



Administration
de l'Aménagement du
Territoire et du Logement

DIRECTION URBANISME

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

1024113

04PFD486420_145_24

RECOMMANDE

STIB - SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE
BRUXELLES
Rue Royale 76
1000 BRUXELLES

27 -10- 2016

Votre lettre du
/

Vos références
/

Nos références
04/PFD/486420

Annexe(s)
1 dossier

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

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Bruxelles
- Demandeur : STIB - SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES
- Situation de la demande : Avenue de la Forêt, tronçon compris entre l'av. de l'Uruguay et l'av. Franklin Roosevelt
- Objet de la demande : Réaménager l'espace public, et renouveler des voies de tram

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 27/05/2013 ;

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

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

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

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

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

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

(1) vu l'avis du 03/10/2013 du Collège des Bourgmestres et Echevins de Bruxelles ;

(1) vu l'avis du 14/07/2016 du Collège des Bourgmestres et Echevins de Bruxelles sur la demande modifiée en application de l'article 177/1 du CoBAT ;

~~(4) attendu que le Collège des Bourgmestres et Echevins de Bruxelles n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la demande qui lui en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (lettre du 27/05/2013) ; que cet avis est donc réputé favorable ;~~

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

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

~~(⁽¹⁾) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le et dénommé~~
~~(⁽¹⁾) dont la modification a été décidée par arrêté du~~
~~(⁽¹⁾) un permis de lotir n° du~~
~~(⁽¹⁾) dont la modification – l'annulation ⁽¹⁾ a été décidée par arrêté du~~
~~(⁽¹⁾) attendu que la demande déroge au susdit plan particulier – permis de lotir ⁽¹⁾; que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation ⁽¹⁾;~~

(⁽¹⁾) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité **du 17/08/2013 au 25/09/2013** et que 39 réclamations ont été introduites ;

(⁽¹⁾) attendu que la demande modifiée en application de l'article 177/1 du CoBAT a été soumise une nouvelle fois aux mesures particulières de publicité **du 26/05/2016 au 24/06/2016** et que 5 réclamations ont été introduites ;

(⁽¹⁾) vu l'avis de la commission de concertation du 25/09/2013 ;

(⁽¹⁾) vu l'avis de la commission de concertation du 06/07/2016 sur la demande modifiée en application de l'article 177/1 du CoBAT ;

(⁽¹⁾) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

(⁽¹⁾) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à la STIB - SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Contexte :

Considérant que le bien se situe en zone en réseau viaire, qu'il est inscrit dans une zone résidentielle du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le demande concerne un « *tronçon de ligne de tram à améliorer* » à la carte 6 du PRD ;

Considérant que la demande concerne une voirie zone 30 à la carte 5 du PRD ;

Considérant que la voirie est gérée par la commune, et qu'elle débouche sur un axe métropolitain qui est géré par la Région ;

Objet de la demande :

Considérant que le projet vise à renouveler les voies de tram et à réaménager la voirie d'alignement à alignement, excepté le trottoir côté impair ;

Considérant que le projet comprend la reconfiguration du carrefour avec l'avenue Franklin Roosevelt et la chaussée de la Hulpe ;

Instruction de la demande (projet initial) :

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : *actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* ;

Considérant que la demande a été soumise aux avis de Bruxelles Mobilité et du Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles ; que le CGRB n'a pas rendu d'avis et qu'il est donc présumé favorable ; que Bruxelles Mobilité a rendu un avis le 29/07/2013 ;

Considérant que le projet n'induit pas de modification substantielle du régime de circulation de ce tronçon de voirie, raison pour laquelle la demande n'a pas été soumise à rapport d'incidences ;

Considérant que le projet initial a soulevé 39 réactions et une pétition avec 49 signatures, qui portent sur les aspects suivants :

- une demande d'une réduction des nuisances sonores et vibratoires par :
 - o La pose de techniques de rails adaptées ;
 - o La suppression des pavés ;

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

(⁽²⁾) Concerne les bâtiments

- la mise en cul de sac de l'avenue de la Forêt ;
- contre la réduction de la largeur des trottoirs ;
- la mise en cul de sac permettrait de se passer d'un site propre tram, ce qui dégage de l'espace pour les trottoirs et une seconde bande de stationnement ;

Considérant que les aspects relatifs à « la pose de techniques de rails adaptées » et « la suppression des pavés » sont rencontrés par le projet, mais que les riverains estiment que le maintien de la circulation de transit sur l'avenue de la Forêt n'est pas acceptable;

Considérant qu'en réunion de commission de concertation les réclamants ont soutenu les modes actifs et durables, ils se sont montrés favorables aux transports publics et au tram, ils ont fait des propositions constructives, et ils réclament que l'aménagement de l'avenue soit conforme aux priorités inscrites dans le PRD ;

Considérant que la commission du 25/09/2013 a rendu un avis de concertation favorable assorti des conditions suivantes : «

- *Mettre en cul-de-sac l'av de la Forêt au carrefour av F. Roosevelt ;*
- *Supprimer le site propre tram ;*
- *Améliorer la cyclabilité dans les 2 sens ;*
- *Refaire les trottoirs côté impair également ; »*

Situation existante :

Considérant que l'avenue de la Forêt est bordée de constructions, principalement affectées à l'habitation, implantées en retrait par rapport à l'alignement, avec des zones de recul ;

Considérant que l'espace public se caractérise par une large chaussée où circulent des trams, avec des revêtements très hétérogènes et très dégradés ; que les revêtements sont principalement constitués de pierres naturelles recouvertes par un asphalte qui se désagrège ;

Considérant que les voies de tram ont atteint leur limite d'usure, que leur renouvellement est devenu nécessaire ;

Considérant que les revêtements des trottoirs sont également hétérogènes, avec des dalles de béton et de pavés platines de grès ;

Considérant que le stationnement est organisé de façon longitudinale, et qu'il est unilatéral ;

Considérant que du fait du stationnement et de la position des voies de tram, le profil de la voirie est asymétrique ;

Considérant que les voies de tram sont très dégradées qu'un renouvellement est nécessaire, comme c'est le cas de la chaussée ;

Considérant que la voirie comporte un semi site propre tram à l'approche du carrefour avec la chaussée de la Hulpe ;

Considérant que la voirie est exempte de plantations mais que les zones de recul verdurisées compensent visuellement ce fait ;

Considérant que la voirie connaît un important trafic de transit ; que ce charroi combiné au revêtement de pavés dégradés est source d'importantes nuisances ;

Considérant que l'axe concerné par la demande est utilisé comme itinéraire bis en cas de congestion automobile de l'av. Roosevelt, ce qui porte préjudice à la qualité de vie des habitants et qui n'est pas conforme à la vocation de cette voirie dans le réseau viaire bruxellois ;

Projet :

Considérant que le projet vise à renouveler les voies de tram, et par la même occasion à réaliser un aménagement avec des semi sites propres tram sur ce tronçon de l'avenue de la Forêt compris entre l'avenue de l'Uruguay et la chaussée de la Hulpe ; que c'est ainsi que le projet prévoit :

- Une zone de stationnement unilatérale ;
- Une bande tram-voiture direction avenue de l'Uruguay ;
- Une bande voiture et un site propre tram direction chaussée de la Hulpe ;

Considérant que le projet comprend réfection complète de la voirie d'alignement à alignement, excepté le trottoir côté impair ;

Considérant que le reprofilage de la voirie induit une réduction de la largeur de trottoir côté pair de +/- 1m ; que les trottoirs côté pair n'en restent pas moins confortables, avec une largeur de +/-3m ;

Considérant que le site propre tram et les zones de stationnement sont prévus en pavés de pierres naturelles ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que le projet ambitionne également d'améliorer la cyclabilité de l'espace public ;

Considérant que le projet prévoit la mise en œuvre de techniques limitant les nuisances sonores et la propagation des vibrations ; qu'une étude approfondie à ce sujet a été réalisée par le bureau d'études spécialisé D2S ;

Considérant que le projet initial constitue une amélioration en termes de mobilité, de paysage urbain, et d'environnement, par rapport à la situation existante ; mais que l'instruction met en évidence que des alternatives plus porteuses sur tous ces aspects sont possibles ;

Plans modifiés d'initiative par le demandeur et nouvelle instruction de la demande:

Considérant que suite aux avis et réactions rendus dans le cadre de la première instruction de demande de permis d'urbanisme, la STIB a introduit des plans modifiés en application de l'article 177/1 du CoBAT ;

Considérant que ces modifications sont importantes ; qu'elles portent principalement sur les aspects suivants :

- La liaison entre l'avenue de la Forêt et l'avenue Roosevelt n'est plus autorisée à la circulation automobile de transit, n'est admise sur le tronçon de l'avenue de la Forêt concerné par la demande que la « circulation locale » et le tram, et seule cette circulation peut déboucher sur Franklin Roosevelt ;
- Il n'y a plus de site propre tram ;
- Le projet modifié comprend la plantation de nouveaux arbres, des 2 côtés de la chaussée ;
- Le stationnement est prévu des 2 côtés de la chaussée, ce qui induit une augmentation de la capacité de stationnement en voirie, on passe de 53 places existantes à 61 places ;
- Les aménagements sont plus favorables aux cyclistes ;
- La réfection du tronçon de l'avenue est prévue d'alignement à alignement, y compris le trottoir côté impair qui n'était pas prévu initialement ;

Considérant que l'ampleur des modifications requiert qu'il soit à nouveau procédé aux actes d'instruction, et notamment aux mesures particulières de publicité en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : *actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* ;

Considérant que la demande modifiée a été soumise aux avis de Bruxelles Mobilité et du Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles ; que le CGRB n'a pas rendu d'avis et qu'il est donc présumé favorable ; que Bruxelles Mobilité a rendu un avis le 25/07/2016 ;

Considérant par ailleurs, que le projet modifié induit des modifications substantielles du régime de circulation sur le tronçon considéré ; qu'en application de l'article 142 du COBAT, et du point 19 de son annexe B, la modification a été accompagnée d'un rapport d'incidences, déclaré conforme et complet par l'Administration le 11/05/2016 ; que l'Administration a étendu l'enquête publique à la commune d'Ixelles ;

Considérant que le projet modifié a soulevé 6 réactions, globalement positives par rapport aux modifications ; qu'elles portent également sur les aspects suivants :

- Craintes par rapport au risque de report de la circulation sur l'avenue de l'Uruguay mobilité ;
- Nécessité de réaménager le carrefour Hulpe x Pérou ;
- Interrogations quant aux matériaux de la chaussée carrossable et des zones de stationnement ;
- Quid du stationnement devant les entrées carrossables ;
- Soutien au projet, et questionnement quant à la possibilité de faire demi-tour au bout de l'avenue de la Forêt ;

Justification de la modification :

Considérant que la voirie concernée par le projet est « zone 30 » à la carte 5 du PRD ; qu'elle débouche directement sur une voirie métropolitaine (également espace structurant et ZICHEE au PRAS) ;

Considérant que cette liaison automobile génère un trafic de transit indésirable dans le quartier (alors que l'avenue a vocation à être locale), trafic qui porte préjudice à la ligne de tram et à la quiétude des riverains ;

Considérant que cette liaison directe complexifie inutilement un carrefour sur une voie métropolitaine, ce qui affecte également la fluidité de la circulation sur cet axe ;

Considérant qu'en vertu de l'article 2 du CoBAT « le développement de la Région, en ce compris l'aménagement de son territoire, est poursuivi pour rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux et **de mobilité** de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager et par une amélioration de la performance énergétique des bâtiments ainsi que de la **mobilité** » ;

Considérant que le transfert modal de la voiture vers une mobilité plus durable –en ce compris les transports publics – constitue une priorité pour la Région de Bruxelles-Capitale ; que le mode tram occupe une position significative dans

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

cette politique ; qu'à ce titre les plans et règlements régionaux contiennent des dispositions à respecter dans le cadre de projets de réaménagements des espaces publics ;

Considérant que le plan IRIS II, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2010, met l'accent sur la priorité qui doit être accordée par les acteurs de l'aménagement du territoire et de la mobilité aux transports publics et aux modes actifs (en ce compris les personnes à mobilité réduite) ;

Considérant que dans ce cadre qui accorde une importance prioritaire aux transports publics, le tram occupe une place importante ; que son réseau est amené à être consolidé et développé :

« Le tram structure le réseau, complétant le métro, aussi bien en termes de liaisons radiales que de rocade : il faut améliorer la performance du réseau existant en mettant en oeuvre le plan VICOM (90% du réseau tram sur des sites protégés en 2011) et en traçant de nouvelles lignes vers les quartiers en développement. Le tram a aussi l'avantage d'un plus grand contrôle social et d'un nombre plus important d'arrêts que le réseau métro.

Le programme VICOM (pour « vitesse commerciale ») sera décliné en suivant une logique d'axe, de manière à obtenir des lignes performantes de terminus à terminus. Les modalités opérationnelles seront précisées dans le cadre du contrat de gestion.

En outre, la Région entend que la cohérence et la complémentarité entre le réseau de tramways et le réseau ferroviaire, dont RER, soit optimisée {...} » ;

Considérant que la Priorité 8 du Plan Régional de Développement (P.R.D.) vise un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ;

Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes, et que la performance des lignes de transports publics s'en retrouvent améliorée ; qu'à ce titre le projet rencontre la priorité inscrite au plan ;

Considérant que la Priorité 9 du PRD vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile, tout particulièrement sur les voiries de quartier ;

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

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles ;

Considérant qu'en ce qui concerne les zones 30, celles-ci doivent contribuer fortement à l'accroissement de la sécurité ;

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

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

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

- contribuer à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun ;
- contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;
- intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison ;
- pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes tels que piste cyclable ou sas aux carrefours à feux, sauf si les conditions locales ne le permettent pas ;
- inciter les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;

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

Considérant qu'en application de la prescription 25.4. du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circule un tram de surface doivent notamment :

- contribuer à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun ;
- organiser des traversées piétonnes sécurisées en nombre suffisant pour permettre de bonnes communications entre les deux côtés de l'itinéraire et assurer l'accessibilité des arrêts et stations ;
- prévoir des mesures de limitation de la propagation du bruit et des vibrations des itinéraires de tram, lorsque les circonstances locales le requièrent ;

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

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que l'av. de la Forêt est dévolue à la circulation locale, ou « de quartier » comme le mentionne la carte 5 du PRD, en cohérence avec la prescription 26.2. du PRAS :

« 26.2. La spécialisation des voiries est articulée selon les trois niveaux suivants :

1° le réseau primaire ;

2° le réseau interquartier ;

3° le réseau de quartier ; »

Considérant que l'av. Roosevelt fait partie du réseau primaire et a donc vocation à recevoir le trafic de transit, contrairement à l'av. de la Forêt en réseau de quartier qui n'a vocation qu'à recevoir le trafic de destination ;

Considérant que l'aménagement proposé est en adéquation avec ce qui est attendu d'un réseau de quartier au sein d'une zone résidentielle au PRAS : sécurité des modes actifs (piétons et cyclistes), vitesse limitée des véhicules motorisés et dissuasion du transit, desserte par les transports en commun, qualité esthétique du paysage urbaine, donc en résumé quiétude de vie ;

Considérant que le projet permet la plantation de 31 arbres, tous alignés dans les zones de stationnement, ce qui structure l'espace public (amélioration paysagère) ;

Considérant que dans le projet modifié, il n'y a plus de site propre : le tram roule en chaussée avec les autres véhicules, la chaussée carrossable est totalement réasphaltée de zone de stationnement à zone de stationnement ;

Considérant que les pavés actuels en chaussée sont retirés dans le cadre du projet ;

Considérant que les zones de stationnement longitudinales sont réalisées de façon continues, sans distinguer le fait l'on se situe devant une entrée carrossable ou non ; qu'il est fait exception à cette « règle » quand l'entrée carrossable se situe à proximité d'une extension de trottoir ou d'une oreille, alors il est possible d'agrandir l'espace dédié aux piétons ; qu'en section courante par contre, la bande dédiée au stationnement est continue, et ce pour des raisons techniques de mise en œuvre et de simplicité de l'aménagement ;

Considérant que les zones de stationnement sont prévus en pavés de pierres naturelles ; que les pavés constituent une amélioration de du paysage urbain ; qu'ils composent avec les arbres qui ponctuent les zones de stationnement ; qu'ils permettent une certaine percolation des eaux pluviales dans le sol ;

Incidences du projet modifié sur la mobilité dans le réseau viaire autour du périmètre de la demande :

Considérant que la STIB a fait réaliser une étude de mobilité par le bureau d'études Grontmij afin d'objectiver les conséquences d'une fermeture partielle de la liaison automobile entre l'avenue de la Forêt et l'avenue Roosevelt ; que le tableau de synthèse (annexe 7 du dossier modifié) repertorie bien les avantages et inconvénients des versions du projet par rapport à la situation existante, et ce pour tous les mode ;

Considérant qu'il est généralement admis qu'un niveau de circulation reste compatible avec la quiétude requise pour un quartier d'habitation (maxime repris également par la Région flamande) pour autant que celui-ci reste inférieur à 250 équivalant voiture (evt) par heure, et par sens ;

Considérant qu'un diagnostic de la situation existante a été réalisé, et notamment des comptages aux heures de pointe du matin et du soir ; que les constats sont les suivants :

- L'avenue de la Forêt et l'avenue de l'Uruguay sont des grands axes très fréquentés dans le quartier ;
- Une grande partie de la circulation sur l'avenue de la Forêt est liée à la zone nord de l'avenue de l'Uruguay ;
- La capacité du carrefour de la chaussée de la Hulpe x avenue de la Forêt dans sa configuration existante, avec une gestion par feux de signalisation, a été calculée afin de déterminer son degré de saturation, sans qu'il soit tenu compte de la présence du tram ni des usagers faibles (résultats qui sont plus favorables qu'en réalité). Les résultats démontrent qu'il est impossible de réaliser un règlement des feux de signalisation sans conflits ; un règlement des feux en 3 phases avec le trafic en provenance de l'avenue de la Forêt est partiellement en conflit avec la circulation en provenance de la chaussée de La Hulpe. L'étude établit qu'on atteint dans tous les cas un niveau proche de la saturation, qui tourne autour de 80 et 86% aux heures de pointe ;

Considérant que la modification du régime de circulation prévue par le projet induit un report partiel de la circulation, qui transite actuellement par l'avenue de la Forêt, sur le réseau de quartier environnant ; qu'il est impossible de localiser et quantifier exactement la faible part d'automobilistes qui empruntera d'autres itinéraires via ce réseau de quartier ; que l'étude de mobilité indique cependant que ces reports de transit resteront conformes à la hiérarchie des voiries, et sans atteindre les niveaux de circulations considérés comme problématiques pour des voiries locales et la quiétude de ce quartier résidentiel :

- Le transit supprimé sera dispersé en partie sur le réseau adjacent, la circulation augmentera dans certains tronçons de rues et diminuera dans d'autres. En ce qui concerne les rues où les comptages ont été réalisés, notamment la rue de l'Uruguay, la capacité théorique de 250 evt/direction/heure ne sera pas dépassée. Le trafic

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

(2) Concerne les bâtiments

sera plus dispersé sur le réseau, surtout au niveau de la partie sud de l'avenue du Pérou et de l'Uruguay – cela concerne quelques dizaines de voitures en heure de pointe- sans que ces flux n'atteignent des niveaux problématiques eu égard à la vocation locale des voiries concernées ;

- Pendant les heures de pointe, les files peuvent s'agrandir jusqu'à 40 mètres dans l'avenue de l'Uruguay, mais selon l'étude de mobilité, la circulation automobile y restera fluide ;
- Il faudra faire des détours pour atteindre la destination en voiture. Selon l'étude de mobilité, ces détours restent généralement assez limités ;

Considérant qu'il faut souligner que le résultat de l'analyse de capacité résultant de la fermeture partielle de l'avenue de la Forêt permet d'établir qu'il y a un effet positif sur le carrefour formé par l'avenue de la Forêt avec l'avenue F. Roosevelt et la chaussée de La Hulpe : l'écoulement et la fluidité sur l'axe métropolitain formé par la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt connaîtra une amélioration sensible, et de la capacité se libère pour permettre une meilleure gestion des feux (sans conflits) ; que les phases de feux de l'av. Roosevelt –carrefour dont la gestion sera de ce fait donc simplifiée- peuvent donc être optimisées pour absorber au mieux le report de la circulation qui transitait par le réseau local ;

Considérant que la circulation sur le tronçon de l'avenue de la Forêt compris entre l'avenue de l'Uruguay et le square des Nations passe de 336 et 363 ev/heure en heures de pointes (dans les 2 sens, respectivement matin et soir), à +/- 50 voitures en heures de pointes du matin et du soir ; que la réduction est de l'ordre de +/- 300 ev/heure aux heures de pointe ; qu'il y a lieu de noter que les niveaux observés restent en deçà des 250ev/h ;

Considérant que parallèlement, sur les tronçons aux 3 autres branches du carrefour formé par l'avenue de la Forêt et l'avenue de l'Uruguay, la circulation qui fait suite à la fermeture partielle du débouché de l'avenue de la Forêt reste stable, voire en légère diminution (plus 48 en heures du pointes du matin et moins 53 en heures du pointes du soir) ; que l'unique tronçon à connaître une augmentation de la circulation est le tronçon de l'avenue de l'Uruguay compris entre Roosevelt et de la Forêt ; ce cette augmentation est d'autant plus acceptable qu'elle n'induit pas un dépassement du plafond de 250 ev/heure et par sens, et qu'elle est inférieure au transit supprimé sur l'avenue de la Forêt ; que cette augmentation se situe aux alentours de 130 ev/heure aux heures de pointes, ce qui porte les maximas autour de 210 ev/h aux heures de pointe ;

Considérant que l'avenue de l'Uruguay a un statut de collecteur de quartier dans la hiérarchie des voiries ; que les effets prévus du projet sont en phase avec son statut ;

Considérant par ailleurs que l'étude de mobilité met en évidence ce qui suit :

- le volet mobilité du projet permet de gommer, d'atténuer, certaines valeurs maximales détectées aux comptages et qui s'approchent du plafond de 250 ev/h par sens de circulation (tronçon d'Uruguay compris entre Pérou et Forêt : des valeurs par sens de l'ordre de 246 et 242 ev/h respectivement aux heures de pointes du matin et du soir) ;
- la fermeture partielle du transit sur l'avenue de la Forêt permet une réduction globale de la circulation de transit dans l'ensemble des tronçons environnants considérés (qui ont été examinés dans l'étude de mobilité) de l'ordre de 22% aux heures de pointes du matin et de 28% aux heures de pointes du soir ;

Considérant que l'apaisement global de la circulation, dans ces voiries locales et bordées d'habitations, rencontre les objectifs du PRD en terme de mobilité et d'amélioration de la qualité de vie des habitants ;

Considérant que la suppression du transit par l'avenue de la Forêt constitue une amélioration du point de vue de la circulation routière principalement du fait de la suppression des conflits entre le tram 94 et la voiture au carrefour de l'avenue de la Forêt avec la chaussée de la Hulpe ;

Considérant que cette restriction de circulation sur le tronçon de l'avenue de la Forêt concerné par la demande aura un effet positif sur la fluidité du tram, le tram ne sera plus bloqué par les files devant un carrefour dont la gestion est problématique ;

Considérant que la suppression du transit via l'avenue de la Forêt induit un apaisement sensible de la circulation automobile sur tout le réseau viaire local environnant ; que cet apaisement sur le réseau local améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des cyclistes et des piétons ; que les liaisons cyclistes entre Roosevelt et la Hulpe sont également améliorées ;

Considérant que la vitesse ne sera être excessive sur le tronçon de l'avenue de la Forêt, qui ne connaîtra d'autre transit que celui du tram et les voitures des riverains ; que le gestionnaire de la voirie a également la faculté d'adopter un règlement complémentaire de circulation pour une mise en zone 30, si cela s'avère nécessaire ; que la présence de voies de trams ne permet pas le placement de dispositifs ralentisseurs ;

Considérant que les riverains du tronçon de l'avenue de la Forêt concerné par la demande, peuvent y circuler dans les 2 sens, et sortir (uniquement) sur l'avenue Franklin Roosevelt (et prendre à droite) ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que le réaménagement du carrefour Pérou x la Hulpe se situe en dehors du périmètre de la demande ; qu'il n'est pas nécessaire au projet ; qu'en ce qui concerne le carrefour Pérou x la Hulpe, s'il doit être revu, il doit le cas échéant faire l'objet d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme, de préférence dans le cadre d'un projet d'ensemble plus large, comme ce qui est prévu dans le cadre du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué pour le réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt (PU 04/PFD/588069, délivré par le fonctionnaire délégué le 19/09/2016) ;

Considérant que le projet induit la création de 8 places de stationnement supplémentaires ;

Considérant que le réaménagement projeté est qualitatif ; qu'il est favorable à tous les modes, y compris pour les voitures ; qu'il rencontre de nombreux objectifs régionaux inscrits au PRD, des objectifs de mobilité, environnementaux (air et vibrations),... ;

Considérant que la circulation des cyclistes et piétons, le long du côté pair de la chaussée de la Hulpe, au débouché de l'avenue de la Forêt doit se faire sans étranglement ; qu'il y a lieu de prévoir un dégagement de 4m entre la chaussée carrossable de la chaussée de la Hulpe et le parterre planté triangulaire prévu, et entre la chaussée carrossable de la chaussée de la Hulpe et l'extrémité de la zone de livraison ;

Considérant que la traversée piétonne prévue sur l'avenue de la Forêt, à hauteur du square des Nations, se situe devant une entrée carrossable ; qu'il y a lieu de la décaler à hauteur du n°184 ;

Considérant qu'en matière de marquages vélos il y a lieu de se conformer aux vadémécums vélos publiés par la Région ;

Considérant que les arbres prévus ne peuvent pas constituer des masques à la bonne visibilité réciproque entre les usagers de l'espace public, ce qui pourrait nuire à la sécurité ;

Considérant la présence d'entrées de garages aux n°190-192 ; qu'il est préférable d'y prévoir une extension de trottoir ;

Conclusion :

Considérant que le projet initial présente des avantages pour la vitesse commerciale des trams ; mais que son principal défaut est de ne pas répondre totalement aux attentes des riverains, de composer avec des difficultés de gestion d'un carrefour sensible sans véritablement tenter de les résoudre, et de ne pas faire évoluer la situation actuelle en matière de mobilité ;

Considérant que le projet initial a donc soulevé de nombreuses réactions ; que ces réactions sont constructives et qu'elles permettent de rencontrer les besoins de la STIB et les objectifs régionaux en matière de mobilité et d'amélioration de la qualité de vie à Bruxelles ;

Considérant que le demandeur a modifié son projet, que les modifications ont requis une évaluation des incidences en ce qu'il induit une modification substantielle du régime de circulation ;

Considérant que le projet modifié a fait l'objet d'une nouvelle instruction complète, avec des mesures particulières de publicité ; que les réactions -bien moins nombreuses que dans le cadre de la première enquête- vont principalement dans le sens d'un soutien du projet tel que modifié ;

Considérant que le projet modifié a un effet sensible sur l'apaisement de la circulation dans des voiries locales ;

Considérant que la fluidité entre la chaussée de la Hulpe et l'avenue Roosevelt est améliorée ;

Considérant que la vitesse commerciale et la régularité des trams est améliorée ;

Considérant que les conditions de sécurité et de confort des modes actifs (principalement des piétons et des cyclistes) sont sensiblement améliorées par rapport au projet initial ;

Considérant que le projet modifié est plus structurant que le premier, que l'emprise de la chaussée est plus réduite et les plantations plus nombreuses ; que le périmètre comprend les trottoirs pairs et impairs, il s'agit d'un réaménagement complet d'alignement à alignement ;

Considérant que les activités économiques sont prises en compte, notamment avec le débouché pour véhicules de livraisons et la zone de livraison ;

Considérant que le projet modifié permet de mieux intégrer les dispositions prévues par les plans en vue d'améliorer la qualité de vie des bruxellois ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer au dossier et aux plans DPU 1561-05 et DPU 1561-06, modifiés en application de l'article 177/1 du CoBAT, et cachetés ; à condition de :

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Généralités :

- 1) En matière de marquages vélos, se conformer aux vadémécums vélos publiés par la Région ;
- 2) Prévoir des arbres à port élevé, au-dessus de 2.2m ;
- 3) Prévoir des bordures chanfreinées et un renforcements du trottoir au droit des entrées carrossables, et marquer les limites du stationnement par rapport aux accès garages ;

Autres :

- 4) Prévoir un dégagement de 4m pour l'espace cyclo-piéton compris entre la chaussée carrossable de la chaussée de la Hulpe et le parterre planté triangulaire au bout de l'av de la Forêt, et entre la chaussée carrossable de la chaussée de la Hulpe et l'extrémité de la zone de livraison ;
- 5) Décaler la traversée piétonne prévue sur l'avenue de la Forêt à hauteur du square des Nations, à hauteur du n°184 ;
- 6) Réaliser des extensions de trottoirs au détriment du stationnement à hauteur des n° 190-192 de l'avenue de la Forêt ;

- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale.
- se conformer aux exigences des services techniques communaux et régionaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

2° ⁽³⁾.

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

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

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

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

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

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins
 de et à Bruxelles ses références : F40/2013
 Le fonctionnaire délégué,

Francisco GUILLAN Y SUAREZ
 Premier attaché f.f.

Fait à Bruxelles, le
 Le fonctionnaire délégué,

27 -10- 2016

Francisco GUILLAN Y SUAREZ
 Premier attaché f.f.

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

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

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Annexe 1 au permis d'urbanisme**Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis :**

- 1) Prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire la propagation des poussières, du bruit, et les vibrations liés au chantier (réduire l'étendue, l'intensité et la durée des nuisances liées au chantier).
- 2) Assurer la bonne accessibilité des commerces.
- 3) Informer régulièrement les riverains (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier afin qu'ils puissent anticiper des contraintes liées à certaines phases.

PEB - demande de PU avec intervention d'un architecte. (Note PEB 2/2014)

A prendre en compte lorsque le projet est soumis à la réglementation travaux PEB.

Suite de la procédure PEB :

Pour rappel, dans le cadre de l'OPEB¹, vous êtes tenus de poser des actes administratifs tout au long de l'avancement de votre projet afin de garantir le respect des exigences PEB.

Voici les suites à donner à votre procédure en fonction de la nature de vos travaux :

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

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

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

Nous vous rappelons également que, conformément à l'OPEB, le respect des procédures PEB et des exigences PEB est de votre entière responsabilité en tant que maître d'ouvrage (déclarant).

En cas de non respect, l'OPEB prévoit des amendes administratives en ses articles 29 à 33 et des sanctions pénales en son article 34.

Services d'aide réglementation travaux PEB :

Pour toutes questions sur les procédures PEB, les exigences PEB, etc., vous pouvez vous informer auprès des différents services d'aide de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les membres de ces services sont en contact régulier avec l'IBGE.

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

Site internet :

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

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

Dispositions légales et réglementaires

Péremption et prorogation

Article 87 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

La péremption du permis s'opère de plein droit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Exécution du permis

Article 120 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

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

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

Publicité

Article 121 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Un avis indiquant que le permis a été délivré, doit être affiché sur le terrain, par les soins du demandeur, soit, lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit dans les autres cas, dès les préparatifs de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

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

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

Recours au Collège d'urbanisme

Article 144 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

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

Lire la disposition actuellement en vigueur :

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

Article 145 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

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

Article 146 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

Article 147 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...

AVISMEDEDELING

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

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

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

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

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

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

OBJET DU PERMIS : ...

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

DUREE PREVUE DU CHANTIER : ...

GEPLANDE DUUR VAN DE WERKEN : ...

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

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

HORAIRES DU CHANTIER : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

NB : pour connaître les modalités d’application des obligations
d’affichage du permis et d’avertissement du début des travaux,
voir la page suivante du portail régional de l’urbanisme :
[http://urbanisme.irisnet.be/lepermisdurbanisme/apres-le-
permis/avertissement-du-debut-des-travaux](http://urbanisme.irisnet.be/lepermisdurbanisme/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).

Modification du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)**Entrée en vigueur : 1^{er} janvier 2010**

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

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

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

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

CoBAT :**Péremption et prorogation***Article 101 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire*

§ 1er. Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1er, 1°, 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.

Le délai de péremption est suspendu de plein droit durant tout le temps de la procédure, de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale, lorsqu'un recours en annulation a été introduit à l'encontre du permis devant le Conseil d'Etat. Si le bénéficiaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie au procès, l'autorité qui a délivré le permis notifie au bénéficiaire la fin de période de suspension du délai de péremption.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un avis indiquant que le permis a été délivré doit être affiché sur le terrain par les soins du demandeur, soit, lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit, dans les autres cas, dès les préparatifs de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

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

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

Le Gouvernement détermine les modalités d'exécution du présent article

Modification du permis d'urbanisme

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

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

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

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

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

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

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

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

Recours au Gouvernement

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

Article 181 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

Article 182 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

Article 171 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

Le Collège en adresse simultanément copie aux parties.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 172 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

Article 173 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

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

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

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

Article 174 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

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

Article 188 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

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

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

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