier est complet. Dans le cas contraire, il l'informe

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

dans les mêmes conditions que son dossier n'est pas complet en indiquant en outre, les documents ou renseignements manquants ; le fonctionnaire délégué délivre l'accusé de réception dans les quarante-cinq jours de la réception de ces documents ou renseignements.

Si, dans les six mois de la notification du caractère incomplet du dossier, le demandeur ne communique aucun des documents ou renseignements manquants, la demande de permis est caduque. Si le demandeur communique une partie de ces documents, il est à nouveau fait application de l'alinéa 3 et du présent alinéa.

Dans l'hypothèse où le dossier doit être soumis à une enquête publique conformément à l'article 188/8, le fonctionnaire délégué adresse l'invitation à organiser l'enquête publique au(x) collègue(s) des bourgmestre et échevins concerné(s) simultanément à l'envoi de l'accusé de réception de dossier complet.

Article 178

§ 1er. La décision du fonctionnaire délégué octroyant ou refusant le permis est notifiée par pli recommandé à la poste simultanément au demandeur et à la commune.

§ 2. Sous réserve des procédures relatives aux projets mixtes, visés à l'article 176/1, cette notification intervient dans les délais suivants à compter de l'envoi de l'accusé de réception prévu à l'article 176, alinéa 3, ou, à défaut, à compter de l'expiration du délai d'envoi prévu par cette disposition:

1° septante-cinq jours lorsque la demande ne requiert pas les mesures particulières de publicité visées à l'article 188/7;

2° cent soixante jours lorsque la demande requiert de telles mesures ;

3° quatre cent cinquante jours lorsque la demande requiert une étude d'incidences. Il est fait exception à ce principe lorsque :

a) le demandeur est soumis à l'obligation de respecter la réglementation sur les marchés publics pour choisir le chargé d'étude d'incidences, ce délai est compté à partir de la date à laquelle le comité d'accompagnement ou le Gouvernement approuve le choix du chargé d'étude ou, si le Gouvernement ne se prononce pas dans le délai prévu à l'article 175/6, à partir de l'échéance de ce délai ;

b) le comité d'accompagnement ou le Gouvernement fixe, en raison de circonstances exceptionnelles, une durée de réalisation de l'étude dépassant six mois, le délai visé au présent tiret est prolongé du même nombre de jours ou de mois que celui que le comité d'accompagnement ou le Gouvernement a accordé comme durée complémentaire d'étude.

Moyennant notification au demandeur dans le délai calculé conformément à l'alinéa 1er, le fonctionnaire délégué peut prolonger ce délai de trente jours :

1° lorsque ce délai expire durant les vacances d'été ;

2° lorsque les dispositions du Code imposent de reporter les mesures particulières de publicité en raison des vacances d'été.

§ 4. Lorsque la Commission royale des monuments et des sites ou Bruxelles Mobilité a décidé de faire mener l'étude complémentaire visée à l'article 177, § 3, alinéa 2, les délais visés au § 2 sont augmentés de soixante jours [...].

§ 5. Le Gouvernement peut arrêter les modalités d'exécution du présent article.

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

<u>RECOMMANDÉ / AANGETEKEND</u>		STIB Direction générale Rue Royal, 76 1000 BRUXELLES
Notre réf. / Onze ref Votre réf. / Uw ref.	10/PFD/1780984	05-04-2022
Annexes / Bijlagen	1 exemplaire des plans cachetés + avis	
Contact	Amaud HANCISSE, Gestionnaire- tél. : 02 432 83 27 mail : ahancisse@urban.brussels Nancy DENAYER gestion administrative- tél. : 02 432 85 44, E-mail : ndenayer@urban.brussels	
Contact Patrimoine/Erfgoed		

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Jette
- Demandeur : STIB
- Situation de la demande : Comprenant les tronçons suivants :
 - rue Léon Theodor, du n°14 jusqu' à la place Cardinal Mercier,
 - rue Paul Michiels, du n°4 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Tilmont, du n°5 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Thomas, du n°75 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Ferdinand Lenoir, du n°13 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - rue Henri Werrie, du n°92 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - débouchés avec les rues G.Van Hynghem, JB Verbeyst, rue Saint-Vincent de Paul (jusqu'au n°1),
 - Jules Lahaye, du n°8 jusqu' à la rue L.Théodor,
 - avenue Secrétin, compris entre le croisement avec la rue L.Théodor et le n°11 (Tronçon Sud-Est de l'Eglise Saint-Pierre),
- Objets de la demande :
 - réaménager l'espace public compris entre les alignements de la voirie,
 - modifier le profil de la voirie,
 - mettre aux normes d'accessibilités des arrêts de transport public et les rendre accessible aux nouveaux véhicules de la STIB,
 - équiper la voirie en mobilier urbain,

ARRETE

Art. 1er. Le permis visant à réaliser les éléments repris en objet du présent permis d'urbanisme est délivré aux conditions de l'article 2

Art. 2. Le titulaire du permis devra :

- 1) se conformer au dossier et aux plans modifiés en application de l'article 177/1, référencés de la manière suivante : « Plan de la situation projetée », réf.IN2279DPU- 06 A, du 12/01/2022 » ; « Plan de synthèse », réf.IN2279DPU- 04 A, du 12/01/2022 » ; « Impétrants et situation future », réf.IN2279DPU- 07+06 A, du 12/01/2022 » et sans préjudice des conditions émises ci-dessous ⁽¹⁾ :

2) respecter les conditions suivantes⁽¹⁾ :

- 1) dans la mesure du possible, planter des essences buissonnantes ou assimilées au sein des fosses de plantation dépourvue de grilles d'arbre ;
- 2) en chaussée carrossable, étendre le marquage des traversée piétonnes à plus de 3m de large ;
- 3) garantir la pose suffisante d'avaloir, permettant de prévenir au maximum des risques, d'inondation et en particulier, au niveau des quais de transport public projetés,
- 4) soumettre la proposition dudit marquage artistique à l'approbation du service sécurité routière de Bruxelles-Mobilité et/ou de brulocalis.brussels (erik.caelen@brulocalis.brussels),
- 5) orienter et le positionnement surfaces d'affichage des dispositifs publicitaires doivent respecter les éléments suivants :
 - o orienter les surfaces d'affichage perpendiculairement à l'axe de la chaussée carrossable contiguë ;
 - o positionner les dispositifs publicitaires à minimum 1,2m des fosses de plantations projetées ;
 - o implanter des dispositifs publicitaires de type rétro-éclairé (le niveau de luminescence ne doit pas dépasser les 600cd/m² de jour comme de nuit, et l'équiper avec un système « dimmable » adaptant la luminosité de la publicité en fonction de la luminosité naturelle ;
- 6) ne pas planter de Sorbus aucuparia 'Sheerxwater Seeding' au sein de la rue Léon Théodor et prévoir les 3 essences de plantation suivantes (nouvelles plantations) : le Liquidambar Styraciflua 'Paarl', le Liquidambar Styraciflua 'Starded' et le Pyrus calleryana 'Capital' ;

3) s'acquitter des charges d'urbanisme suivantes⁽⁴⁾ :

4) respecter les conditions fixées par l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du figurant dans le dossier de demande de permis⁽⁴⁾ :

5) Clause archéologique :**6) prendre en compte les indications particulières de mise en œuvre du permis suivantes⁽¹⁾ :**

/

Art. 3. Les travaux ou actes permis⁽¹⁾ concernant ne peuvent être maintenus au-delà d'une durée de à dater de la notification du présent permis.

Art. 4. Le titulaire du permis doit, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou ces actes :

- afficher sur le terrain l'avis, dont un modèle est joint au présent permis, indiquant que le permis a été délivré, et ce pendant toute la durée de ce chantier ou tout au long de l'accomplissement de ces actes ;
- avertir, par lettre recommandée, le fonctionnaire délégué et le collège des bourgmestre et échevins du commencement des travaux ou des actes permis et de l'affichage, conformément aux modalités jointes au présent permis.

Art. 5. Le présent permis est exécutoire 30 jours après sa réception. Si, durant ce délai, le collège des bourgmestre et échevins de la commune sur laquelle se situe le bien introduit un recours au Gouvernement à l'encontre du présent permis, celui-ci est suspendu durant toute la durée de la procédure de recours administratif.

Art. 6. Dès l'achèvement des actes et travaux autorisés par le présent permis et avant toute occupation, le collège des bourgmestre et échevins sollicite du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) une visite de contrôle, sanctionnée par une attestation de (non-)conformité, à moins qu'il s'agisse d'actes et travaux qui en sont dispensés par le Gouvernement.

Art. 7. Le présent permis est délivré sans préjudice du droit des tiers. Il ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

FONDEMENT LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE :

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale désignant les fonctionnaires délégués, pris en exécution de l'article 5 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 juin 1993 déterminant les personnes de droit public pour lesquelles les permis d'urbanisme, permis de lotir et certificats d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué ;

(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 déterminant la liste des actes et travaux d'utilité publique pour lesquels les certificats d'urbanisme et les permis d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué ;

~~(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 12 décembre 2002 relatif aux changements de destination soumis à permis d'urbanisme ;~~

~~(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, 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 ;~~

(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018 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 ;

(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement ;

(1) Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation, modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 ;

~~(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme ;~~

~~(1) Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 29 janvier 2004 relatif aux permis d'urbanisme à durée limitée ;~~

Vu le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;

(1) Vu le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) approuvé le 09/12/1966 et dénommé « PPA N° 7.01 QUARTIER DU CENTRE ILOT DELIMITE PAR LES RUES ST.-vincent de paul, l. theodor, f. couteaux et le boulevard de Smet de Naeyer » ;

~~(1) Vu le plan particulier d'aménagement approuvé en application de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 concernant l'urbanisation ou en application de l'article 17 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et qu'il s'agit du plan particulier d'affectation du sol dénommé ... et approuvé le ... ;~~

~~(1) Vu le permis de lotir non périmé délivré en date du ... ;~~

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

(1) Vu le règlement(s) communal d'urbanisme ;

~~(1) Vu l'arrêté du ... de classement, d'inscription sur la liste de sauvegarde suivant ... ;~~

~~(1) Vu l'arrêté de ... de classement, d'inscription sur la liste de sauvegarde, décidant de ne pas entamer la procédure de classement, décidant de ne pas classer, suivant ... ;~~

~~(1) Vu le plan de gestion patrimoniale adopté par l'arrêté du ... ;~~

INSTRUCTION DE LA DEMANDE ET MOTIVATION DE LA DECISION :

La décision est prise pour les motifs suivants :

Considérant que la demande a été introduite en date du 22/03/2021 ;

Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande porte la date du 20/05/2021 ;

~~(1) Considérant que la demande modifie le permis d'urbanisme délivré en date du ...~~

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le bien concerné se situe en réseau viaire et en Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'Embellissement (ZICHEE), au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

⁽¹⁾Considérant que la demande déroge au(x) :

- plan particulier d'affectation du sol visé ci-dessus, en ce qui concerne ...
- permis de lotir visé ci-dessus, en ce qui concerne ...
- règlement(s) d'urbanisme visé(s) ci-dessus, en ce qui concerne ... ;

⁽¹⁾Vu l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du ... portant les références ..., figurant dans le dossier de demande de permis ;

⁽¹⁾Considérant que la présente demande a été soumise à rapport d'incidences, qu'il a été déclaré complet en date du 20/05/2021 ;

⁽¹⁾Considérant que la présente demande a été soumise à étude d'incidences ;

⁽¹⁾Considérant que la demande a été soumise à évaluation appropriée des incidences et à l'avis de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, dans le cadre de la législation relative à la conservation de la nature ;

⁽¹⁾Considérant que la demande a été soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :

- le Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Jette,
- la Commission Royale des monuments et des Sites – CRMS,
- Bruxelles Mobilité,
- le Conseil des Gestionnaires du Réseau Bruxellois – CGRB c/O Vivaqua

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, s'est déroulée sur le territoire de la commune de Jette entre le 01/09/2021 et le 30/09/2021 ; que les 18 réclamations qui ont été formulées portent sur les aspects suivants :

⁽¹⁾ vu l'avis de la commission de concertation du 08/10/2021 ;

⁽¹⁾ vu les avis du collège des Bourgmestre et échevins de Jette du 14/12/2021 et du 14/01/2022 ;

⁽¹⁾Vu l'avis conforme du ... du collège des bourgmestre et échevins de ... portant sur le changement d'affectation du bien relevant de la compétence du fonctionnaire délégué du seul fait qu'il fait l'objet d'une mesure de protection, libellé comme suit ... ;

⁽¹⁾ Considérant que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Jette n'a pas émis son avis dans les délais prescrits ;

⁽¹⁾Considérant que les actes ou travaux faisant l'objet de la demande, étant de minime importance, sont dispensés de l'avis préalable de la commune ;

⁽¹⁾Vu l'avis non conforme de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) du 17/06/2021 ;

⁽¹⁾Vu l'avis conforme de la CRMS du ..., libellé comme suit ... ;

⁽¹⁾Considérant que les actes ou travaux faisant l'objet de la demande, étant de minime importance, sont dispensés de l'avis de la CRMS ;

⁽¹⁾Vu l'avis de l'Administration régionale - Bruxelles Mobilité du 24/06/2021 sur la conformité de la demande avec le plan régional ou communal de mobilité, libellé comme suit :

«

(...)

Conclusions

Considérant que le projet vise une réduction des vitesses et du stationnement automobiles ;

Considérant que le projet améliore l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les objectifs du Plan régional de Mobilité en proposant un aménagement conforme à la spécialisation multimodale des voiries ;

Bruxelles mobilité émet un avis favorable

»

⁽¹⁾Considérant que le demandeur a produit, d'initiative, des plans modificatifs, en date du 03/02/2022, en application de l'article 177/1 §1er du CoBAT ;

⁽¹⁾que la demande modifiée n'a pas dû être soumise à de nouveaux actes d'instruction ;

⁽¹⁾que la demande modifiée a été soumise, à nouveau, aux actes d'instruction ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

~~Considérant que le fonctionnaire délégué a notifié, en date du xxx, la décision d'imposer des conditions impliquant des modifications aux plans déposés à l'appui de la demande (art. 191 du CoBAT) ;~~

~~que les plans modifiés ont été notifiés au fonctionnaire délégué en date du xxx et que la demande modifiée n'a pas été soumise à de nouveaux actes d'instruction ;~~

~~que les plans modifiés ont été notifiés au fonctionnaire délégué en date du xxx et que la demande modifiée a été soumise, à nouveau, aux actes d'instruction ;~~

CONTEXTE URBAIN

Considérant que le bien se situe en réseau viaire et en Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'Embellissement (ZICHEE), au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant qu'à la carte 3 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relative « *maillage vert et bleu* », le périmètre projeté se situe :

- en « *zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau* » ;

Considérant qu'à la carte 4 et 8 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relative à l'« *Espace public et rénovation urbaine* », le périmètre projeté se situe :

- en « *Noyau d'identité locale existant* » ;

Considérant qu'à la carte 5 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relative au « *Développement économique* », le périmètre projeté se situe :

- partiellement en « *Structure commerciale : Liseré de noyau commercial* » ;

Considérant qu'à la carte 6 et 8 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relative « *aux réseaux structurants de mobilité* », le périmètre projeté se situe :

- en « *Réseau de transport en commun de haute capacité : ligne de TC de haute capacité existante* » ;

Considérant que le périmètre du projet se situe dans les deux zones de protection des biens classés suivants :

- "Ancienne maison communale de Jette", classée par arrêté du Gouvernement du 22/09/1994
- "Gare de Jette", classée comme monument par arrêté du Gouvernement depuis 10/11/1994

Considérant que le projet du plan régional « Good Move », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale le 05/03/2020 précise pour le projet la "spécialisation multimodale des voiries" suivante (où quartier < confort < plus) :

- piétons : en réseau "plus" ;
- vélos : en réseau "confort" ;
- transport public : en réseau "confort" ;
- auto : en réseau "quartier" ;
- poïd-lourd : en réseau "quartier" ;

Considérant que l'ensemble des voiries comprises dans le projet sont communales ;

Considérant que le périmètre projeté englobe le ligne de tram 19 (arrêts Lenoir et Gare de Jette) et les lignes de bus 14 et 88 de la STIB (arrêt Gare de Jette) ;

Considérant que le périmètre de la présente demande de permis est concomitant au permis d'urbanisme référencé 10/PFU/63041, délivré par le fonctionnaire délégué régional le 21/11/2017, englobant en grande partie le boulevard de Smet de Naeyer, de l'avenue Secrétin, de l'avenue des Démineurs, de la rue Jules Lahaye et de l'avenue De Greef ;

OBJET

Considérant que la demande porte sur le réaménagement de l'espace public, de façade à façade ;

INSTRUCTION DE LA DEMANDE

Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour le motif suivant :

- 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) ;

Considérant que la demande est soumise à l'avis de la Commission de Concertation pour le motif suivant :

- en application de 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 ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que la demande est soumise à l'avis des administrations ou instances des suivantes :

- le Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Jette,
- la Commission Royale des monuments et des Sites – CRMS,
- Bruxelles Mobilité,
- le Conseil des Gestionnaires du Réseau Bruxellois – CGRB c/O Vivaqua ;

Vu l'avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites du 17/06/2021 ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 20/05/2021 ;

Considérant la demande d'avis d'instance envoyée le 26/06/2019 au Conseil des Gestionnaires des Réseaux de Bruxelles (CGRB-Vivaqua) par le Fonctionnaire Délégué ; qu'il n'a pas reçu son avis dans les trente jours impartis ; que dès lors, la procédure est poursuivie sans devoir tenir compte d'avis transmis au-delà du délai impartis, conformément à l'art. 176 al.7 du CoBAT ;

ENQUETE PUBLIQUE

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, s'est déroulée sur le territoire de la commune de Jette entre le 01/09/2021 et le 30/09/2021 ; que les 18 réclamations qui ont été formulées portent sur les aspects suivants :

Généralités

1. demande de reconsidérer l'installation de commerces « hasardeux » qui participent à la détérioration de la qualité de vie du quartier ;

Principe et objectifs d'aménagement

2. plusieurs réclamants saluent ce projet en ce qu'il :
 - o augmente le verdoisement de l'espace public,
 - o sécurise les piétons en trottoir,
 - o apaise le trafic routier ;
 - o augmente la qualité et le confort d'accès aux transports en communs ;
 - o va redynamiser la rue commerçante ;
 - o réduire le bruit et la pollution dans le quartier ;
3. félicite le « courage politique » mobilisé pour ce « beau projet » au sein de la commune ;
4. craint pour la dévaluation des biens immobiliers dû aux éléments suivants :
 - o la perte de stationnement,
 - o la présence de nouveaux arbres entraînant une perte de visibilité dans et depuis les baies d'habitations ou de surfaces de commerces,
 - o l'impossibilité de pouvoir acheminer un lift de déménagement ;

Procédure d'instruction de la demande de permis d'urbanisme

5. critique la **note explicative ou l'étude de mobilité**, en ce qui concerne les points suivants :
 - 2.4.1 Situation existante en droit – Plan régional d'affectation du sol
 - o affirme que le projet se situe en « zone d'habitation » au PRAS (p.12 du RI) ;
 - 2.4.1 Situation existante en droit – Enquête de mobilité
 - o pas d'explication sur le choix ou les alternatives de faire passer le tram dans la rue Léon Théodor (p.13 du RI) ;
 - o pense que déplacer une ligne de tram (ligne 19 concernée) ne constitue pas de facto une moins-value pour le quartier (p.13 du RI) ;
 - o le rapport d'incidence cite que des alternatives à la suppression du stationnement doivent être trouvées pour les riverains, sans préciser lesquelles ;
 - 2.4.1 Situation existante en droit – Plan régional de mobilité
 - o se demande pourquoi le projet se base sur la « Spécialisation Multimodale de la Voirie » (SMV) du projet Good Moove alors que le demandeur atteste qu'il n'a pas été validé par le Gouvernement Bruxellois (p.14 du RI) ;
 - 2.4.2 Situation existante de fait – Environnement bâti
 - o s'oppose à l'affirmation stipulant que « la plupart des rez-de-chaussée sont affectés à du commerce de détails, de service mais aussi de l'Horeca », atteste que ces rez-commerciaux représentent 40%,

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

le reste étant affecté au logement, attestant dès lors qu'on se situe dans une voirie à prédominance résidentielle (p.15 du RI) ;

2.4.2 Situation existante de fait – La mobilité

- ne retrouve pas le « Contrat de Service Public 2018-2022 » mentionné à la p.18 du RI, concluant dès lors que « la ligne 19 n'est pas identifiée comme prioritaire à l'amélioration de leur vitesse commerciale », tel qu'énoncé par le demandeur ;

De plus, ne comprend pas pourquoi cette vitesse doit être améliorée alors que le demandeur avance que « la vitesse moyenne inter-arrêts dans l'avenue L. Théodor est supérieure aux vitesses enregistrées ailleurs sur la ligne 19 » ;

2.4.2 Situation existante de fait – La mobilité – Le stationnement

- critique la méthode de mesure de la saturation du stationnement, pense qu'il faut tenir plutôt compte du nombre de carte de stationnement riverains délivré pour la zone pour l'évaluer ;
- en ce qui concerne la suppression des stationnements, déplore les aspects suivants :
 - que l'effet d'annonce de suppression des stationnements ne fasse augmenter la spéculation des prix des parkings hors-voirie ;
 - que les prix sont trop élevés (explosion des prix de location pour le stationnement hors voirie existant) ;
 - que les stationnements alternatifs sont trop éloignés (500m) ;
 - que le stationnement dans le supermarché soit inutilisable en pratique puisque le chauffeur doit sortir son véhicule du parking pendant les heures d'ouverture de la grande surface, en journée ;
- rappelle que l'étude de mobilité souligne au point 4.1.4.2 qu'une largeur de trottoir de 1,5m suffit ;
- 2.4.3 Le mobilier urbain – les éléments composant les arrêts de transport en commun
- déduit qu'il n'est donc pas obligatoire d'ajouter de l'équipement au niveau de l'arrêt Lenoir puisque la STIB atteste qu'il est déjà équipé au minimum nécessaire requis ;
- CHAPITRE 3 Description du projet
- demande de démontrer que la rue L. Théodor est un « axe étant identifié comme point noir du réseau STIB en matière de vitesse commerciale » ;
- 3.3 Cheminement piéton et accès PMR + 3.8 Gestion des eaux pluviales
- craint que, par la mise à niveau de la chaussée avec les trottoirs, que l'étude des écoulements des eaux pluviales n'englobe pas suffisamment la problématique des inondations d'entre sols ou de caves riveraines ;

Environnement

- Air

6. déplore l'émission en particules fines émise par la circulation des trams (rails courbés,...) ;

- Biodiversité et végétation

7. demande de préciser la hauteur des arbres prévus ;
8. demande d'augmenter significativement le verdoisement de la rue Léon Théodor par la plantation d'arbres de haute tige et de fosses de plantation ;
9. demande de supprimer les grilles proposées aux pieds des arbres et de planter ces fosses, comme ailleurs dans la commune de Jette ;

- Eau

10. demande de préciser et au besoin adapter le projet à une gestion maîtrisée des eaux pluviales et en particulier, au niveau des caves d'entre-sol riveraines ;

Mobilité

- Piste cyclable

11. soutient la proposition de créer des rues avec pistes cyclables en parallèle de la rue Léon Théodor, ceci permettant une alternative plausible pour les cyclistes avec enfants (entre autres) ;
12. craint pour la circulation des cyclistes entre les rails de tram, demande si une solution technique existe afin de réduire les risques de chute qui y sont liées ;

- Circulation

13. regrette que le déplacement de la ligne de tram dans une rue plus large n'ait pas été étudié ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

14. soutient la volonté fédérale de supprimer les avantages liés aux voitures de société, tout en espérant que des pistes cyclables puissent être construites comme alternative en ville ;
 15. soutient la restriction du trafic automobile dans la rue en réponse au réchauffement climatique ;
 16. salue l'élargissement généralisé des trottoirs permettant une plus grande sécurisation des piétons et des PMR ainsi qu'un renforcement de l'attractivité commerciale ;
 17. s'oppose à la surreprésentation des intérêts de la STIB visibles dans ce réaménagement ;
- Stationnement
18. pense que la suppression de 70 places de stationnement dans un quartier surchargé par la circulation automobile est inadéquate si on ne propose pas d'alternatives crédibles ;
 19. trouve absurde de devoir supprimer toutes les places de stationnement alors que la commune de Jette voit sa population augmenter de près de 24% entre 2005 et 2020 ;
 20. demande de maintenir les emplacements de stationnement car :
 21. le RRU impose des largeurs de trottoir de minimum 1,5m (Titre VII, article 4) ,
 - o l'étude de mobilité souligne, au point 4.1.4.2, qu'une largeur de trottoir de 1,5m suffit ;
 - o la suppression des 75 places proposée va au-delà des normes de suppression imposée par le PRM « Good Move » ;
 22. s'interroge sur la possibilité de pouvoir faire venir un lift lors des dé/emménagements, les véhicules de livraisons, d'entreprise de construction ou de réparation (véhicules utilitaires), la mobilité des personnes âgées ou celle des enfants en bas âge,... sans pour autant empêcher le trafic dans la rue ;
 23. félicite la volonté de reporter la pratique du stationnement existant en voirie vers les parkings existants et situés à proximité ;
 24. s'inquiète du report de la pression du stationnement dans les rues avoisinantes (rue Thomaes,...) ;
 25. demande de baisser les prix du parking souterrain de la place du Miroir et de la gare SNCB afin de les rendre plus attractifs pour les riverains ;
 26. félicite la suppression des stationnements de véhicules privés en espace public au bénéfice premier des piétons, du transport public et de la nature ;
 27. demande de préciser les moyens mis en œuvre permettant d'empêcher le stationnement sauvage à cheval entre le trottoir et la chaussée de plain-pied ;
 28. demande d'assurer le respect des zones de livraisons pour les livraisons uniquement et non destinées aux stationnements de voitures classiques ;
 29. propose que la commune offre -temporairement- une place de parking sous la place du Miroir pour chaque ménage habitant la rue qui à ce jour possède une voiture sans garage, ceci, afin de stimuler les personnes à choisir d'autres options de mobilité dans le futur) – à l'exception des PMR ;
- Livraisons
30. pense que placer les zones de livraisons dans la rue Fernand Lenoir va, dans cette voirie, augmenter la congestion routière et densifier les nuisances urbaines liées à la circulation automobile ;

Décoration

31. demande de ne pas prévoir les pictogrammes colorés et inesthétiques en chaussée ;

Considérant que l'harmonisation des types de commerces dans la rue Léon Théodor ne fait pas partie de l'objet de la présente demande de permis ; que cette disposition peut être prise à l'initiative communale ;

Considérant que les déménagements sont prévus d'être réalisés en période d'inexploitation du tram (la nuit); que chaque riverain doit en faire la demande explicite auprès de la commune afin d'accompagner sécuritairement et officiellement les riverains dans leur démarche ;

Considérant que le stationnement des véhicules d'entretien et de réparation (entreprises générale, plomberie, électricité, toiture,...) est possible sur réservation auprès de la commune, tant au niveau des zones de livraisons que des zones de stationnement ;

SITUATION EXISTANTE

Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier mixte d'habitation et commerçant densément habité et construit ; qu'il est fréquenté par de nombreux usagers et plus particulièrement par les piétons et les PMR (écoliers, étudiants et les voyageurs issus du transport public) ; que le front des bâtisses environnantes est continu et date essentiellement de la première moitié du 20e siècle ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que la rue Léon Théodor est très étroite (par endroit, large de 11,92m de façade à façade) ; que son dernier réaménagement date des années 1990 ;

Considérant que la voirie est intégralement minérale et ne comporte aucune fosse de plantation ;

Considérant toutefois que quelques touches verdoyantes ponctuent la voirie, par la présence du parc Garcet (large débord de canopée) et plus indirectement, par la végétation présente au niveau des rues Henri Werrie et Ferdinand Lenoir ;

Considérant que les nombreux commerces et établissements scolaires existants participent activement à la convivialité et à l'animation de l'espace public ;

Considérant que cette rue constitue une artère structurante dans le maillage voyer Jettois ; en effet, que cet axe permet de relier directement la place Reine Astrid à la gare SNCB ("gare de Jette") ;

Considérant que la rue Léon Théodor est actuellement régie dans les deux sens de circulation ; qu'elle est parcourue par un trafic motorisé assez dense et régulièrement congestionnée durant les heures de pointe ;

Considérant que la pression sur le stationnement en voirie est importante ; qu'effectivement, la saturation des zones de stationnement (75 places officielles) en matinée et en soirée avoisine les 96% ; (

Considérant que la fréquence des trams (de modèle T3000) durant les heures de pointes est importante (1 tram toutes les 6min), ce qui revient à environs 283 tram/jour pour les deux directions ; en effet, que le nombre de voyageurs de la STIB avoisine les 1.500 usagers/arrêt/sens/jour) ;

Considérant que la configuration actuelle de la rue Léon Théodor est la suivante :

- les trottoirs sont hétéroclites et réalisés soit en pavés clinkers gris ou rougeâtre (au niveau de l'arrêt de tram Lenoir), des portions en dalles de béton 30x30 et 20x20, de plusieurs types de calepinage ou de couleur, la largeur des trottoirs est très variable (varie à certains endroits de moins d'1,5m à 5,5m) ;
- les zones de stationnement ont une capacité de 75 places, leurs largeurs varient d' 1,70m à 2,10m (cette largeur atteint rarement la largeur conventionnelle de 2m), elles sont réalisées en asphalte, elles se situent entre le trottoir et la chaussée carrossable ;
- la chaussée carrossable est réalisée en asphalte (section rénovée de l'arrêt Reine Astrid), en pavés clinkers, ou en béton d'asphalte imprimé d'un relief imitant les pavés (section longeant le parc Paul Garcet), sa largeur avoisine les 6,10m, à l'approche des carrefours, cette largeur est augmentée afin de permettre les girations du trafic de poids-lourds ; elle comprend les rails de tram distant de 1,44m ; la circulation est régie en double sens, tram compris ;
- les quais de tram se situent en trottoir, la largeur du quai de l'arrêt Lenoir (sens vers gare de Jette) est trop étroite pour accueillir un abri-tram ; La hauteur des quais de l'arrêt Lenoir est celle du trottoir (environ 13 cm) ;

Considérant que l'ensemble des bordures existantes sont réalisés en clinkers ou, par endroits, en béton ;

Considérant que les quais des arrêts "Lenoir" et "Gare de Jette" de la STIB ne répondent pas aux normes d'accessibilité minimales fixée par le titre VII du RRU ; qu'à cet effet, ils ne garantissent pas l'accès confortable et sécurisé des usagers ;

Considérant que l'ensemble des quais ne sont pas suffisamment accessibles aux PMR et ne leur permettent pas d'accéder de plain-pied aux véhicules de transport en commun ;

Considérant que ces quais sont très fréquentés par les voyageurs de la STIB et plus particulièrement durant les heures de pointe ; que certains quais ne permettent pas aux usagers de pouvoir se croiser; dès lors que la configuration actuelle des quais met quotidiennement en péril les usagers vis-à-vis du trafic routier ;

Considérant que le mauvais état actuel des rails ne permet pas de respecter un niveau sonore et vibratoire acceptable lors du passage régulier des trams dans l'avenue ; en outre, que ce mauvais état augmente les risques de déraillement et réduit la capacité de freinage des trams en espace public ;

Considérant que la présence cycliste sur cet axe est faible mais est en constante augmentation ; que le nombre de cyclistes dans la rue Léon Théodor n'évolue pas aussi vite que la moyenne bruxelloise en raison du trafic motorisé saturé durant les heures de pointe, de la fréquence de trams et de la présence de rails en chaussée ; que l'espace alloué à la circulation des cyclistes est exclusivement celui compris entre les rails de tram ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant en outre que la vitesse constatée du trafic motorisé est régulièrement excessive ; qu'elle nuit tant à la sécurité des modes actifs et des PMR qu'à la convivialité du quartier (bruit, pollution et sentiment d'insécurité) ;

Considérant toutefois que ces prises de vitesses sont difficilement contraintes du fait de la présence des rails de tram en chaussée (impossibilité de placer des dispositifs ralentisseurs tels que des plateaux, coussins berlinois, dos d'âne,...) ;

Considérant que les revêtements de l'espace public existants sont fortement dégradés ; que de ce fait, ils ne contribuent pas à la lisibilité qualitative de l'espace public ;

Considérant que la majorité des traversées piétonnes existantes sont insécures ; qu'elles ne sont pas conformes à l'article 5 du titre VII du RRU ; qu'il y a lieu de les y conformer ;

Considérant que l'éclairage public est ancré aux façades tout comme les lignes aériennes (portant les caténaires du tram – excepté à hauteur du parc Garcet) ;

Considérant que l'état des rails actuels ne permet pas à la STIB d'atteindre ses objectifs en terme de performance des transports publics en ville ;

Considérant par ailleurs que le voirie a été récemment sujette à des effondrements de chaussée dus à la vétusté du réseau d'égouttage ; que cette situation est hautement insécurisante et porte préjudice au transport potentiel de milliers de personnes par jour ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu de revoir l'aménagement de l'espace public et de prévoir sa mise aux normes urbanistiques et, en particulier sur le plan de la mobilité (application des objectifs du PRM "Good Move") ;

Considérant que la rénovation/adaptation sécuritaire des rails de trams en ville est prioritaire et d'intérêt public ;

Considérant que l'espace public est fortement sollicité par les piétons et les véhicules motorisés ; que cette fréquentation est principalement due à la forte densité de la population locale, la présence de nombreux commerces, de quatre grandes institutions scolaires (KTA, ARG, Saint-Pierre et St Pieters) et à la proximité d'arrêts de la STIB hautement fréquentés ;

Considérant qu'en raison de l'ensemble des éléments précités (vétusté, insécurité, minéralisation, inesthétique,...) il y a lieu de rénover prioritairement la rue Léon Théodor et ses alentours concernés par la présente demande ;

OBJECTIFS DU PROJET

Considérant que le projet vise à résoudre la situation in-sécuritaire et peu conviviale de la voirie en reconfigurant son aménagement ; qu'à cet effet, il doit prioriser :

- l'amélioration de la convivialité de l'espace public par :
 - o le renforcement de l'identité locale de la rue L. Théodor, reprise au PRDD ;
 - o la qualité esthétique et fonctionnelle de l'aménagement ;
 - o l'apaisement (vitesse et bruit) du trafic motorisé ;
 - o une meilleure prise en compte des commerces locaux ;
 - o améliorer le verdoisement de la voirie ;
- l'accessibilité et la sécurité des modes actifs et plus particulièrement des PMR ;
- l'amélioration des transports en commun par :
 - o l'augmentation de l'offre en transport en commun (assurer la fréquence et le confort des véhicules...) ;
 - o l'accessibilité des voyageurs au matériel roulant de la STIB ;
 - o assurer la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun ;
 - o le remplacement des rails de tram, et, si besoin, des poteaux porte-caténaires ;
 - o réduire le bruit et les vibrations au sein du quartier par la mise en place d'une gaine antivibratoire performante ;

SITUATION PROJETEE

Considérant que le réaménagement projeté comprend les éléments suivants :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- les trottoirs sont rénovés en pavés béton gris drainants 20x20x8, ils sont globalement élargis ; cette largeur varie sensiblement d'un côté à l'autre de la rue, en fonction de la position des arrêts de tram ; le trottoir situé au niveau de l'avenue Secrétin/ Place C. Mercier est réalisé en raccord avec la voirie limitrophe existante, soit en granit et en pierre bleue à calepinage spécifique ;
- les quais de transport public sont rééquipés (abris pour voyageurs, bords fusibles PMR, dalles PMR, dalles podotactiles, poubelle, panneau d'affichage des horaires en temps réel,...) et prévus de la manière suivante :
 - l'arrêt « Lenoir » est surélevé en « baignoire » à 31cm par rapport à la chaussée carrossable pour permettre l'accessibilité au tram de plain-pied, la largeur du trottoir est de 3,7m, la publicité est dissociée des abris ;
 - l'arrêt « Gare de Jette » est partiellement surélevé à 31cm par rapport à la chaussée carrossable pour permettre l'accessibilité de plain-pied au tram et partiellement à 18cm pour permettre l'accessibilité de plain-pied aux bus, la largeur du trottoir n'est pas inférieure à 4,30m la publicité est intégrée aux abris ;
- la chaussée carrossable est réalisée en asphalte, elle est large de 6,20m (au niveau des quais, la largeur des filets d'eau est incluse), entre les n°202 et 250, la chaussée est prévue en béton gris lavé ;
- 75 places de stationnement existantes sont supprimées, 4 places sont prévues le long du parc Garcet, 2 places PMR sont ajoutées aux 4 places existantes ;
- 6 zones de livraisons sont identifiées par un marquage et une signalisation spécifique, elles sont prévues à niveau avec le trottoir contigu, et dans les rues latérales suivantes :
 - P. Michiels, Tilmont, Saint-Vincent de Paul et Jules Lahaye, d'une largeur de 2m,
 - F. Lenoir, H. Werrie, d'une largeur de 2,5m ;
- 46 arbres de haute tige sont implantés en voirie, les essences prévues sont les suivantes :
 - 5 Ginko Biloba, 13 Liquidambar Styraciflua 'Paarl', 8 Pyrus calleryana 'Capital' 8 Sorbus Thuringiaca 'Sheerwater Seedling'; 5 Liquidambar Styraciflua 'Stared', 2 Acer rubrum 'Bowhall', 2 Platanus X hispanica, 3 Prunus padus 'Albertii' ;
- 3 bandes plantées arbustives sont prévues en face du parc Paul Garcet, elles sont larges de 1,7m ;

Considérant que le projet prévoit la mise en plain-pied de l'ensemble de la rue Léon Théodor, excepté au niveau des quais de tram et/ou de bus ;

Considérant qu'au niveau des tronçons de chaussée situés à la hauteur des établissements scolaires et en abords de traversées piétonnes, il est prévu un marquage artistique -matérialisé par des rectangles de couleurs en plan- visant à annoncer plus visiblement les abords d'école ;

Considérant que le projet comprend le renouvellement des rails de tram équipés d'un tapis anti-vibratoire sous la fondation et d'un enrobage en caoutchouc des rails; qu'afin de permettre le débarquement simultané des modèles de tram T4000 et T3000 de la STIB, il est prévu :

- de prévoir un écartement supplémentaire entre les deux paires de rails de 10 cm afin de permettre l'exploitation future de la ligne 19 par des trams T4000) ;
- que la longueur des quais de transport en commun est augmentée au gabarit du tram T4000 et établie sur deux hauteurs à l'arrêt "Gare de Jette" (en fonction de la présence de tram et de bus) ;

Considérant que le projet prévoit la réorganisation des porte-caténaires (lignes de tram) pour l'ensemble de la rue L. Théodor de la manière suivante :

- 4 nouveaux poteaux au niveau des carrefour Lenoir/Werrie,
- 2 dans des zones de plantation situés dans la rue L. Théodor,
- les 6 poteaux placés le long du parc Garcet sont remplacés,
- 3 nouveaux poteaux sont placés dans l'avenue Secrétin/ place Cardinal Mercier ;

Considérant que l'éclairage existant est revu par Sibelga de la manière suivante :

- la généralisation du modèle de type 'Hestia' en éclairage LED, sur façade (à 5,5m de haut) ou sur poteau (à 5m de haut) ;
- au niveau des traversées piétonnes et des carrefours, le modèle LED 'Icaros', à intensité d'éclairage augmentée, sur façade (entre 6 et 7,5m de haut) ou sur poteau (à 5m de haut) ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le projet prévoit la mise en place de caniveaux (type ACO- Reine Astrid), situés aux points bas des quais afin de récupérer les eaux de ruissellement ;

Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé et adapté aux usages actuels de la voirie (bancs - au niveau du parc garcet-, poubelles, 28 arceaux vélos,...) ; qu'il respecte le typologie de mobilier de la commune de Jette et les prescriptions régionales ;

Considérant que le demandeur prévoit d'implanter des potelets anti-stationnement de type "à mémoire de forme" (c'est à dire dont le fût est semi-plierable) avec une interdistance de 3 mètres entre -eux ;

Considérant que les abords d'école sont équipés de barrière de type "Croix de Saint André"; que certaines barrières sont enchassées dans des fourreaux de trottoir permettant de pouvoir les déplacer en fonction de divers événements propres aux établissements ou à la commune (marché annuel) ;

Considérant que les bordures enterrées le long de l'axe de plain-pied est prévue en pierre bleue ; que les bordures dédoublées comprennent une bordure en pierre bleue et un filet d'eau en béton ; que le filets d'eau est en béton coulé au niveau de l'arrêt "Gare de Jette" ;

Considérant que les fosses d'arbre comprennent :

- en sous-sol, des panneaux spécifiques permettant d'empêcher le développement racinaire autour du réseau d'impétrants limitrophe ;
- des protections permettant de protéger les troncs d'arbres du stationnement sauvage en trottoir ;
- des grilles de protection en métal de forme rectangulaire (min 1,5m x 2,5m) ;

MOTIVATION

Cadre réglementaire et stratégique

Considérant que le projet s'inscrit dans le cadre de l'axe 4 du PRDD « Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal – l'organisation de la mobilité et de la ville polycentrique » en ce qu'il répond aux objectifs de :

- réduction du nombre de voitures sur le réseau viaire bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics ;
- optimisation de l'offre hors voirie déjà gérée et existante (parkings publics et parkings privés mutualisés, tel que le parking souterrain de la place du Miroir " ou celui de la gare de la SNCB "Gare de Jette" existants ;
- augmenter l'attractivité des transports publics urbains ;
- améliorer les déplacements des modes actifs ;

Considérant en outre, qu'en application du PRDD, le projet améliore :

- le verdoisement de l'espace public par la plantation de 46 arbres de haute tige (maillage vert et bleu) ;
- la perméabilité généralisée des revêtements de trottoirs, permettant de contribuer à la stratégie de gestion intégrée des eaux pluviales conduite par Bruxelles Environnement ;
- vise à améliorer l'identification du "noyau d'identité locale existant" en proposant une esthétique d'aménagement unifiée sur tout l'axe de la rue Léon Théodor ;

Procédure

Considérant que la procédure de demande de permis d'urbanisme ne soumet pas le projet à rapport d'incidence, en application de l'article 175/20, §1er du CoBAT ;

Considérant que le demandeur a néanmoins pris l'initiative de joindre au dossier, une étude spécifique de mobilité ; que l'existence de cette étude -n'étant pas requise- ne peut avoir une quelconque incidence sur la validité de la présente procédure de permis d'urbanisme ;

Considérant toutefois, qu'afin de permettre une prise de décision la plus éclairée possible, la Commission de Concertation peut, s'il échet, inviter le demandeur à amender son dossier ;

Aménagement

Conception

Considérant que la configuration de l'espace public prévue correspond à la fois au principe d'aménagement d'une zone 30 et d'une zone 20 ;

Considérant en effet qu'une zone 30 répond au principe d'aménagement suivant :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- séparation de la chaussée et du trottoir par une bordure saillante (différence de niveau) ;
- les revêtements des circulations ou zones de stationnement sont distingués par des matériaux différents ;
- les traversées piétonnes sont marquées au niveau de la chaussée carrossable ;

Considérant que cet aménagement mixte ne participe pas à la bonne compréhension du régime de circulation et d'ambiance souhaité en voirie pour l'ensemble des usagers ;

Considérant que cette ambiguïté peut parfois conduire à des conflits, accidents ou incivilités alors que le projet vise justement à apporter plus de lisibilité, de cohérence dans ce quartier habité et commerçant très fréquenté ;

Considérant dès lors et suivant les objectifs poursuivis, qu'il y a lieu de se conformer au principe d'aménagement de zones de rencontre :

- mettre l'ensemble de la rue Léon Théodor en zone 20 ;
- de prévoir la tonalité du revêtement de chaussée plus en accord avec la couleur des trottoirs contigus, comme dans la section de voirie comprise entre le carrefour Théodor/Wemmel et l'avenue de Laeken, c'est à dire en béton lavé gris clair, spécialement traité contre l'absorption des taches d'huiles ou de graisses) ;
- de supprimer les marquages de traversées piétonnes en chaussée, excepté au niveau des carrefours, des abords d'établissements scolaires et en ce qui concerne les interventions artistiques ;
- d'empêcher durablement tout stationnement sauvage de pouvoir s'établir dans la zone 20 ;
- de viser à davantage verduriser (tenant compte du réseau impétrants, existence de garages privés, du positionnement des baies vitrées d'habitation et des vitrines commerciales) ;

Considérant qu'au niveau de la place Cardinal Mercier/ avenue Secrétin, l'uniformisation des revêtements projetés avec les voiries avoisinantes contribue à la cohérence et à la lisibilité plus qualitative de l'espace public ; que cette approche renforce également l'identité du "quartier de la Gare de Jette" ;

Considérant que la perte de stationnement permet un meilleur niveau d'embellissement et d'apaisement en voirie ; que cette mesure participe à l'attractivité tant des commerces que des habitations riveraines ;

Matériaux

Equipement et mobilier urbains

Considérant que le mauvais état du mobilier urbain existant et l'évolution des besoins des usagers de l'espace public depuis les années 90' justifient qu'il soit remplacé et adapté par le projet au premier bénéfice des usagers (riverains, voyageurs de la STIB, modes actifs,...) ;

Considérant que compte tenu de la qualité esthétique du projet souhaitée, de l'élargissement global des trottoirs et du positionnement prévu des abris tram/bus, la dissociation -probable- des dispositifs publicitaires de ces abris ne se justifie pas ; dès lors que le projet doit les mutualiser aux abris attenants ;

Considérant qu'il semble par ailleurs que le projet ne précise pas le positionnement de tous les dispositifs publicitaires dissociés alors qu'ils sont directement liés à l'existence des abris tram/bus ;

Considérant que l'éclairage public proposé sécurise les traversées piétonnes et doit tenir compte de l'habitabilité des résidences environnantes ; qu'il y a lieu de le justifier ;

Environnement

Plantations

Considérant que l'implantation des arbres tient compte des éléments suivants :

- l'implantation du réseau d'impétrant en sous-sol,
- les accès aux garages,
- les accès aux commerces,
- les baies vitrées des habitations riveraines ;

Considérant toutefois qu'à l'échelle de l'ensemble de la rue Léon Théodor, ce nombre pourrait être augmenté afin d'assurer un meilleur verdoisement de cette voirie très étroite et minérale ;

Considérant par ailleurs et afin d'atteindre l'objectif précité, que certaines fosses de plantations pourraient également être plantées par des essences buissonnantes ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le positionnement des arbres de haute tige projeté doit assurer le niveau d'ensoleillement suffisant des baies des habitations riveraines ; qu'à cet effet, il y a lieu de privilégier leur implantation à la hauteur des mitoyennetés et de préciser les essences et les hauteurs des arbres prévues ;

Considérant que le nombre d'essences prévues pour les arbres à haute tige risque de rendre la lisibilité/identité de l'espace public plus complexe ; que cette démultiplication complexifie par ailleurs la gestion par les services d'espace vert communaux ;

Considérant qu'il y a toutefois lieu d'éviter de planter des sujets mono-spécifique afin de se prémunir de la propagation de maladies et d'assurer le verdoisement de la voirie par d'autres essences non impactées ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de réduire sensiblement la palette d'essence proposée et de viser à placer 2 à 3 essences différentes au maximum ;

Gestion des eaux

Considérant que la perméabilité des revêtements de l'espace public est améliorée par l'aménagement des fosses de plantations et le type de revêtement de trottoir prévus ;

Considérant qu'au niveau des revêtements imperméables, l'eau pluviale est soit infiltrée par le revêtement de trottoir prévu à joint-ouverts, soit récupérée via de faibles pentes (+/- 2%) qui la redirige vers des gouttières discrètes ou des filets d'eau ; que si possible, ces pentes redirigent cette eau vers les fosses plantées proposées ;

Considérant que les quais de transport public comprennent une double pente permettant de mieux canaliser les eaux pluviales ;

Considérant en outre que le projet équipe la voirie d'avaloirs et de drains spécifiques au niveau des trottoirs et des quais de transport public ; que le modèle d'avaloir prévu est 30% plus large que le modèle standard prévu en voirie ;

Considérant que le projet tel que présenté, en raison des éléments précités, p l'inondation des caves riveraines en cas de fortes pluies ;

Considérant toutefois et en raison de la pente parfois importante de la voirie, que le demandeur doit vérifier que le nombre d'avaloir prévu est suffisant, ceci afin de minimiser au possible ces risques d'inondation ;

Bruit et pollution

Considérant que la réduction sensible du nombre de place de stationnement (75 places) participe à réduire le bruit dans une voirie étroite et à niveau de réverbération important ;

Considérant par ailleurs que le tapis antivibratoire prévu au niveau de la chaussée et des rails participe à minimiser la propagation des vibrations liées au passage des trams dans la rue ;

Considérant que la mise en « zone de rencontre » de la rue, avec circulation de tous les véhicules limités à 20km/h permettra de diminuer encore davantage les nuisances sonores liées à la circulation motorisée en chaussée ;

Mobilité

Généralité – étude de mobilité

Considérant que le demandeur a remis, dans le cadre du dossier de la présente demande de permis d'urbanisme, une étude de mobilité (daté du 14/05/2020), visant à objectiver, sur base de comptages en stationnement et en flux directionnels, un ensemble de scénarios ou de proposition relatives, entre autres aux points suivants :

- le déplacement des rails de tram dans de plus larges voiries telle que le boulevard De Smet de Naeyer voisin,
- la mise en sens unique de la rue Léon Théodor,
- le positionnement des rails de tram dans la voirie et le profil général d'aménagement,
- le maintien ou la suppression (partielle ou non) du stationnement en voirie ;

Considérant que cette étude spécifique de mobilité a relevé les éléments suivants :

«

- les intensités de circulation automobile ne sont pas réellement problématiques -près de 200 véhicule/heure/sens de trafic-,
- la problématique du stationnement en double-file,

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- la pression de stationnement sur la rue, comme dans l'ensemble du périmètre d'étude, est très élevée alors que le stationnement hors voirie est sous-utilisé,
- des solutions de compensation peuvent être aisément trouvées à proximité afin de désengorger les voiries du quartier,
- le carrefour entre les rues L. Theodor / F. Lenoir génère le plus grand nombre d'accidents, entre tramways et voiture,
- la vitesse est bien respectée dans l'actuelle zone 30. Il est prévu que cette zone soit étendue à toute la longueur de la rue Theodor dans le courant de l'année 2020 »
- de conserver le double-sens auto,
- de reconfigurer le carrefour Lenoir – Werne ;

Considérant d'après les comptages de flux routier repris par l'étude de mobilité, que la rue Léon Théodor est traversée, durant les heures de pointes, par environ 500 véhicules/heure/dans les deux sens de circulation ;

Considérant dès lors qu'il ne peut être conclu que cette voirie soit traversée par un trafic de transit significatif ; que la mise en sens unique de la rue Léon Théodor ne se justifie pas ;

Considérant que les stationnements en double file perturbent la circulation plus fluide du trafic en chaussée (trams, autres véhicules de livraisons, de secours, véhicules scolaires, d'entretien, automobiles,...) ;

Considérant que l'étude de mobilité démontre une très forte pression sur les places de stationnements dans le quartier ; qu'elle déduit également que les parkings alternatifs existants (parkings SNCB et place Reine Astrid) sont « sous-utilisés » en semaine et le week-end (excepté le parking SNCB en semaine et en matinée) ;

Considérant toutefois que dans le cadre du dossier de la présente demande de permis, il y a lieu, de compléter, avec plus de précisions, les initiatives envisagées permettant de rendre ces parkings alternatifs plus accessibles pour les riverains ;

Considérant que la mise en zone 20 de l'ensemble de l'axe Théodor permettrait en outre de répondre plus favorablement aux enjeux de sécurité routière, et plus particulièrement au niveau du point noir situé au niveau du carrefour avec la rue F. Lenoir ;

Considérant en outre que -bien que globalement respectée- il apparaît que la sensation de prise de vitesse soit perçue comme excessive par le voisinage ; que cette mise en zone 20 généralisée permettrait d'assurer une plus grande réduction de la vitesse en chaussée et davantage de sensation de sécurité dans la rue par les riverains ;

Considérant en effet, qu'il y a lieu tenir compte des éléments précités et d'amender le dossier (étude de mobilité et/ou note explicative) en conséquence ;

Piétons et PMR

Considérant qu'il est prévu de mettre la rue aux normes des circulations piétonnes et plus particulièrement les traversées piétonnes conformément aux articles 4 et 5 du Titre VII du RRU ;

Considérant en outre que le projet permet une plus grande sécurisation et confort des piétons et des PMR car il prévoit l'élargissement généralisé des trottoirs contigus et de plain-pied vis-à-vis de la chaussée carrossable ;

Considérant que l'élargissement des quais prévus permet à la STIB de pouvoir compléter son équipement destiné à la sécurité et au confort des voyageurs (bords fusibles d'accessibilité PMR, panneau d'affichage d'horaire en temps réel, poubelles, abris pour voyageurs,...) ;

Considérant que, le plus grand partage de l'espace prévu, dans un esprit de zone de rencontre (zone 20) à atteindre- se justifie vu le nombre important de piétons, de PMR, de commerces et d'habitations ;

Considérant que le projet prévoit la traversée régulière de la chaussée par les piétons et les PMR par l'ajout de traversées piétonnes redimensionnées, mieux sécurisées et positionnées (carrefours, abords d'établissement scolaires,...) ;

Considérant que l'aménagement des nouvelles traversées piétonnes permettent la meilleure sécurisation et accessibilité des piétons et des PMR vis à vis du trafic ;

Considérant qu'au niveau de la chaussée carrossable les traversées piétonnes sont nivellées (plain-pied) afin de faciliter la traversée des piétons et des PMR ;

Considérant toutefois que le marquage en chaussée des traversées n'est pas conforme au principe d'aménagement des zones 20 ; que ces absences de marquages donnent le droit, suivant le code de la route, à

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

tout piéton ou PMR de pouvoir traverser n'importe où en chaussée (plus précisément, à plus de 20m de marquage de traversée piétonne) ;

Considérant néanmoins qu'au vu de la longueur de l'axe, de la présence de certains carrefours (actuellement dangereux) et d'abords d'écoles, il y a lieu de maintenir le marquage de larges traversées piétonnes à ces endroits seulement ;

Considérant que les abords d'école équipés de barrière de type "Croix de saint André" permettent de mieux sécuriser les accès aux établissements ; que certaines barrières sont d'ailleurs enchassées dans des fourreaux de trottoir permettant de pouvoir les déplacer en fonction de divers événements ; que cette réversibilité est contrôlée par un dispositif de clefs ou de cadenas approprié ;

Considérant qu'afin de comprendre davantage de fosses plantées au sein de la voirie, et d'assurer un confort de marche plus important pour les modes actifs, il y a lieu de généraliser, l'élargissement de l'espace -libre de tout obstacle- résultant entre les fosses de plantation et les façades riveraines, selon une logique par tronçon, en fonction du positionnement prévu des quais,

Considérant que la proximité de certains poteaux porte-caténaire avec des arbres de haute tige prévus risque de constituer une entrave au développement du port de l'arbre ou de la gestion des sujets plantés par le service communal de gestion des espaces verts ; qu'il y a lieu de viser à placer ces poteaux plus en retrait des arbres et tenant compte des ports foliaires arrivés à maturité ; que le projet doit l'attester ;

Transport public

Considérant que l'étude de mobilité évalue la vitesse moyenne des trams de la ligne 19 à une moyenne de 16,2 km/h ; que cette vitesse moyenne est légèrement supérieure dans le tronçon de la rue Léon Théodor (inter-arrêts "Gare de Jette" – "Lenoir" et "Place Reine Astrid" – "Lenoir") : entre 16,5km/h et 18,8km/h) ;

Considérant que dans le cadre de la rénovation urgente et prioritaire des rails de tram projeté, il y a donc lieu de maintenir une vitesse moyenne de tram performante ; que la mise en zone 20 (km/h) pressentie pour l'ensemble de l'axe permet de garantir la vitesse moyenne précitée ;

Considérant en effet, que la performance et la régularité des lignes de tram en Région de Bruxelles-Capitale participent à l'attractivité globale des transports public ; que cette attractivité permet de constituer une alternative crédible vis à vis de l'usage excessif de la voiture en milieu urbain ;

Considérant qu'au niveau des quais projetés, les différences de niveaux prévues entre les différentes circulations permet pour l'ensemble des usagers, et plus spécifiquement pour les PMR, de pouvoir accéder aux véhicules de la STIB en toute autonomie, confort et sécurité ; et de tendre vers une meilleure régularité du transport public ;

Considérant en effet que cette mesure permet de répondre aux exigences réglementaires suivantes :

- la résolution du parlement bruxellois du 08/07/2016 qui dénonçait que « *les moyens mis en œuvre pour garantir l'accessibilité du réseau de la STIB aux personnes à mobilité réduite (PMR) étaient insuffisants* » ;
- l'ordonnance du 05/11/2017 de la Région de Bruxelles Capitale tendant à lutter contre certaines formes de discrimination et précisant que le point 6° de l'art.7 entend que « *le refus de mettre en place des aménagements raisonnables en faveur des personnes handicapées* » est une discrimination interdite ; que l'ordonnance définit les « *aménagements raisonnables* » au point 11° de l'article 5 de cette même ordonnance ;
- la prescription réglementaire 7 requérant « *une accessibilité totale aux PMR des transports en commun* » ;

Considérant que dans ce sens, la proposition du demandeur de placer des bords-fusibles sur la bordure du quai (côté chaussée carrossable) permet de considérablement réduire la lacune horizontale entre le bord du quai et le véhicule lorsqu'il est à l'arrêt ; que cette mesure est directement favorable à l'accès des PMR et plus particulièrement des personnes en chaise roulante ;

Considérant que la rénovation/amélioration technique des rails de trams en ville est prioritaire et directement d'intérêt public ; qu'il permet la circulation simultanée des modèles de tram T3000 et des modèles plus récents T4000 ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le léger écartement de rail supplémentaire en chaussée vise à permettre le croisement d'un tram et d'un poids lourd ou de deux poids-lourds en chaussée ;

Considérant que le projet prévoit en outre la mise en place d'un tapis antivibratoire performant visant à atténuer la propagation des vibrations dans la rue ;

Considérant que cette mesure est également proposée en accord avec le « plan bruit » mis en place par Bruxelles Environnement et visant à l'application des normes européennes en matière de nuisances sonores en espace extérieur ;

Considérant que le maintien de rails de trams ne permet pas de prévoir des plateaux ralentisseurs de vitesse à hauteur des différents carrefours ;

Considérant que le positionnement des arrêts de transport public tient compte, dans la mesure du possible, des vitrines de commerces et des accès de garages ; qu'il garantit l'accès aux garages par les riverains ;

Cyclistes

Considérant que les traversées piétonnes sont créées ou remises aux normes d'accessibilité, conformément à l'article 4 du Titre VII du RRU ;

Considérant que le projet améliore l'accès des cyclistes à l'espace public en ce qu'il :

- prévoit du marquage vélos plus visible en chaussée carrossable (logos et chevrons centrés entre les rails) ;
- prévoit des arceaux vélos à intervalle régulier ;
- vise à réduire la pression et les manœuvres des véhicules motorisés en chaussée par la suppression du stationnement ;

Considérant en outre que la mise en plain-pied des trottoirs entre en accord avec le principe d'aménagement des zones 20 ; qu'il permet en outre aux cyclistes de pouvoir provisoirement s'y arrêter lorsque la pression du trafic en chaussée devient trop oppressante (nombreux trams ou autres véhicules) ;

Considérant toutefois que le passage plus régulier des trams dans la rue Théodor limite le niveau de confort et de sécurité des cyclistes en chaussée ;

Considérant que la circulation des cyclistes doit être privilégiée dans des axes voisins, là où l'ICR se trouve ; qu'il est à l'initiative de la commune de Jette et de Bruxelles Mobilité de pouvoir améliorer la signalétique et le niveau de confort des cyclistes le long de cet itinéraire cyclable spécifique ;

Considérant que la chaussée carrossable réaménagée comportera toutefois un marquage au sol significatif (chevron et logo vélo) invitant les cyclistes à rouler entre les rails de tram, au centre de la bande de circulation ;

Circulation motorisée

Considérant d'après les comptages de flux routier repris par l'étude de mobilité, que la rue Léon Théodor est traversée, durant les heures de pointes, par environ 500 véhicules/heure/ les deux sens de circulation compris ;

Considérant en outre que, sans mesures d'accompagnement appropriées, la mise en sens unique de l'axe Théodor risque d'augmenter la pression de flux circulatoire dans les rues avoisinantes latérales ; que certaines de ces rues, sont plus étroites et/ou accueillent l'itinéraire Cyclable Régional n°12 ;

Considérant que le marquage artistique matérialisé en chaussée par des rectangles de couleur diverse vise principalement à décourager les prises de vitesse en chaussée carrossable (conducteurs routiers ou de tram) ;

Considérant que ce marquage spécifique est prévu en abords d'école et participe à la sécurisation des établissements scolaires ; que ce marquage doit dès lors être également prévu à la hauteur du Collège Saint-Pierre ;

Stationnement

Considérant que les options prises par le présent projet (mise en zone de rencontre de l'axe Théodor et suppression du stationnement) permettent d'atteindre les objectifs réglementaires et stratégiques régionaux en matière de mobilité (élargissement de trottoirs, plus confortables et sûrs) ;

Considérant que pour rappel, en application des principes de Good Moove (PRM), la circulation sécurisée et plus confortable des nombreux modes actifs en trottoir (piétons et PMR) est prioritaire sur le stationnement de véhicules privés ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant en effet que certaines largeurs de stationnement avoisinent généralement le 1,7m ; qu'il est justifié de prévoir l'ensemble des zones de livraisons ou de stationnement à une largeur de minimale de 2m afin d'assurer la fluidification du trafic en chaussée et de minimiser les risques d'accrochages ou d'accidents ;

Considérant que ce plan recommande en effet des largeurs de trottoirs respectives dans les cas suivants :

- 2 m pour un trottoir le long d'une bande de stationnement,
- 2,50 m pour un trottoir en contact direct avec une chaussée,
- 1,50 m/1000 piétons pour un trottoir d'une voirie relevant du réseau « PLUS » ;

Considérant en outre que le titre 7 du RRU exige en effet des trottoirs de minimum 1,5m de large ; que cette largeur constitue un strict minimum réglementaire (nécessaire et sécuritaire) pour la circulation des modes actifs en trottoir ;

Considérant que le respect de cette norme ne signifie pas que le projet soit automatiquement optimal ; qu'il y a lieu de l'observer au regard du contexte spécifique de chaque projet ;

Considérant qu'outre le respect de cette réglementation, on doit en effet tenir compte du contexte urbain, du principe de réaménagement souhaité (zone 20 ou 30) et viser à appliquer la hiérarchisation définie dans le Plan Régional de Mobilité « Good Moove » ;

Considérant que le maintien des 75 places de stationnement dans la rue L. Théodor induirait différentes manœuvres pouvant ralentir (parfois considérablement) la fluidité du trafic routier ou du transport public en chaussée étroite, et qu'elle est incompatible avec l'élargissement des trottoirs susmentionné ;

Considérant que la pression du stationnement sur l'espace public est importante ; toutefois qu'il existe de part et d'autre de l'axe Léon Théodor des parkings hors-voies pouvant constituer -sous réserve de précisions à apporter au dossier- des alternatives concrètes et réelle à la suppression des 75 places de stationnement en voirie ;

Considérant que cette suppression de stationnements en surface va pousser une série d'automobilistes à davantage stationner dans des parkings hors-voies ; que cette disposition permet de rencontrer le principe de transfert du stationnement de voirie vers les parkings hors voirie formulé par le PRM précité ;

Considérant que ce principe permet de limiter plus significativement la congestion routière, les nuisances sonores, l'insécurité, l'encombrement spatial de l'espace public au sein du quartier au profit d'aménagement plus adéquats pour les usagers ;

Considérant en effet que le stationnement de quelques-uns ne peut être prioritaire à la circulation d'un grand nombre d'usagers et en particulier s'il se maintient au détriment de la circulation des transports publics (impact sur la fiabilité et la régularité des correspondances au niveau du pôle intermodal STIB) ;

Considérant que faute d'espace suffisant et pour les motivations précitées, il n'est pas possible d'augmenter ou de maintenir l'offre actuelle en stationnement au niveau de la rue L. Théodor réaménagée ;

Considérant que le stationnement à usage privatif est admis en voirie ; qu'il ne constitue pas une prérogative pour les usagers motorisés lorsque de telles voiries sont réaménagées ; que cette offre doit être évaluée, au cas par cas, en fonction du contexte urbain et des objectifs publics fixés ; que ces objectifs visent prioritairement à améliorer la qualité de vie des bruxellois (sécurité, accessibilité, santé et convivialité) ;

Considérant que la perte de stationnement prévue est compensée par un gain prioritaire de sécurité et d'accessibilité d'un plus grand nombre d'usagers ;

Considérant que la largeur de la voirie -fixée entre alignements- n'est pas extensible ; qu'augmenter ou maintenir l'offre actuelle en stationnement ne contribue pas à terme à résoudre durablement la congestion autoroutière urbaine ;

Considérant que la suppression prévue du stationnement permet en outre d'augmenter significativement l'aménité et la convivialité de l'espace public ; que ces objectifs précités sont inscrits dans le Plan Régional de Mobilité (PRM) le « Plan Good Moove » (approuvé le 02/03/2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale) ;

Considérant en effet que la Politique Régionale de Mobilité applique prioritairement le principe "STOP" visant à assurer des conditions de déplacements des usagers dans l'ordre de priorité suivant : la marche, puis le vélo, le transport public et ensuite le déplacement motorisé ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant qu'au vu de la forte pression sur le stationnement, le projet prévoit de protéger les circulations dévolues aux modes actifs et aux PMR du stationnement sauvage, en application de l'art. 13 du titre VII du RRU, relatif au placement de dispositifs anti-stationnement le long des trottoirs ;

Considérant que ces dispositifs anti-stationnement sont dit « à mémoire de forme », c'est-à-dire qu'ils permettent de minimiser les séquelles possibles lors de la chute de cyclistes, situés à proximité de rails de tram ;

Considérant que ces potelets sont implantés lorsque d'autre type de mobilier ne peut les remplacer ; en effet, que tout projet d'aménagement doit viser à renvoyer à un espace plus épuré, lisible et désencombré ; que la mutualisation du mobilier urbain (bancs, poubelles, potelets,...) contribue à la réalisation de cet objectif ;

Commerces

Livraisons et dépose-minute

Considérant que de nombreux commerces existent dans et aux abords immédiats de la rue L. Théodor ; que l'attractivité commerciale participe à l'aménité et à la dynamique urbaine ; que le projet doit dès lors en tenir compte ;

Considérant à cet effet le projet prévoit des zones dévolues aux véhicules de livraisons établi dans les rues parallèle de l'axe L. Théodor afin d'assurer la desserte suffisante des livreurs aux magasins de surface en journée ;

Considérant en outre que la mise en plain-pied de l'espace public favoriser le déplacement des palettes de livraisons vers les commerces concernés ;

Chantier

Considérant que le demandeur s'engage à exécuter les travaux de manière à impacter le moins possible l'activité locale (riverains, commerces, établissements publics, quiétude riveraine...) ; qu'afin de garantir un service de qualité, il est directement dans l'intérêt de la STIB de les exécuter le plus promptement possible et pour autant qu'ils soient réalisés dans les règles de l'art, en application de l'ordonnance chantier du 18/05/2018 ;

Considérant que durant la phase de chantier, le demandeur est tenu d'informer régulièrement les commerces, riverains et usagers de l'espace public de l'organisation et du déroulement du chantier (accessibilités, modifications provisoire de la circulation, délais d'exécutions, état d'avancement,...) ;

Considérant que le gestionnaire de la voirie et la STIB prévoit une communication suffisante afin d'informer les différents commerces, riverains et autres établissements publics de l'état d'avancement du chantier et des déviations provisoires d'accès liées ;

COMMISSION DE CONCERTATION

Considérant que la Commission de Concertation s'est réunie le 21/10/2021 (avis reporté) et le 04/11/2021 en présence des membres communaux et régionaux ; qu'elle émet un avis favorable **unanime** et conditionnel sur le projet ; que ces conditions sont les suivantes :

«

Généralités

- 1) *comprendre l'ensemble de la rue Théodor en zone 20 – de rencontre (panneaux de signalisation à inscrire en plan,...) ;*
- 2) *au niveau de la place du Cardinal Mercier, homogénéifier le modèle de mobilier urbain prévu avec l'existant ;*
- 3) *assurer que l'éclairage prévu ne nuit pas à l'habitabilité riveraine (plus particulièrement en ce qui concerne les projecteurs à hauteur des passages piétons) ;*
- 4) *dans une logique par tronçons, en fonction du positionnement des quais, viser à augmenter la largeur libre de trottoir entre les façades riveraines et les fosses de plantation prévues (pour approcher les 2m de large en moyenne) ;*
- 5) *vérifier que le nombre d'avaloir prévu soit suffisant, ceci afin de minimiser au possible ces risques d'inondation ;*
- 6) *maintenir le marquage de larges traversées piétonnes (plus de 3m) en chaussée au niveau des abords d'école et des carrefours ;*
- 7) *supprimer toute autre marquage de traversée piétonne sans pour autant supprimer les dalles podotactiles initialement proposées ;*
- 8) *prévoir le marquage artistique et de traversée piétonne à la hauteur de l'accès au Collège Saint-Pierre ;*
- 9) *se coordonner avec perspective.brussels en ce qui concerne la validation du marquage artistique (rectangles de couleurs) prévu en chaussée ;*

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- 10) uniformiser la couleur de la chaussée carrossable pour l'ensemble de la zone 20- de rencontre prévue en béton gris, préciser que le béton coulé gris est traité non-absorbant (des huiles, graisses) ;
- 11) mutualiser prioritairement les dispositifs publicitaires aux abris attenants, justifier auquel cas la dissociation serait plus propice à la sécurité des usagers et indiquer les implantation des dispositifs en trottoir, (orienter les surfaces d'affichages perpendiculairement par rapport à l'axe de la voirie) ;
- 12) proposer, en coordination avec Parking Brussels et la commune de Jette, une solution concrète et étudiée visant à permettre un stationnement alternatif hors voirie et ce, indépendamment des heures/jours de semaine »
- 13) étudier la possibilité d'installer le long de la rue Théodor et à des emplacements dédiés, des dispositifs anti-stationnement rétractables ou amovibles permettant des livraisons ponctuelles des commerces ou autres services indispensables à la viabilité et au maintien des commerces et habitations (ex. : camions de déménagement) »

Dossier de la présente demande de permis

- 14) corriger l'annexe I (cadre IX) en fonction des données réelles du projet (nombre d'arbre, de stationnement (détails,..), etc.
- 15) (amender l'étude de mobilité et/ou la note explicative avec les éléments suivants :)
 - o les raisons concluant au maintien de passage du tram dans la rue Léon Théodor plutôt que dans des voiries plus larges (notamment le boulevard De Smet de Naeyer) ; que le projet doit mieux expliquer et justifier ce choix ;
 - o tout autre éléments pertinents repris dans les réclamations (chapitre « enquête publique » du présent avis, points relatifs à la note explicative et à l'étude de mobilité) ;

Plantations

- 16) assurer un meilleur verdoisement de la voirie en :
 - o plantant d'avantage d'arbres de haute tige,
 - o tenant compte du positionnement du réseau impétrant, des baies d'habitations riveraines, du positionnement des accès de garages ;
- 17) assurer de placer les poteaux portes-caténaires plus en retrait des arbres et tenant compte des ports foliaires devant être représentés à taille mature en plan ;
- 18) réduire le nombre d'essence d'arbre prévu à 3 essences maximum et privilégier le niveau de biodiversité au sein des fosses plantées ;

PLANS MODIFIES EN APPLICATION DE L'ARTICLE 177/1 DU COBAT

Considérant que le demandeur a introduit d'initiative des plans modifiés et des amendements au dossier le 03/02/2022, en application de l'art. 177/1 du CoBAT ; que les modifications apportées aux plans et au dossier de demande de permis sont les suivantes :

Au niveau du dossier

- le dossier amendé comprend les éléments suivants :
 - o les plans modifiés,
 - o la note explicative relative aux conditions de modifications reprises dans l'avis de la Commission de Concertation,
 - o la mise à jour de l'annexe I vis-à-vis des plans modifiés,
 - o les deux notes relatives à la stratégie de mobilité suivantes :
 - note de 2014 : « Déviation du tram 19 par le boulevard de Smet de Naeyer : Etude de pertinence sur ce changement de tracé »,
 - note de 2021 : « un tram sur le boulevard de Smet de Naeyer : analyse » ;

Au niveau du projet

Généralités

- le projet modifié ne prévoit de maintenir le régime de la circulation en zone 30, contrairement à ce que l'avis de la Commission de Concertation demandait (zone 20) ; il maintient également la distinction entre les espaces de trottoirs et la chaussée carrossables, par des revêtements différenciés ;
- le projet prévoit l'installation d'un mobilier urbain de même type que les modèles existants ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- le projet rassure sur le respect de l'habitabilité des habitations riveraines et assure la bonne visibilité des traversées piétonnes par le nouvel éclairage public projeté, par les éléments suivants :
 - o l'étréitesse de la voirie ne permet raisonnablement pas de pouvoir implanter de nouveaux poteaux sur les espaces de trottoirs ; que SIBELGA, auteur et garant de l'étude photométrique et du plan d'éclairage, vise au contraire et prioritairement à la décongestion maximale des trottoirs ;
 - o l'orientation des projecteurs installés en façade vers la rue à 45° permet justement de ne pas éblouir les riverains de passage, notamment au niveau des traversées piétonnes ;
 - o le modèle d'éclairage prévu peu, au besoin et sous réserve de vérification sur site, être adapté par la mise en place de « coiffes » spécifiques ;
- le projet rétréci par endroits la largeur des fosses de plantation à 1m minimum, afin d'augmenter au maximum la largeur libre d'obstacle des trottoirs ;
- dans sa note explicative, le demandeur s'engage à garantir la pose suffisante d'avaloir, permettant de prévenir au maximum des risques d'inondation et en particulier, au niveau des quais de transport public projetés ; que le nombre définitif d'avaloir est fixé au moment des études de nivellement réalisée en phase de pré-chantier ;
- le projet modifié ne répond pas à la demande de généralisation de l'extension des marquages des traversées piétonnes prévues dans la zone 30 ;
- le demandeur précise qu'un marquage artistique est prévu au niveau de l'entrée du collège Saint-Pierre, situé au n°167 de la rue Léon Théodor ;
- le projet demande de déroger à l'art.25 du titre VI du RRU en ce qui concerne le placement intégré des dispositifs publicitaires aux abris de transport en commun attenants ;
- le demandeur s'est coordonné avec la commune de Jette et parking.brussels afin de répondre aux interrogations liées à l'offre compensée de stationnement hors-voirie ;
- le projet ne propose pas de placer des potelets de type amovibles tout le long ou sur certaines parties de l'axe ;
- le projet modifié diminue de 14 le nombre d'arbre par rapport à la situation projetée initiale ;
- le projet a vérifié la bonne implantation des poteaux portes-caténaires et, dans cette logique, tient compte des éléments suivants :
 - o l'intégration de la végétation existante, permettant d'éviter les conflits entre les couronnes des arbres et les câbles ;
 - o l'existence de baies d'habitation riveraines ;
 - o le respect des normes de RRU en trottoir, notamment liés au respect des cheminement libres de tout obstacles pour les piétons et les PMR ;
- le projet modifié prévoit de planter 3 essences dont une avec deux variétés et qui sont les suivantes :
 - o Liquidambar Styraciflua 'Paarl'
 - o Liquidambar Styraciflua 'Starded'
 - o Pyrus calleryana 'Capital',
 - o Sorbus aucuparia 'Sheerxwater Seeding' ;

Considérant que le demandeur précise qu'il ne peut être raisonnablement envisagé de passer en régime de circulation zone 20 dans la rue Léon Théodor, sous peine de dégrader sensiblement la performance du transport public sur l'ensemble de la ligne de tram 19 ;

Considérant en effet que le projet doit -a minima- maintenir la vitesse commerciale des trams sur le tronçon « Miroir-Gare de Jette » de 18,4 km/h tout en réduisant/supprimant les différents obstacles de la circulation des véhicules du transport public, tel qu'inscrit dans les objectifs de la présente demande ;

Considérant que les trams ne sont pas soumis, au même titre que les autres usagers de la route, aux limitations de vitesses fixées par le code de la route ; que cela il n'exclut pourtant pas que les véhicules de tram puissent être ralentis par la circulation motorisée en chaussée carrossable, elle soumise au code de la route, puisque la chaussée carrossable est partagée entre les trams et la circulation dite « classique » ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant enfin que le passage en zone résidentielle implique au préalable une diminution sensible du flux routier en voirie ; en effet qu'il est fortement conseillé de ne pas dépasser les 200 EVP/HPS-HPM) pour l'établissement d'une zone 20 ; que l'axe Léon Théodor accueille actuellement près de 450 EVP/HPS-HPM, ce qui ne permet pas d'envisager la mise en zone 20 telle que proposée par l'avis de la Commission de Concertation ;

Considérant toutefois, et dans le but de rencontrer les remarques émises dans l'avis de la Commission de Concertation précitée, le demandeur propose de -légèrement- modifier la structuration de la voirie de manière à garantir la compréhension -sécuritaire- de la zone 30 maintenue par tous les usagers ;

Considérant que le demandeur propose en effet la mise en place de bordures légèrement surélevées (sur près de 2cm, avec un chanfrein de 7cm) ; que cette subtile différence de niveau ne renvoie en effet pas au respect du principe d'aménagement des zone 20, qui sont normalement conçues de plain-pied ;

Considérant que la différence de niveau proposée permet en effet de visuellement délimiter les espaces dévolus aux piétons et PMR de l'espace dévolu à la circulation des véhicules (transport public, véhicules poids-lourds, trafic motorisé classique,...) ;

Considérant que la légère augmentation, par endroits, de la largeur de trottoir permet de se rapprocher de la prescription du plan « Good Move » Régional (PRM) relative au confort de circulation des modes actifs ; qu'en outre, cela permet de distancer quelque peu le réseau racinaire des arbres de haute tige avec le réseau des impétrants, situés en dessous des espaces de trottoir ;

Considérant que la STIB (demandeur du présent permis d'urbanisme) et perspectives. Brussels se sont réunis sur la question de la validation du marquage artistique prévu en chaussée (rectangle de couleur) ; qu'il en est conclu que perspectives. Brussels vise à la publication d'un manuel de recommandation sur l'aménagement des abords d'école sans pour autant définir précisément les codes ou valider les propositions au regard notamment du code de la route ;

Considérant dès lors que le projet doit dès lors soumettre la proposition dudit marquage artistique à l'approbation du service sécurité routière de Bruxelles-Mobilité et/ou de brulocalis.brussels (erik.caelen@brulocalis.brussels) ;

Considérant que la dissociation proposée des dispositifs publicitaires des abris de transport public attenants se justifie afin de garantir une largeur résultante libre de tout obstacle de minimum 1,50m en trottoir ;

Considérant que la demande de dérogation à l'art.25 du titre VI du RRU peut être raisonnablement octroyée pour autant de revoir les orientations dédits dispositifs ne confortant pas le bon aménagement des lieux ;

Considérant que la garantie minimale de cette distance en trottoir permet d'assurer la sécurité et le confort prioritaire des piétons et des PMR en espace public, en conformité avec le principe STOP du Plan Régional de Mobilité « Good Move » ;

Considérant en effet qu'afin de garantir le bon aménagement des lieux, l'orientation et le positionnement surfaces d'affichage des dispositifs publicitaires doivent respecter les éléments suivants :

- orienter les surfaces d'affichage perpendiculairement à l'axe de la chaussée carrossable contiguë ;
- positionner les dispositifs publicitaires à minimum 1,2m des fosses de plantations projetées ;
- implanter des dispositifs publicitaires de type rétro-éclairé (le niveau de luminescence ne doit pas dépasser les 600cd/m² de jour comme de nuit, et l'équiper avec un système « dimmeur » adaptant la luminosité de la publicité en fonction de la luminosité naturelle ;

Considérant que le dossier du présent permis d'urbanisme est amendé d'une « *Etude de stationnement – réaménagement de la rue Léon Théodor (Jette)* » ; que parking.brussels y émet une série de recommandations et de propositions en alternatives de stationnement visant à compenser partiellement la suppression de près 95% de stationnement projeté ; que ces propositions de compensation hors-voies existent et font actuellement l'objet de négociations sérieuses avec le pouvoir public communal Jettois ;

Considérant que le placement de potelets de type « amovible » ne résoudra pas la question des déménagements ; en effet, vu la forte proximité des caténaires de tram vis-à-vis des façades riveraines, avec ou sans potelets amovibles, il sera tout de même nécessaire de bloquer le courant électrique des caténaires (de nuit) afin que les échelles des véhicules de déménagements puissent disposer de suffisamment d'espace ;

Considérant en outre que le placement de bornes amovibles pose question sur le plan de leur manoeuvrabilité lors des livraisons et potentiellement en termes d'entretien ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le présent projet tient également compte des livraisons en prévoyant, au niveau des voiries latérales -avoisnantes de la rue Léon Théodor- des zones dédiées ;

Considérant que le caractère flexible de la base des potelets projetés permet également de minimiser les lésions en cas d'accidents ou de chute de cyclistes sur l'axe, tout en assurant la protection suffisante des trottoirs du stationnement sauvage ;

Considérant qu'à la suite du chantier, le projet peut en outre être amendé en fonction de l'usage et des besoins d'adaptation effectifs constatés ; que ce faisant, le modèle de potelet prévu doit être dès lors expérimenté et faire ses preuves avant d'envisager d'être modifié ;

Considérant que ce modèle de potelet semble suffisamment tenir compte des besoins en livraisons et des déménagements riverains ;

Considérant que les deux notes remises justifient amplement le choix du passage du tram dans la rue Léon Théodor plutôt qu'ailleurs (notamment, dans l'avenue de Smet de Naeyer) ;

Considérant que le projet réduit de 14, le nombre d'arbres de haute tige plantés ; qu'il prévoit en définitive la plantation de 32 nouveaux arbres (au lieu de 46) ; que cette suppression est proposée pour donner suite au rapport définissant l'implantation réelle (et donc plus précise) du réseau des impétrants (gaz, électricité, communications, eau,...) (cnfr. plan dénommé « Demande de Permis d'Urbanisme – Impétrants et situation future », référencé IN2279_DPU, du 12/01/2022 ;

Considérant en effet que ces 14 sujets d'arbres se retrouvent au-dessus ou à trop grande proximité du réseau impétrant existant ; que la plantation effective et la viabilité de ces arbres est dès lors nettement compromise ;

Considérant en effet qu'il apparaît raisonnable de ne pas les planter « à tout prix » et de viser prioritairement à la qualité du verdoisement de l'espace public ainsi qu'à la santé et au bon développement des essences horticoles prévues en voirie ;

Considérant que le projet incarne tout de même une nette plus-value en termes de nombre et de qualité de plantation d'arbre, vis-à-vis de la situation existante ; que cette réduction, bien que regrettable, du nombre d'arbre ne porte pas atteinte à la réussite du projet ;

Considérant que le projet prévoit la pose de système de protection racinaire afin de protéger les gaines du réseau impétrant ; que cette solution permet de limiter grandement les dégâts liés aux plantations lors des travaux de remplacement du réseau impétrant en voirie ;

Considérant que la diminution de la palette végétale arborescente (suppression des essences de type Acer rubrum et Ginkgo Biloba) permet de tendre vers une meilleure cohérence urbaine et paysagère au sein de l'axe ;

Considérant que la plantation des 4 Sorbus aucuparia 'Sheerxwater Seeding' se justifie majoritairement pour sa qualité de nourrissage des oiseaux ; Cependant, qu'il apparaît que cette essence ne présente pas d'autres qualités horticoles et paysagères notables (port, volume, couleurs, odeurs, floraison...) ;

Considérant qu'il est en effet plus préférable de planter des essences à port plus structurant et esthétique au sein d'une perspective urbaine, et en particulier, en voirie étroite ; que la plantation d'espèce de type Sorbier se justifie amplement dans des zones verdoyantes plus vastes et apaisées que ne l'est la rue Léon Théodor ;

Considérant qu'il est dès lors du meilleur aménagement des lieux de ne pas planter le Sorbus aucuparia 'Sheerxwater Seeding' au sein de la rue Léon Théodor et de rester sur les 3 essences de plantation suivantes (nouvelles plantations) : le Liquidambar Styraciflua 'Paarl', le Liquidambar Styraciflua 'Starded' et le Pyrus calleryana 'Capital' ;

Considérant que les modifications apportées au projet par le demandeur, en application de l'article 177/1 du CoBAT, n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux et émanant des différentes instances régionales ou communales ainsi que des riverains ;

Considérant que ces modifications visent à répondre aux conditions émises lors de la commission de concertation ;

Considérant que dans son avis non conforme du 13/01/2022, le Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Jette souhaite de prévoir l'ensemble des trottoirs en pierre naturelle de même type que celui de la place reine Astrid ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que cette proposition n'a pourtant pas été soulevée durant le débat de la Commission de Concertation, ni même durant l'enquête publique ;

Considérant en outre que prévoir un autre matériau que les pavés béton va, au contraire, à l'encontre de la cohérence urbaine souhaitée au niveau de l'axe de la rue Léon Théodor ; que cet axe comprend déjà une portion de trottoirs (au niveau du quai de transport public jouxtant la place Reine Astrid) réalisée en pavé béton ; que cette portion est d'ailleurs non comprise dans le présent périmètre du permis d'urbanisme ;

Considérant en outre que la typologie architecturale environnante et la spatialité existante ne concluent pas à l'usage de matériaux plus nobles sur cet axe relativement étroit ;

Considérant que l'usage de la pierre naturelle, assez coûteux, est plus conseillé sur des grandes aires urbaines (places, parvis,...), de larges voiries reconnues (boulevard, avenues,...) et/ou dans des quartiers plus anciens, comprenant la présence de bâtiments plus remarquables sur le plan architectural ;

CONCLUSION

Considérant que le projet propose une structuration plus lisible de l'espace urbain ; qu'elle améliore au possible à éviter les conflits, l'insécurité et la segmentation structurelle d'un espace public exigü et commercial ;

Considérant que l'accessibilité – plus confortable et sécurisée- de l'ensemble des usagers est nettement améliorée par le projet tel qu'il :

- place les quais de transport en commun au niveau des trottoirs significativement élargis et prévoit leur mise aux normes sécuritaires et d'accessibilité ;
- supprime objectivement du stationnement de véhicules motorisés ;

Considérant cependant, que le plan « Good move » régional prévoit certes de supprimer des emplacements de parking hors voirie, mais prévoit également et parallèlement de valoriser, mutualiser et activer du parking hors voirie (en coordination avec Parking Brussels) ;

Considérant que cet objectif est rencontré dans le contexte du projet afin de garantir la pérennité de ce tronçon comprenant du logement et des activités de commerces et dont certaines parties sont en « liseré de noyau commercial » ;

Considérant que le projet tend à encourager l'utilisation plus raisonnée de la voiture au profit des modes actifs, des PMR et des transports publics ; qu'il est en accord avec les prescriptions du PRDD et du Plan Régional de Mobilité (PRM) ;

Considérant qu'en vertu de l'ensemble des éléments précités et à raison de quelques dernières modifications, le projet permet de rééquilibrer l'usage de la voirie entre les différents modes de déplacements au bénéfice de la convivialité de l'espace public ; dès lors que le projet améliore sensiblement la qualité de vie des habitants ;

Considérant qu'à raison du respect des conditions ci-mentionnées, le projet respecte le bon aménagement des lieux ; qu'il constitue un exemple en termes de structuration qualitative d'une rue fortement sollicitée par l'ensemble des usagers ;

Le fonctionnaire délégué,

05-04-2022



Sarah LAGRILLIERE
Directeur Général Adjoint

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Notification du présent permis est faite simultanément, envoi par recommandé, au demandeur et au collège des bourgmestre et échevins. (Références dossier communal :)

Le demandeur peut introduire un recours au Gouvernement dans les trente jours de la réception de la présente décision du fonctionnaire délégué. Ce recours est adressé au Gouvernement par la voie électronique (beroep-recours@gov.brussels) ou par lettre recommandée à la poste à l'adresse suivante :

Recours au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Monsieur Pascal SMET, Secrétaire d'Etat chargé de l'Urbanisme et des Monuments et Sites
Zenith Building
Boulevard du Roi Albert II, 37 - 12e étage
1030 Bruxelles

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 Gouvernement par la voie électronique (beroep-recours@gov.brussels) ou par lettre recommandée à la poste.

En vue d'assurer l'information du public, il vous appartient de compléter et d'afficher l'avis annexé au présent courrier. Les instructions liées à l'affichage se trouvent à la première page de l'annexe. Lorsqu'un avis ne vous a pas été envoyé, vous devez le télécharger sur le site URBAN. Brussels.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Annexe 1 au permis d'urbanisme

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

Modèle d'avis de communication de décision prise en matière de permis et de certificat d'urbanisme et de lotir

Vous trouverez en Annexe 2, un modèle d'affiche à utiliser si nous n'en avez pas reçu lors de la notification de la décision de l'autorité délivrante à l'égard de votre demande de permis ou de certificat d'urbanisme ou de lotir.

En vertu de l'article 6, § 2, alinéa 1^{er}, du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 25 avril 2019 réglant la forme ainsi que les procédés d'information et de mise à disposition des décisions prises en matière de permis d'urbanisme, de permis de lotir et de certificat d'urbanisme par le collège des bourgmestre et échevins, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement tel que modifié par l'Arrêté n° 2020/037 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoirs spéciaux modifiant l'arrêté, il vous incombe de procéder, durant 15 jours :

- à l'affichage de cet avis sur le bien concerné, à un endroit visible depuis la voie publique,
- ainsi qu'aux accès existants et futurs du bien concerné, situés à la limite de ce bien et de la voie publique,
 - ou, lorsque le bien concerné n'est pas pourvu d'accès, sur ses murs et façades situés le long de la voie publique

Pour ce faire, vous disposez de 10 jours à compter :

- de la réception de la décision ;
- ou de l'expiration du délai imparti à l'autorité délivrante pour notifier sa décision, lorsque l'absence de décision équivaut à une décision de refus.

Les affiches doivent être tenues en parfait état de visibilité et de lisibilité pendant toute la durée d'affichage. Vous devez donc les disposer de façon à pouvoir être lues aisément, à une hauteur de 1,50 mètre, au besoin sur une palissade ou un panneau sur piquet.

Les affiches doivent être bilingues, vous devez donc compléter les 2 parties (FR + NL).

Les parties à compléter ou modifier sont numérotées :

- 1) Barrer ou supprimer la (les) mention(s) inutile(s)
- 2) Décrire l'objet et la teneur de la décision et mentionner l'adresse du bien concerné par la décision
- 3) Barrer ou supprimer la (les) mention(s) inutile(s)
- 4) A compléter par l'autorité délivrante
- 5) A compléter par la date de la décision
- 6) A compléter par les dates, les heures d'ouverture et l'adresse de l'administration où la décision peut être consultée
- 7) A compléter par l'adresse du site internet sur lequel la décision peut être consultée

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

EXTRAITS DE Dispositions légales et réglementaires

La législation peut faire l'objet de modifications. Toute la législation urbanistique actualisée est disponible sur le site régional de l'urbanisme <http://urbanisme.irisnet.be>.

Décision du fonctionnaire délégué

Article 188 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Le fonctionnaire délégué 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 126, § 11.

En outre, le fonctionnaire délégué peut 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 qui sont l'objet de la demande de permis, 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 à l'article 188/7.

Modalités de 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 301, 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.

Articles 2 à 6 et annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 8 septembre 2011 relatif à l'affichage et à l'avertissement prescrits pour les actes et travaux autorisés en matière d'urbanisme :

OBLIGATION D'AFFICHAGE

Art. 2. L'avis requis par l'article 194/2, alinéa 1er, du CoBAT est conforme au modèle d'affiche figurant à l'annexe au présent arrêté.

Art. 3. L'avis mentionne le nom de la commune concernée, le type de permis délivré, la date de délivrance du permis et celle de son éventuelle prorogation ou reconduction, l'autorité délivrante, l'objet du permis, la durée prévue du chantier, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone auquel il est possible d'atteindre l'entrepreneur ou le responsable du chantier, ainsi que les horaires du chantier.

Art. 4. L'avis est affiché au moins huit jours avant l'ouverture du chantier ou avant de poser les actes pour lesquels le permis a été délivré.

Art. 5. § 1er. L'affiche est imprimée en noir sur papier blanc de format DIN A3. Elle est disposée de façon à pouvoir être lue aisément, à la limite du bien et de la voie publique contiguë, parallèlement à celle-ci et à une hauteur de 1,50 mètre, au besoin sur une palissade ou sur un panneau sur piquet. Elle est maintenue en parfait état de visibilité et de lisibilité durant toute la durée de l'affichage.

§ 2. Lorsqu'il s'agit d'un permis d'urbanisme relatif à des travaux d'infrastructure, l'avis doit être affiché de la même manière à deux endroits au moins sur la section de l'infrastructure concernée.

Si les actes et travaux portent sur une section de plus de 100 mètres de long ou sur plusieurs sections différentes, cet affichage est requis, selon le cas, tous les 100 mètres ou sur chacune des sections.

§ 3. Lorsqu'il s'agit d'actes ou de travaux portant sur une superficie de plancher de plus de 1 000 m², les mentions reprises dans l'annexe doivent, en outre, être reproduites en grands caractères sur un panneau d'au moins 4 m².

ANNEXE : AVIS D'AFFICHAGE

Région de Bruxelles-Capitale

Commune de

AVIS

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

Permis d'urbanisme (1)

Permis de lotir n° (1)

délivré le

à

par

prorogé le (1)

prorogation reconduite le (1)

OBJET DU PERMIS :

DUREE PREVUE DU CHANTIER :

ENTREPRENEUR/RESPONSABLE DU CHANTIER :

Nom :

Adresse :

N° de téléphone :

HORAIRES DU CHANTIER :

(1) Biffer la mention inutile.

OBLIGATION D'AVERTISSEMENT

Art. 6. Dans l'avertissement visé à l'article 194/2, alinéa 3, du CoBAT, le titulaire du permis mentionne les informations suivantes :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- 1° les références du permis : références du dossier, adresse du bien, date de délivrance du permis, autorité ayant délivré le permis;
- 2° son nom ou sa raison sociale;
- 3° la date de commencement des actes ou travaux;
- 4° la date d'affichage de l'avis indiquant que le permis a été délivré;
- 5° le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de l'entrepreneur ou du responsable du chantier.

NB : un modèle informatique de l'avis d'affichage et de l'avertissement - à compléter et imprimer- sont disponibles sur le site régional de l'urbanisme : <http://urbanisme.irisnet.be/lepermisdurbanisme/apres-le-permis/avertissement-du-debut-des-travaux>.

Article 192, alinéa 4 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Lorsque le permis est délivré afin de faire cesser une des infractions visées à l'article 300, il fixe le délai endéans lequel les travaux nécessaires à la cessation de l'infraction doivent être entamés ainsi que le délai endéans lequel ces travaux doivent être achevés.

Modification du permis d'urbanisme

Article 102/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

§1^{er}. Conformément aux dispositions du présent Titre, sous réserve des dispositions du présent article, 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. La demande de modification est introduite auprès de l'autorité ayant délivré le permis d'urbanisme initial, sauf dans les hypothèses suivantes :

- Lorsque l'une des hypothèses visées à l'article 123/2 est rencontrée ;
- Lorsque le permis d'urbanisme initial a été délivré sur recours par le Gouvernement, la demande de modification est introduite auprès du fonctionnaire délégué.

§ 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.

Péremption et prorogation

Article 101 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

§1^{er}. Sous réserve des hypothèses visées au § 3, le permis est périmé si, dans les trois années de sa délivrance, le titulaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1^{er}, 1°, 2° et 4°, 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. Dans cette hypothèse, la péremption affecte :

- la partie non réalisée du permis, si la partie réalisée peut être considérée, au sein de celui-ci, comme un élément autonome, apprécié et autorisé comme tel par l'autorité délivrante ;
- l'entièreté du permis, dans le cas contraire.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

§ 2. A la demande du titulaire du permis, les délais visés au § 1^{er} peuvent être prorogés par période d'un an, lorsque le demandeur justifie soit qu'il n'a pu mettre en œuvre son permis soit qu'il a dû interrompre ses travaux en raison de la survenance d'un cas de force majeure ou de la nécessité de conclure un ou plusieurs marché(s) public(s).

La demande de prorogation doit intervenir, à peine de forclusion, deux mois au moins avant l'écoulement du délai de péremption.

Le collège des bourgmestre et échevins se prononce sur la demande de prorogation lorsque le permis a été délivré par celui-ci. Dans les autres cas, le fonctionnaire délégué se prononce sur la demande de prorogation.

A défaut de décision de l'autorité compétente au terme du délai de péremption, la prorogation demandée est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation ne peut pas faire l'objet d'un recours au Gouvernement.

§ 3. En dérogation au § 1^{er}, pour les permis portant sur des zones d'espaces verts ou visés à l'article 123/2, § 1^{er}, 1° à 3°, qui autorisent des actes et travaux récurrents ou s'inscrivant dans un programme de gestion de l'ensemble du bien concerné, le délai de péremption peut être fixé à dix ans pour les actes et travaux concernés. Dans cette hypothèse, l'interruption des actes et travaux pendant plus d'un an n'entraîne pas la péremption du permis et § 2 n'est pas applicable.

§ 4. 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.

§ 5. Au cas où des actes ou travaux de dépollution du sol doivent être exécutés avant la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme, le permis et son délai de péremption sont suspendus 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.

§ 6. Lorsqu'un recours en annulation est introduit à l'encontre d'un permis d'urbanisme devant la section du contentieux administratif du Conseil d'Etat, le délai de péremption du permis est suspendu de plein droit de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale. Si le titulaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie à la procédure, l'autorité qui a délivré le permis notifie au titulaire la fin de la période de suspension du délai de péremption.

Le délai de péremption du permis d'urbanisme est également suspendu de plein droit lorsqu'une demande d'interruption des actes et travaux autorisés par ce permis est pendante devant une juridiction de l'ordre judiciaire, de la signification de l'acte introductif d'instance à la notification de la décision.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

§ 7. En cas de projet mixte au sens de l'article 176/1, le permis d'urbanisme et son délai de péremption sont suspendus tant que le permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

Le refus définitif du 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.

Lorsqu'un recours en annulation est introduit à l'encontre du permis d'environnement devant la section du contentieux administratif du Conseil d'Etat, le délai de péremption du permis d'urbanisme est suspendu de plein droit de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale. Si le titulaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie à la procédure, l'autorité qui a délivré le permis notifie au titulaire la fin de la période de suspension du délai de péremption.

Le délai de péremption du permis d'urbanisme est également suspendu de plein droit lorsqu'une demande d'interdiction de mise en œuvre du permis d'environnement est pendante devant une juridiction de l'ordre judiciaire, de la signification de l'acte introductif d'instance à la notification de la décision.

§ 8 La présente disposition n'est pas applicable aux permis d'urbanisme si et dans la mesure où ils autorisent des actes et travaux visant à mettre fin à une infraction visée à l'article 300.

Article 101/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Par dérogation à l'article 101, lorsque l'exécution d'actes et travaux ainsi que, le cas échéant, de charges d'urbanisme est prévue par phases, conformément à l'article 192, le permis détermine, pour chaque phase autre que la première, le point de départ du délai de péremption visé à l'article 101, § 1er. Le laps de temps séparant le point de départ de deux phases successives ne peut pas excéder trois ans.

Le délai de péremption relatif à chaque phase peut faire l'objet d'une prorogation selon les modalités reprises à l'article 101, § 2.

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.

Recours au Gouvernement

Article 188/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Le demandeur peut introduire un recours au Gouvernement à l'encontre :

- de la décision du collège des bourgmestre et échevins ou du fonctionnaire délégué, dans les trente jours de la réception de celle-ci ;
- de la décision implicite de refus de sa demande, dans les trente jours de l'expiration du délai imparti au fonctionnaire délégué pour statuer sur celle-ci.

Lorsque la commune n'est ni la demanderesse de permis, ni l'autorité initialement compétente pour délivrer celui-ci, le Collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours au Gouvernement à l'encontre de la décision du fonctionnaire délégué dans les trente jours de la réception de celle-ci. Ce recours, de même que le délai pour le former, est suspensif. Sous peine d'irrecevabilité, il est adressé en même temps au demandeur par lettre recommandée à la poste.

Le recours est adressé au Gouvernement, qui en transmet copie, dès réception, au Collège d'urbanisme et à l'autorité dont la décision, expresse ou implicite, est contestée.

Le Collège d'urbanisme procède à une audition lorsque celle-ci est demandée. Cette demande est formulée dans le recours ou, s'agissant de l'autorité dont la décision, expresse ou implicite, est contestée, dans les cinq jours de la notification du recours par le Gouvernement. Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont invitées à comparaître. L'administration en charge de l'urbanisme et le Gouvernement ou la personne qu'il délègue peuvent assister à l'audition devant le Collège d'urbanisme.

Le Gouvernement arrête les modalités d'introduction du recours et d'organisation de l'audition.

Article 188/2 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Sans préjudice de l'alinéa 2, le Collège d'urbanisme notifie son avis aux parties et au Gouvernement dans les septante-cinq jours de la date d'envoi du recours.

Le délai visé à l'alinéa 1er est prolongé comme suit lorsque le Collège d'urbanisme constate que la demande doit être soumise aux actes d'instruction suivants :

- 1° trente jours lorsque la demande est soumise à l'avis d'administrations ou d'instances ;
- 2° quarante-cinq jours lorsque la demande est soumise à une enquête publique ;
- 3° quarante-cinq jours lorsque l'enquête publique est organisée partiellement durant les vacances d'été ;
- 4° quarante-cinq jours lorsque la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation ;

Dans ces hypothèses, le Collège d'urbanisme informe les parties et le Gouvernement des mesures sollicitées et de la durée de la prolongation des délais.

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

Article 188/3 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Le Gouvernement notifie sa décision aux parties dans les soixante jours :

- de la notification de l'avis du Collège d'urbanisme ;
- ou, à défaut d'avis rendu dans le délai imparti, de l'expiration de ce délai.

A défaut de notification de la décision dans le délai prévu à l'alinéa 1er, chacune des parties peut, par lettre recommandée, adresser un rappel au Gouvernement. Lorsque ce rappel est envoyé par le Collège des bourgmestre et échevins, celui-ci en adresse simultanément une copie au demandeur en permis par lettre recommandée. 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.

Article 188/4 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

§ 1er. *Préalablement à la décision du Gouvernement, le demandeur peut modifier sa demande de permis.*

Toutefois, lorsque la demande de permis est soumise aux mesures particulières de publicité en application de l'article 188/2, la demande ne peut être modifiée entre la date d'introduction du recours et la fin des mesures particulières de publicité ou l'échéance du délai de leur réalisation visé à l'article 188/8 ou 188/9.

§ 2. *Le demandeur avertit le Gouvernement par lettre recommandée de son intention de modifier sa demande de permis. Le délai visé à l'article 188/3 est suspendu à dater de l'envoi de la lettre recommandée.*

§3. *Dans un délai de 6 mois à compter de la notification adressée au Gouvernement, les modifications sont introduites par le demandeur. Passé ce délai, la demande de permis est caduque.*

§ 4. *Dans les trente jours de la réception de la demande modifiée, le Gouvernement vérifie si le dossier est complet et si la demande modifiée doit à nouveau être soumise à des actes d'instruction eu égard aux conditions visées au § 5, et adresse au demandeur, par lettre recommandée, un accusé de réception si le dossier est complet. Dans le cas contraire, il l'informe, dans les mêmes conditions, que son dossier n'est pas complet en indiquant les documents ou renseignements manquants ; le Gouvernement délivre l'accusé de réception dans les trente jours de la réception de ces documents ou renseignements.*

Si, dans les six mois de la notification du caractère incomplet du dossier, le demandeur ne communique aucun des documents ou renseignements manquants, la demande de permis est caduque. Si le demandeur communique une partie de ces documents, il est à nouveau fait application des dispositions du présent paragraphe.

En l'absence de délivrance de l'accusé de réception ou de la notification du caractère incomplet du dossier dans les délais visés à l'alinéa 1er, la suspension visée au § 2 est levée et le délai dans lequel le Gouvernement doit notifier sa décision conformément à l'article 188/3 recommence à courir le lendemain de l'échéance du délai visé à cet alinéa.

§ 5. *Lorsque les modifications apportées par le demandeur n'affectent pas l'objet du projet, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ou à supprimer de la demande les dérogations visées à l'article 126, § 11, qu'impliquait le projet initial, le Gouvernement statue sur la demande modifiée, sans qu'elle ne soit à nouveau soumise aux actes d'instruction déjà réalisés.*

La suspension visée au § 2 est levée à la date d'envoi de l'accusé de réception de dossier complet visé au § 4, et le délai dans lequel le Gouvernement doit notifier sa décision conformément à l'article 188/3 recommence à courir.

Article 188/5 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 126, § 11.

En outre, le Gouvernement peut 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 qui sont l'objet de la demande de permis, 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 à l'article 188/7.

Les alinéas précédents sont applicables à l'avis du Collège d'urbanisme lorsque celui-ci tient lieu de décision conformément à l'article 188/3.

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019 relatif à l'introduction des recours exercés devant le Gouvernement contre les décisions prises en matière de permis de lotir, de permis d'urbanisme et de certificats d'urbanisme et organisant l'audition prévue dans le cadre de ces recours :

Article 1er. Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° CoBAT : le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire ;

2° Gouvernement : le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale ;

3° Recours : le recours en réformation introduit auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en application de l'article 188/1 du CoBAT.

Art. 2. Sous réserve de ce que prévoit l'article 188/1, alinéa 2, du CoBAT pour les recours introduits par le Collège des bourgmestre et échevins, l'introduction d'un recours au Gouvernement peut se faire par la voie électronique ou par envoi d'une lettre recommandée à la poste.

Art. 3. Dès la réception du recours, le Gouvernement notifie, par la voie électronique, au Collège d'urbanisme et à l'autorité dont la décision est contestée, une copie du recours accompagnée, s'il échet, d'une copie des documents qui y sont joints.

Dès la réception de la notification visée à l'alinéa 1er, l'autorité dont la décision est contestée adresse deux copies conformes du dossier administratif au Collège d'urbanisme.

Art. 4. L'autorité dont la décision est contestée peut demander à être entendue, par la voie électronique ou par la voie postale, dans le délai prévu à l'article 188/1, alinéa 4, du CoBAT. Cette demande est adressée au Gouvernement qui la fait suivre, dès réception, au Collège d'urbanisme.

Art. 5. Lorsqu'une partie a demandé à être entendue, le Collège d'urbanisme convoque toutes les parties au plus tard huit jours avant la date de l'audition.

La convocation est adressée par la voie électronique à l'autorité dont la décision est contestée, et peut être adressée par cette voie au demandeur de permis ou de certificat dans l'une des hypothèses suivantes :

1° Lorsqu'il a introduit son recours par la voie électronique ;

2° moyennant son consentement préalable et exprès à échanger des communications électroniques produisant des effets juridiques à son égard.

L'absence d'une partie dûment convoquée n'affecte pas la validité de l'avis du Collège d'urbanisme.

Art. 6. Le Collège d'urbanisme dresse un procès-verbal de l'audition des parties en vue de sa communication au Gouvernement.

Art. 7. Lorsqu'une demande d'audition a été introduite conformément aux exigences de l'article 188/1 du CoBAT et du présent arrêté mais que le Collège d'urbanisme n'a pas procédé à l'audition dans le délai visé à l'article 188/2 du CoBAT, le Gouvernement invite les parties en vue de leur audition en se conformant au prescrit de l'article 5.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...AVISMEDEDELINGApplication 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](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](http://stedenbouw.irisnet.be/vergunning/apres-le-permis/aanplakking-van-de-vergunning-en-bekendmaking-van-de-start-van-de-werken?set_language=nl)

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Suite de la procédure PEB¹

Recommandation(s) concernant la proposition PEB le cas échéant

Suite de la procédure PEB :

Le CoBrACE (Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie) est une réglementation de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce CoBrACE est d'application pour les projets dont la demande de permis d'urbanisme est déposée à partir du 1/1/2015. Cette réglementation a pour objectif de diminuer la consommation d'énergie, et par conséquent les émissions de CO₂, des bâtiments tout en améliorant le climat intérieur.

Pour rappel, dans le cadre de la réglementation PEB, 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.

Dans le cadre du CoBrACE, une seule et même procédure de base est désormais prévue pour toutes les natures des travaux (abandon de la procédure « simplifiée ») :

- Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez envoyer ;
 - o le formulaire de « **notification PEB du début des travaux** » dûment complété et signé conformément à Art. 2.2.8 §1^{er} du CoBrACE
 - o ainsi que, pour les URS, le rapport PEB généré par le logiciel PEB
- Au plus tard 2 mois après la réception provisoire ou après la fin de chantier, vous devez envoyer le formulaire de « **déclaration PEB** » dûment complété et signé conformément à Art. 2.2.11 §1^{er} du CoBrACE ainsi que le rapport PEB, le fichier de calcul sous forme électronique et les photos portant sur les travaux PEB.

Adresse d'envoi des formulaires unité PEB neuve, assimilée à du neuf et rénovée lourdement ou hybride (projet avec plusieurs natures des travaux dont au moins une unité rénovée simplement)

Bruxelles Environnement
Division Energie - Département Travaux PEB
Site de Tour & Taxis
Avenue du Port 86C/3000 B-1000 Bruxelles

ou par mail :

epbdossierpeb@environnement.brussels

Adresse d'envoi des formulaires unité PEB rénovée simplement

Urban Brussels
Mont des Arts 10-13
1000 Bruxelles

ou par mail :

peb-epb@urban.brussels

Vente ou location du bien avant la fin des travaux :

Nous vous rappelons que si vous vendez ou louez votre bien avant les travaux ou en cours de réalisation, le nouvel acquéreur ou le locataire acquiert la qualité de Déclarant PEB si et seulement si :

- L'acte de vente ou de location prévoit que l'acquéreur ou le locataire devient le déclarant,

¹ D'application uniquement pour les permis d'urbanisme soumis à la PEB

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Un rapport intermédiaire établi par le conseiller PEB ou l'architecte désigné par le (promoteur,...) ou le bailleur et signé par le vendeur ou bailleur et l'acquéreur ou locataire, a été remis à l'acte de vente. Ce rapport reprend toutes les mesures qui ont été mises en œuvre et qui doivent être exécutées pour répondre aux exigences PEB, ainsi que le calcul du respect des exigences PEB. Ce rapport indiquera aussi la personne chargée de la mise en œuvre des différentes mesures,
- à l'issue des travaux, le vendeur ou bailleur met les informations nécessaires concernant les travaux qu'il a exécutés ou qui ont été exécutés pour son compte à la disposition de l'acquéreur ou du locataire en vue de l'établissement de la déclaration PEB.

Si une vente ou une location est conclue, avant la fin des travaux, c'est le nouvel acquéreur ou locataire qui devient responsable de la déclaration PEB pour autant que les 3 conditions citées ci-dessus soient remplies. **Dès qu'une des 3 conditions fait défaut, c'est le déclarant visé dans la notification de début des travaux PEB (le maître d'ouvrage initial) qui reste responsable de la déclaration PEB.**

Nous vous rappelons également que, conformément au CoBrACE, 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, le CoBrACE prévoit des amendes administratives en ses articles 2.6.1 à 2.6.4 et des sanctions pénales en son article 2.6.5.

Notification de changement d'intervenants

Selon l'Article 2.2.9 § 2 de l'Ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE), vous êtes tenu de nous informer de tout changement d'intervenant (déclarant, architecte et/ou conseiller) en remplissant le formulaire *ad hoc*. Vous trouverez celui-ci en suivant ce chemin : www.environnement.brussels > Thèmes > Bâtiment et énergie > Performance énergétique des bâtiments (PEB) > Travaux PEB > Les formulaires. Le nom du document-type est « Changement de déclarant / conseiller PEB / architecte ».

Services d'aide de la 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 Bruxelles Environnement.

Contact	e-mail	Téléphone	Public cible
Service Facilitateur Bâtiment Durable	facilitateur@environnement.brussels	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Urban.brussels	peb-epb@urban.brussels	/	Particuliers Professionnels
Cellule Energie et Environnement CCB	info@confederationconstruction.be	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
Hub.brussels	http://hub.brussels	02/ 422 00 20	Entreprises

Site internet :

Pour plus d'informations sur la réglementation travaux PEB (Exigences et Procédures, Logiciel PEB, FAQ, Législation, ...) : www.environnement.brussels > Accès rapide : la performance énergétique des bâtiments (PEB) > travaux PEB.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

nt de la Région de Bruxelles Capitale du 25 avril 2019 réglant la
à disposition des décisions prises en matière de permis d'urban
e par le collège des bourgmestre et échevins, le fonctionnaire de
Gouvernement

018_10_22692214 - PAGE 33

me / de lotir (1) relatif à
.....
.....(2) a été octroyé
...(4) le (5).

.....
..... de l'administration communale du..... (date) au (date) entre
..... (heure).....
..... (adresse) (6)
.....(7)

Le recours en annulation peut être introduit devant le Conseil d'Etat à l'encontre de la décision, pour vices de forme, pour violation des principes de légalité, soit prescrites à peine de nullité, excès ou détournement de pouvoir, par toute personne lésée ou par un avocat, dans les 60 jours de la prise de connaissance de la décision. Cette requête doit être déposée impérativement par pli recommandé en un original et 4 copies conformes à l'adresse du Conseil d'Etat, 33 à 1040 Bruxelles. Le recours en annulation peut être accompagné d'une demande de sursis à exécution de la décision s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation. La requête doit être accompagnée au recommandé 6 copies conformes de la requête.

Les dispositions sur les modalités de recours figurent notamment aux articles 14, 14bis et 17 à 32 des lois relatives au Conseil d'Etat, données par l'Arrêté royal du 12 janvier 1973 ainsi que dans le Règlement de procédure et sur le site <http://www.raadvst-consetat.be/>.

Le présent avis est affiché du au

(prénom) :

burgemeester en schepenen, de gemachtigde ambtenaar en de
vergunningen, verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige

stedenbouwkundige vergunning / stedenbouwkundig attest / verkavelingsvergunning
met betrekking tot

..... (2) toegevoegd
..... (4) op (5).

De vergunning kan geraadpleegd worden :
bij het gemeentebestuur op (datum) tussen (uur) en
..... (7)

De beslissing kan door iedere partij die kan aantonen een belang of een nadeel te hebben, v
beroep tot nietigverklaring ingesteld worden wegens overtreding van hetzij substantiële, het
voorgeschreven vormen, overschrijding of afwending van macht. Dit kan via een schriftel
heid door de belanghebbende of door een advocaat, aanhangig gemaakt worden bij de Raad v
chtspraak, binnen de 60 dagen na de kennisneming van de beslissing. Dit verzoek dient in 5
en 4 eensluitende kopieën) via aangetekend schrijven bezorgd te worden aan de F
ipsstraat 33 in 1040 Brussel. Bij het beroep tot nietigverklaring kan een aanvraag tot schorsing
beslissing gevoegd worden in het geval van een urgentie die onverenigbaar is met de behande
verklaring. In dat geval dienen bij het aangetekend schrijven 6 eensluitende kopieën van h
te worden.

De gegevens over de modaliteiten van het beroep vindt u onder meer in de artikelen 14, 14 bis
op de Raad van State, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 12 januari 1973, in het re
gister en op de website van de Raad van State <http://www.raadvst-consetat.be>.

De vergunning wordt uitgehangen van tot.....
(naam + voornaam):
Aanvraag:

de Regering inzake stedenbou
wkundige attesten

vergunning / ve

gekend /