

**RECOMMANDÉ / AANGETEKEND**

INFRABEL - S.A. (Monsieur Christophe RUBBENS)

rue de France 85
1060 BRUXELLESNotre réf. / Onze ref 16/PFD/690214
Votre réf. / Uw ref.

Annexes / Bijlagen 1 exemplaire du dossier et des plans cachetés

Contact Martial RESIBOIS, Attaché - tél. : 02 432 84 63 mail : mresibois@urban.brussels

Contact Patrimoine/Erfgoed -/-

PERMIS D'URBANISME

14 MARS 2023

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Uccle
- Demandeur : INFRABEL - S.A. (Monsieur Christophe RUBBENS)
rue de France 85
1060 BRUXELLES
- Situation de la demande : Avenue Jean et Pierre Carsoel
- Objet de la demande : Renouveler le passage supérieur Gare de Saint Job ; Démolir le pont existant et le remplacer par un nouveau pont

Attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du **22/01/2019** ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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

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

Vu l'avis du 27/07/2021 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Uccle ;

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

un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 08/02/1989 et dénommé « **PPA N° 55 QUARTIER ST.-JOB-BENAETS** »

un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 08/02/1989 et dénommé « **PPA N° 56 QUARTIER ST.-JOB-CARLOO** »

un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 27/05/1999 et dénommé « **PPAS N° 50 HAMOIR-OBSERVATOIRE** »

Attendu que le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences accompagnant la demande initiale a été soumis aux mesures particulières de publicité du 04/03/2019 au 18/03/2019 ;

Attendu que la demande amendée a été soumise aux mesures particulières de publicité du **07/06/2021** au **05/07/2021** simultanément dans les communes de Uccle, et que 10 réclamations ont été introduites ;

Vu l'avis de la commission de concertation du 27/03/2019 sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences, sur la composition du Comité d'Accompagnement et sur le choix par le demandeur du chargé de l'étude d'incidences ;

Vu l'avis de la commission de concertation du **20/07/2021** sur la demande amendée ;

Vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

Vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à **INFRADEL - S.A. (Monsieur Christophe RUBBENS)**

pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Considérant que le bien se situe principalement en réseau viaire, en zone de chemin de fer, ainsi qu'en zone d'habitation du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Vu l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du 17/10/2018 portant les références C.2007.1258/3/OV/vh, figurant dans le dossier de demande de permis ;

Considérant que l'objet de la demande consiste à renouveler le passage supérieur Gare de Saint Job et à démolir le pont existant et le remplacer par un nouveau pont ;

Considérant que la demande de certificat d'urbanisme est soumise à l'étude d'incidences en application de l'article 128 du COBAT, et du point 8 de son annexe A : « construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons ou des deux roues ».

Considérant que la demande initiale a été soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- En application de la prescription 25.1-du-P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voiries et itinéraires des transports en commun ;
- En application de la prescription 9.1 du P.R.A.S. : Création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes en zone de chemin de fer ;

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

- 05/07/2018 : Dépôt de la demande auprès de Urban ;

- 03/01/2019 : Accusé de réception d'un dossier complet et demande d'avis d'instances ;
- 04/03/2019 au 18/03/2019 : Enquête publique sur le projet de cahier des charges relatif à l'Étude d'Incidences ;
- 27/03/2019 : Séance publique de la Commission de concertation ;
- 06/05/2019 : Notification de la version définitive du cahier des charges et de la durée d'étude validée par le comité d'accompagnement.
- 01/10/2020 : Approbation du choix du chargé d'étude CSC Ingénieur, proposé par le demandeur à l'issue d'une procédure de marché public ;
- 23/10/2020 : Notification de clôture de l'étude d'incidences ;

Considérant que les principales recommandations de l'étude d'incidence sont les suivantes :

- o **Recommandations Intégrées :**
 - Maximiser la végétalisation du projet ;
 - Intégrer du mobilier urbain ;
- o **Urbanisme :**
 - Prévoir un revêtement de sol neutre et cohérent ;
 - Réduire le tablier du pont, alléger la structure et créer des puits de lumière ;
 - Apporter un traitement différencié entre le garde-corps de l'espace public et les garde-corps des circulations verticales ;
 - Allonger la rampe côté nord ;
 - Etudier la possibilité d'un habillage artistique ;
 - Etudier la possibilité de couvrir ou traiter le béton brut ;
 - Apporter un traitement différencié en fonction des espaces par le revêtement de sol ;
- o **Mobilité :**
 - Prévoir une circulation mixte piéton/vélo à l'est du pont ;
 - Prévoir une circulation vélo adéquate dans la montée de l'avenue Carsoel ;
 - Prévoir une piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Latérale ;
 - Adapter la hauteur des quais du tram selon la norme de la STIB ;
 - Maximiser des parkings vélos sur le pont ;
 - Utiliser la zone de 210m² pour un local vélo sécurisé ;
 - Augmenter l'offre en stationnement vélo ;
 - Maximiser la lumière naturelle au sein du projet RER vélo ;
- o **Sols/Eaux :**
 - Mettre en place un dispositif de gestion des eaux pluviales ;

Considérant que le demandeur a introduit le **05/11/2020** un courrier annonçant sa décision d'amender son projet suite aux recommandations issues de l'étude d'incidence ;

Considérant que le demandeur a introduit son projet amendée le **22/04/2021** ;

Considérant que le Fonctionnaire Délégué a notifié le projet amendé au Collège des Bourgmestre et Echevins, a consulté les différentes instances et invité la commune de Uccle à organiser des mesures particulières de publicité le **27/04/2021** ;

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

- **Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune d'Uccle ;**
- **Bruxelles Mobilité ;**
- **STIB ;**
- **ANLH ;**
- **CGRB ;**

Vu l'avis Favorable d'AccessAndGo (anciennement ANLH) du 15/05/2021, à condition que les éléments non communiqués sur plans soient intégrés dans le cahier spécial des charges ;

Vu l'avis de l'Administration régionale - Bruxelles Mobilité du 15/06/2021, sur la conformité de la demande avec le plan régional ou communal de mobilité, libellé comme suit :

Considérant que le projet vise à renouveler le passage supérieur de la Gare de Saint-Job, à démolir le pont existant et à le remplacer par un nouveau pont ;

Considérant le mauvais état général du pont Carsoel qui à terme pourrait mener à la fermeture définitive au trafic motorisé ;

Considérant que la situation actuelle n'est pas conforme au Plan Régional de Mobilité du point de vue :

- Des cheminements piétons et cyclables, de leurs connexions et de l'espace dédié à ces deux modes ;
- De l'organisation et de la sécurité des traversées piétonnes et cyclistes ;
- De la non-conformité en matière d'accessibilité des arrêts des transports publics ;
- De l'efficacité des transports publics et du coût de gestion des rails du tram (virages contraignants) ;
- De l'impossibilité de réaliser le RER vélo L26 ;
- De la non-conformité en matière d'accessibilité PMR de la gare Saint-Job ;

Considérant à cet égard que le projet de remplacement du pont se justifie pleinement ;

Généralités

Considérant que l'avenue Carsoel dans sa partie haute est définie comme un « axe confort » vélo, transport public et auto et qu'elle est reprise également comme itinéraire « piéton plus » ;

Considérant que l'avenue Latérale est définie comme un « axe confort » vélo et auto ainsi que comme itinéraire « piéton plus » ;

Considérant l'importance d'optimiser les connexions des deux ICR entre l'avenue Carsoel, l'avenue Latérale et côté sud (ICR 6 et C) ;

Considérant le projet RER vélo L26 et l'étude de faisabilité « voie verte L26 » menée par le bureau d'étude VK et pilotée par Bruxelles Environnement qui précise que le futur passage se fera au Nord des voies de train dans le talus du chemin de fer ;

Projet

Considérant que le projet améliore grandement les qualités d'usage du site tant au niveau de l'espace dédié aux modes actifs que du point de vue de l'intermodalité du pôle de transport ;

Considérant que le remplacement du pont courbe par un pont rectiligne est bénéfique car cela permet :

- d'améliorer la visibilité des piétons et donc la sécurité des traversées piétonnes ;
- d'aménager les arrêts de tram et de bus conformes en matière d'accessibilité PMR ;
- de renforcer le rôle de pôle multimodal en rapprochant les arrêts STIB des quais de la gare ;
- d'améliorer l'efficacité des transports publics ;

Considérant que le projet prévoit la mise en accessibilité de la gare par des rampes d'accès aux quais conformes aux pentes recommandées ;

Modes actifs

Du bas de l'avenue Carsoel à la nouvelle placette du pont :

Considérant que l'auteur de projet propose d'écarter le cycliste de la chaussée sur l'avenue Carsoel vers le pont dans le sens montant; que cela se justifie étant donné le caractère montant de la voirie et la présence des rails de tram qui sont insécurisants pour les cyclistes ;

Considérant que le panneau D10 (circulation mixte) d'obligation est proposé ; que ce panneau signifie que les cyclistes ont l'obligation d'emprunter le passage hors voirie ; que de ce fait les cyclistes plus rapides qui resteraient entre les rails seraient en infraction au code de la route ;

Considérant qu'il conviendrait dès lors de remplacer le panneau D10 par un panneau F99b d'indication afin de permettre aux cyclistes lents et peu sûrs de s'écarter de la voirie tout en laissant la possibilité aux cyclistes rapides de rester entre les voies de tram ; que ce panneau sépare aussi les flux cyclistes et piétons ;

Considérant que de cette manière les risques de conflits avec les piétons seraient réduits puisque seuls les cyclistes lents emprunteront ce passage et seront écartés du cheminement de ceux-ci jusqu'à la traversée piétonne ;

Considérant qu'il y aurait donc lieu sur le tronçon entre le début de l'aménagement séparé et la traversée piétonne juste avant les arrêts STIB de :

- réaliser ce cheminement cycliste avec un autre matériau que les matériaux du trottoir pour une meilleure compréhension de l'espace par les usagers (l'asphalte couleur gris peut convenir + marquage vélo)
- distribuer l'espace entre les cheminements cyclistes séparés et les piétons de telle façon que l'espace pour les piétons ne soit pas trop restreint et donc privilégier une largeur de 1,8 mètre pour le cheminement cycliste
- adapter les dalles podotactiles en conséquence et placer les dalles de vigilance au niveau de la piste cyclable pour la traversée en face de l'école Saint-Joseph
- prévoir des bordures à niveau 0 en entrée de l'aménagement séparé
- supprimer les potelets anti-stationnement le long de la chaussée au niveau de cet aménagement (emprise trop importante sur un espace déjà restreint)
- prévoir la fin de cet aménagement cyclable séparé avant la deuxième traversée piétonne au niveau des arrêts STIB

Considérant que dans un souci de cohérence d'aménagement, il y aurait lieu dans un second temps de prolonger cet aménagement jusqu'au début de l'avenue Carsoel au niveau de la place Saint-Job pour offrir une continuité cycliste sur la longueur de l'axe dans le sens de la montée ;

Sur la placette du pont :

Considérant que la nouvelle placette créée au droit du pont n'offre pas un espace suffisant pour créer des cheminements cyclistes séparés et de qualité ; qu'il serait inopportun de réduire l'espace pour les cheminements des piétons et des voyageurs sur ce pôle multimodal ;

Vu la faible longueur à traverser par les cyclistes lents qui emprunteraient cet espace ; la proposition d'un espace mixte dans lequel les cyclistes adapteraient leur vitesse et leur comportement se justifie ; qu'il conviendrait cependant de modifier également les panneaux D10 d'obligation par des panneaux F99a d'indication (non obligatoire) et mixte ;

Considérant que l'espace entre l'abri de tram et le bac à plante est de 3 mètres ; qu'il conviendrait d'augmenter cet espace à 4 mètres en réduisant un peu les dimensions du bac à plante afin de donner plus d'espace aux piétons et aux cyclistes et ainsi réduire les conflits entre les usagers ;

Considérant que le point dur du projet se situe au niveau de l'arrêt de bus vers ville, de la traversée piétonne et cycliste de l'avenue Carsoel et de l'accès au quai Sud de la gare au niveau de la balustrade du pont, au croisement d'une multitude de flux piétons et cyclistes ;

Qu'il conviendrait dès lors pour dégager un maximum d'espace de :

- déplacer la borne MOBIB entre les abris tram et bus plus en amont
- déplacer l'abri bus plus en amont (vers l'abri tram) en veillant à maintenir l'accès PMR libre (par la suppression d'une des deux parois verticales de l'abri) ;
- d'étudier la possibilité d'élargir ce passage en proposant un coin biseauté ;

Considérant que d'une manière générale, il conviendrait de déplacer le mobilier urbain hors des flux principaux des passagers et piétons sur la placette ; que les arceaux vélos prévus derrière l'arrêt de bus pourraient être déplacés sur l'oreille de trottoir de l'avenue Latérale et Carsoel ;

Considérant que dans le sens montant de l'avenue Carsoel, les cyclistes qui emprunteraient la placette pour continuer sur l'avenue Carsoel se dirigeront vers la voirie après l'arrêt de tram au niveau du croisement avec l'avenue Latérale dans la continuité de leur cheminement ; que la traversée cycliste est donc à supprimer car elle ne sera pas utilisée étant donné qu'elle est décalée et hors cheminement ; qu'il conviendrait donc de diriger le cycliste vers la voirie par un marquage à gauche de la traversée piétonne ;

Côté Latérale :

Considérant que 3 emplacements K&R sont proposés sur l'avenue Latérale ; que l'avenue Latérale est une voirie « vélo confort » et « auto confort » au PRM ; qu'il y a donc lieu de séparer les flux cyclistes des flux automobiles ; que la piste cyclable existante sur l'avenue Latérale devrait être prolongée jusqu'à la traversée piétonne parallèle à l'avenue Carsoel en supprimant ces 3 emplacements K&R pour une insertion directe des cyclistes en provenance du haut de l'avenue Carsoel ;

Considérant que la traversée cycliste de l'avenue Latérale au Nord du projet ne se trouve pas sur une continuité d'aménagements cyclistes séparés ; que celle-ci est également à supprimer ; que la direction de l'ICR peut se matérialiser par un marquage au sol à l'aide de chevrons orientés vers la placette ;

Considérant que la pose du panneau d'interdiction aux piétons de marcher sur la piste cyclable de l'avenue Latérale n'est pas nécessaire ni souhaitable ;

Transport public

Considérant que le projet vise à concentrer les arrêts de transport public sur le pont, ce qui favorise le rôle de pôle multimodal des lieux ;

Considérant que la proposition consiste à créer 2 arrêts mixtes tram et bus conformes en matière d'accessibilité PMR ; qu'il conviendra d'assurer une hauteur de quai de 31 cm pour le tram et 18 cm pour les bus ainsi que des pentes conformes au RRU ;

Considérant qu'il y aura lieu de s'assurer que les dalles podotactiles soient systématiquement raccordées à une ligne guide naturelle (façade des immeubles et balustrade du pont) ou artificielle (filet d'eau) ;

Parking vélo

Considérant que le projet prévoit 24 arceaux vélo sur le site ce qui correspond à 48 emplacements vélo ; que ce nombre convient en matière de stationnement non sécurisé ; que cependant les arceaux prévus sur la placette derrière l'arrêt de bus devraient être déplacés afin de laisser une plus grande place pour les flux piétons importants attendus et les quelques cyclistes qui traverseraient cet espace ;

Considérant que les arceaux devront se conformer au vademecum accessibilité et être équipés de double barre d'accroche ;

Considérant le Master plan Vélo approuvé par le Gouvernement de la RBC le 5/2/2021 et qui précise le besoin de 75 emplacements vélo sécurisés au niveau de la gare Saint-Job ; que ce local vélo sécurisé pourrait être aménagé sur la parcelle de 210 m² au sud-est du projet ;

RER vélo Ligne 26

Considérant que le projet maintient la possibilité de réaliser le RER vélo le long de la ligne 26 côté Nord dans le talus du chemin de fer ;

Considérant cependant qu'il y a lieu de prévoir des puits de lumières afin d'éclairer naturellement le passage sous pont du futur RER vélo ;

Espace public

Considérant que le revêtement proposé se compose de pavés de bétons ; que ce revêtement se conforme au PRM en matière de confort et de planéité ;

Considérant qu'un nombre conséquent de poteaux anti-stationnement est prévu dans le projet ; qu'une bonne partie d'entre eux sont inutiles puisqu'entourant du stationnement existant ; que de plus ceux-ci empêchent l'ouverture des portes des véhicules garés dans ces emplacements ; qu'il y aurait donc lieu de ne pas les implanter ;

Considérant que le projet prévoit d'équiper le nouvel espace public de bancs ; qu'il conviendra de se mettre en rapport avec le gestionnaire voirie (commune d'Uccle) afin de s'assurer que les modèles proposés conviennent en matière de gestion quotidienne du site ; qu'il conviendra

également d'équiper ¼ de ces bancs de dossiers ou d'accoudoirs afin d'aider les personnes à mobilité réduite à s'asseoir et se relever ;

Avis favorable à condition de :

- modifier le statut des cheminements des modes actifs de D10 à F99b (possibilité et non obligation) sur l'avenue Carsoel jusqu'à la traversée piétonne et revoir l'aménagement (voir ci-dessus) ;
- modifier le statut des cheminements en F99a sur la placette (possibilité et non obligation) ;
- augmenter l'espace pour les modes actifs derrière les abris de tram et de bus ;
- déplacer le mobilier urbain hors du point dur du projet afin de laisser les cheminements le plus libre possible ;
- étudier la possibilité de proposer un coin biseauté au niveau de ce point dur pour offrir un maximum de place aux usagers ;
- supprimer les deux traversées cyclistes de l'avenue Latérale (voir ci-dessus) ;
- supprimer les 3 emplacements K&R de l'avenue Latérale et prolonger les aménagements cyclistes jusqu'à la traversée piétonne avec l'avenue Carsoel ;
- assurer la conformité en matière d'accessibilité des arrêts de tram et de bus ;
- prévoir des puits de lumière pour le passage du RER vélo sous le pont ;
- supprimer les potelets anti-stationnement inutiles ;
- équiper ¼ des bancs d'accoudoirs ou de dossiers ;

Considérant que la STIB et la CGRB n'ont pas remis d'avis dans les délais prescrits par le CoBAT ; que leurs avis sont réputés favorables ;

Considérant que la demande amendée a été soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voiries et itinéraires des transports en commun ;
- En application de la prescription 9.1 du P.R.A.S. : Création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes en zone de chemin de fer ;

Considérant que le projet amendé a été soumise aux mesures particulières de publicité ; que l'enquête publique s'est déroulée du **07/06/2021** au **05/07/2021** et que 10 observations et/ou demandes à être entendu ont été introduites ;

Considérant que ces réclamations portent sur les aspects suivants :

- o *la modification du caractère du lieu, en rapport avec le caractère villageois du quartier de Saint-Job, par une architecture et des aménagements d'une esthétique comparable à ceux de la halte du Vivier d'Oie ;*
- o *la suppression de la végétation dans les environs immédiats de la halte et la modification du caractère du lieu, d'espaces verdurisés à des espaces offrant des vues ouvertes ;*
- o *une demande d'associer les habitants au choix des œuvres d'art à peindre sur les murs de béton lisse ;*
- o *une autre demande d'alternative pour l'esthétique des soutènements, sans recourir au « Street Art »,*
- o *de multiples demandes relatives à la précision de matériaux et de signalisation différenciées des trajets en fonction de la sécurité des différents types d'usagers,*
- o *des observations relatives à la proximité du chantier vis-à-vis de maisons proches, et du risque d'empiètement du chantier sur certaines parcelles ;*
- o *une demande de garantir l'accès aux maisons en tout temps du chantier ;*
- o *des satisfactions quant à la prise en compte du futur « RER vélo » dans la réflexion d'aménagement ;*
- o *des remarques précises d'une utilisatrice des lieux, connaissant bien les divers installations accessoires à la halte (bornes d'achats des billets...) et demandant une optimisation de leur localisation par rapport aux divers accès aux quais ;*
- o *des remarques relatives à l'abri sécurisé pour les vélos (capacité estimée trop élevée, questions d'accès et de sécurité, importance de l'installation dans le paysage...)* ;

- une demande spécifique, en termes de sécurité, d'installation de barrières entre les deux voies de circulation, afin d'empêcher la traversée des piétons en tout point de l'arrêt des transports en commun, et d'un régime de « zone 30 » ;
- le constat de la diminution du nombre d'emplacements de stationnement en espace public (avenue Latérale) et une demande de maintenir la capacité de parking existante ;
- une demande de modifier le revêtement des quais par un matériau de tonalité plus claire ;
- un témoignage quant au manque de contrôle social et aux troubles de voisinage occasionnés par des fêtes à caractère spontané qui se tiennent en soirée sur les quais ;

Vu l'avis de la commission de concertation du **20/07/2021** sur le projet amendé :

[...]

CONSULTATION DE SERVICES ET D'INSTANCES

Vu les avis des services techniques communaux consultés en cours de procédure, à savoir :

- l'avis du Service Technique de la Voirie sollicité émis le 15/7/2021;

Jeu de plans examiné : KW-0260-016.790-008-01-1 à KW-0260-016.790-008-11 du 19/04/2021, note explicative.

REMARQUES GENERALES :

- Le périmètre autour de la limite d'intervention est inférieur à 50m à l'extrémité ouest du projet (plans KW-0260-016.790-008-01 et KW-0260-016.790-008-02) ;
- Le plan terrier manque d'indications relatives aux aménagements dont l'entretien sera à charge de la commune.
- Le plan type quai asphalte coulé (plan KW-0260-016.790-008-08) ne correspond pas au projet (quai double) ;
- La légende du plan type quai asphalte coulé (plan KW-0260-016.790-008-08) est unilingue (Néerlandais) ;
- La coupe Escalier sur le plan KW-0260-016.790-008-09 ne correspond pas au projet (couloir sous voies existant ?) et des cotations nécessaires n'y apparaissent pas (largeur, hauteur sous plafond...) ;
- Il s'indique d'augmenter le nombre de cotes altimétriques afin de mieux analyser les aménagements et notamment les écoulements d'eau ;
- Les installations des concessionnaires autres que le réseau d'égouttage ne sont reprises sur aucun plan ;
- Aucun détail du système de récolte des eaux de ruissellement au niveau des quais n'est fourni ;
- Les quais sont déplacés et allongés de 165 m vers l'ouest ;
- Certains éléments de dessin ne sont pas repris dans la légende (bordures, traits bleus à l'arrière des arrêts de transport en commun...) ou ne correspondent pas à la légende (couleur des marquages vélos, escalier, poteau d'éclairage, poubelles...) ;
- Les types de bordures ne sont pas précisés ;
- La nature de certains revêtement (chaussée...) n'est pas précisée ;
- Aucun détail n'est fourni sur les murets entourant les zones de plantations ;
- Présence d'une flèche isolée dans l'avenue Latérale et qui ne semble pas appropriée (sens unique ?).
- Peu de détails techniques sont donnés au sujet de la dalle en elle-même.

ANALYSE DES PLANS ET DOCUMENTS :

Quant aux aménagements :

Il est constaté que:

- Le plan terrier de la situation à réaliser omet de représenter les limites parcellaires, alors qu'il s'avère que le réaménagement portera une bonne partie de la parcelle cadastrée sous 6e division, section D, numéro 250 S et appartenant aux propriétaires du n° 14.
- Le plan terrier néglige le réaménagement de l'espace devant les numéros 6, 8 et 10, où des véhicules sont régulièrement stationnés en infraction et gênent la circulation des piétons et des rangs scolaires, alors que le réaménagement total offre la possibilité d'enfin régler le statut et la destination de cette zone.

- Les niveaux de trottoirs, hormis les quais, ne sont pas indiqués sur les plans.

Il est demandé de:

- Clarifier et baliser l'aménagement de la voie de desserte située à hauteur des numéros 10 à 14 de l'avenue Jean et Pierre Carsoel ;
- Prévoir des espaces perméables dans l'oreille de trottoir au débouché de l'avenue Latérale ;
- Prévoir un accès de minimum 3,00 m de large à la petite voie de desserte située à hauteur des numéros 10 à 14 ;
- Quid des niveaux des trottoirs hors des quais ?

Quant aux matériaux :

Il est constaté que:

- Des pavés de béton drainant sont prévus à certains endroits (la quasi-totalité du trottoir de la rive ouest, les quais des arrêts de transport en commun, la petite placette et la connexion à la rampe d'accès sur la rive est) mais ne semblent pas appropriés (pas d'infiltration possible sur la dalle de béton) ;

Il est demandé de:

- Préciser sur le plan terrier les types de matériaux utilisés, sans obliger à consulter sans cesse la note explicative.

Quant aux aménagements pour piétons :

Il est constaté que:

- Les plans ne renseignent pas les abaissements de bordures au droit des traversées piétonnes.

Il est demandé de:

- Supprimer les barrières parisiennes prévues avant les passages pour piétons ;

Quant aux aménagements pour cyclistes :

Il est constaté que:

- Les itinéraires cyclables ne sont pas suffisamment lisibles sur les plans, et ne le seront a fortiori pas non plus sur le terrain. Les cyclistes ne semblent pas invités à sortir de la circulation, alors qu'il serait tout indiqué de les faire passer derrière les abris, quitte à éventuellement "rognier" sur les zones dévolues au parking des vélos.
- La quantité (28) d'emplacement de parking pour vélos sur le pont est particulièrement élevée alors qu'il existera déjà 72 emplacements couverts à destination des usagers du train.
- Même placés en oblique, les 5 arceaux prévus devant l'école sont malvenus à cause de la largeur insuffisante du trottoir (2,5m) : ils entraveront la circulation des piétons.

Il est demandé de:

- Prévoir un marquage sur accotement pour guider les cyclistes sur le tracé des ICR et prévoir la signalisation verticale adéquate ;
- Indiquer par un marquage la direction à emprunter pour les cyclistes venant de Carsoel (côté Pêcherie) pour rejoindre le trottoir partagé dans Latérale ;
- Supprimer la traversée pour cyclistes à hauteur du débouché de l'avenue Latérale (aucun cycliste n'a de raison de l'emprunter) ;
- Supprimer les logos vélos prévus aux extrémités des passages pour cyclistes ;
- Prévoir une distance de sécurité pour le marquage des bandes cyclables suggérées prévues le long des bandes de stationnement ;
- Améliorer la lisibilité de la connexion vélo entre la chaussée de Saint-Job et l'avenue Latérale ;
- Préciser le revêtement côté rampe en zone de circulation vélo ? Vu que cette zone est liée à l'ICR vélo, mettre en évidence et/ou différencier le revêtement. Quid du calepinage linéaire tel que proposé à la p.32 de la note explicative ?
- Supprimer et/ou déplacer les 5 arceaux à vélos prévus devant l'école.

Quant aux zones de stationnement :

Il est constaté que:

- Les bollards prévus le long des zones de stationnement (avenue Latérale) sont inutiles et risquent de gêner les accès aux véhicules.

- Un emplacement de parking à l'avenue Latérale semble prévu à destination d'un "véhicule d'intervention", sans précision supplémentaire et en contradiction avec la mention K&R 3 places (p. 98). Il est rappelé qu'il ne peut être autorisé de réserver des emplacements de stationnement, fut-ce pour la SNCB.

Il est demandé de:

- Supprimer les bollards prévus le long des zones de stationnement ;
- Etant donné qu'il n'y aura pas d'élèves déposés sur le Kiss & Ride de l'av. Latérale, diminuer celui-ci de 3 à 2 emplacements ; le croquis de la p. 98 de la note explicative comporte par ailleurs la mention "1pl. – véhicule d'intervention ; 2pl – Kiss & Ride" mais en dessine trois (comme indiqué dans le texte...). Il s'indique de lever cette ambiguïté.

Quant à la signalisation :

Il est demandé de:

- Céder le passage au carrefour de l'avenue Latérale direction l'avenue Carsoel : Triangles sur pointe non indiqués sur le plan

Quant au mobilier urbain :

Il est constaté que:

- L'analyse des aménagements est assez malaisée à cause du manque d'indications sur les plans et de l'éparpillement des informations dans la note explicative.

Il est demandé de:

- Fournir des détails des aménagements dont l'entretien sera assuré par la Commune.

Quant à la gestion des eaux pluviales :

Il est constaté que:

- Aucun dispositif ne semble prévu pour reprendre et évacuer les eaux de ruissellement le long des rampes d'accès aux quais;
- Le schéma de gestion des eaux pluviales, s'il est décrit dans la note explicative à la page 104, n'est pas dessiné sur le plan terrier;

Il est demandé de:

- Compléter le plan terrier avec le schéma de gestion des eaux pluviales.

[...]

MOTIVATION DE L'ACTE

Considérant que les caractéristiques des lieux et la situation existante font apparaître ce qui suit :

- Le pont sur lequel porte la demande de construction et reconstruction se situe dans la vallée qui sépare le quartier de Saint-Job de celui de l'Observatoire, à proximité directe de la Place de Saint-Job, lieu de centralité urbaine en termes d'offre de commerces et d'équipements d'intérêt collectif ;
- A cet endroit convergent plusieurs voiries jouant un rôle d'interquartier, dont l'avenue Jean & Pierre Carsoel, parcourue par la ligne de tram 92 de la STIB qui franchit le chemin de fer perpendiculairement à l'axe de celui-ci moyennant une chicane dans l'avenue de part et d'autre du pont ;
- Les lignes de bus 60 et 37 de la STIB empruntent également ce pont vétuste, actuellement de largeur limitée et n'offrant que des trottoirs de faible largeur ;
- Le bâti environnant du pont est caractérisé par la présence de la halte « Saint-Job » de la ligne 26 de la SNCB et par ses abords qui permettent de franchir la dénivelée entre la voirie et les quais du chemin de fer ;
- Au Nord, le pont donne une perspective vers un important ouvrage de soutènement au-dessus duquel se situent les maisons érigées sur la parcelle cadastrée 63E3 (n°20 et 20A à 20E de la rue de l'Equateur) dans un îlot régi par le plan particulier d'affectation du sol 50 (Sud) ;

- Au Sud se trouvent des constructions (maisons d'habitation et constructions scolaires) régies par le plan particulier d'affectation du sol 56 ainsi que des fonds de jardins des biens sis chaussée de Saint-Job, 610 à 626 ;
- Les lieux ont fait l'objet d'un aménagement cyclo-piéton qui permet rejoindre le pont au départ de la chaussée de Saint-Job ;

Considérant que la demande amendée suite à l'étude d'incidences propose les actes et travaux suivants :

- La démolition du passage supérieur qui franchit le chemin de fer ;
- La reconstruction d'un ouvrage en proposant un trajet rectiligne et une continuité d'axe par rapport aux deux tronçons de l'avenue Jean & Pierre Carsoel de part et d'autre du pont ;
- Le réaménagement des accès aux quais, par de nouvelles volées d'escaliers et des rampes ;
- Le réaménagement de l'arrêt « gare de Saint-Job » de la STIB sur le tablier du nouveau pont ;
- Le réaménagement des amorces des avenues qui convergent vers le carrefour que forment l'avenue Jean & Pierre Carsoel et l'avenue Latérale ;
- L'équipement du lieu en tant que pôle intermodal en termes de mobilité par des éléments de mobilier urbain ;
- La plantation d'arbres et d'écrans végétaux (haies) intégrés à l'aménagement, voire au mobilier urbain ;

Considérant que suite à l'étude d'incidences, la demande a été amendée et se présente telle que décrite ci-après ;

Considérant que la demande amendée suite à l'étude d'incidences se caractérise comme suit :

- Le programme vise une meilleure intermodalité entre les divers moyens de transports, qu'ils soient publics (train, tram, bus) ou ressortent de modes dits « doux » ;
- D'une façon générale, les aménagements proposés ouvrent les perspectives du lieu et offre aux piétons une bien meilleure sécurité et qualité de parcours ;
- Par leurs formes recourant aux lignes obliques, les aménagements proposés intègrent la typologie et l'esthétique de la halte « Vivier d'Oie », située à l'extrémité du quartier, notamment par une possibilité de réaliser des peintures sur les murs en béton lisse ;
- La demande s'inscrit dans la perspective des plans cyclables et du futur « RER vélo » ;

Considérant que la demande amendée suite à l'étude d'incidences suscite les considérations générales suivantes :

- Considérant que l'objectif principal du projet est de créer un pôle multimodal où se rencontrent à la fois un ouvrage d'art, les quais et les abris des transports en commun, des espaces publics pour les modes actifs et des infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de ces entités ;
- Considérant qu'il y a lieu de préserver le caractère du lieu, en rapport avec le caractère villageois du quartier de Saint-Job, par une architecture et des aménagements d'une esthétique qui répond à cette volonté ;
- Le projet s'avère nécessaire pour des raisons structurelles, le pont existant montrant des faiblesses alors qu'il est emprunté par un trafic important, dont le passage des véhicules de la STIB (trams et bus) constituent des éléments majeurs de l'offre en transports publics entre le quartier de Saint-Job/ Fort Jaco et :
 - le centre de la Commune, puis le Pentagone et la gare de Schaerbeek,
 - le plateau de l'Observatoire, puis la Bascule, la place Flagey et le quartier des squares,
 - le centre de la Commune, puis la place Albert et la future station terminus de la nouvelle ligne de métro, actuellement en construction,
- Le projet intègre les aspects d'intermodalité inhérents à la convergence, à cet endroit, de différents modes de transports, dont le besoin de permutation entre les modes de transports publics (SNCB-ligne 26, STIB – lignes de bus 60 et 37 et ligne de tram), les piétons et les cyclistes, dont certains emprunteront le trajet du RER vélo ;

Considérant que la demande amendée suite à l'étude d'incidences suscite les considérations particulières suivantes :

- en matière d'implantation :
 - en rectifiant le tracé de la voirie qui emprunte le pont, le projet élargit le tablier ;

- le projet situe l'amorce des rampes sous le tablier, ce qui abritera les usagers de rampes, du moins dans leurs premiers tronçons ;
- les lieux sont étudiés dans un souci de bonne visibilité et seront sécurisés par un éclairage adéquat, que la demande amendée prolonge en direction de l'Ouest ;
- en matière d'aménagement des abords et de couvert végétal :
 - le projet prévoit plusieurs matérialités en termes de revêtements de sol, notamment en fonction des usagers ;
 - les plantations sont également proposées pour former un ensemble paysager agréable et intégré aux divers flux ;
 - la demande prend en compte les mesures pour lutter contre les espèces invasives ;
- en matière de mobilité, d'accessibilité et de stationnement :
 - le projet vise à tenir compte des recommandations formulées au terme de l'étude d'incidences ;
 - l'intermodalité entre moyens de transports sera centralisée, au profit d'un meilleur confort et d'un accroissement de qualité pour les usagers, en limitant au strict minimum les traversées des parties carrossables de la voirie ;
 - la visibilité vers les véhicules en approche des arrêts sera également améliorée par la suppression du tracé « en chicanes » actuel ;
 - les cyclistes disposeront d'un abri couvert situé en un lieu de bon contrôle social ;
 - le projet prévoit, de part et d'autre de la ligne de chemin de fer, des espaces de type « kiss & ride » et de ce fait une offre revue en termes stationnement du côté de l'avenue Latérale ;

Considérant qu'au regard des différents motifs de mesures particulières de publicité, le projet amendé suscite les observations suivantes :

- En ce qui concerne l'application de la prescription particulière 9.1.a14 du PRAS (création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes) :
 - Le projet intervient alors que celui du RER vélo est à l'étude et en intègre le raccord ;
 - Il propose des amorces d'aménagements et de raccords entre ces voies cyclistes d'une nouvelle génération et le réseau viaire dans lequel se situent des itinéraires cyclables ;
 - Tant le PPAS 55 que le PPAS 56 prévoient explicitement, par leur prescription III.4, la possibilité de créer des cheminements piétons et cyclables dans leur zone de chemin de fer moyennant mesures particulières de publicité ;
- En ce qui concerne l'application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun) :
 - Le projet améliore la qualité des usagers de tous types et simplifie l'intermodalité des usagers de transports en commun tout en permettant un contrôle social accru en espace public par rapport à la situation actuelle ;
 - Par des abords aérés et bien équipés, le projet ouvre les perspectives de ce fond de vallée, en offrant notamment une vue plus directe vers le clocher de l'église de Saint-Job, dans la descente du tronçon de l'avenue Carsoel situé au Nord de la ligne 26 du chemin de fer ;

Considérant que le projet amendé ne répond pas complètement à toute une série des recommandations de l'étude d'incidence :

Considérant que la réduction du tablier est impossible : la structure poutre colonne forme un ensemble statique perpendiculaire à l'axe du chemin de fer ; que les contraintes et les sollicitations dynamiques induites par le passage du tram se font en diagonale au sens de la portée ; que l'optimisation de la réduction de la structure est déjà implicite aux contraintes inhérentes du projet ;

Considérant cependant, qu'afin de réduire au maximum l'impact visuel du nouveau projet, il y a lieu de revoir la typologie des garde-corps métalliques des rampes vers une typologie plus aérée ; qu'il y a également lieu d'étudier la possibilité d'alléger la structure en béton des rampes (en la remplaçant par une structure métallique plus légère, par exemple) ;

Considérant que, toujours dans un objectif de minimiser l'impact visuel du projet et d'optimiser son intégration paysagère, il y a également lieu d'étudier la possibilité de végétaliser les pans de murs en béton par des plantes (tombantes ou grimpantes) ;

Considérant que la création de puits de lumière sur le pont afin d'éclairer le tunnel du RER vélo est techniquement impossible ; que cependant, le projet amendé prévoit un agrandissement du pertuis pour éviter la sensation d'écrasement induite par sa longueur ; que cet agrandissement apportera également plus de lumière naturelle dans ce tunnel ;

Considérant que l'étude d'incidence recommande de prévoir une piste cyclable bidirectionnelle le long de l'avenue Latérale ; que le projet amendé prévoit une piste cyclable unidirectionnelle avec les dimensions d'une bidirectionnelle ; que l'espace sera donc disponible lors de la création d'une piste cyclable bidirectionnelle quand la circulation des cyclistes sera revue sur l'ensemble de l'avenue Latérale ;

Considérant que l'offre en stationnement est augmentée dans le projet amendé ; que cependant, afin de maximiser la sécurisation des vélos stationnés, il y a lieu d'étudier la possibilité de prévoir un local vélo fermé en lieu et place de l'abri vélo prévu sur la zone de 210 m² ;

Considérant que l'auteur de projet propose d'écarter le cycliste de la chaussée sur l'avenue Carsoel vers le pont dans le sens montant; que cela se justifie étant donné le caractère montant de la voirie et la présence des rails de tram qui sont insécurisants pour les cyclistes ;

Considérant que le panneau D10 (circulation mixte) d'obligation est proposé ; que ce panneau signifie que les cyclistes ont l'obligation d'emprunter le passage hors voirie ; que de ce fait les cyclistes plus rapides qui resteraient entre les rails seraient en infraction au code de la route ;

Considérant qu'il conviendrait dès lors de remplacer le panneau D10 par un panneau F99b d'indication afin de permettre aux cyclistes lents et peu sûrs de s'écarter de la voirie tout en laissant la possibilité aux cyclistes rapides de rester entre les voies de tram ; que ce panneau sépare aussi les flux cyclistes et piétons ;

Considérant que de cette manière les risques de conflits avec les piétons seraient réduits puisque seuls les cyclistes lents emprunteront ce passage et seront écartés du cheminement de ceux-ci jusqu'à la traversée piétonne ;

Considérant qu'il y aurait donc lieu, sur le tronçon entre le début de l'aménagement séparé et la traversée piétonne juste avant les arrêts STIB, de :

- réaliser ce cheminement cycliste avec un autre matériau que les matériaux du trottoir pour une meilleure compréhension de l'espace par les usagers (l'asphalte couleur gris peut convenir + marquage vélo)
- distribuer l'espace entre les cheminements cyclistes séparés et les piétons de telle façon que l'espace pour les piétons ne soit pas trop restreint et donc privilégier une largeur de 1,8 mètre pour le cheminement cycliste
- adapter les dalles podotactiles en conséquence et placer les dalles de vigilance au niveau de la piste cyclable pour la traversée en face de l'école Saint-Joseph
- prévoir des bordures à niveau 0 en entrée de l'aménagement séparé
- supprimer les potelets anti-stationnement le long de la chaussée au niveau de cet aménagement (emprise trop importante sur un espace déjà restreint)
- prévoir la fin de cet aménagement cyclable séparé avant la deuxième traversée piétonne au niveau des arrêts STIB

Considérant que dans un souci de cohérence d'aménagement, il y aurait lieu dans un second temps de prolonger cet aménagement jusqu'au début de l'avenue Carsoel au niveau de la place Saint-Job pour offrir une continuité cycliste sur la longueur de l'axe dans le sens de la montée ;

Considérant que la nouvelle placette créée au droit du pont n'offre pas un espace suffisant pour créer des cheminements cyclistes séparés et de qualité ; qu'il serait inopportun de réduire l'espace pour les cheminements des piétons et des voyageurs sur ce pôle multimodal ;

Vu la faible longueur à traverser par les cyclistes lents qui emprunteraient cet espace ; la proposition d'un espace mixte dans lequel les cyclistes adapteraient leur vitesse et leur comportement se justifie ;

qu'il conviendrait cependant de modifier également les panneaux D10 d'obligation par des panneaux F99a d'indication (non obligatoire) et mixte ;

Considérant que l'espace entre l'abri de tram et le bac à plantes est de 3 mètres ; qu'il conviendrait d'augmenter cet espace à 4 mètres en réduisant un peu les dimensions du bac à plantes afin de donner plus d'espace aux piétons et aux cyclistes et ainsi réduire les conflits entre les usagers ;

Considérant également qu'il y a lieu de revoir la forme du triangle de végétation afin d'éviter les angles aigus et de conforter les modes actifs dans leurs déplacements autour de cet espace ;

Considérant que le point dur du projet se situe à l'amorce du pont, à l'approche de l'arrêt de bus vers ville, de la traversée piétonne et cycliste de l'avenue Carsoel et de l'accès au quai Sud de la gare au niveau de la balustrade du pont, au croisement d'une multitude de flux piétons et cyclistes ;

Considérant qu'il conviendrait dès lors pour dégager un maximum d'espace de :

- déplacer la borne MOBIB entre les abris tram et bus plus en amont
- déplacer l'abri bus plus en amont (vers l'abri tram) en veillant à maintenir l'accès PMR libre (par la suppression d'une des deux parois verticales de l'abri) ;
- d'étudier la possibilité d'élargir ce passage en proposant un coin biseauté ;

Considérant que d'une manière générale, il conviendrait de déplacer le mobilier urbain hors des flux principaux des passagers et piétons sur la placette ; que les arceaux vélos prévus derrière l'arrêt de bus pourraient être déplacés sur l'oreille de trottoir de l'avenue Latérale et Carsoel ;

Considérant que dans le sens montant de l'avenue Carsoel, les cyclistes qui emprunteraient la placette pour continuer sur l'avenue Carsoel se dirigeront vers la voirie après l'arrêt de tram au niveau du croisement avec l'avenue Latérale dans la continuité de leur cheminement ; que la traversée cycliste est donc à supprimer car elle ne sera pas utilisée étant donné qu'elle est décalée et hors cheminement ; qu'il conviendrait donc de diriger le cycliste vers la voirie par un marquage à gauche de la traversée piétonne ;

Considérant que 3 emplacements d'arrêt « kiss&ride » (K&R) sont proposés sur l'avenue Latérale ; que l'avenue Latérale est une voirie « vélo confort » et « auto confort » au plan régional de mobilité (PRM) ; qu'il y a donc lieu de séparer les flux cyclistes des flux automobiles ; que la piste cyclable existante sur l'avenue Latérale devrait être prolongée jusqu'à la traversée piétonne parallèle à l'avenue Carsoel en supprimant ces 3 emplacements K&R pour une insertion directe des cyclistes en provenance du haut de l'avenue Carsoel ;

Considérant que la traversée cycliste de l'avenue Latérale au Nord du projet ne se trouve pas sur une continuité d'aménagements cyclistes séparés ; que celle-ci est également à supprimer ; que la direction de l'ICR peut se matérialiser par un marquage au sol à l'aide de chevrons orientés vers la placette ;

Considérant que la pose du panneau d'interdiction aux piétons de marcher sur la piste cyclable de l'avenue Latérale n'est pas nécessaire ni souhaitable ;

Considérant que le revêtement proposé se compose de pavés de bétons ; que ce revêtement se conforme au PRM en matière de confort et de planéité ;

Considérant qu'un nombre conséquent de poteaux anti-stationnement est prévu dans le projet ; qu'une bonne partie d'entre eux sont inutiles puisqu'entourant du stationnement existant ; que de plus ceux-ci empêchent l'ouverture des portes des véhicules garés dans ces emplacements ; qu'il y aurait donc lieu de ne pas les planter ;

Considérant que le projet prévoit d'équiper le nouvel espace public de bancs ; qu'il conviendra de se mettre en rapport avec le gestionnaire voirie (commune d'Uccle) afin de s'assurer que les modèles proposés conviennent en matière de gestion quotidienne du site ; qu'il conviendra également d'équiper ¼ de ces bancs de dossiers ou d'accoudoirs afin d'aider les personnes à mobilité réduite à s'asseoir et se relever ;

Avis FAVORABLE conditionnel et unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement Urbain-Direction de l'Urbanisme aux conditions émises ci-dessous :

Infrastructure et aspect des ouvrages :

- alléger la structure en béton des rampes afin de minimiser visuellement leur impact sur le paysage, en optant pour une conception et une matérialité de qualité et durable dans le respect du caractère villageois du lieu ;
- réduire l'impact des garde-corps métalliques des rampes et des parapets du pont en revoyant la typologie de celles-ci et en conservant deux typologies différentes ;
- végétaliser davantage le projet, dont les pans de murs (plantes tombantes ou grimpantes indigènes et non-horticoles) afin d'en limiter l'impact visuel ;
- remplacer l'asphalte noir prévu pour les quais par un matériau de tonalité plus claire et davantage antidérapant ;
- déplacer le palier de la rampe « PMR » situé du côté nord, contre le support du pont, de sorte à permettre une zone de plantation en pleine terre et l'essor de plantes grimpantes indigènes et non-horticoles, ainsi que le placement d'un ban à chaque changement de direction ;
- prévoir également des bancs à mi-parcours sur les paliers de la rampe « PMR » situé du côté sud ;

Flux des usagers – équipements et mobilier urbain – stationnement :

- prévoir davantage d'abris (minimum 5 abris par quai) pour voyageurs de la ligne 26 de la SNCB ;
- supprimer une rangée d'arceaux pour vélos (partie sud du pont) au profit de l'espace partagé dédié aux modes doux, tout en augmentant la superficie de l'espace planté (le long du parapet) ;
- supprimer les trois places de stationnement Kiss&Ride au nord de la placette afin de prolonger l'aménagement cyclable prévu au sud de l'avenue Latérale et les situer à l'approche du projet, directement après l'amorce de la rue de la Pêcherie, en lieu et place du stationnement longitudinal qui y est prévu ;
- garantir que l'abri vélo prévu sur la zone de 210m² soit sécurisé et fermé ;
- prévoir sur la placette deux bornes de distribution de billets SNCB (une par sens) et les associer aux bornes de la STIB ;
- assurer la conformité en matière d'accessibilité des arrêts de tram et de bus ;
- supprimer les potelets anti-stationnement inutiles ;
- équiper au moins ¼ des bancs d'accoudoirs et de dossiers ;

Partage des espaces entre les usagers :

- clarifier davantage le statut de chacun des espaces sur la future dalle, que ce soit les espaces d'attente ou les cheminements piétons et cyclables, et ce au moyen de matériaux distincts ainsi que de marquages afin d'éviter au maximum les conflits entre usagers faibles ;
- prévoir un espace partagé dans le sens descendant également ;
- modifier le statut des cheminements des modes actifs (de D10 à F99b) afin de permettre aux cyclistes de choisir entre une circulation en chaussée et un passage par l'espace partagé tant dans le sens de la montée que dans la descente (possibilité et non obligation) sur l'avenue Carsoel jusqu'à la traversée piétonne et revoir l'aménagement (voir ci-dessus) ;
- augmenter l'espace pour les modes actifs derrière les abris de tram et de bus en revoyant la position du triangle de végétation prévu sur la placette ;
- revoir la forme du triangle de végétation prévu sur la placette afin d'éviter les angles aigus et de conforter les modes actifs ; arrondir également l'angle de l'espace végétalisé situé au Sud du pont ;
- déplacer le mobilier urbain hors du point dur du projet afin de laisser les cheminements les plus libre possible et proposer un coin biseauté au niveau de ce point dur pour offrir un maximum de places aux usagers ;
- supprimer les deux traversées cyclistes de l'avenue Latérale et prévoir un dispositif de réinsertion pour les cyclistes dans le trafic automobile avant le carrefour avec l'avenue Latérale ;

De façon transversale pour toutes les matières :

- Répondre à l'avis du service technique de la voirie dans les aspects non abordés ;

Considérant que le Fonctionnaire Délégué se rallie à la motivation reprise dans l'avis de la commission de concertation ; qu'il fait dès lors sienne cette motivation dans le cadre de la délivrance du présent permis pour tout ce qui n'est pas spécifiquement et complémentirement visé dans celui-ci ;

Vu l'avis du collège des Bourgmestre et échevins de Anderlecht du **27/07/2021** qui décide de faire sien l'avis de la commission de concertation et d'émettre un avis favorable sur la demande ;

Considérant que le fonctionnaire délégué a notifié, en date du **21/04/2022**, la décision d'imposer des conditions impliquant des modifications aux plans déposés à l'appui de la demande (art. 191 du CoBAT) ;

Considérant que le demandeur a introduit des plans modifiés, conformément aux conditions formulées par le fonctionnaire délégué en application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, comme suit :

INFRASTRUCTURE ET ASPECT DES OUVRAGES

- *remplacer les deux rampes faisant le lien entre l'aménagement de la voirie sur le tablier du pont et les quais de la gare ferroviaire par des ascenseurs (accessible aux P.M.R. et aux vélos cargos), afin de limiter l'impact visuel de l'infrastructure sur le paysage, ainsi que de limiter l'impact du projet sur les talus végétalisés, et prévoir des solutions d'urgence d'accessibilité aux quais en cas de panne de ces ascenseurs ;*
- *végétaliser davantage le projet, dont les pans de murs (plantes tombantes ou grimpantes indigènes et non horticoles) afin d'en limiter l'impact visuel ;*
- *remplacer l'asphalte noir prévu pour les quais par un matériau de tonalité plus claire et davantage antidérapant ;*

FLUX DES USAGERS – EQUIPEMENTS ET MOBILIER URBAIN – STATIONNEMENT

- *prévoir davantage d'abris (minimum 5 abris par quai) pour voyageurs de la ligne 26 de la SNCB ;*
- *supprimer une rangée d'arceaux pour vélos (partie sud du pont) au profit de l'espace partagé dédié aux modes doux, tout en augmentant la superficie de l'espace planté (le long du parapet) ;*
- *supprimer les trois places de stationnement Kiss & Ride au nord de la placette afin de prolonger l'aménagement cyclable prévu au sud de l'avenue Latérale et les situer à l'approche du projet, directement après l'amorce de la rue de la Pêcherie, en lieu et place du stationnement longitudinal qui y est prévu ;*
- *garantir que l'abri vélo prévu sur la zone de 210 m² soit sécurisé et fermé ;*
- *prévoir, sur la placette, deux bornes de distribution de billets SNCB (une par sens) et les associer aux bornes de la STIB ;*
- *assurer la conformité en matière d'accessibilité des arrêts de tram et de bus ;*
- *supprimer les potelets anti-stationnement inutiles ;*
- *équiper au moins ¼ des bancs d'accoudoirs et de dossiers ;*

PARTAGE DES ESPACES ENTRE LES USAGERS

- *clarifier davantage le statut de chacun des espaces sur la future dalle, que ce soit les espaces d'attente ou les cheminements piétons et cyclables, et ce au moyen de matériaux distincts ainsi que de marquages afin d'éviter au maximum les conflits entre usagers faibles ;*
- *prévoir un espace partagé dans le sens descendant également ;*
- *modifier le statut des cheminements des modes actifs (de D10 à F99b) afin de permettre aux cyclistes de choisir entre une circulation en chaussée et un passage par l'espace partagé tant dans le sens de la montée que de la descente (possibilité et non obligation) sur l'avenue Carsoel jusqu'à la traversée piétonne et revoir l'aménagement (voir ci-dessus) ;*
- *augmenter l'espace pour les modes actifs derrière les abris de tram et de bus en revoyant la position du triangle de végétation, prévu sur la placette ;*
- *revoir la forme du triangle de végétation prévu sur la placette afin d'éviter les angles aigus et de conforter les modes actifs ; arrondir également l'angle de l'espace végétalisé situé au Sud du pont ;*
- *déplacer le mobilier urbain hors du point dur du projet afin de laisser les cheminements les plus libre possible et proposer un coin biseauté au niveau de ce point dur pour offrir un maximum de place aux usagers ;*
- *supprimer les deux traversées cyclistes de l'avenue Latérale et prévoir un dispositif de réinsertion pour les cyclistes dans le trafic automobile avant le carrefour avec l'avenue Latérale ;*

Considérant que les plans modifiés et les documents complémentaires ont été notifiés par Infrabel au Fonctionnaire Délégué en date du **29/06/2022** ;

Considérant que 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 du CoBAT, qu'impliquait le projet initial ; que la demande modifiée ne doit dès lors pas être soumise à de nouveaux actes d'instructions ;

Considérant que les plans ont été adaptés afin de répondre aux conditions de la commission de concertation et aux conditions formulées par le fonctionnaire délégué, en ce qu'ils comportent les modifications suivantes :

- Remplacement des deux rampes faisant le lien entre l'aménagement de la voirie sur le tablier du pont et les quais de la gare ferroviaire par des ascenseurs (accessible aux P.M.R. et aux vélos cargos) ;
- Modification de la forme de la zone engazonnée située sur tablier le pont, et ajout d'une nouvelle zone engazonnée et de nouveaux arbres sur le tablier du pont ;
- Aménagement de auvents et paravents de 35m de longueur avec des bancs sur les quais de la SNCB ;
- Déplacement des bornes de rechargement et des panneaux d'affichage TVM sur la partie sud du pont, le long du parapet ;
- Suppression des trois places de stationnement Kiss & Ride au nord de la placette afin de prolonger l'aménagement cyclable prévu au sud de l'avenue Latérale et remplacement de 3 places de stationnement à l'approche du projet, directement après l'amorce de la rue de la Pêcherie, par des places de « Kiss & Ride » ;
- Déplacement du parking vélo du côté Nord du pont, le long de l'av. Latérale et installation d'une couverture au-dessus de ce dernier ;
- Association des bornes STIB et SNCB ;
- Suppression d'une grande partie des potelets anti-stationnement, à l'exception notamment de ceux liés à la sécurité par rapport au tram et à certains autres situés le long de l'av. Latérale ;
- Équiper au moins ¼ des bancs d'accoudoirs et de dossiers ;
- Adaptation des matériaux des espaces réservés aux modes actifs et des logos vélos ;
- Adaptation du statut des cheminements des modes actifs de D10 à F99b sur l'av. Carsoel ;
- Augmentation de l'espace pour les modes actifs derrière les abris de tram et de bus par la révision de la position et de la forme du triangle de végétation prévu sur la placette ;
- Adaptation des deux traversées cyclistes de l'avenue Latérale et afin s'assurer la réinsertion pour les cyclistes dans le trafic automobile avant le carrefour avec l'avenue Latérale ;

En ce qui concerne les modifications du projet

Considérant que la réduction du tablier est impossible ; que l'optimisation de la réduction de la structure est déjà implicite aux contraintes inhérentes du projet ; que cependant le remplacement des rampes d'accès aux quais par des ascenseurs de l'autre côté du pont (côté Hal) allège en grande partie l'ouvrage en béton (surtout dans la partie sud où seul un mur en retour est placé et le talus est remis jusqu'au droit du pont) ;

Considérant que l'impact visuel du nouveau projet est réduit par la suppression des rampes et de leurs structures ; que les deux typologies de garde-corps (parapet en béton sur le pont et garde-corps métallique aux abords) sont maintenues même si le nombre de garde-corps métallique est grandement diminué par la suppression des rampes ;

Considérant que les pans de murs restant sont principalement situés sous le tablier du pont ; que leur végétalisation n'est pas possible en ce qu'ils se situent à l'ombre de ce tablier ; que cependant, le projet augmente la végétalisation du projet en créant une nouvelle zone engazonnée et plantée sur le tablier du pont ;

Considérant que le local vélo est déplacé dans le projet amendé du sud vers le nord, au-dessus du RER vélo, car il s'agit d'un point d'intersection entre les différentes pistes cyclables présentes sur le projet qui se trouve aussi hors des grands flux de piétons ; que la structure de l'abri a été modifiée par des poteaux pour alléger au maximum l'aspect massif du projet ;

Considérant également qu'une couverture est placée pour protéger les vélos des intempéries ; que dans un 1^{er} temps, cet abri ne sera pas davantage sécurisé car la gare de Saint-Job ne rentre pas dans les conditions de la

stratégie intermodale de la SNCB (gare « Small » sans parking voiture payant) ; que, si nécessaire, des caméras pourraient être placées suivant la stratégie intermodale SNCB ;

Considérant que le projet amendé prévoit le remplacement du panneau D10 par un panneau F99b d'indication afin de permettre aux cyclistes lents et peu sûrs de s'écarter de la voirie tout en laissant la possibilité aux cyclistes rapides de rester entre les voies de tram ;

Considérant que le marquage est adapté afin de clarifier la position des cyclistes sur les chemins cyclo-piétons ; que la différence de revêtement participe à cette séparation (pavés de béton drainant pour les piétons/pavés de béton classique pour les zones dédiées aux cyclistes) ;

Considérant que la révision de la forme du triangle de végétation et de l'aménagement de la placette côté nord permet notamment de dégager plus d'espace entre l'abri de tram et les zones engazonnées (environ 4,20m) ; que la différence de matérialité permet également de clarifier les différents types d'usages de la placette (piéton/cyclistes) afin de réduire les risques de conflits entre les usagers ; qu'en outre, les angles aigus sont revus au profit d'angles arrondis qui facilitent l'entretien de ces zones et la fluidification des cheminements des modes actifs ;

Considérant qu'au niveau du point dur du projet situé derrière l'arrêt de tram vers ville à la hauteur de la traversée cyclo-piétonne et de la balustrade du pont, le flux des piétons est réduit par la suppression de la rampe d'accès au quai ; qu'en outre la borne MOBIB est déplacée sur la partie sud du pont et l'abri bus est légèrement décalé ; que ces aménagements améliorent le confort des modes actifs à cet endroit ;

Considérant que les traversées cyclo-piétonnes sont revus sur l'avenue Latérale afin d'améliorer le confort des cyclistes ; que les 3 emplacements Kiss&Ride le long de l'av. Latérale sont supprimés au profit de l'insertion des cyclistes sur leur axe dès le carrefour avec l'av. Carsoel ; que ces emplacements sont prévus en amont de l'av. Carsoel en lieu et place de 3 places de stationnement « classiques » ;

Considérant que la largeur du pont ne permet pas d'aménager un espace partagé dans le sens descendant ; que la structure du pont et les largeurs nécessaires pour l'aménagement de quais empêchent d'avoir une largeur de 4m ;

Considérant que l'asphalte noir prévu sur les quais provient de la standardisation des quais de la SNCB ; que cette couleur permet d'assurer un contraste entre le revêtement du quai et les dalles podotactiles de bord de quai ; que ce contraste est nécessaire afin d'assurer le confort et la sécurité des malvoyants ; que le noir et le blanc continue à contraster dans le temps malgré la pollution

Considérant que le demandeur précise qu'au moins ¼ bancs sont bel et bien équipés d'accoudoirs et de dossiers ;

En ce qui concerne les conditions émises par le présent permis :

Considérant que les plans ne précisent pas la hauteur des bordures au droit des traversées piétonnes et aux entrées/sorties des aménagements cyclo-piétons depuis la chaussée carrossable ; qu'afin de conforter au maximum les modes actifs, il y aura lieu de prévoir des bordures à niveau 0 aux entrées et sorties de l'aménagement cyclo-piéton ;

Considérant que les arceaux vélos prévus sur la partie sud de la placette longeant l'avenue Carsoel encombrant l'espace public et déforcent le caractère de séjour de cette placette et de l'espace public en général ; qu'il y a lieu de supprimer la rangée située le plus au sud ;

En ce qui concerne les réclamations émises lors de l'enquête publique qui n'ont pas été visés précédemment :

Considérant que la suppression des rampes permet de réduire drastiquement l'impact du projet sur les talus du chemin de fer et sur la végétation du quartier ; que les murs de soutènement situés sous le nouveau pont ne peuvent être végétalisés et qu'aucun habillage particulier n'est encore prévu ; qu'il est constitué de béton lisse ; que des aménagements pourraient y être prévus, moyennant les autorisations nécessaires ;

Considérant que l'installation de barrières entre les deux voies de circulation n'est pas souhaitable d'un point de vue de la sécurité routière et de l'aménagement de l'espace public ; que ces barrières participeraient à

l'encombrement de l'espace public sans pour autant permettre la sécurité des usagers ; que les piétons doivent, suivant le code de la route, traverser au niveau des traversées piétonnes marquées ;

Considérant que le P.R.D.D. et le P.R.M. « Good Move » prévoit la réduction du stationnement en voirie au sein de la Région Bruxelles-Capitale ; que le P.R.M., dans son chapitre « 1.B Le volet stratégique » reprend les recommandations du P.R.D.D. ayant pour objectif de réduire le stationnement à l'horizon 2030 en dessous de 200000, contre 265000 actuellement ; que cela représente une réduction d'environ 25% du stationnement en voirie ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de (37-18 =) 19 places de stationnement sur l'ensemble du périmètre ; que cela représente environ 50% du stationnement ; que la diminution de 25% du stationnement en voirie se fait sur l'ensemble du territoire Bruxellois ; que dès lors, lors des prochains projets de réaménagement des rues alentour, il faudra veiller à ce que la diminution éventuelle de stationnement n'occasionne pas de saturation de ce dernier ;

Considérant également que l'étude d'incidence conclut que « Au niveau du stationnement, dans un rayon de 200 mètres autour du site, 332 emplacements en voiries pour les automobilistes existent. Ceux situés près de la place Saint-Job, de la rue de la Pêcherie et au nord du pont sur l'avenue Carsoel ont des taux d'occupation plus élevés. Au contraire, le parking communal situé dans le prolongement de la chaussée Saint-Job est quant à lui relativement peu occupé. »

Considérant de plus que l'article 57 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement mentionne que les gestionnaires de voirie doivent préalablement à tous travaux notifier toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du stationnement afin qu'elle puisse calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie ;

Considérant que le manque de contrôle social sur les quais doit être géré au niveau de la SNCB ;

Considérant que le projet ne prévoit pas que le chantier empiète sur les parcelles des riverains ; qu'en outre, l'accès aux maisons en tout temps du chantier se doit d'être garantie

En conclusion :

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

- contribuer à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts ;
- contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines;
- intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos;
- pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes 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 ;
- offrir des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines;

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

Considérant 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 ou au moins 10 bus à l'heure la plus chargée par sens de circulation (le tram 3) doivent notamment :

- contribuer à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun ;
- prévoir des aménagements tels qu'un site protégé et la télécommande des feux de signalisation ;

- établir à chaque point d'arrêt, sauf si les circonstances locales ne le permettent pas, un embarcadère surélevé par rapport à la chaussée, équipé d'un abri ;
- 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 les embarcadères prévus sont conformes aux dernières normes établies par la STIB ; et, en ce qui concerne les nouvelles voies, les techniques mises en œuvre prennent en compte systématiquement les questions relatives au bruit et aux vibrations afin de réduire au maximum les effets sur l'environnement ;

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

Considérant que l'axe 2 intitulé « mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif » entend limiter les nuisances environnementales ; que l'amélioration des transports collectifs contribue à diminuer l'émission de polluants locaux ;

Considérant que les nœuds multimodaux y sont inscrits comme étant « des pôles structurants de la ville des courtes distances et constituent un vecteur essentiel de la réduction des besoins de déplacement » ;

Considérant que le pont Carsoel est repris à la carte 6 du « Réseaux structurants de mobilité » à l'intersection de deux lignes de transports en commun de haute capacité et au niveau d'une gare existante ; qu'il y a donc lieu d'y favoriser l'intermodalité ;

Considérant que le projet améliore le confort et la sécurité des modes actifs par rapport à la ; que par ailleurs, dans un souci de cohérence d'aménagement, il y aurait lieu dans un second temps de prolonger cet aménagement jusqu'au début de l'avenue Carsoel au niveau de la place Saint-Job pour offrir une continuité cycliste sur la longueur de l'axe dans le sens de la montée ;

Considérant que l'objectif principal du projet est de créer un pôle multimodal où se rencontrent à la fois un ouvrage d'art, les quais et les abris des transports en commun, des espaces publics pour les modes actifs et des infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de ces entités ;

Considérant que le projet s'avère nécessaire pour des raisons structurelles, le pont existant montrant des faiblesses alors qu'il est emprunté par un trafic important, dont le passage des véhicules de la STIB (trams et bus) constituent des éléments majeurs de l'offre en transports publics ;

Considérant que le projet intègre les aspects d'intermodalité inhérents à la convergence, à cet endroit, de différents modes de transports, dont le besoin de permutation entre les modes de transports publics (SNCB-ligne 26, STIB – lignes de bus 60 et 37 et ligne de tram), les piétons et les cyclistes, dont certains emprunteront le trajet du RER vélo ;

Considérant qu'il répond aux recommandations émises lors de l'étude d'incidence ;

Considérant que le projet répond aux objectifs qu'il s'est fixé et ainsi qu'aux objectifs régionaux ; que de ce qui précède, le projet s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et que, moyennant le respect des conditions émises, il est conforme au bon aménagement des lieux ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- prévoir des bordures à niveau 0 aux entrées et sorties de l'aménagement cyclo-piéton ;
- supprimer la rangée « sud » d'arceaux vélos situés sur la partie ouest du pont (au niveau des entrées ascenseurs) ;
- se conformer au dossier et aux plans cachetés et datés du 17/05/2022 :
 - « CE-0260-016.790-009-01 : Situation existante » ;
 - « CE-0260-016.790-009-02 : Situation à réaliser – Plan de situation et d'implantation – Profils 1 et 2 » ;
 - « CE-0260-016.790-009-03 : Situation à réaliser – Vue en plan générale » ;

- « CE-0260-016.790-009-04 : Situation à réaliser – Vue en plan 1/100 » ;
 - « CE-0260-016.790-009-05 : Situation à réaliser – Coupes côté voie B – RER vélo » ;
 - « CE-0260-016.790-009-06 : Situation à réaliser – Coupes côté voie A » ;
 - « CE-0260-016.790-009-07 : Situation à réaliser – Coupes transversales » ;
 - « CE-0260-016.790-009-08 – Situation à réaliser – Détails 1/20 – Détails 1/10 » ;
 - « CE-0260-016.790-009-09 – Situation existante – Impétrant – Plan de Situation – Implantation – Vue en plan » ;
- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale du 17/10/2018, ses références : C.2007.1258/3/OV/vh
 - se conformer aux exigences des services techniques communaux 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.

Fait à Bruxelles, le

Le fonctionnaire délégué,

14 MARS 2023

Thibaut Jossart

Fonctionnaire délégué
Gemachtigd ambtenaar

Notification du présent permis est faite simultanément au Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Uccle,
ses références : 16-44470-2019

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.

Annexe 1 au permis d'urbanisme

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

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

Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis en matière d'arbres, pour ce qui est des spécimens nouvellement plantés :

- les sujets à planter devront être choisis en pépinière et réceptionnés en chantier en présence d'un responsable du service vert de la Commune.

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

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 <https://urbanisme.brussels>.

Décision du fonctionnaire délégué

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.

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 300, 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 :

DURÉE 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° 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 : <https://urbanisme.brussels/lepermisdurbanisme/apres-le-permis/avertissement-du-debut-des-travaux>.

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.

Péremption et prorogation

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

§ 1er. Le permis est périmé si, dans les trois 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 demande de prorogation ou de reconduction doit intervenir, à peine de forclusion, deux mois au moins avant l'écoulement du délai initial ou prorogé de péremption.

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.

§ 6. Les §§ 1er et 2 ne sont pas applicables aux permis délivrés suite à une demande introduite pour mettre fin à une infraction visée à l'article 300.

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 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 Gouvernement 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.

Articles 2 et 3 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1993 relatif à l'audition des parties lors des recours exercés contre les décisions prises en matière de permis d'urbanisme, de permis de lotir et de certificats d'urbanisme :

Art. 2. Si elle souhaite être entendue par le Collège d'urbanisme ou par l'Exécutif, la partie qui exerce un recours le mentionne expressément dans son recours. Elle ne peut plus former ultérieurement une telle demande.

Lorsque cette mention fait défaut, les parties autres que l'auteur du recours peuvent, dans les quinze jours de la notification qui leur a été faite du recours, demander, par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception, à être entendues.

Art. 3. Lorsqu'une partie a demandé à être entendue, le Collège d'urbanisme ou l'Exécutif, selon le cas, convoque toutes les parties par lettre recommandée à la poste en vue de leur audition, au moins dix jours avant la date fixée pour celle-ci. L'absence d'une partie dûment convoquée n'affecte pas la validité de la décision du Collège d'urbanisme ou de l'Exécutif.

AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...

AVISMEDEDELING

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

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

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

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

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

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

OBJET DU PERMIS : ...

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

DUREE PREVUE DU CHANTIER : ...

GEPLANDE DUUR VAN DE WERKEN : ...

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

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

HORAIRES DU CHANTIER : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

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

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 :

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

- L'acte de vente ou de location prévoit que l'acquéreur ou le locataire devient le déclarant,
- Un rapport intermédiaire établi par le conseiller PEB ou l'architecte désigné par le vendeur (promoteur,...) ou le bailleur et signé par le vendeur ou bailleur et l'acquéreur ou locataire, a été joint 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.