

**STIB-1094468**

**RECOMMANDE**

**STIB - SOCIETE DES TRANSPORTS  
INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES**

Rue Royale, 76  
1000 BRUXELLES

Votre lettre du	Vos références	Nos références	Annexe
/	/	19/PFD/1711355	1 exemplaire du dossier et des plans cachetés
	04 -05- 2020		

Votre correspondant(e) : Anaud HANCISSE- tél. : 02 432 83 27 mail : ahancisse@urban.brussels

## **PERMIS D'URBANISME**

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,  
vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Woluwe-Saint-Pierre
- Demandeur : STIB
- Situation de la demande : Tronçon de l'avenue de Hinnisdael compris entre le n° 1 et 44,  
Tronçon de l'avenue d'Ophem compris entre le n° 12 et 16,
- Objets de la demande : Réaménager l'espace public :
  - améliorer la lisibilité qualitative et la fonction séjour de l'espace public,
  - modifier les revêtements de l'espace public,
  - augmenter les superficies des trottoirs et améliorer le confort et la sécurité des modes actifs,
  - supprimer une bande carrossable,
  - mettre aux normes les arrêts de tram et de bus,
  - permettre la circulation d'une nouvelle ligne de bus à double sens,
  - renouveler les voies de tram et permettre la circulation des modèles, T3000 et T4000 avec un tapis antivibratoire,
  - remplacer/repositionner des poteaux portes caténares,
  - abattre un arbre de haute tige et en planter quatre,
  - améliorer l'offre en mobilier urbain,

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 25/06/2019 ;

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 ;

<sup>1</sup>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 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement ;

<sup>1</sup> Supprimer les mentions inutiles

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) ;

(1) vu l'avis du 15/01/2020 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Woluwe-Saint-Pierre ;

(1) vu l'avis du 25/07/2019 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Crainhem ;

(1) attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Woluwe-Saint-Pierre n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la fin d'enquête publique (13/11/2019), que cet avis est donc réputé favorable ; Toutefois, que le fonctionnaire délégué a tenu compte de cet avis ; attendu qu'il existe, pour le territoire où se situe le bien :

(1) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 26/05/2016 et dénommé « PPAS XII/10 " Ilot Stockel Square », référencé 15/PPAS/167349

~~(1) dont la modification a été décidée par arrêté du~~

~~(1) un permis de lotir n° du~~

~~(1) dont la modification l'annulation (1) a été décidée par arrêté du~~

~~(1) attendu que la demande déroge au susdit plan particulier permis de lotir (1) que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation (1) ;~~

(1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 14/10/2019 au 13/11/2019 et que 6 réclamations ont été introduites ;

(1) vu l'avis de la commission de concertation du 19/12/2019 (avis reporté le 21/11/2019) ;

(1) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

(1) vu les règlements communaux d'urbanisme,

## ARRETE :

**Article 1er** Le permis est délivré à la STIB

pour les motifs suivants (2) :

### Contexte Urbain

Considérant que le bien se situe en voirie, et -partiellement- en liseré de noyau commercial (de part et d'autre de la voirie, entre le n°14 et la place Dumon) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le périmètre projeté concerne les éléments suivants du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) en ce qu'il :

- à la carte 1, relative à l'armature spatiale :
  - est situé dans le prolongement d'un *centre de quartier et d'inter-quartier* ;
- à la carte 4, relative à l'espace public et la rénovation urbaine :
  - est situé dans un *noyau d'identité locale existante* ;
- à la carte 5, relative au développement économique :
  - est situé dans un *liseré de noyau commercial* ;
- à la carte 6 et 8, respectivement relatives au réseau structurant de mobilité et au Projet de Ville :
  - est parcouru par *une ligne de transport en commun de haute capacité existante* (ligne de tram 39 de la STIB) ;
- à la carte 7, relative au réseau cyclable :
  - l'ensemble de la place Dumon constitue *un itinéraire cyclable régional (ICR)* ;
- à la carte 6 et 8, relatives aux Réseaux structurants de mobilité et au projet de ville :
  - comprend des « lignes de transport en commun de haute capacité » ;

Considérant que le projet du plan régional « Good Moove », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale le 05/03/2020 précise pour le projet la "spécialisation multimodale des voiries" suivante :

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

- auto : en réseau "confort" ;
- poids-lourd : en réseau "confort" ;

Considérant que l'inventaire MOBIGIS de Bruxelles-Mobilité figure que :

- la place Dumon et l'avenue de Hinnisdael sont des voiries régionales d'interquartier ;
- l'avenue d'Ophem est une voirie communale de quartier partiellement aménagée en zone de rencontre (zone 20) ;
- la place dumon est parcourue par l'itinéraire Cyclable Régional : "ICR 7 et PP" et aménagée en zone de rencontre (zone 20) ;

## Objet

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

## Instruction de la demande

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

- en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries (et itinéraires des transports en commun) ;
- en application de l'article 147 du CoBAT, mesures particulières de publicité requises en ce que la demande est soumise à rapport d'incidence ;

Considérant que la demande est soumise à rapport d'incidence pour les motifs suivants :

- en application de l'article 142 du CoBAT, et du point 19 de son annexe B : « *travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant* » ;

Vu l'avis du SIAMU réf. **T.2019.0419**/I/VP/vh du 04/06/2019 ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 13/11/2019 ;

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

## Enquête Publique

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, s'est déroulée sur le territoire de la commune de Woluwé-Saint-Pierre ; que les 6 réclamations qui ont été formulées portent sur les aspects suivants :

### Généralités

1. Affirme que le projet est positif car il :
  - o contribue à un espace plus apaisé et une meilleure répartition entre les différents usagers ;
  - o propose de meilleures alternatives à l'usage de l'automobile en ville ;

### Principe et objectifs d'aménagement

2. demande d'assurer le déplacement prioritaire des transports publics et des modes doux au détriment de l'usage de la voiture individuelle (trafic motorisé) ;
3. demande d'augmenter la convivialité de l'espace public ;
4. évoque la remise en question de la bonne application du Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Moove » car le projet met plus le tram en site propre (direction place Dumon) ;
5. affirme que la compréhension (lisibilité) de la « Woonerf » (zone de rencontre) n'est pas claire pour tous les usagers, que ceci contribue à l'insécurité des piétons ;

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

6. demande que le SIAMU remette un avis sur l'accessibilité des véhicules de secours et d'urgence ;
7. demande que NATAGORA remette un avis sur le projet ;
8. demande que COMMISSION VELO de la commune de Woluwe-Saint-Pierre remette un avis sur le projet et plus particulièrement sur les points suivants :
  - o la cohabitation vélos, vélos cargos, PMR et piétons à l'arrêt Stockel ;
  - o le marquage au sol, la constitution d'itinéraires vélos cohérents et sécurisés, à proximité de crèches et d'écoles ;

## Environnement

9. demande de placer une sonde de mesure de la qualité de l'air dans l'avenue (car situé dans un quartier dense et à proximité de 2 crèches et de 2 écoles) ;
10. informe que la circulation des bus électrique fait du bruit ;
11. met en doute l'efficacité du tapis antivibratoire prévu et plus particulièrement au niveau des rails de tram et au niveau de la courbe entre l'avenue de Hinnisdael et la tranchée de l'ancien chemin de fer ;
12. demande de prévoir des mesures sur le bruit après le chantier afin de prouver l'efficacité des rails antivibratoires prévus ;
13. affirme que l'abatage d'arbre est contraire au principe d'environnement ;

## Mobilité

### - Quais de transport public

14. demande d'élargir le plus possible le passage entre les vitrines commerciales et les abris de tram/bus ;
15. demande de placer des abris pour voyageurs des deux côtés de l'avenue de Hinnisdael ;
16. demande d'aligner les barrières de sécurité avec les abris pour voyageurs ;

### - Piste cyclable

17. entre la place Dumon et l'avenue de Hinnisdael, demande d'assurer une bonne insertion des cyclistes sur la place sans devoir circuler à proximité des rails de tram ;
18. demande de prévoir du marquage au sol priorisant les cyclistes sur les voitures lorsque les cyclistes sortent de la place ;

### - Stationnement

19. demande de prévoir des zones de livraisons afin que les véhicules ne se garent plus en double file ;
20. demande de ne pas supprimer davantage de places de stationnement dans l'avenue d'Ophem car les riverains ne peuvent plus trouver de places de stationnements ;

### - Circulation

21. demande de ne pas faire passer la ligne de bus 36 dans l'avenue d'Ophem car le trafic est déjà très saturé en heures de pointes et risque de le perturber davantage ;
22. affirme que l'avenue d'Ophem est trop étroite pour faire passer une nouvelle ligne de bus ;
23. demande d'étudier un itinéraire alternatif à la ligne de bus 36 si la/les commune(s) ou région flamande refuse(nt) toujours le passage du bus dans l'avenue d'Ophem ;
24. demande de préciser comment les zones de croisement des bus au niveau de l'avenue d'Ophem vont être respectées par le trafic ;
25. demande de conserver le site propre de tram sinon cela :
  - o ralentira le trafic automobile ;
  - o aura un impact négatif sur la vitesse et le bruit ;
  - o bloquera le tram dans le trafic routier (vers la place Dumon) ;
26. à la hauteur du croisement entre l'avenue de Hinnisdael et de la rue François Desmedt : demande de placer des casse-vitesse, de type coussins berlinois, dans les deux sens de circulation ;
27. demande de prévoir du marquage vélo indiquant le passage fréquent de cyclistes débouchant de la rue F. Desmedt sur l'avenue d'Hinnisdael ;
28. demande d'empêcher les taxis de circuler sur la portion du site propre de tram conservée dans le projet ;

### - Feux de signalisation

29. demande de placer des feux de signalisation « intelligents » (c'est-à-dire, déclenchés par les véhicules de transport en commun) au carrefour entre les avenues d'Hinnisdael et d'Ophem, ceci, en application de la « déclaration de la politique générale de la commune » p.15 ;
30. demande de placer 2 signaux lumineux indicateurs de la vitesse effective des véhicules (type « Smiley ») et visant au respect de la vitesse autorisée en chaussée ;

## Sécurité

31. demande de mettre le carrefour en plateau entre la rue Desmedt et l'avenue de Hinnisdael afin de limiter la vitesse du trafic motorisé ;

## Chantier

32. Demande d'assurer la rapidité d'exécution des travaux ;

33. demande d'assurer que le quartier et les commerces soient bien tenus au courant de l'état d'avancement du chantier, des régimes de circulation alternatifs et temporaires, etc. ;
34. demande d'effectuer un état des lieux au niveau des bâtiments avant et après le chantier afin de prouver que le chantier n'a pas endommagé :
- o les façades riveraines ;
  - o les clôtures et les haies des zones de reculs ;

### Situation existante

Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier commercial densément habité et construit ; qu'il est fréquenté par de nombreux usagers et plus particulièrement par les voyageurs issus du transport public ; que le front des bâtisses environnantes est continu et date essentiellement de la seconde moitié du 20e siècle ;

Considérant que l'aménagement actuel de l'espace public est hérité d'une vision fonctionnaliste ayant profondément impacté le territoire et les comportements de mobilité en Région bruxelloise ces dernières décennies ;

Considérant que cette large avenue -dont le dernier réaménagement date des années 80'- est dominé par le minéral ; qu'il s'inscrit dans la continuité urbaine de la place Dumon, reconnue comme noyau d'identité local ; que le tronçon Nord de l'avenue de Hinnisdael et l'avenue d'Ophem présentent un caractère plus verdoyant du fait, entre autre, de la présence d'arbres majestueux d'alignement existants et de fosses plantées éléantes ;

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

Considérant en effet que l'avenue de Hinnisdael est découpées en plusieurs corridors de circulation ; qu'elle comprend de nombreuses zones de stationnement et d'accès aux garages riverains ; que la vitesse et l'intensité du trafic motorisé participent à ce caractère routier ;

Considérant que cette avenue constitue une artère structurante dans le maillage voyer woluwesainpétrusien ; en effet que cet axe permet de relier l'avenue de Wezembeek et l'avenue Urban en passant directement par la place Dumon ;

Considérant que l'avenue d'Ophem est une large voirie aménagée à la fois en zone de rencontre (côté impair et en zone 30 (côté pair) ;

Considérant que cette avenue est composée de nombreux arbres et fosses de plantations ainsi que par de nombreuses zones de stationnement ; qu'elle est équipée d'une station Villo! et d'une station Cambio ;

Considérant que l'arrêt Stockel est un pôle multi- et inter-modal en ce qu'il concentre un terminus de Métro (ligne 1), les arrêts du tram 39, des parkings d'accès public, une station Villo! et une station Cambio (avenue d'Ophem) ;

Considérant que la configuration actuelle de l'avenue de Hinnisdael est la suivante :

- les trottoirs sont hétéroclites et réalisés soit en dalles de bétons gris 30x30 soit en pavés clinkers, de plusieurs types de calepinage ou de couleur, et, entre les carrefours leur largeur est très variable (min.1,79m) ;
- les zones de stationnement sont larges de 1,8m, elles sont réalisées soit en pavés clinkers gris ou en asphalte, elles se situent entre le trottoir et la chaussée carrossable ;
- la chaussée carrossable est réalisée en asphalte, la largeur d'une bande de circulation varie de 3,27m à 3,85m ; à l'approche des carrefours, cette largeur est augmentée afin de permettre les girations du trafic de poids-lourds ;
- les quais de tram de l'arrêt dénommé « Stockel » sont enclavés entre la chaussée carrossable et le site propre de la STIB, à hauteur des deux accès à la galerie commerçante « Le stockel square » ; la largeur du quai est de 1,5m avec 0,8m de passage libre entre le nez de la bordure du quai et les abris-tram ;
- le site propre de tram de la STIB est situé au centre de la voirie, il est surélevé de 7cm ; par rapport à la chaussée carrossable, la circulation des tram est régie en double sens, le revêtement du site propre est réalisé en pavés de béton beige-gris foncé ;
- des arbres de hautes tiges (type Tillia) sont implantés tout le long des avenues de Hinnisdael et d'Ophem ;
- des fosses de plantations avec des bordures en pierre bleues, esthétiques et verdoyantes sont implantées entre la place Dumon et l'avenue d'Ophem ;

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

Considérant en effet que les quais actuels de l'arrêt Stockel sont étroits et encombrés par le mobilier urbain (barrière de sécurité, abris bus, poubelles, potelets,...) ; qu'ils ne sont pas accessibles aux PMR et ne leur permettent pas d'accéder au véhicules de transport en commun ;

Considérant que ces quais sont très fréquentés par les voyageurs de la STIB (environns 3000 voyageurs/jour) et plus particulièrement durant les heures de pointes ; que la largeur existante de ces quais ne permet pas aux usagers de pouvoir se croiser ;

Considérant que faute de pouvoir suffisamment circuler sur les quais nombre d'usagers se retrouvent sur les rails de tram ou, lorsqu'un tram est à l'arrêt, à franchir les barrières de sécurité ; dès lors que la configuration actuelle des quais met quotidiennement en péril les usagers vis-à-vis du trafic routier ;

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

Considérant que le rapport d'incidence confirme la forte sollicitation de l'espace public par les piétons et les véhicules motorisés ; que cette fréquentation est principalement due à la forte densité locale de la population, au statut "interquartier" de la voirie, à la présence de nombreux commerces et à la proximité du pôle multimodal ;

Considérant que la présence cycliste sur cet axe est faible mais est en constante augmentation ; que le nombre de cycliste dans l'avenue de Hinnisdael n'évolue pas aussi vite que la moyenne bruxelloise en raison du trafic motorisé saturé durant les heures de pointes ; que l'espace alloué à la circulation des cyclistes est pratiquement inexistant ;

Considérant que la demande en stationnement pour véhicules particuliers est importante ; que de nombreux véhicules (dont des véhicules de livraison) stationnement en double de file sur la chaussée carrossable ; que cette pratique force indirectement les véhicules motorisés à emprunter le site propre de tram de la STIB ;

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

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

Considérant que les traversées piétonnes existantes situées sur le tronçon Nord de l'avenue de Hinnisdael sont longues et insécurisées ; qu'elles ne sont pas conformes à l'article 5 du titre VII du RRU ; qu'il y a lieu de les y conformer ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu de revoir l'aménagement de l'espace public et de prévoir sa mise aux normes urbanistiques ;

### **Objectifs du projet**

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

- l'amélioration de la convivialité de l'espace public par :
  - o le renforcement de l'identité locale de Stockel ;
  - o la qualité esthétique et fonctionnelle de l'aménagement ;
  - o l'apaisement (vitesse et bruit) du trafic motorisé en zone 30 ;
  - o une meilleure prise en compte des commerces locaux ;
  - o le verdoisement de la voirie ;
- l'accessibilité et la sécurité des modes actifs et plus particulièrement des PMR ;
- l'amélioration des transports en commun par :
  - o l'augmentation de l'offre en transport en commun (plan directeur bus, fréquence et confort des véhicules...) ;
  - o l'accessibilité des voyageurs au matériel roulant de la STIB ;
  - o l'augmentation de la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun ;
  - o le remplacement des rails de tram, les poteaux portes caténares et la lutte contre le bruit et les vibrations par la mise en place d'une gaine antivibratoire performante ;

## Situation projetée

Considérant que le projet présente trois composantes majeures :

- 1) Au niveau de l'avenue de Hinnisdael : le réaménagement de l'espace public compris entre les alignements avec transformation et mise aux normes des quais de l'arrêt "Stockel" et la rénovation/remplacement des rails de tram équipé d'un système anti-vibratoire plus performant ;
- 2) Au niveau de l'avenue d'Ophem : l'aménagement d'un sas permettant le croisement de deux bus et des autres poids-lourds tels que les véhicules d'entretien et de gestion des déchets, les véhicules SIAMU,...) ;
- 3) L'ensemble des rails (et revêtement inter-rails associés) situés dans l'avenue de Hinnisdael est renouvelé ;

Considérant que le réaménagement projeté comprend les éléments suivants :

### A) Tronçon de l'avenue de Hinnisdael situé entre l'avenue d'Ophem et la place Dumon

- du côté pair de la voirie :
  - o la circulation piétonne située du côté des accès au « Stockel Square » est élargie à 8m, elle est fusionnée au quai de la STIB et est partagée avec les cyclistes (D10) ; la distance entre les abris et le nez du quai est de 2,2m ; que la distance entre les abris et les vitrines commerciales est de 4,3m ;
- au centre de la voirie :
  - o vers la place Dumon : la circulation des trams est mutualisée avec le trafic motorisé (dont celui des bus), ces circulations sont établies sur un revêtement en asphalte ;
  - o vers l'avenue d'Ophem : la circulation uniquement des trams et des bus, ces circulations sont établies sur un revêtement en dalles de bétons gris foncé (avec effet mosaïque) ;
- du côté impair de la voirie :
  - o vers l'avenue d'Ophem : une bande de circulation dédiée aux cyclistes et au trafic motorisé, elle est large de 3m et prévue en asphalte ;
  - o le quai de la STIB est établi entre la bande de circulation asphaltée précitée et la circulation uniquement dédiée aux trams et bus (prévue en dalles de bétons gris foncé) ; il est large de 3,15m et présente une largeur libre de 1,3m entre le nez du quai et l'abris ; des barrières de sécurité sont prévues afin de protéger les usagers situés sur le quai du trafic motorisé ;
  - o côté bâti, le trottoir est élargi à 2,95m ;
- l'ensemble des circulations piétonnes sont prévues en dalles de béton gris clair (avec effet mosaïque) ;
- les 13 places de stationnements situées entre la place Dumon et l'avenue d'Ophem sont supprimées ;
- l'abattage de 6 Tilia x euchlora et de 16 Acer pseudoplatanus et la plantation de 4 Tilia x euchlora, 6 Quercus robur et de 15 Acer pseudoplatanus ;
- l'installation de 9 arceaux vélos ;

### B) Pour l'ensemble de l'avenue de Hinnisdael

- le renouvellement des rails de la STIB équipés d'un tapis antivibratoire et comprenant l'écartement des rails de 10 cm afin de permettre la circulation et le croisement des trams de modèle T3000 et T4000 (modèles récents) ;
- le site propre est composé de pavés en béton coulés en modules emboîtables ;
- le repositionnement et l'implantation de nouveaux poteaux portes-caténaires ;

### C) Au niveau de l'avenue d'Ophem

- la création d'un sas permettant le croisement de deux bus par :
  - o la suppression de 4 places de stationnement ;
  - o l'abattage d'un arbre de haute tige ;

Considérant que les modifications prévues dans l'avenue d'Ophem doivent permettre le passage de la ligne de bus 36 ; que la STIB a prévu de modifier son itinéraire en application du plan directeur bus de la STIB approuvé le 21/03/2019 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que le tronçon de l'avenue de Hinnisdael situé entre l'avenue d'Ophem et la place Dumon est régi en zone 30 ;

Considérant que le projet aménage une traversée piétonne supplémentaire permettant de relier les deux côtés des quais projetés ; que l'ensemble des traversées projetées sont élargies et conformes à l'art.5 du titre VII du RRU ;

Considérant qu'au niveau du croisement entre les avenues d'Ophem et de Hinnisdael, le projet prévoit la suppression de la traversée piétonne située du côté "Ban Eik" de l'avenue de Hinnisdael ;

Considérant que le code esthétique de la place Dumon -qui est une zone de renontre récemment réaménagée- est repris par le présent projet ;

Considérant que les quais projetés sont aux normes de la STIB ; que la longueur des quais de transport en commun est élargie de +/-15m ; que ces quais sont également établis sur deux hauteurs afin de permettre le débarquement simultané des tram T4000, T3000 et de bus 36 de la STIB ;

Considérant que la bande partagée entre les trams/bus/trafic routier vers la place Dumon comprend un "sas de site propre de tram" établi par la mise en place d'un feu de signalisation "intelligent" ; que ce système priorise l'accès des trams et des bus du reste de la circulation à leur approche par rapport aux feux ;

Considérant que dans le sens de la place Dumon vers Ban-Eik, le projet maintien la séparation des différentes circulations (piétons – chaussée carrossable - site propre de tram) ;

Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé ; qu'il comprend entre autre des assises ischiatiques à hauteur des arrêts de transports en commun ; qu'il est identique à celui nouvellement installé sur la place Dumon ;

Considérant que les rails de tram projetés sont constitués de modules emboîtables ; qu'ils sont constitués avec des revêtements coulés et fondus ;

Considérant que les filets d'eau et les bordures saillantes des trottoirs sont prévus en béton ;

Considérant que l'éclairage existant est inchangé et maintenu ;

### **Motivations**

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

- réduction du nombre de voitures sur le réseau viaire bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics ;
- optimisation de l'offre hors voirie déjà gérée et existante (parkings publics et parkings privés mutualisés, tel que le parking attenant au centre commercial "Le Stockel square" existant ;
- augmenter l'attractivité des transports publics urbains ;
- améliorer le déplacements des modes actifs ;

### Aménagement

Considérant qu'en application du PRDD, le projet souligne l'identité du quartier (noyau urbain "Stockel") en reprenant les codes esthétique de la place Dumon ;

Considérant que le choix d'un aménagement de zone 30 au niveau de l'avenue de Hinnisdael (entre la place Dumon et l'avenue d'Ophem) se justifie en ce que ce tronçon constitue un pôle multi- et inter-modal de transport en commun majeur en Région Bruxelloise ;

Considérant que l'efficacité de ce pôle multimodal régional (fiabilité horaire des véhicules de la STIB pour les voyageurs) repose notamment sur :

- la structuration lisible des différentes circulations dans l'espace public ;
- la sécurité et le confort d'accès des voyageurs ;
- la proximité entre les différentes lignes de transport ;
- la vitesse commerciale des trams et des bus ;
- la vitesse d'embarquement/débarquements des voyageurs ;
- la gestion intelligente des feux de signalisation ;
- l'information en temps réel des voyageurs ;

Considérant à cet effet que la mise en place du feu dit "intelligent" situé à la hauteur du n°14b de l'avenue de Hinnisdael permet de réguler et prioriser -au besoin- le trafic en chaussée ; en effet, qu'il donne la priorité aux véhicules de la STIB lorsqu'un tel véhicule est détecté à l'approche du carrefour ;

Considérant que le positionnement et la révision des phasages de feux permet dès lors de garantir la fluidité du trafic des transports publics ; que le projet doit en effet améliorer la vitesse commerciale des transports publics ; en outre qu'en cas de risque de congestion, ce feu permet une meilleure gestion du flux routier entrant vers la place Dumon ;

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

Considérant qu'au niveau des quais projetés, les différences de niveaux prévues entre les différentes circulations à aide à une plus grande lisibilité de l'espace et de fait, une plus grande sécurisation de l'ensemble des usagers (clients centre commercial, voyageurs de la STIB,...) et de tendre vers une meilleure régularité du transport public ;

Considérant dès lors que la maîtrise des différents flux circulatoires est nécessaire car elle justifie la mise en place du feu de signalisation intelligent, de traversées piétonnes (plus accessibles, confortables et sécurisées) et la différenciation de niveaux entre les circulations ;

Considérant que la configuration précitée de l'espace public prévue est conforme au principe d'aménagement d'une zone 30 ;

Considérant que l'extension du principe d'espace partagé (zone 20) de la place Dumon jusqu'à l'avenue d'Ophem n'est dès lors pas approprié à l'organisation d'un pôle multimodal STIB au niveau de l'arrêt "Stockel";

Considérant toutefois que l'uniformisation des revêtements et du mobilier urbain entre la place Dumon et l'avenue de Hinnisdael projetée contribue à la cohérence et à la lisibilité plus qualitative de l'espace public ; qu'elle renforce l'identité du noyau urbain "Stockel" tel que le prévoit le PRDD ;

Considérant que l'aménagement proposé est également en raccord avec l'aménagement actuel des voiries limitrophes au périmètre de la présente demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que le solde du nombre d'arbre entre la situation existante et projetée est augmenté de X sujets ; que l'abattage de certains arbres existants se justifie par la cohérence et la nette plus-value incarnée par le projet (aménité de l'espace public, esthétique, sécurité, amélioration de la mobilité des modes actifs) ;

Co sidérant que certains abattage permettent en outre la plantation d'un plus grand nombre de sujets et d'augmenter la superficie des fosses plantées qui y sont associées ;

Considérant que le projet peut toutefois améliorer le verdoisement et la perméabilité de la voirie en prévoyant une fosse plantée (de 2m de large) au niveau du trottoir situé à la hauteur du n°3 de l'avenue de Hinnisdael, le long de la chaussée carrossable ; qu'il peut également prévoir l'engazonnement des flots directionnels détournant la zone du quai central ;

Considérant toutefois que dans l'avenue de Hinnisdael, il y a lieu d'espacer le positionnement de certains arbres au niveau du quai afin d'assurer le bon développement à terme des sujets ; que davantage de sujets peuvent être prévus dans cet alignement (en application des principes de la note « arbres et arrêts de la STIB ») ;

Considérant qu'afin de garantir le désencombrement maximal de l'espace public, et plus particulièrement au niveau des quais, il y a lieu d'ancrer les barrières en croix de Saint-André sur la bordure saillante du quai situé entre la bande carrossable et l'arrêt ; qu'il y a lieu de les prévoir alignées dans le prolongement des abris destinés aux voyageurs ;

Considérant que dans le sens de la place Dumon vers Ban-Eik, le maintien de la séparation entre les différentes circulations permet de ne pas bloquer indéfiniment le reste de la circulation carrossable dans l'avenue de Hinnisdael ;

Considérant en effet, que dans ce sens, le départ des trams de la ligne 39 est régulé sur l'horaire d'arrivées des métros (voyageurs en correspondances depuis le Stockel Square) ; dès lors que dans ce sens, au niveau du quai, l'attente des trams est donc récurrente et relativement importante ;

Considérant en outre que cette séparation permet d'évacuer plus rapidement la place Dumon ; que cette séparation participe également à éviter l'engorgement de la place ;

Considérant que les rails de tram réalisés en modules emboîtables permettent de mieux résister à la charge et à la (forte) sollicitation du trafic ; que l'imbrication des modules durant le phase de chantier est un processus relativement rapide ; que cette technique permet dès lors de réduire significativement le temps de mise en œuvre afin de minimiser les nuisances pour le quartier ;

Considérant que la rénovation/amélioration technique des rails de trams en ville est prioritaire et directement d'intérêt public ;

Considérant qu'au niveau des revêtements imperméables, l'eau pluviale est récupérée via de faibles pentes qui la redirige vers des gouttières discrètes et identiques à celles placées sur la place Dumon ; qu'au possible, ces pentes redirigent cette eau vers les fosses plantées ;

#### Transport public

Considérant en outre que du côté du Stockel Square, la fusion du quai existant avec le trottoir (espace partagé avec les cyclistes) tend à une meilleure structuration de la voirie ; que ce choix permet d'écourter le nombre de traversées piétonnes tout en sécurisant davantage les voyageurs de la STIB ;

Considérant que sur ce quai, l'espace résultant entre l'abris et le nez du quai est insuffisant ; qu'en application de l'art.4 du Titre VII du RRU, il y a lieu de prévoir un espace libre de tout obstacle de minimum 1,5m ;

Considérant qu'entre les deux voies de tram situées au niveau des quais projetés, le placement de barrières permettant de dissuader le franchissement de personnes sur les voies induit un écartement plus conséquent de l'espace inter-voie et de ce fait, induit la réduction de la largeur des quais et des trottoirs contigus ;

Considérant en outre le placement de telle barrière à cet endroit cause de nombreux accidents liés au trafic routier ; qu'ils sont dès lors contraires à l'objectif de fluidification du trafic attendu ;

Considérant qu'en qualité de véhicules de service public assimilés à des véhicules transport en commun, les taxis peuvent, moyennant l'appose de panneaux de signalisations adéquats, rouler sur le site propre franchissable du tram, application de l'art.76.2 du code de la route ; toutefois que le respect effectif du code de la route et la politique de circulation ne concerne pas le présent permis d'urbanisme ;

Considérant que la circulation des bus électriques engendre moins de bruit que le trafic motorisé classique ; que l'électrification des bus souhaité par la STIB est justement proposé afin de réduire significativement le bruit et la dispersion des polluants en ville, conformément à la politique régionale environnementale ;

Considérant que cette mesure est proposée dans le sens « plan bruit » de Bruxelles Environnement visant à l'application des normes européennes en matière de nuisances sonores en espace extérieur ;

Considérant que les éléments du dossier doivent mieux préciser l'efficacité du tapis antivibratoire lors du passage des trams dans la courbe entre l'avenue d'Hinnisdael de la tranchée de l'ancien chemin de fer ;

Considérant en effet, que les passages réguliers et en courbe du tram engendrent de fortes nuisances sonores au sein du quartier ; que les rails de tram actuels, et particulièrement au niveau de cette courbe, sont très usés ;

Considérant que le projet y répond en prévoyant la mise en place d'un tapis antivibratoire performant et le remplacement des rails usés ;

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

Considérant que la mise à niveau des rails de tram vis-à-vis de la chaussée carrossable (par la suppression des 7cm de différence de niveau) permet de concevoir au niveau des carrefours, des traversées piétonnes plus accessibles, confortables et sécurisées ;

Considérant en outre que cette mise à niveau permet de diminuer les nuisances sonores liées au franchissement de la bordure surélevée de 7cm par la circulation de véhicules ;

Considérant qu'afin de tendre à l'objectif de désencombrement de l'espace public, il y a lieu de revoir le positionnement du poteau porte-caténaire situé à la hauteur du n°14 de l'avenue de Hinnisdael ; qu'il y a lieu de le positionner dans le prolongement de la zone de stationnement vélo contigu et en dehors du cheminement naturel des piétons ;

#### Ligne de bus 36

Considérant que la commune de Crainhem a remis un avis négatif en ce qui concerne la déviation de la ligne de bus 36 au sein de son territoire (quartier autour de la place Dumon) et en ce qui concerne les aménagements prévus au niveau de l'avenue d'Ophem ;

Qu'elle estime que le passage du bus 36 dans les rues résidentielles avoisinantes aurait un impact négatif sur la qualité de vie des habitants ; qu'elle avance que la mise en place d'un sas bus dans l'avenue d'Ophem empirera la congestion routière durant les heures de pointes ;

Considérant que le projet permet le passage et l'arrêt de la nouvelle ligne du bus 36 ; que ce nouvel itinéraire permet de desservir davantage de voyageurs de la STIB (dont élèves, personnes âgées, PMR,) ; qu'il est proposé en application du plan directeur Bus de la STIB ; qu'il propose un service d'intérêt public ;

Considérant que durant la Commission de Concertation, le demandeur a toutefois annoncé que le passage de la ligne de bus 36 via l'avenue d'Ophem n'était plus envisagé ;

Considérant qu'il a en effet étudié un itinéraire alternatif via l'avenue de Hinnisdael sans passer par l'avenue d'Ophem ; que les bus de la ligne 36 opéreront leurs retournements et terminus aux alentours du carrefour avec l'avenue de la Perspective ; que l'aménagement projeté au niveau de l'avenue de Hinnisdael permet cette alternative ;

Considérant que l'itinéraire alternatif de la ligne 36 ne passe plus par la commune de Crainhem ;

### Piétons

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

Considérant qu'au niveau des quais, le partage de l'espace avec les cyclistes -dans un esprit de zone partagée- est peu réaliste vu le nombre important de piétons et de PMR présents ; en effet que ce flux massif de piéton découle principalement de la proximité :

- des quais de trams très fréquenté par les élèves, habitants, clients du centre commercial...
- du terminus du Métro arrêt "Stockel",
- de plusieurs écoles,
- de la galerie commerciale "le Stockel" et des nombreux commerces bordant les voiries,
- d'un cinéma ;
- avec la place Dumon ;

Considérant que le projet propose d'agrandir prioritairement ce trottoir -en le fusionnant avec le quai de voyageurs- dans le but de donner davantage de place aux piétons et aux devantures des surfaces commerciales ;

Considérant par ailleurs que l'espace prévu entre les vitrines commerçantes et les abris tram/bus peut être augmenté afin de maximaliser cet espace piéton ;

Considérant que cette augmentation peut être réalisée via le déplacement localisé des abris tram/bus contigus ; qu'en application de l'art.4 du titre VII du RRU, il y a dès lors lieu de porter la largeur minimale entre tous les abris et les nez de quai à 1,5m maximum ;

Considérant qu'au niveau du croisement entre les avenues d'Ophem et d'Hinnisdael, la suppression d'une des deux traversées piétonnes se justifie par le fait que son maintien ne permet pas, même avec le réaménagement prévu, de répondre aux normes de sécurité suffisante lors de la traversée des piétons et des PMR ; en effet, que la giration des véhicules poids-lourds au niveau de ce carrefour induit un angle mort mettant en danger les modes actifs au moment de la traversée ;

Considérant que le projet garantit néanmoins la traversée de la chaussée par les piétons et les PMR par le maintien d'une autre traversée piétonne redimensionnée, mieux sécurisée et positionnée au niveau du carrefour;

### Cyclistes

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

- propose une piste cyclable constituant une alternative pour les cyclistes lorsqu'ils souhaitent circuler lorsqu'un tram ou un bus est à l'arrêt au niveau du quai (sens vers la place Dumon) ;
- prévoit du marquage vélos plus visible en chaussée carrossable ;
- prévoit des arceaux vélos en suffisance ;

Considérant qu'au croisement de l'avenue de Hinnisdael avec la rue François Desmedt, il y a lieu de prévoir un marquage vélo permettant de mieux annoncer la traversée des cyclistes au niveau du carrefour ;

Considérant que le nombre très important de piétons et de PMR au niveau du trottoir ne permet pas d'organiser le partage – plus désordonné- de cette circulation avec les cyclistes ;

Considérant qu'afin d'améliorer le déplacement des cyclistes, il y a lieu de prévoir pour les cyclistes :

- a) plus expérimentés, un marquage vélo adapté entre les rails de tram (chevrons et logos vélos) au niveau la chaussée carrossable ;
- b) moins expérimentés, une piste cyclable séparée au niveau du quai-trottoir surélevé ;

Considérant que la mise en place d'une piste cyclable séparée au niveau du quai permet aux cyclistes plus expérimentés de ne pas être coincés dans la circulation lorsqu'un tram ou un bus est à l'arrêt en chaussée ;

Considérant toutefois que le revêtement de la piste cyclable doit être à la fois lisible par les usagers afin d'éviter au possible le conflit au niveau du quai avec les voyageurs de la STIB et à la fois entrer en cohérence avec le revêtement du trottoir contigu (code esthétique de l'identité du noyau local "Stockel") ; qu'elle doit être matérialisée par un revêtement en pavés béton gris (tonalité foncée de type "dégradé de couleur") ;

Considérant pour les raisons précitées que la circulation cycliste au niveau du quai doit être prévue entre l'abris tram/bus et la bordure saillante du quai ;

Considérant que le potentiel conflit entre les piétons, les PMR et les cyclistes ne peut être entièrement géré par les aménagements urbains précités ; que cette gestion du conflit passe également par la pose de panneaux de signalisation adaptés, le respect du code de la route, le bon sens et la responsabilisation de l'ensemble des individus ;

Considérant que le projet propose une structuration plus lisible dans l'espace urbain ; qu'elle vise au possible à éviter ces conflits au niveau d'un pôle multimodal STIB et d'un noyau commercial important ; qu'en raison de l'existence de ce pôle multi- et inter-modal, ce tronçon ne peut être compris comme un espace partagé mais comme une zone 30 ;

Considérant qu'afin de garantir la continuité du cheminement vélo vers la place Dumon, il y a lieu de corriger le défaut de mise en œuvre situé au niveau de la bordure devant être enterrée entre le croisement de la place Dumon et de la rue de l'Eglise ;

Considérant toutefois que cette correction oblige la révision/renouvellement de toute la fondation des rails de trams adjacents ; que ces rails ont été récemment renouvelés par la STIB ; que ce renouvellement constitue une opération technique complexe et très coûteuse ;

Considérant que la plus-value ponctuelle et limitée de cette opération ne peut raisonnablement pas justifier -à lui seul- ce coût important ;

Considérant en outre que la correction de ce défaut de mise en œuvre -sans pour autant modifier la fondation des rails de tram contigus- est également inenvisageable en ce qu'elle augmentera la déclivité du trottoir contigu ;

Considérant que cette augmentation de déclivité ne garantirait plus l'accessibilité des PMR et impacterait significativement le confort de marche des piétons ; que l'accès des piétons et des PMR est prioritaire à la circulation des cyclistes en application du principe "STOP" avancé par le Plan Régional de Mobilité "Good Move" ; dès lors que le projet ne peut raisonnablement corriger ce défaut à court terme sans le renouvellement des rails de tram ;

### Stationnement

Considérant que la pression du stationnement sur l'espace public est importante ; toutefois que le "Stockel Square" (galerie commerçante) dispose d'un vaste parking intérieur et extérieur de 400 places géré par la société "Interparking" ; qu'il est accessible depuis la rue Dominique de Jonghe, la rue de L'église et l'avenue de Hinnisdael ;

Considérant que de l'avis de la Commission de Concertation, ce parking n'est à ce jour, pas encore pleinement exploité ; qu'il constitue dès lors une alternative potentielle à l'encombrement du stationnement en espace public ; qu'il participerait également à limiter la congestion routière du quartier ;

Considérant toutefois que certains achats se réalisent sur une période très courtes (10-15min) ; que pour une série de clients cette durée ne justifie pas pour autant la location d'un emplacement de stationnement pour des durées forfaitaires plus longues (de minimum 1h, proposé par le parking de 400 places) ;

Considérant néanmoins que le stationnement à court terme doit être évité au niveau de l'avenue de Hinnisdael en ce qu'il appelle, à cet endroit, à des manœuvres régulières impactant la fluidité du trafic (véhicules privés, de transports publics, de secours (SIAMU), de services communaux, de livraisons, des cyclistes, des clients,) ;

Considérant que cette fluidité est d'autant plus importante dans le sens place Dumon vers l'avenue d'Ophem ; en effet que la décongestion de la place est prioritaire en ce qu'il y a lieu de garantir la convivialité et l'apaisement de la place ;

Considérant en outre que cette décongestion contribue à la fluidité de l'ensemble du trafic à l'échelle du quartier ;

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

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

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

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

Considérant que cette suppression est réalisée lorsqu'il constitue un potentiel danger pour l'ensemble des usagers, entre en conflit avec la fluidité du trafic du transport public ou carrossable (privatif ou public) ou lorsqu'il est peu compatible avec l'aménagement envisagé (zone apaisée située dans le prolongement direct d'une zone de rencontre : la place Dumon) ;

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

Considérant que la suppression de l'ensemble du stationnement située entre l'avenue d'Ophem et la place Dumon permet en outre une plus de cohérence dans la lisibilité du noyau local "Stockel" et de sa zone apaisée ;

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

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

Considérant que cette suppression de stationnements en surface va pousser une série d'automobilistes à davantage stationner dans le parking du « Stockel-Square » ; que cette disposition permet de rencontrer le principe de transfert du stationnement de voirie vers les parkings en intérieur d'îlot formulé par le PRM précité ;

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

#### Livraisons des commerces et dépose minute

Considérant que de nombreux commerces existent dans et aux abords immédiats de l'avenue de Hinnisdael ; que les véhicules de livraisons des magasins situés à l'intérieur du Stockel Square s'organisent à l'arrière du centre commercial (via les rues de l'Eglise et Blockmans) ;

Considérant que l'attractivité commerciale participe à l'aménité et à la dynamique urbaine ; que le projet doit dès lors en tenir compte ;

Considérant que les véhicules de livraisons des magasins de surfaces (places, voiries adjacentes) stationnement majoritairement au niveau de la place Dumon ;

Considérant, bien que déconseillé, que certains types de livraisons s'opèrent en journée ; que le stationnement de véhicules de livraisons sur la place ne participe pas pleinement à l'aménité et au partage effectif de l'espace public ;

Considérant à cet effet que le projet peut prévoir une zone dévolue aux véhicules de livraisons afin d'assurer la desserte suffisante des magasins de surface en journée (commerce de type pharmacie, cabinets de santé...) ;

Considérant que de nombreux déposes-minutes s'opèrent officieusement au niveau des entrées du "Stockel Square" (accès Métro) ; qu'afin d'améliorer la fluidité du trafic durant les heures de pointes, il y a également lieu de prévoir une zone de dépose-minute dans le tronçon de l'avenue de Hinnisdael situé le long des accès au Métro ;

Considérant dès lors qu'une zone de dépose-minute et une zone de livraison mutualisées peut être prévue à la hauteur du n°2 de l'avenue de Hinnisdael ;

#### Mobilier urbain et marquages

Considérant que le mauvais état du mobilier urbain existant et l'évolution des besoins des usagers de l'espace public depuis les années 80' justifient qu'il soit remplacé et adapté par le projet ;

Considérant que compte tenu de la qualité esthétique du projet souhaitée, de l'élargissement global des trottoirs et du positionnement prévu des abris tram/bus, la dissociation -probable- des dispositifs publicitaires de ces abris n'est pas justifié ;

Considérant que le projet ne précise pas le positionnement de tel dispositif alors qu'ils sont directement liés à l'existence des abris tram/bus disposés sur les quais ; dès lors que le projet doit mutualiser ces aux abris de voyageurs attenants ; qu'il doit préciser leurs emplacements sur plan ;

Considérant que l'éclairage public doit être prévu et adapté au projet ; qu'il doit également permettre d'éclairer sécuritairement les traversées piétonnes situées aux abords des quais de la STIB ; que ces traversées doivent également comprendre les marquages de vigilance indiquant la cessation de priorité des piétons vis-à-vis du tram ;

Considérant que le projet doit se conformer à l'art.9 du titre VII relatif au « sas et avancées » réservés aux cyclistes en amont des carrefours à feu ; qu'il doit dès lors en prévoir un au niveau du feu de signalisation situé à la hauteur du n°14b de l'avenue de Hinnisdael ;

### Chantier

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

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

### Divers

Considérant que l'avis de NATAGORA n'est pas requis par la présente procédure de demande de permis d'urbanisme ; que le volet environnemental du projet est également confirmé par Bruxelles Environnement durant la comision de concertation en sa qualité de membre effectif ;

Considérant qu'il appartient à la commune de Woluwe-Saint-Pierre de soumettre le projet -pour avis interne consultatif- à la COMMISSION VELO qu'elle organise à son initiative ; que dans son avis collégial, la commune peut relever d'éventuelles remarques ou suggestions d'aménagement ;

Considérant que le placement de sondes mesurant la qualité de l'air et de mesures de bruit ne font pas partie du domaine de compétence de l'urbanisme ; que cette proposition peut toutefois être soumise à l'instance compétente en matière de qualité de l'air (Bruxelles Environnement) ou à la commune ;

### **Commission de Concertation**

Considérant que la Commission de Concertation s'est réunie le 21/11/2019 (avis reporté) ainsi que le 19/12/2019 ; qu'elle émet un avis favorable unanime conditionnel sur le projet ; que ces conditions sont les suivantes :

#### Généralité

- a) associer l'éclairage public aux poteaux porte-caténaires et prévoir le RAL et le modèle identique à celui de la place Dumon ;

#### Au niveau des quais de transport en commun

- b) prévoir une largeur libre de tout obstacle de minimum 1,5m entre chaque abri et la bordure du nez du quai, en application de l'art.4 du Titre VII du RRU ;
- c) élargir de 20cm le quai situé entre la chaussée carrossable et les rails de tram (en direction de Ban-Eik) ;
- d) positionner les barrières de sécurité sur les bordures de quai (type réaménagement réalisé au boulevard Général Jacques) ;
- e) revoir le positionnement des arbres situés dans le tronçon compris entre l'avenue d'Ophem et la place Dumon de la manière suivante :
  - o viser à une inter-distance plus régulière dans l'alignement,
  - o ajouter un ou deux sujet,
  - o la mise en œuvre doit être conforme à la note « arbres et arrêts de la STIB »,
  - o l'essence choisie est le chêne pédonculé (rappel aux sujets plantés sur la pace Dumon),
  - o engazonner les deux îlots surélevés situés de part et d'autre du quai central ;
- f) éclairer sécuritairement les traversées piétonnes situées aux abords des quais de la STIB ; les traversées doivent comprendre le marquage classique de cessation de priorité des piétons vis-à-vis du tram ;
- g) au niveau de la chaussée carrossable en direction de la place Dumon :
  - o signaler que circulation cycliste est permise au niveau de la chaussée carrossable en prévoyant du marquage vélo entre les rails de tram (chevrons et logos vélos),
  - o prévoir une bande cycliste entre l'abris bus et la bordure du quai de 1m (bordures comprises) de large, matérialisé par un revêtement en béton gris de tonalité sombre et des panneaux de signalisation adéquat ;

- o avec suppression de la signalisation type D10 (espace partagé piéton-cyclistes) ;
- h) assurer que les dispositifs publicitaires soient mutualisés aux abris de voyageurs attenants ou supprimés ; préciser où le dispositif publicitaire attenant à la sortie de métro est implanté ;

A la hauteur du n°14-b de l'avenue :

- i) revoir le positionnement des poteaux porte-caténaire, le positionner dans le prolongement de la zone de stationnement vélo située à proximité ;
- j) prévoir un sas-vélo au niveau du feu situé en amont de l'accès au parking du «Stockel-Square»;

Circulation dans le sens place Dumon vers Ban-Eik, du côté pair de la voirie :

- k) positionner la circulation asphaltée dévolue aux voitures et cyclistes au même niveau que le trottoir contigu;

Au niveau le trottoir situé à la hauteur du n°3 de l'avenue de Hinnisdæl, le long de la chaussée carrossable :

- l) prévoir une fosse plantée d'essences buissonnantes et indigènes (de +-2m de large) avec bordures ;
- m) supprimer les potelets anti-stationnement en lieu et place de la fosse ;
- n) supprimer/corriger le positionnement de l'avaloir et privilégier l'écoulement des eaux pluviales vers la fosse plantée ;

Au niveau le trottoir situé à la hauteur du n°2 de l'avenue de Hinnisdæl :

- o) créer une zone de livraison/dépose-minute (+-2,2m de large sur +-7m de long) en tenant compte de la réinsertion de circulation cycliste (au niveau du trottoir) et des 5m de dégagement obligatoire avant la traversée piétonne contiguë ;

Autres

- p) apporter (en note explicative) davantage de conclusions quant aux comptages des véhicules estimés pour la situation projetée ;
- q) adresser au Fonctionnaire Délégué un courrier officialisant l'abandon du passage de la ligne de bus 36 dans l'avenue d'Ophem ;

### Plans modifiés d'initiative en application de l'art.177/1 du CoBAT

Considérant que le demandeur a introduit d'initiative des plans modifiés le 27/02/2020, en application de l'art 177/1 du CoBAT ; que les modifications apportées aux plans sont les suivantes :

Généralité

- a) les poteaux porte-caténaires intègrent au possible de l'éclairage public, le RAL prévu est le 7043 et le modèle sont identiques au mobilier placé sur la place Dumon ;

Au niveau des quais de transport en commun

- b) la largeur libre entre les abris de bus/tram et les bordures de quai est de minimum 1,5m, ceci, en application de l'art.4 du Titre VII du RRU ;
- c) le projet modifié élargit de 20cm le quai situé entre la chaussée carrossable et les rails de tram (en direction de Ban-Eik) ;
- d) les barrières de sécurité sont placées en retrait des bordures de quai ;
- e) le projet modifié revoit le positionnement des arbres situés dans le tronçon compris entre l'avenue d'Ophem et la place Dumon et de la manière suivante :
  - o l'inter-distance est plus régulière dans l'alignement,
  - o 10 sujets ont été ajoutés au total,
  - o la mise en œuvre doit être conforme à la note « arbres et arrêts de la STIB »,
  - o l'essence choisie est le chêne pédonculé (essence identique que les sujets plantés sur la place Dumon),
  - o les deux îlots surélevés situés de part et d'autre du quai central sont engazonnés ;
- f) il est prévu que l'éclairage public éclaire sécuritairement les traversées piétonnes situées aux abords des quais de la STIB ;
- g) les traversées comprennent le marquage classique de cessation de priorité des piétons vis-à-vis du tram ;
- h) au niveau de la chaussée carrossable en direction de la place Dumon :
  - o au niveau de la chaussée carrossable, le projet modifié prévoit du marquage au sol indiquant que la circulation cycliste y est permise ;
  - o entre l'abris bus et la bordure du quai, le projet prévoit une bande cycliste matérialisée par un revêtement en béton gris de tonalité sombre et des panneaux de signalisation adéquats;
- i) les dispositifs publicitaires sont tous mutualisés aux abris de voyageurs attenants ; le dispositif publicitaire attenant à la sortie de métro ne figure pas sur le trottoir ;

A la hauteur du n°14-b de l'avenue :

- j) le poteau porte-caténaire est positionné dans le prolongement de la zone de stationnement vélo située à proximité ;
- k) le feu situé en amont de l'accès au parking du «Stockel-Square» (délocalisé à la hauteur dun°14c) comprend un sas vélo en application de l'art.9 du titre VII du RRU ;

Circulation dans le sens place Dumon vers Ban-Eik, du côté pair de la voirie :

- l) la circulation asphaltée dévolue aux voitures et aux cyclistes est placée au même niveau que le trottoir contigu ;

Au niveau le trottoir situé à la hauteur du n°3 de l'avenue de Hinnisdael, le long de la chaussée carrossable, le projet modifié prévoit :

- m) une fosse plantée d'essences buissonnantes et indigènes (de +2m de large) avec des bordures sailliantes ;  
 n) cette zone plantée remplace les potelets anti-stationnement initialement proposés ;  
 o) l'avaloir est supprimé, l'écoulement des eaux pluviales s'effectue vers la fosse plantée grâce à la pente de +-2% prévue ;

Au niveau le trottoir situé à la hauteur du n°2 de l'avenue de Hinnisdael :

- p) le projet modifié prévoit une zone de livraison/dépose-minute (+- 2,2m de large sur +-10m de long) et tient compte de la réinsertion de la circulation des cyclistes (au niveau du trottoir)  
 q) la zone de livraison/dépose minute est située en deça des 5m de dégagement obligatoires avant la traversée piétonne contiguë tel que l'art.5 du titre VII du RRU l'exige ;

Autres

- r) Le demandeur précise en note explicative amendée que le flux de circulation automobile sera peu impacté voir amélioré par les éléments suivants :  
 o au niveau des arrêts, gérés par feux, les automobilistes attendent, comme actuellement, que le flux piétons s'évacuent des traversées piétonnes afin de poursuivre leur route ;  
 o la relocalisation du feu de signalisation au niveau du n°14c de l'avenue de Hinnisdael permet -en direction de la place Dumon- d'anticiper la décongestion du carrefour avec l'avenue d'Ophem et la congestion au niveau du quais, ceci, en ce que la bande de circulation dédiée aux véhicules motorisés constitue également une bande de stockage provisoire de véhicules ;  
 s) le plan modifié ne prévoit plus aucune modification au niveau de l'avenue d'Ophem, l'érable situé dans l'avenue est dès lors conservé ;

Considérant que les modifications apportées au projet par le demandeur en application de l'article 177/1 du CoBAT n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux ; dès lors que ces modifications ne doivent pas être soumises aux actes d'instruction déjà réalisés ;

Considérant que ces modifications répondent majoritairement aux conditions émises lors de la commission de concertation ;

Considérant que dans le sens de circulation, la zone de livraison/dépose minute située en deça des 5m de dégagement obligatoire en amont de la traversée piétonne contiguë déroge à l'art.5 du titre VII du RRU ; qu'il y a lieu de -légèrement- rétrécir la largeur de la zone de dépose minute afin d'atteindre la distance sécuritaire des 5m ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer que durant le chantier la qualité de mise en œuvre des fosses d'arbre au niveau des quais soit fidèle à la note « arbres et arrêts de la STIB » ;

Considérant que les barrières de sécurité sont placées -légèrement- en retrait des bordures de quai afin de protéger les badauds -assis contre les barrières- des véhicules larges ; en effet que les risques d'accrochages existent lorsque des rétroviseurs de poids-lourds dépassent la bordure de séparation ; que ce léger retrait est dès lors justifié ;

Considérant toutefois, qu'il apparait opportun d'améliorer la sécurité des cyclistes vis à vis du trafic contigu en chaussée ; qu'à cet effet, il y a lieu de prévoir une distance de sécurité "tampon" de min 30cm entre la piste cyclable surélevée et la bordure du quai ;

Considérant que cette zone tampon supplémentaire permet de réduire significativement le risque d'accrochage entre les cyclistes et les véhicules ainsi que la chute de cyclistes sur la chaussée ;

Considérant que dans ce souci de sécurisation des cyclistes, au croisement de l'avenue de Hinnisdael avec la rue François Desmedt, il y a lieu de prévoir un marquage vélo permettant de mieux annoncer la traversée des cyclistes au niveau du carrefour ;

Considérant entre autres que le choix des panneaux de signalisation définissant le régime de circulation doit être coordonné et validé avec le gestionnaire de la voirie (Bruxelles Mobilité) et la commune de Woluwe-Saint-Pierre ;

Considérant toutefois que le tronçon précité comprend peu d'accès de garages, ne comprend pas de carrefour routier ni de traversée piétonne ; que la probabilité de franchissement de ce tronçon du site propre par le trafic routier ainsi que la génération de nuisances sonores liées sont dès lors faible ;

Considérant que le demandeur assure l'efficacité technique du tapis antivibratoire au niveau de la courbe entre l'avenue d'Hinnisdael et la tranchée de l'ancien chemin de fer ; que cette efficacité dépend de la technique utilisée ainsi que de la qualité de mise en œuvre durant le chantier ; que l'emploi de cette technique a régulièrement fait ses preuves en Région Bruxelloise, là où les rails sont renouvelés ;

### **Conclusion**

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

- modifie l'organisation de la circulation des trams, bus du trafic motorisé et des cyclistes ;
- place les quais de transport en commun au niveau des trottoirs significativement élargis et prévoit leur mise aux normes sécuritaires et d'accessibilité ;
- supprime objectivement du stationnement dévolu aux véhicules motorisés ;
- revoit le positionnement et le phasage des feux de signalisation ;

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

Considérant que le projet de réaménagement de ce tronçon de l'avenue de Hinnisdael améliore les fréquences, régularités et l'attractivité de ce pôle multimodal tout en soulignant l'identité du noyau d'identité local « Stockel » ;

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

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

### **Article 2** Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer au dossier et aux plans cachetés référencés : « Plan de situation » du 23/03/2019, référencé DPU 1764\_03 ; « Plan de la situation existante » du 23/03/2019, référencé DPU 1764\_051 ; « Plan de synthèse » du 23/03/2019, référencé DPU 1764\_04 ; « Plan des impétrants » du 25/03/2019 référencé DPU 1764\_07 « Plan de la situation future » du 27/02/2020 référencé DPU 1764\_060A – version Art.177/1 », modifié en application de l'article 177/1 du CoBAT, et à condition de :

#### Généralité

- se coordonner simultanément avec le gestionnaire de la voirie, Bruxelles Mobilité, et la commune de Woluwe-Saint-Pierre en ce qui concerne le choix des panneaux de signalisation ;

#### Au débouché de l'avenue de Hinnisdael sur la place Dumon

- se conformer à l'art.5 du titre VII du RRU en raccourcissant la zone de livraison/dépose minute afin de la porter à min 5m de la traversée piétonne contiguë ;

#### Au niveau du quai-trottoir situé du côté pair de la voirie (accès au Stockel Square)

- prévoir une distance de sécurité "tampon" de 30cm entre la piste cyclable surélevée et la bordure du quai;
- tenant compte de ce qui précède, se conformer à de l'art.4 du Titre VII du RRU, en maintenant un espace libre de tout obstacle de minimum 1,5m entre les abris bus/tram et le nez du quai ;

#### Au niveau du croisement entre l'avenue de Hinnisdael et la rue François Desmedt

- placer un marquage vélo permettant de mieux annoncer la traversée des cyclistes sur le carrefour ;
- à cet effet, se coordonner avec le gestionnaire de la voirie, Bruxelles-Mobilité ;

- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale du 04/06/2019, ses références : **T.2019.0419**/I/VP/vh

- se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).
- Clause archéologique : néant

2<sup>o</sup>(2).

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

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

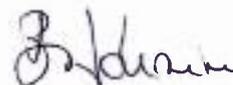
**Article 4** Notification du présent arrêté est faite le même jour au demandeur et au Collège des Bourgmestre et Echevins.

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

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

Notification du présent permis est faite simultanément au Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Woluwe-Saint-Pierre, ses références : /

Fait à Bruxelles, le 04-05-2020  
Le fonctionnaire délégué,



Bety WAKNINE,  
Directrice générale

(1) Copie pour information à : Bruxelles Mobilité

(4) ~~Copie par mail pour information aux membres de la CC : BE, DPC~~

## Annexe 1 au permis d'urbanisme

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

- 1) notifier toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'agence régionale du stationnement (Parking. Brussels) et au Fonctionnaire Délégué.
- 2) tenir Bruxelles Mobilité informée de l'état d'organisation du chantier de réalisation autorisé par le présent permis d'urbanisme.

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

- 3) Les sujets à planter devront être choisis en pépinière et réceptionnés en chantier en présence d'un responsable du service vert de la Commune et/ou de Bruxelles Mobilité.
- 4) Pour les fosses d'arbres prévues : prévoir un mélange terre/pierre conformément au C.C.T. 2015 (chapitre K).
- 5) assurer que la qualité de réalisation des fosses d'arbre au niveau des quais soit fidèle à la note « arbres et arrêts de la STIB » ;

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

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

### 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 CO<sub>2</sub>, 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<sup>er</sup> 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 au plus tard 6 mois après la fin de chantier), vous devez envoyer le formulaire de « **déclaration PEB** » dûment complété et signé conformément à Art. 2.2.11 §1<sup>er</sup> du CoBrACE avec le fichier de calcul PEB

### Adresse d'envoi des formulaires unité PEB neuve, assimilée à du neuf et rénovée lourdement

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 :  
ahancisse@urban.brussels  
bsanglier@urban.brussels

### **Projets hybrides :**

Dans un souci de simplification administrative pour le déclarant PEB, pour les projets « Hybrides » (projets avec plusieurs natures des travaux dont URS), Bruxelles Environnement recommande l'envoi de ces projets « hybrides » par le déclarant, à une seule administration, en l'occurrence Bruxelles Environnement **pour toutes les étapes PEB du projet.**

Le suivi de cette recommandation implique obligatoirement la désignation d'un seul conseiller PEB par le déclarant pour toutes les natures des travaux du projet concerné.

Cette recommandation peut s'appliquer pour tous les projets « hybrides » dont la demande de PU a été déposée à partir du 01 janvier 2015. Il n'est pas obligatoire d'appliquer cette recommandation mais elle est vivement conseillée dans un souci de traitement globalisé de ce type de projet.

**Dès lors si votre projet est un projet hybride et que vous décidez de suivre cette recommandation, nous vous prions d'en informer l'institut dès la prochaine étape PEB de votre projet.**

### **Vente ou location du bien avant la fin des travaux :**

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

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

### **Services d'aide de la réglementation travaux PEB :**

Contact	e-mail	Téléphone	Public cible
Service Facilitateur Bâtiment Durable	<a href="mailto:facilitateur@environnement.brussels">facilitateur@environnement.brussels</a>	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Agents PEB Communaux	Service Urbanisme des Communes		Particuliers Professionnels

Cellule Energie et Environnement CCB	<a href="mailto:anne-sophie.hallet@confederationconstruction.be">anne-sophie.hallet@confederationconstruction.be</a>	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
impulse.brussels	<a href="mailto:info@impulse.brussels">info@impulse.brussels</a>	02/ 422 00 20	Entreprises

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.

**Site internet :**

Pour plus d'informations sur la réglementation travaux PEB (Exigences et Procédures, Logiciel PEB, FAQ, Législation, ...):

[www.environnement.brussels](http://www.environnement.brussels) > Accès rapide : la performance énergétique des bâtiments (PEB) > Bâtiment : la PEB : Construction et rénovation



## **EXTRAITS DE DISPOSITIONS LEGALES ET REGLEMENTAIRES**

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 m<sup>2</sup>, les mentions reprises dans l'annexe doivent, en outre, être reproduites en grands caractères sur un panneau d'au moins 4 m<sup>2</sup>.*

### **ANNEXE : AVIS D'AFFICHAGE**

Région de Bruxelles-Capitale

Commune de .....

AVIS

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

Permis d'urbanisme (1)

Permis de lotir n° ..... (1)

délivré le .....

à .....

par .....

prorogé le ..... (1)

prorogation reconduite le ..... (1)

OBJET DU PERMIS : .....

DUREE PREVUE DU CHANTIER :

ENTREPRENEUR/RESPONSABLE DU CHANTIER :

Nom : .....

Adresse : .....

N° de téléphone : .....

HORAIRES DU CHANTIER : .....

(1) Biffer la mention inutile.

### **OBLIGATION D'AVERTISSEMENT**

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

- 1° 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 préemption 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 a 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.*

**AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING**

Région de Bruxelles-Capitale  
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Gemeente ...

**AVIS****MEDEDELING**

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<sup>(1)</sup>  
PERMIS DE LOTIR N° ...<sup>(1)</sup>

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING<sup>(1)</sup>  
VERKAVELINGSVERGUNNING NR ...<sup>(1)</sup>

délivré le ...  
à ...  
par ...  
prorogé le ...<sup>(1)</sup>  
prorogation reconduite le ...<sup>(1)</sup>

afgegeven op ...  
aan ...  
door ...  
verlengd op ...<sup>(1)</sup>  
verlenging vernieuwd op ...<sup>(1)</sup>

OBJET DU PERMIS : ...

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

DUREE PREVUE DU CHANTIER : ...

GEPLANDE DUUR VAN DE WERKEN : ...

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

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

HORAIRES DU CHANTIER : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

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

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).