



## RECOMMANDE

**STIB**  
SOCIETE DES TRANSPORTS  
INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES

**Public Affairs**  
Rue Royale, 76  
1000 BRUXELLES

Votre lettre du	Vos références	Nos références	Annexes
/	2019/617=233/000	15/PFD/1711021	1 exemplaire du dossier des plans cachetés

Votre correspondant : Arnaud HANCISSE - tél. : 02 432 83 27 mail : ahancisse@urban.brussels

## PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Schaerbeek
- Demandeur : STIB
- Situation de la demande : Tronçon de l'avenue Rogier compris entre les n°50 à 143
- Objets de la demande : Réaménager de façade en façade l'espace public :
  - sécuriser et mettre aux normes l'arrêt "Coteaux",
  - modifier le profil de la voirie,
  - modifier le type des revêtements,
  - abattre des arbres de haute-tige et en replanter,
  - aménager des pistes cyclables séparées,
  - placer des dispositifs ralentisseurs de trafic,
  - équiper l'espace public en mobilier urbain,

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 08/07/2019 ;

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 12 décembre 2002 déterminant la liste des actes et travaux d'utilité publique pour lesquels les certificats d'urbanisme et les permis d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué ;

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

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

~~Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte ;~~

~~Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2004 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service incendie et d'aide médicale urgente ;~~

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

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

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

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

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

(1) Vu l'avis du 23/10/2019 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Schaerbeek ;

(1) ~~attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Schaerbeek n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la fin d'enquête publique (30/09/2019), que cet avis est donc réputé favorable ;~~

(1) ~~attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la demande qui lui en a été faite par la Direction de l'Urbanisme (lettre du -) ; que cet avis est donc réputé favorable ;~~

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

(1) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 09/09/1993 et dénommé « *ILOT 233 ENTRE CHAUSSEE DE HAECHT ET LES RUES ROGIER, Seutin et Josaphat* »

<sup>(4)</sup> ~~dont la modification a été décidée par arrêté du~~

<sup>(4)</sup> ~~un permis de lotir n° du~~

<sup>(4)</sup> ~~dont la modification - l'annulation <sup>(4)</sup> a été décidée par arrêté du~~

<sup>(4)</sup> ~~attendu que la demande déroge au susdit plan particulier - permis de lotir <sup>(4)</sup>; que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation<sup>(4)</sup>.~~

(1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 01/09/2019 au 30/09/2019 et que deux réclamations ont été introduites ;

(1) vu l'avis de la commission de concertation du 10/10/2019 ;

(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 <sup>(2)</sup> :

### Contexte Urbain

Considérant que le bien se situe en voirie, en Zone d'Intérêt Culturel Historique d'Esthétique et d'Embellissement et partiellement en liseré de noyau commercial 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 PRDD en ce qu'il :

- à la carte 3, relative au Maillage Vert et bleu :  
- est situé dans la zone prioritaire de verdoisement
- à la carte 6 et 8, relatives aux Réseaux structurants de mobilité et au proiet de ville :

- comprend des « lignes de transport en commun de haute capacité » ;

Considérant que l'avenue Rogier concernée par la présente demande est parcourue par les lignes de transports en communs suivants :

- tram 25 et 62 de la STIB ;
- bus 59, 65, 66, N04 de la STIB ;
- bus 358 de De Lijn ;

Considérant que l'avenue Rogier est reprise dans le réseau « transports publics PLUS » au projet du plan régional de mobilité (PRM) « Good Move » ; que ce plan a été approuvé en première lecture par le gouvernement bruxellois le 4 avril 2019 ;

Considérant que l'avenue Rogier est reprise à l'inventaire du patrimoine architectural ;

Considérant que les avenues Rogier et Paul Deschanel sont des voiries d'interquartier ; que les voiries qui y débouchent sont des voiries locales (zone 30) ; que l'ensemble de ces voiries comprises dans le périmètre projeté sont communales ;

### 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 les motifs suivants :

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 le motifs suivant :

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 de Bruxelles Mobilité du 13/09/2019 ;

Vu l'avis du SIAMU du 25/04/2019, référencé **T.2019.0306/1/VP/al** ;

Considérant la demande d'avis d'instance envoyée le 08/07/2019 au Conseil des Gestionnaires des Réseaux de Bruxelles (CGRB-Vivaqua) et à De Lijn ; que le Fonctionnaire Délégué n'a pas reçu l'avis dans les trente jours impartis ; que dès lors, la procédure est poursuivie sans devoir tenir compte de l'avis transmis au-delà du délai imparti, conformément à l'art. 176 al.7 du CoBAT ;

### Enquête Publique

Considérant que les deux réclamations formulées durant de l'enquête publique et en Commission de Concertation portent sur les aspects suivants:

#### Généralités

- approuve le projet car il :
  - o permet d'apaiser le trafic routier ;
  - o est une réponse positive au problème de sécurité existant ;
  - o améliore le confort et l'accessibilité des voyageurs de la STIB ;
  - o tiens compte de la présence cycliste sur l'avenue ;
- demande de soumettre le projet à l'avis de la commission régionale de la mobilité ;

#### Trottoirs et traversée piétonne

- demande d'élargir la circulation piétonne au niveau de l'arrêt « Coteaux » en direction de Meiser ;
- demande de sécuriser et améliorer l'accessibilité des PMR au niveau de la traversée piétonne située au croisement avec l'avenue Paul Deschanel ;
- demande de placer les dalles podotactiles au niveau des traversées durant la phase de chantier ;

### Quais de transport en commun

- demande de réduire au maximum la distance entre la piste cyclable et les nez de quais afin d'éviter au maximum que les voyageurs de la STIB qui attendent leur correspondance n'entrent en conflit avec la circulation cycliste ;
- est défavorable sur le principe de faire passer les cyclistes depuis la chaussée sur le quai et de les remettre en chaussée par la suite (dévoisement avec dénivelé) ;
- demande de clarifier la vitesse de circulation de l'avenue Rogier et aménager les pistes cyclables en conséquence (en zone 50, la piste cyclable doit être séparée) ;
- demande d'élargir et rabaisser le niveau des quais par rapport au reste du trottoir ;
- demande d'étudier l'inversion des abris de transport en commun afin d'améliorer la sécurité des usagers ;
- demande de prévoir une hauteur de quai de 31cm permettant l'accès autonome, aisé et sécurisé des PMR aux véhicules de la STIB ;

### Cyclistes

- créer une piste cyclable séparée car la largeur de la voirie le permet et afin d'améliorer la sécurité des cyclistes ;
- prévoir une piste cyclable séparée sur le reste de l'avenue Rogier (côté chaussée de Haecht et Bienfaiteurs) ;

### Stationnement

- supprimer le stationnement à moins de 20m des feux de signalisations ;
- compenser la perte de 15 places de stationnement dévolues aux véhicules motorisés ;
- le projet doit préciser s'il prévoit des places de stationnements uniquement destinées aux véhicules de livraison ;

### Feu de signalisation

- déplacer le feu de signalisation prévu à hauteur du n°67 car il empêche l'accès au garage riverain, le positionner à hauteur des n°63-65 ;

### Sécurité

- améliorer la sécurisation des traversées piétonnes ;
- prévoir les logos vélos (marquage au sol) en suffisance, les dessiner à bonne distance des zones de stationnement afin d'éviter les ouvertures soudaines des portières des véhicules ;
- prévoir davantage de système contrôlant la vitesse du trafic routier et en particulier à hauteur des zones « sablier » ;

### **Situation existante**

Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier du 19e siècle densément construit et habité ; qu'il comprend de nombreuses bâtisses reprises à l'inventaire du patrimoine architectural bruxellois de type néo-classique ; que de nombreuses maisons unifamiliales ont été progressivement reconditionnées en appartements ;

Considérant que l'avenue Rogier est une large avenue minérale à caractère commercial et patrimonial ; en effet, que l'installation progressive de commerces (de type HORECA, à vocation artisanale ou libérale) a induit la modification de l'aspect de nombreuses façades en rez-de-chaussée ; que ces modifications ont une conséquence sur l'animation de l'espace public et sur sa convivialité ;

Considérant que cette avenue constitue une artère structurante dans le maillage voyer Schaerbeekois ; en effet que cet axe permet de relier en ligne droite la Place Meiser à la Chaussée de Haecht ; qu'il traverse de nombreux quartiers et espaces publics reconnus (Bienfaiteurs, Patrie, Josaphat...) ;

Considérant que l'avenue Rogier est large de 20m et située en zone 30 ; que les croisements situés aux intersections avec la rue Josaphat et la rue des Coteaux constituent « des points noirs de circulations » reprises par Bruxelles Mobilité comme « Zones A Concentration d'Accident » (ZACA) ;

Considérant que la configuration actuelle de la voirie est la suivante :

- les trottoirs sont réalisés en dalles de bétons gris 30x30 et en pavés clinkers, entre les carrefours leur largeur varie entre 1,10m et 1,5m ;
- les zones de stationnement et les zones de livraisons sont larges de 1,8m, elles sont réalisées en pavés clinkers gris et se situent entre le trottoir et la chaussée carrossable ;



- la chaussée carrossable est majoritairement réalisée en asphalte (certains tronçons sont en pavés de bétons gris), sa largeur moyenne est de 2,8m ; au carrefour avec la rue des coteaux, la largeur de la chaussée carrossable est doublée par des bandes de pré-sélection ;
- les quais de tram et de bus de l'arrêt dénommé « Coteaux » sont enclavés entre la chaussée carrossable et le site propre franchissable de la STIB, à hauteur des n°116 et 120 de l'avenue Rogier ; la largeur du quai varie entre 0,5m et 1,6m et inclus le mobilier urbain ;
- le site propre franchissable 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 et régie en double sens, le revêtement du site propre est réalisé en pavés de béton gris foncé ;
- deux alignements d'arbres de hautes tiges de type Pyrus Calleryana sont implantés de part et d'autre de la chaussée et dans la continuité des zones de stationnement ;

Considérant que l'espace public est fortement sollicité par les piétons et les véhicules motorisés ; que cette fréquentation est principalement due à la forte densité de la population locale, au statut de voirie en interquartier, à la présence de nombreux commerces et à la proximité d'arrêts de la STIB hautement fréquentés ;

Considérant que la présence cyclistes sur cet axe est faible mais en constante augmentation ; que le nombre de cycliste dans l'avenue Rogier n'évolue pas aussi vite que la moyenne bruxelloise ; que cette faible évolution est expliquée par un trafic motorisé soutenu (tout le long de la journée) et en saturation durant les heures de pointes ; que l'espace alloué à la circulation des cyclistes est pratiquement inexistant ;

Considérant que les arrêts Coteaux de la STIB ne répondent pas aux normes d'accessibilité minimales ; qu'à cet effet, ils ne garantissent pas l'accès confortable et sécurisé des usagers ; en outre que la sous-largeur des quais met quotidiennement en péril les usagers vis-à-vis du trafic routier ;

Considérant que le trafic routier existant est intense ; que de nombreux véhicules stationnent en double file sur la chaussée carrossable et forcent les usagers motorisés à régulièrement emprunter le réseau franchissable de tram de la STIB ; que cette situation réduit la vitesse commerciale des véhicules de la STIB ;

Considérant en outre que la vitesse du trafic motorisé est régulièrement excessive ; qu'elle nuit tant à la sécurité des modes actifs qu'à la convivialité du quartier ;

Considérant que la demande locale en emplacements de stationnements à usage privé est importante ;

Considérant que les revêtements de l'espace public existants sont dégradés et disparates ; dès lors qu'ils ne contribuent pas à la lisibilité qualitative de l'espace public ;

Considérant que l'aménagement existant ne permet pas la circulation sécurisée et confortable de l'ensemble des usagers et plus particulièrement des modes actifs et des véhicules de transport public ;

Considérant que la configuration actuelle de la voirie ne répond pas aux normes actuelles en matière de sécurité et d'accessibilité pour l'ensemble des usagers ;

Considérant que la lisibilité des zones de stationnement dévolues aux véhicules de livraison est améliorable ;

Considérant qu'il y a lieu de résoudre la situation conflictuelle, insécuritaire et peu conviviale de la voirie en reconfigurant son aménagement ;

### **Situation projetée**

Considérant que le réaménagement de l'espace public est prévu de la manière suivante :

- les circulations piétonnes sont fortement élargies et incluent les quais des arrêts de la STIB, ils sont repositionnés du côté des façades ; elles sont prévues en pavés platines ;
- la circulation motorisée est mutualisée avec les trams, elles se situent au centre de la voirie et sont prévues en asphalte ;
- les zones de stationnements, larges de 2m, sont distinguées de la chaussée carrossable par un revêtement en pavés porphyre de récupération ; elles sont élargies à 2,5m lorsque ces zones de stationnement incluent des zones destinées aux véhicules de livraisons ;
- sur les trottoirs élargis et dans le prolongement des zones de stationnements : l'abattage de 3 arbres de haute tige de type Pyrus calleryana, à port érigé et la plantation de 11 sujets de la même essence ;
- à hauteur des zones de stationnement : l'implantation de 16 arceaux vélos ;

Considérant que le projet aménage un trottoir traversant au niveau du débouché de la rue Josaphat sur l'avenue Rogier ;

Considérant que la longueur des quais de transport en commun est élargie et permet le débarquement simultané des tram T4000 et d'un bus ; leur hauteur varie en fonction de l'accessibilité aux différents types de véhicules de transport public ;

Considérant qu'au niveau du quais, entre l'abri voyageur et la chaussée carrossable, le projet prévoit des bandes cyclables réalisées en asphalté ocre de 0,90m de large ; que la bande cyclable est séparée du nez du quai par une bande de sécurité 0,90m ;

Considérant que la portion du trottoir située à l'arrière des abris est large de minimum de 2,5 m ;

Considérant que le projet supprime 15 places de stationnement en voirie et maintient l'offre en stationnement réservé aux PMR ;

Considérant que la nature du revêtement prévu pour les filets d'eau et les bordures saillantes des trottoirs ne sont prévues en pierre bleue ;

Considérant que l'éclairage public existant est inchangé et maintenu ;

Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé ; qu'il est complété entre autre par des assises ischiatiques à hauteur des arrêts de transports en commun, des panneaux horaires, des abris pour voyageurs, des arceaux vélos... ;

### Objectifs du projet

Considérant que le projet vise à répondre aux objectifs suivants :

- améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers de l'espace public par :
  - o l'amélioration de l'esthétique de la voirie ;
  - o le verdoisement sensible de la voirie et la reconstitution des alignements d'arbres ;
  - o la réduction de la vitesse du trafic motorisé (bruit, pollution,...) ;
- améliorer l'accessibilité et la sécurité des modes actifs (et en particulier les PMR, les piétons et les vélos) ;
- prioriser la vitesse commerciale des véhicules de la STIB (configuration de l'aménagement, révision de la signalisation routière (nombre et phasage des feux, marquages au sol, panneaux,...)) ;
- garantir l'accessibilité des véhicules de livraison aux commerces locaux ;

### 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 à l'objectif de : « réduction du nombre de voitures sur le réseau viaire bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics » ;

Considérant que le projet souligne les caractéristiques paysagères de l'avenue Rogier par la préservation des perspectives urbaines, de la symétrie de l'axe et la régularité des alignements d'arbres de haute tige ; que la mutualisation entre les trottoirs et les quais permet une lisibilité plus structurante et régulière de l'avenue, conformément à la prescription 24 du PRAS, relatif aux espaces structurants ;

Considérant en outre que le projet répond favorablement à la prescription 21 du PRAS relative aux ZICHEE en ce qu'il sauvegarde et constitue une amélioration des qualités culturelles, historiques ou esthétiques vis à vis de l'aménagement existant ;

Considérant en effet que le choix et la disposition projetée des matériaux permettent une plus grande cohérence esthétique avec le contexte patrimonial ; que cette cohérence esthétique améliore l'homogénéité et la lisibilité de l'espace public ;

Considérant en effet que les revêtements prévus en pierres naturelles et la continuité des alignements d'arbres de haute tige prévue confortent la lisibilité patrimoniale et le cachet du quartier ;

Considérant que l'uniformisation et le choix des revêtements projetés sur l'ensemble du tronçon sont proposés en cohérence avec le plan stratégique des matériaux en trottoirs établis par la commune de Schaerbeek (et validé par le collège des Bourgmestre et Echevins le 30/01/2018) ; que ce choix souligne le caractère de ce quartier du 19e siècle ;

Considérant en outre que la suppression des quais existants établis entre le site propre de tram et la chaussée carrossable existants tend à une meilleure structuration de la voirie et des perspectives urbaines ; que ce choix permet d'écourter le nombre et la longueur des traversées piétonnes ;

Considérant que les pavés platines proposés en trottoir assurent la planéité suffisante des circulations piétonnes et PMR ; que cette planéité dépend principalement de la phase de préparation, de réalisation et de suivi du



chantier; que ces conditions de mise en œuvre de chantier sont précisées dans « la charte (indicative) des revêtements piétons » réalisée par le Centre de Recherche Routière et Bruxelles Mobilité ;

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 en chaussée par la mutualisation du trafic des tram et du trafic motorisé ;
- place les quais de transport en commun au niveau des trottoirs, ils sont significativement élargis et leur mise aux normes ;
- réalise un trottoir traversant au débouché de la rue Josaphat sur l'avenue Rogier ;
- prévoit des espaces de circulations réservés et plus identifiable pour les cyclistes
- supprime objectivement du stationnement dévolu aux véhicules motorisés ;
- renouvelle et harmonise le type de revêtement dévolu aux piétons et aux PMR ;
- revoit le positionnement et le phasage des feux de signalisation ;

Considérant qu'au niveau des numéros 62 et 127 de l'avenue Rogier, le projet scinde le trafic des trams du trafic motorisé en repositionnant la circulation des trams en site propre (au centre de la voirie) ; que cette configuration dite "en sablier" permet de reconnecter harmonieusement le projet aux voiries limitrophes ;

Considérant que le projet constitue une mise aux normes des circulations piétonnes et plus particulièrement des traversées piétonnes en ce qu'il est conforme aux art. 4 et 5 du Titre VII du RRU ;

Considérant que l'arrêt « Coteaux » est l'un des arrêts les plus fréquentés du réseau STIB ; qu'il comptabilise près de 7500 personnes/jours ; que le présent projet permet de sécuriser et canaliser ces flux importants de voyageurs par la mutualisation des arrêts STIB avec les trottoirs élargis ;

Considérant que la révision du positionnement des feux routiers et de leurs phasages visent à garantir la fluidité du trafic des transports publics ; que le projet doit améliorer et préserver la vitesse commerciale de ces véhicules de service public ;

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

- prévoit des arceaux vélos en suffisance ;
- permet aux cyclistes de continuer de circuler lorsqu'un tram ou un bus est à quai ;
- prévoit du marquage vélos plus adaptés en chaussée carrossable (dans le double sens de circulation) ;
- prévoit des sas vélos au niveau de chaque carrefour comportant un feu de signalisation, en application de l'art.9 du titre VII du RRU, relatif aux sas et avancées dévolus aux deux roues légers ;

Considérant qu'au niveau des quais, positionner les pistes cyclables derrière les abris de voyageurs risque de générer un autre conflit entre les cyclistes, les piétons et les devantures commerciales ;

Considérant que cette proposition dévoie en outre la circulation cycliste et morcelle inutilement le trottoir ; que cette proposition n'apparaît dès lors peu justifiée en ce qu'elle ne constitue pas une amélioration vis-à-vis de la circulation de tous les usagers ;

Considérant que la couleur ocre des pistes cyclables correspond au code couleur des itinéraires cyclables régionaux ICR ; que l'avenue ne comprend pas un tel itinéraire cyclable ; que l'aménagement projeté prévoit une piste cyclable suggérée en chaussée et une piste cyclable séparée et ponctuelle au niveau des quais de transport en commun ;

Considérant qu'en raison de ce qui précède et afin de garantir la cohérence des aménagements prévus en région bruxelloise, la piste cyclable doit être prévue en couleur grise ; que cette couleur s'harmonise d'ailleurs avec le revêtement du trottoir prévu et garanti une condition de circulation optimale pour les cyclistes ;

Considérant que les trottoirs traversants prévus entre l'avenue Rogier et la rue Josaphat permet de prioriser la sécurisation de la circulation des PMR et des piétons vis-à-vis de la circulation routière ; que cette priorisation est proposée en accord avec la politique régionale en matière de mobilité ;

Considérant que le marquage au sol sur un trottoir traversant est superflu (hormis celui devant indiquer la déclivité de la rampe des plateaux contigus) ;

Considérant que le réaménagement proposé est une opportunité permettant de supprimer -au possible- le nombre de marquage au sol existant ; en effet, que cette suppression permet de réduire la lisibilité routière de la voirie ;

Considérant qu'il apparaît dès lors incohérent de prévoir ce marquage en plus de l'aménagement du trottoir traversant ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer la planéité longitudinale des trottoirs et en particulier à la hauteur de chaque accès aux garages riverains ; que cette planéité (dans le revêtement et le profil longitudinal) doit être garantie en application du §2 de l'art.6 du RRU permettant d'assurer le confort et la sécurité des cheminements dévolus aux piétons et aux PMR ;

Considérant que la pression sur le stationnement dans ce quartier schaarbeekoïse est importante ; que les voiries actuelles comportent un nombre déjà important d'emplacements de stationnement à usage privé sans toutefois apporter de réponse satisfaisante à la congestion autoroutière ;

Considérant que la largeur de la voirie -fixée entre les alignements- n'est pas extensible ; qu'augmenter et maintenir l'offre actuelle en stationnement ne contribue pas à terme à résoudre durablement cette problématique bien connue en milieu urbain ;

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 constitue une option dans l'aménagement et doit être évaluée, au cas par cas, en fonction du contexte urbain et des objectifs publics fixés pour garantir la qualité de vie des bruxellois (sécurité, accessibilité, santé et convivialité) ;

Considérant que la perte de stationnement projetée est compensée par un gain prioritaire de sécurité et d'accessibilité pour 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 carrossable (privatif ou public) ou peu compatible avec l'aménagement envisagé ;

Considérant que cette suppression permet en outre d'augmenter significativement l'aménité et la convivialité de l'espace public ; qu'il y a lieu de rappeler que ces objectifs précités sont inscrits dans les Plans Régionaux de Mobilité (Plan Iris II, approuvé le 09/09/2010 par le GRBC et le « Plan Good Move », approuvé en première lecture en avril 2019) ;

Considérant toutefois que de nombreux commerces existents dans et aux abords immédiats de l'avenue Rogier ; que le projet doit dès lors assurer l'accès suffisant des véhicules de livraisons aux commerces locaux ; que les zones de stationnements prévues sont convertibles en zones de livraison ;

Considérant qu'au vu de la forte demande en 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 aux dispositifs anti-stationnement ;

Considérant qu'en application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18/07/2013 portant le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement, le demandeur doit notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'agence régionale du stationnement (Parking.brussels) et au Fonctionnaire Délégué ;

Considérant que cette obligation ne concerne pas la présente procédure de demande de permis d'urbanisme ; qu'elle constitue un devoir administratif indépendant de ladite procédure ; que le présent projet ne peut dès lors en être conditionné par le présent permis ;

Considérant que la plantation des arbres de haute tige doit permettre de restructurer plus régulièrement la voirie, d'améliorer son esthétique ainsi que sa capacité d'infiltration des eaux pluviales ; que le positionnement des arbres prévu tient compte de la modification du profil de la voirie ;

Considérant toutefois que l'infiltration des eaux pluviales projetée n'est pas suffisante ; que le projet peut l'améliorer en revoyant le type de revêtement des zones de stationnement ; qu'il y a lieu de choisir un matériau à joints poreux, solide, non déchaussable et inabsorbant dans sa masse ;

Considérant que le choix du port érigé ou fastigié des arbres de haute tige existants et projetés se justifie du fait de la proximité des lignes aériennes du tram de la STIB et de la proximité des façades ;

Considérant toutefois que l'essence choisie (et existante) est peu esthétique ; en effet que le ramage des sujets existants est éprouvé par le temps et les différentes coupes d'entretien ; que l'aspect actuel des sujets ne permet pas la lisibilité -suffisamment- structurée de la voirie ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de revoir l'essence horticole projetée et de réétudier le projet de plantation dans une vision plus globale et structurante en concertation avec le service compétent communal ;

Considérant que le mauvais état du mobilier urbain existant et l'évolution des besoins des usagers de l'espace public justifient qu'il soit remplacé ou complété par le projet ;



Considérant toutefois que le mobilier proposé ne correspond pas entièrement à celui installé dans les voiries contiguës ; qu'il y a lieu de garantir la lisibilité homogène de l'espace public en revoyant le modèle de potelets et de poubelles proposé ; qu'il y a dès lors lieu de placer le modèle de mobilier urbain communal ;

Considérant que l'installation de dispositifs publicitaires de type digital en ZACA doit être exclus pour des raisons de sécurité évidentes ; dès lors que le projet doit, soit les supprimer, soit les mutualiser avec les abris de voyageurs prévus ;

Considérant qu'il y a lieu de vérifier si l'éclairage public existant est adapté aux usages actuels de la voirie ;

Considérant que les carrefours comprennent un marquage au sol en damier indiquant un traversée de site propre alors que le projet en fait un site mixte ; que ce marquage est superflu et inadapté ; qu'il ne doit dès lors pas être proposé ;

### Commission de Concertation

Considérant que la Commission de Concertation s'est réunie le 10/10/2019 ; qu'elle émet un avis favorable unanime sur le projet à condition de :

“

#### Généralités

- Uniformiser le modèle des poubelles et des potelets au mobilier communal existant ;
- Supprimer ou mutualiser les dispositifs publicitaires avec les abris de transport en commun respectifs ;
- Signaler la zone 30 prévue ;
- Supprimer les marquages en damier au niveau des carrefours ;
- Prévoir une ligne continue jusqu'à la traversée piétonne à hauteur du n° 83 ;
- Prévoir de nouvelles plantations conformes à la liste des plantations indigènes, en concertation avec la Commune (exemple : peuplier tremble (*populus tremula*), pommier sauvage (*malus sylvestris*), ...)
- Etudier la possibilité d'un revêtement perméable sur les emplacements de parking ;

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

- Prévoir la couleur de la piste cyclable prévue en gris et l'espace de trottoir régi en zone de rencontre ;
- Rendre le passage libre entre l'avant des abris bus/tram et la piste cyclable conforme au RRU, titre VII, article 22 ;

#### A la hauteur du n°67

- Déplacer le feu de signalisation en dehors de l'accès garage existant ;

#### À la hauteur des n°133-135

- Transformer la zone de stationnement en zone de livraison ;

”

### 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 15/01/2020, en application de l'art 177/1 du CoBAT ; que les modifications apportées aux plans sont les suivantes :

- le modèle de poubelle et de potelets projetés correspond aux modèles utilisés par la commune de Schaerbeek ;
- les dispositifs publicitaires sont supprimés des trottoirs élargis (à proximité des quais) et mutualisés aux abris bus et tram ;
- la vitesse de circulation est correctement précisée par la pose de panneaux de circulation (avenue Rogier et portions de voiries attenantes) ;
- les marquages en damiers sont supprimés au niveau des carrefours ;
- à la hauteur du n°83 de l'avenue, la chaussée carrossable comprend une ligne continue jusqu'à la traversée piétonne ;
- les 12 arbres existants sont remplacés par 22 arbres de haute tige de type 'Amélanchier arborea 'Robin Hill' ;
- les zones de stationnement seront réalisées en pavés composites (béton-pierre naturelle) à joints drainants (8cm) ; la masse en béton-pierre naturelle est traitée afin de ne pas absorber les huiles et graisses ;
- la couleur des tronçons de piste cyclable séparées est prévue en gris-brun ;
- le positionnement des abris est conforme au titre VII du RRU ;
- à la hauteur du n°67, le feu est déplacé afin de garantir l'accès au garage riverain ;
- à la hauteur des n°133-135, la zone de stationnement est transformée en zone de livraison pour des véhicules larges de 2m (avec appose d'un panneau de signalisation adéquat) ;

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 ;

Considérant que le nombre d'arbre projeté est augmenté de 10 unités au regard de la situation existante ; que les nouveaux alignements d'arbres contribuent davantage à la lisibilité structurante et majestueuse de l'avenue Schaerbeekoise ; que l'augmentation du nombre d'arbres en ville s'inscrit en outre dans la politique régionale en matière de mobilité ;

Considérant que le dimensionnement des fosses de plantations est conforme au titre VII du RRU ; que ces nouvelles fosses permettent aux sujets plantés de pouvoir se développer plus harmonieusement et en compatibilité avec le reste de l'aménagement prévu (conformité avec la note "arbre et arrêt de la STIB", protection et contrôle du développement racinaire, développement des frondaisons,...) ;

Considérant que le choix de l'essence est adaptée au milieu urbain en ce qu'il résiste au gel, supporte partiellement le compactage, la proximité d'un trottoir et est peu exigeant sur la nature du sol ;

Considérant toutefois qu'il y a lieu d'assurer la protection nécessaire des jeunes sujets plantés (baliveaux) sur le moyen terme en raison du passage intensif de piétons en trottoirs (risques de tassements des mottes de plantation) ; qu'à cet effet, il y a également lieu de se coordonner avec les services compétents de la commune au moment du choix des sujets et de leur plantation ;

Considérant que le choix de revêtement pour les zones de stationnement et/ou de livraison améliore sensiblement l'infiltration pluviale en application de la politique régionale en matière environnementale ;

Considérant que ce revêtement permet en outre de supporter des véhicules lourds sans pour autant se dégrader ou se déchausser ; qu'il est proposé en concordance avec la lisibilité patrimoniale de l'avenue du fait de sa composition hybride (béton-pierre naturelle) ;

Considérant que le projet doit assurer la planéité longitudinale des trottoirs et en particulier, à la hauteur de chaque accès de garages riverains ; que la déclivité transversale des trottoirs ne peut dépasser les 2% ;

## **Conclusion**

Considérant que le projet privilégie les déplacements des modes actifs et des PMR et des transports en communs en milieu urbain tout en apaisant le trafic motorisé ;

Considérant que l'élargissement et le désencombrement des trottoirs situés en liseré de noyau commercial améliore le confort et la sécurité des piétons et des PMR et implique une meilleure attractivité commerciale ;

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 que le projet encourage l'utilisation plus raisonnée de la voiture au profit des modes actifs, des PMR et des transports publics ;

Considérant que le projet constitue un exemple en terme de structuration qualitative d'une avenue fortement sollicitée par l'ensemble des usagers ;

Considérant que le projet tel que modifié en application de l'article 177/1 du CoBAT et moyennant le respect des conditions reprises ci-dessous, est conforme aux plans et règlements urbanistiques en vigueur et au bon aménagement des lieux ;

## **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 15/04/2019 référencé DPU 1829\_03 ; « Plan de la situation existante » du 15/04/2019 référencé DPU 1829\_050 ; « Coupes existantes » du 15/04/2019 référencé DPU 1829\_051 ; « Coupes futures » du 15/04/2019 référencé DPU 1829\_061 ; « Plan de la situation future » du 15/04/2019 référencé DPU 1829\_060A – version Art.177/1 suivant avis de la CC du 10/10/2019 » ; « Plan des impétrants » du 15/04/2019 référencé DPU 1829\_07, modifié en application de l'article 177/1 du CoBAT, à condition d' :
  - assurer la planéité (longitudinale) des trottoirs, et en particulier au niveau des accès aux garages riverains, en application du §2 de l'art.4 du RRU ;



- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale du 25/04/2019, ses références : T.2019.0306/1/VP/al
- 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>es</sup>(3).

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

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

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

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

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

Notification du présent permis est faite simultanément au Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Schaerbeek, ses références : 2019/617=233/000

Fait à Bruxelles, le  
 Le fonctionnaire délégué,

Bety WAKNINE,  
 Directrice générale

(1) Copie pour information à :

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

## Annexe 1 au permis d'urbanisme

### Indications particulières à respecter :

- 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 du projet 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.
- 4) Pour les fosses d'arbres prévues : prévoir un mélange terre/pierre conformément au C.C.T. 2015 (chapitre K).

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

- 5) Prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire la propagation des poussières, du bruit, et les vibrations liés au chantier (réduire l'étendue, l'intensité et la durée des nuisances liées au chantier).
- 6) Assurer la bonne accessibilité des commerces.
- 7) 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](mailto:epbdossierpeb@environnement.brussels)

### Adresse d'envoi des formulaires unité PEB rénovée simplement

