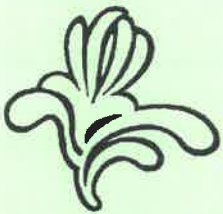


2

**MINISTERE
DE LA REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**



Administration
de l'Aménagement du
Territoire et du Logement

DIRECTION URBANISME

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

RECOMMANDE

Service Public Régional Bruxellois
Bruxelles Mobilité
Monsieur GAILLY Jean-Paul
Rue du Progrès 80 bte 1
1035 Bruxelles

Votre lettre du	Vos références	Nos références	Annexe(s)
		04/PFD/632913	1 dossier

Louiane LAHERY

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

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- commune : Bruxelles, Ixelles, Saint-Josse
- demandeur : Service Public Régional Bruxellois
Monsieur GAILLY Jean-Paul
- situation de la demande : Boulevard du Régent
Avenues des Arts et Marnix
Porte de Namur
Square du Bastion
- objet de la demande : Réaménager le tronçon de la Petite Ceinture de Bruxelles compris entre la place Madou (non comprise) et la Porte de Namur (comprise).
Abattre 15 arbres et planter 53 nouveaux sujets.

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 31/03/2017 ;
 vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée ;
 vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles Capitale du 6 juillet 1992 désignant les fonctionnaires délégués modifié ;
 vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relatif à l'instruction par le fonctionnaire délégué des demandes de permis d'urbanisme et de certificat d'urbanisme sollicités par une personne de droit public ou relatives à des travaux d'utilité publique modifié par l'arrêté du Gouvernement du 23 novembre 1993 ;
 vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997 ;
 vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ;
 vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) ;

(1) vu l'avis du 12/10/2017 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles ;
 (1) vu l'avis du 26/09/2017 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Josse ;
 (1) vu l'avis du 9/10/2017 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Ixelles ;
 (4) attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la demande qui lui en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (lettre du 31/03/2017) ; que cet avis est donc réputé favorable ;

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

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

- (1) ~~un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 1993-04-22 et dénommé PPA N° 60-04BIS Quartier Marteau~~
~~(4) dont la modification a été décidée par arrêté du~~
~~(4) un permis de lotir n° du~~
~~(4) dont la modification l'annulation⁽⁴⁾ a été décidée par arrêté du~~
~~(4) attendu que la demande déroge au susdit plan particulier – permis de lotir⁽⁴⁾; que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation⁽⁴⁾;~~
- (1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 17/08/2017 au 15/09/2017 et que 229 réclamations ont été introduites ;
- (1) vu l'avis de la commission de concertation du 17/10/2017 (avis de la séance du 27/09/2017 reporté) ;
- (1) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;
- (1) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré au Service Public Régional Bruxellois, Bruxelles Mobilité, pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant et zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que l'emprise des travaux comprend (en partie) des zones de protection de biens protégés ;

Considérant que les voiries concernées par la demande sont des voiries métropolitaines ; qu'elles font donc partie du réseau primaire de la Région Bruxelloise ; et qu'elles sont donc inscrites au PRAS en application de la prescription 26.1 du PRAS ;

Considérant que le périmètre du projet concerne 5 itinéraires cyclables régionaux ;

Considérant que le périmètre de la demande concerne des lignes de transports publics, de bus et de métro ;

Considérant que le projet se raccorde, aux deux extrémités, aux projets qui visent à réaménager la chaussée d'Ixelles et à réaménager la chaussée de Louvain ; que le fonctionnaire délégué a délivré les permis d'urbanisme visant à réaménager ces 2 chaussées ;

Objet :

Considérant que la demande vise à aménager des pistes cyclables séparées sur le tronçon de la Petite Ceinture compris entre la place Madou et la porte de Namur, le long du boulevard du Régent et des avenues des Arts et Marnix ;

Considérant que la demande porte également sur l'abattage de 15 arbres et la plantation de 53 nouveaux sujets ;

Considérant que le projet comprend la réalisation de plus de 610 m de site propre pour les transports publics et la réalisation de quais de transports publics conformes aux normes de la STIB ;

Procédure :

Instruction :

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme contient un rapport d'incidences comme requis 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* ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration le 30/05/2017 ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en application de :

- la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;
- l'article 67 al. 2 du COBAT : actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la commission de concertation en application de l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci ;

Considérant l'avis émis par la STIB le 05/05/2017 ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant l'avis non conforme émis par la Commission Royale des Monuments et des Sites en sa séance du 19/04/2017 ;

Considérant l'avis rendu par VIVAQUA le 19/06/2017 ;

Considérant que Bruxelles Mobilité et le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles n'ont pas émis leur avis respectif dans les trente jours de la date de la demande qui leur en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (lettre du 31/03/2017) ; que ces avis sont donc réputés favorables ;

Enquête publique et réunion de commission de concertation :

Considérant que les réclamations et les réactions exprimées dans le cadre de l'enquête publique de 30 jours (plus de 200 courriers et e-mail) et lors de la réunion de la commission de concertation portent sur les aspects suivants :

- la plupart des réclamants se montrent favorables au projet et le soutiennent : effet autoroute gommé, va dans le bon sens, plus de sécurité pour les cyclistes et piétons,... ;
- favorables aux pistes cyclables séparées du charroi dense et rapide ;
- Largeurs des espaces cyclistes sont saluées ainsi que le choix du revêtement qui assure la cohérence à l'échelle régionale ;
- Demandent que l'asphalte ocre soit poursuivi au niveau des traversées vélo afin d'améliorer la lisibilité, le confort et la sécurité des usagers et surtout des cyclistes ;
- Demandent que les traversées cyclistes soient bidirectionnelles ;
- Ils signalent que les liaisons aux extrémités du projet restent difficiles, au-delà de Madou et de la Porte de Namur ;
- Les potelets ne doivent pas entraver les cyclistes et être espacés de min 1.5m entre eux ; qu'ils soient signalés pas une bande au sol présentant un relief;
- Il faudrait augmenter le nombre d'arceaux vélos ;
- Les trajectoires cyclistes devraient être plus souples et moins anguleuses ;
- Interparking s'interroge sur la limite d'intervention, si les accès aux parkings « Loi » et « Deux Portes » sont compris effectivement dans le périmètre du projet ;
- Opposition à la suppression du stationnement, ce serait négatif pour les riverains et les commerces ;
- Opposition aux aménagements devant l'Ambassade des Etats Unis ; le projet ne peut induire une régularisation de la situation existante, qui a fait l'objet de décisions de justice ;
- Pourquoi les places de stationnement sont-elles supprimées pour les riverains et pas pour les corps diplomatiques ? Et pourquoi pas de zones de livraisons pour les riverains ?
- L'accès au parking du n°24 du boulevard du Régent est dangereux ;
- Problèmes de visibilité des sorties de parkings du boulevard du Régent avec les arbres ;
- Le projet doit intégrer la question relative à la gestion des eaux de ruissellement ;
- L'enquête publique n'est pas assez longue ;
- Contre la démarche qui consiste à opposer le vélo à la voiture ;
- Il n'y a pas de comptages de piétons ni de cyclistes qui permettent de justifier la création d'aménagements cyclables et l'élargissement des espaces piétons ;
- Pourquoi pas le stationnement des bus sur la Petite Ceinture ? ;
- Il n'est pas possible de fermer la sortie de la rue Joseph II compte tenu des nombreux parkings que compte le quartier ;
- Un comité de quartier demande que l'on dégage la perspective sur le Palais des Académies depuis la rue Montoyer, ce qui induit l'abattage de 6 platanes d'alignement ;
- Le projet va dans le bon sens mais il reste trop timide ;
- Contre la création de stationnement compensatoire ;
- Les traversées piétonnes et cyclistes doivent être bien éclairées, et les aménagements doivent être adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- Risques de conflits entre voitures et vélos dans les rues cyclables, aussi avec les insertions des voitures ;

Situation existante :

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que la demande concerne l'aménagement du long tronçon de voirie de la Petite Ceinture compris entre la porte de Namur et la place Madou ; que la Petite Ceinture se situe en lieu et place de la seconde enceinte de Bruxelles (XIV^{ème}) détruite au XIX^{ème} afin de permettre le développement de la ville ;

Considérant que le profil des tronçons de cette partie de la Petite Ceinture ont des largeurs rectilignes régulières entre alignements (environ 55m, et 75m pour le tronçon entre la rue du Trône et la Porte de Namur) ;

Considérant que le lieu est également caractérisé par la présence des trémies d'accès et de sortie des tunnels routiers, et la présence de quatre lignes de métro, avec 4 stations qui sont concernées par le périmètre de la demande ;

Considérant que cette partie de la Petite Ceinture a été remodelée par les visions circulatoires les plus extrêmes des Travaux Publics de la fin des années 1950, avec la construction de viaducs, de trémies et de tunnels routiers ;

Considérant que l'espace public présente un caractère profondément routier que les alignements d'arbres présents - pourtant de première grandeur - estompent à peine ;

Considérant que cette partie de la Petite Ceinture constitue une limite autour du Pentagone, une véritable *infrastructure de communication difficilement franchissable* dans la ville, pour les modes actifs ; que les traversées se font en plusieurs temps, qu'elles sont longues, peu sûres et peu confortables ;

Considérant que les revêtements de l'espace public sont hétérogènes, mais que dominent les trottoirs en dalles de béton de tous types et de toutes dimensions, et de larges chaussées en asphalte ;

Considérant que les trottoirs sont dégradés et que les aménagements PMR sont globalement déficients ;

Considérant que les plantations sont structurantes ; qu'elles sont pour l'essentiel préservées dans le cadre du projet ;

Considérant qu'à l'heure actuelle les aménagements sont discontinus et peu sûrs, dans un environnement inhospitalier dominé par l'automobile ;

Considérant que l'installation d'éclairage actuellement en place est vétuste et hétérogène ;

Considérant que le périmètre de la demande concerne plusieurs zones à concentration d'accidents identifiées par Bruxelles Mobilité :

- au carrefour Loi;
- aux carrefours Belliard et Montoyer;
- au carrefour Trône;
- au carrefour Porte de Namur ;

Considérant que toutes les voiries donnant sur les la Petite Ceinture, à l'exception des chaussées de Louvain et d'Ixelles qui sont voiries interquartier, des rues Belliard et de la Loi qui sont des métropolitaines, et de la rue du Trône qui est principale, et dont le régime de circulation est limité à 50 km/h ;

Situation projetée :

Considérant que la demande de permis d'urbanisme porte sur les travaux suivants :

- quand les lieux le permettent, la création de deux pistes cyclables bidirectionnelles séparées (une de chaque côté de la petite ceinture) et surélevées à la hauteur des trottoirs ;
- le recouvrement des pistes cyclables séparées avec de l'asphalte ocre ;
- la matérialisation de la hiérarchie de voiries ;
- l'amélioration des traversées piétonnes le long de la Petite Ceinture et à travers celle-ci ;
- l'abattage de 15 arbres à haute tige et la plantation de 53 nouveaux sujets ;
- une mise aux normes des quais de bus ;

Considérant que l'installation d'éclairage public est entièrement renouvelée dans le cadre du projet, la zone concernée sera équipée de luminaires de type "Petite Ceinture" selon les recommandations faites dans le cadre de la mise à jour du Plan Lumière régional ; que ces luminaires sont équipés avec des sources LED (température de couleur blanche chaude 3000 K), pour un confort visuel meilleur et une consommation globale inférieure (consommation de 70-80 watts par point lumineux) ;

Considérant que les aménagements cyclables projetés dans le périmètre de la demande sont de 3 ordres :

- des rues cyclables ;
- des espaces cyclo-piétons ;
- des pistes cyclables ;

Considérant que tous les aménagements projetés de part-et-d'autre de la Petite Ceinture sont bidirectionnels ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Objectifs du projet :

Considérant que la demande vise à améliorer les conditions de sécurité et de confort de l'espace public, pour tous les modes, et tout particulièrement pour les modes actifs ;

Considérant que le projet comprend le réaménagement de tous les carrefours ainsi que d'une série d'autres interventions liées à la modification des traversées piétonnes, aux modifications des arrêts de transports publics ;

Considérant que projet s'inscrit dans l'objectif général du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale de rendre l'ensemble de la Petite Ceinture de Bruxelles cyclable ;

Cadre stratégique et réglementaire en Région bruxelloise :Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :

Considérant que le PRD définit 3 catégories de voiries (hiérarchie) :

- Le réseau primaire, parmi lesquelles on retrouve les voiries métropolitaines ; elles assurent l'accès aux grands équipements métropolitains ;
- Le réseau interquartier : elles sont le vecteur des déplacements urbains à courte ou moyenne distance, qui assure l'unité de la ville entre les différents quartiers et qui ont pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau primaire ;
- Le réseau de quartier dans lequel on retrouve les voiries « zone 30 » : outre la limitation de vitesse prévue par le plan, ces voiries contribuent fortement à l'accroissement de la sécurité routière et de la qualité de vie. Ce statut induit des aménagements spécifiques tels que des trottoirs élargis à hauteur *des carrefours, des écoles, des services importants où installation de rangements pour vélos, ou par l'organisation du trafic (introduction et/ou inversion de la circulation à sens unique, bus dans le sens opposé, délimitation de pistes cyclables plus larges, fermeture d'un passage)* ;

Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise notamment un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ;

Considérant que le transfert modal est favorisé par la mise en place d'infrastructures adaptées, sûres et attrayantes ;

Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes, et que la performance des lignes de transports publics s'en retrouve améliorée ; qu'à ce titre le projet rencontre la priorité inscrite au plan de façon positive, non pas en contraignant la voiture, mais en rendant l'alternative plus séduisante ;

Considérant que la Priorité 9 du PRD vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile ;

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

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat) car une part significative (environ 25-30% selon le PRD) des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB ; que la *carte stratégique du bruit des transports terrestres en région de Bruxelles-Capitale* de Bruxelles Environnement de 2006 fait apparaître des valeurs importantes le long du périmètre de la demande ;

Considérant que si le projet maintient la capacité de circulation sur cette voirie principale, c'est pour permettre une réduction principalement sur les voiries de quartier ;

Considérant que les aménagements sont de nature à modérer les vitesses de circulation (voir également le Priorité 9.2.2.2.c du PRD) ;

Considérant que la plantation d'arbres et l'amélioration de l'attractivité des modes alternatifs concourent à rencontrer la priorité inscrite au plan ;

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

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

PRAS

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS, qui stipule que *les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain* ; même si sur ce point des améliorations peuvent encore être apportées (voir plus loin et conditions du FD en application de l'article 191 du CoBAT) ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

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

- contribuer à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts ;
- contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines;
- intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ;
- pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes (sauf si les conditions locales ne le permettent pas, ce qui n'est pas le cas ici) ;
- inciter les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;
- offrir des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines ;

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

Considérant que conformément à la prescription 25.4, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circulent des bus RER ou au moins 10 bus à l'heure la plus chargée par sens de circulation, ce qui est le cas sur le boulevard du Régent, il y a lieu de prévoir des aménagements qui contribuent à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun, tels que :

- un site protégé ;
- une ou plusieurs bandes réservées à la circulation des transports en commun ;
- la télécommande des feux de signalisation ;

Considérant que le projet prévoit le maintien du site propre protégé (inscrit à la carte 6 du PRD) et que les arrêts des bus sont maintenus et mis aux normes ;

Considérant par ailleurs qu'il est prévu de placer une signalisation routière qui permet une gestion intelligente des flux ;

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

Considérant que la prescription 25.7 du PRAS établit qu'en cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles ; que dans le cadre de ce projet la question ne se pose pas, car la capacité de circulation automobile est maintenue sans que cela ne se face au préjudice des autres modes ;

Considérant que le projet intègre les fonctions de l'espace public inscrites à la prescription 26.1 du PRAS, à savoir la fonction séjour, associée aux aspects qualitatifs, et la fonction circulation, associée aux aspects fonctionnels ;

Considérant que la prescription 26.2 donne un caractère réglementaire au à la hiérarchie des voiries inscrite au PRD, et qui articule le réseau viaire selon les trois niveaux décrits au PRD (le réseau primaire, interquartier, de quartier) ;

Considérant que conformément au projet objet de la demande, la prescription 26.3 du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries du réseau primaire prévoient les mesures d'aménagement visant à :

- *optimiser les conditions de la circulation des véhicules automobiles et des transports en commun, sans porter préjudice au confort et à la sécurité des cyclistes et des piétons;*
- *atténuer l'impact de la circulation des véhicules automobiles sur les logements et les activités riveraines, sauf si les conditions locales ne le permettent pas et pour autant que cela n'entraîne pas une augmentation significative de la circulation des véhicules automobiles sur les autres réseaux de voiries;*

Considérant que le projet est conforme à la prescription 26.3 du PRAS ;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande et les prescriptions du PRAS relatives au réseau viaire ;

Plan IRIS II :

Considérant que la présente demande s'inscrit dans le cadre du Plan de déplacements Iris 2 (adoption par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010) qui prévoit notamment :

- de rendre les transports publics plus attractifs,
- de favoriser des transports plus doux avec une attention particulière en faveur du vélo : *toutes les voiries régionales seront équipées de pistes cyclables ou d'un marquage vélo adapté,*

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

- de réduire la circulation automobile : le trafic « émis » par la RBC est réduit de 7% en 2015, par rapport à 2001, et le trafic « attiré » de 15% ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les objectifs stratégiques du plan ;

Réactions dans le cadre de l'instruction :

Considérant que le statut de la voirie (du réseau primaire et localement interquartier), et les flux importants qu'elle reçoit, impose la réalisation de pistes cyclables dissociées de la chaussée, au niveau des trottoirs ;

Considérant que les grandes voiries de la Petite Ceinture appellent à un niveau qualitatif des plus élevé pour ses aménagements ;

Considérant que le succès du transfert modal passe par la création d'espaces publics sûrs et confortables, mais pas seulement, il faut que ces espaces publics soient également attractifs, séduisants, agréables et beaux ;

Considérant qu'en Première Ceinture, ZICHEE et espace structurant, il y a lieu d'avoir une approche globale, d'une grande simplicité ;

Considérant que le projet concerne des espaces structurants au PRAS, et qu'en application de sa prescription 24 « les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain » ;

Considérant que la continuité de la piste cyclable (dans un matériau différent de celui du trottoir) contribue à la perception des axes urbains ;

Considérant que la politique de transfert modal vers les modes plus durables est une priorité régionale, tout comme l'amélioration des qualités paysagères des espaces structurants, des tracés historiques de la petite ceinture ;

Considérant que les pistes cyclables doivent être en cohérence avec les principes de composition de l'espace urbain, tout comme l'ensemble des éléments qui composent et structurent l'espace public ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir des poubelles publiques en suffisance, ainsi que des arceaux vélos ; que ces dispositifs peuvent être combinés avec des potelets afin de protéger les espaces dévolus aux piétons du stationnement sauvage ;

Considérant que les stations Villo et les stations Cambio sont replacées dans le cadre du projet ;

Considérant que le rapport d'incidences démontre que la perte de stationnement est très limitée et sans incidences sur l'accessibilité du périmètre, périmètre qui par ailleurs est d'une accessibilité exceptionnelle par transports en commun ; que la capacité de stationnement en voirie, et hors voirie (public et privé), reste importante ;

Considérant qu'en ce qui concerne les traversées, il y a lieu de se conformer à la pratique régionale en la matière, avec un marquage rouge aux lieux de conflits possibles ; que l'interruption du revêtement de la piste cyclable se justifie afin d'accroître la vigilance réciproque des usagers de la voie publique, des cyclistes également ;

Considérant qu'il y a lieu de d'assurer une bonne accessibilité aux voitures via la rue Guimard ; que cela doit se faire en préservant la rue de la circulation de transit qui impacterait négativement les infrastructures dédiées aux modes actifs ;

Considérant que le projet n'intègre pas certains aménagements pour lesquels les permis d'urbanisme ont été délivrés, tels que celui relatif au réaménagement de la chaussée d'Ixelles ou encore celui relatif au réaménagement de la chaussée de Louvain ; que les différents projets doivent être cohérents entre eux ;

Considérant que si les dessins des aménagements cyclables peuvent parfois apparaître anguleux, la largeur importante de ces aménagements permet de tracer des trajectoires avec beaucoup de confort ;

Considérant que la création de trottoirs et de pistes cyclables a un impact sur le stationnement en voirie ; que comme le démontre le rapport d'incidences, cette réduction rapportée aux capacités existantes hors voiries (publics et privés) est acceptable ; d'autant que cette suppression se fait au bénéfice d'une requalification de 1.4km de voirie du réseau primaire, qui permet le développement d'un mode alternatif à la voiture ; que cette suppression est donc justifiée ;

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme nous renseigne que sur les 314 places de stationnement existants dans le périmètre de la demande, 41 sont maintenues, ce qui induit une déduction de la capacité de stationnement en voirie de 273 emplacements ;

Considérant que le périmètre est d'une accessibilité exceptionnelle par transports en commun ;

Considérant que le quartier où s'inscrit le projet est faiblement habité, qu'il concentre des activités tertiaires ; que la demande en stationnement pour riverains est donc plus faible qu'ailleurs ;

Considérant que les capacités en stationnement hors voiries autour du projet (500 mètres maximum) sont considérables avec :

- Le parking Loi qui a une capacité de 1115 places et dont les accès se font soit par la rue de la Loi, 19 ou 85 soit par l'avenue des Arts;

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

(2) Concerne les bâtiments

- Le parking Scailquin qui a une capacité de 500 places et dont l'accès se fait depuis la rue Scailquin ;
- Le parking Deux Portes qui a une capacité de 930 places et dont l'accès se fait depuis le bd de Waterloo 2a;
- Le parking Toison d'Or qui a une capacité de 342 places et dont l'accès se fait depuis l'av de la Toison d'Or, 20;
- Le parking Industrie qui a une capacité de 320 places et dont l'accès se fait depuis la rue de l'Industrie, 26-38 ;
- Le parking Entre deux Portes qui a une capacité de 156 places et dont l'accès se fait depuis l'avenue de la Toison d'Or;
- Le parking Hilton qui a une capacité de 130 places et dont l'accès se fait depuis le boulevard de Waterloo, 38 ;

Considérant qu'une capacité de 100 emplacements privés et mutualisés existent à proximité immédiate du projet ;

Considérant que selon les données recueillies par Bruxelles Mobilité dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises (concerne les entreprises de plus de 100 travailleurs), et après l'analyse de ces données, il existe dans le périmètre de la demande et autour de celui-ci un excédent de du nombre de places vacantes parmi celles réservées aux employés de près de 900 emplacements ;

Considérant qu'il y a lieu de rapporter les 273 emplacement supprimés au 1,4 km de voirie (très large) réaménagée ; que ce chiffre est très raisonnable, surtout si on le rapporte à la capacité de stationnement public hors voirie disponible dans et autour du périmètre de la demande qui est d'environ 3500 emplacements ; d'autant que les besoins pour les habitants sont également limités compte tenu des affectations des bâtiments (peu de logements) ;

Considérant que faire de la place aux modes actifs, aux transports en commun, dans un espace limité doit se faire en équilibrant les fonctions ; que l'aménagement de l'espace est actuellement totalement déséquilibré en faveur de la voiture ; que la proposition n'est qu'un rééquilibrage des fonctions en faveur des modes plus durables ; que ce rééquilibrage reste très raisonnable ;

Considérant que la prescription 25.7. du PRAS requiert qu'en cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles et que le plan Iris II nous rappelle que la politique de stationnement constitue un levier essentiel pour la réduction de la dépendance automobile à Bruxelles, et ce afin notamment de libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacement (sites propres de transports publics, aménagements piétons et pistes cyclables) ;

Considérant par ailleurs que le périmètre de la demande est exceptionnellement bien desservi par les transports en commun, et que la perte en stationnement se fait au bénéfice d'une alternative durable en matière de mobilité ;

Considérant que la démarche qui vise à donner plus de place aux modes actifs en reprenant une partie de ce que l'on a donné à la voiture, est clairement inscrite dans les plans régionaux, règlementaires et stratégiques ;

Considérant qu'il est évident que le manque d'infrastructures adaptées pour les modes actifs est un frein pour le développement de la part modale des piétons et vélos ; qu'un environnement adapté et convivial incitera à l'augmentation du nombre de piétons et cyclistes ; que dimensionner les infrastructures à des comptages actuels est un non-sens, qui n'aurait d'effet que d'empêcher le développement de la ville, et sa requalification ;

Considérant que la demande concerne un tissu urbain très dense, en lisière du Pentagone et de la première couronne de la Région, avec d'importantes activités, et qu'elle concerne donc beaucoup de monde ; qu'il y a donc un potentiel pour le développement de la part modale des modes actifs ;

Considérant que le demandeur confirme que le périmètre de sécurité de l'ambassade des Etats Unis d'Amérique ne fait pas partie de la demande ; que la limite du périmètre d'intervention l'indique bien, mais que le plan pourrait effectivement être plus clair à ce sujet ;

Considérant le projet ne concerne en rien les dispositifs placés par l'ambassade sur la voie publique, sur la voirie régionale qu'est le boulevard du Régent, dans le but d'empêcher le passage de véhicules et des personnes ;

Considérant que le stationnement « CD » qui se trouve à proximité a une emprise sur le trottoir, qu'il y a lieu de le relocaliser en dehors des espaces dédiés aux modes actifs, en convertissant des emplacements « ordinaires » situés dans ou à proximité du périmètre ;

Considérant qu'une attention doit être apportée aux accès de garage des n°24 pour que les entrées et sorties des véhicules se fassent sans danger, mais en préservant les arbres d'alignement ;

Considérant que la demande ne précise pas les moyens financiers, humains et organisationnels qui seront mis en œuvre pour opérationnaliser la compensation des emplacements de stationnement supprimés, notamment en matière de mutualisation des places de stationnement des entreprises privées ;

Considérant qu'à la Porte de Namur, l'aménagement projeté réserve une bande bus à double sens sur le côté ouest du rond-point pour relier le site propre du boulevard du Régent avec la chaussée d'Ixelles ; qu'il est prévu d'instaurer en zone de rencontre à accès limité ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que la chaussée d'Ixelles doit rester accessible aux livraisons, notamment depuis l'axe métropolitain de la Petite Ceinture qui est le plus approprié pour recevoir des véhicules de gros tonnage ;

Considérant que la chaussée d'Ixelles doit rester accessible au trafic automobile depuis la Petite Ceinture en dehors des heures où l'accès y est limité ;

Considérant qu'une accessibilité automobile entre la rue de Namur et la Petite Ceinture (avenue Marnix), ainsi qu'entre la rue de Namur, la chaussée d'Ixelles et la rue du Champs de Mars doit être préservée pour assurer les liaisons entre quartiers ;

Considérant qu'il y a lieu de restreindre au strict minimum les interventions au niveau de la Porte de Namur, laquelle est située à l'articulation de plusieurs projets d'espaces publics (chaussée d'Ixelles, Square du Bastion et tronçon de la petite Ceinture compris entre les Portes Louise et de Namur), dont il faudra tenir compte pour aboutir à un aménagement intégré et cohérent ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée pendant 30 jours, conformément à l'article 11 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23/11/1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement ;

Considérant que le terminus bus de l'avenue Marnix est allongé d'environ 80 mètres ; que les caractéristiques urbaines où le terminus est prévu permettent cette implantation ; que l'implantation des terminus est judicieuse par rapport à la station de métro de la Porte de Namur et l'importante rue commerçante qu'est la chaussée d'Ixelles ;

Considérant que le projet s'inscrit dans la politique régionale en matière de gestion des eaux ; qu'une réflexion et des propositions quant à l'intégration et la gestion des eaux de pluie et ruissellement auraient dû être intégrées plutôt que la solution du "tout à l'égout" ;

Considérant que l'ensemble du réseau local environnant reste accessible aux véhicules, et que l'ensemble des parkings restent accessibles également ;

Considérant qu'un comité de quartier demande que l'on dégage la perspective sur le Palais des Académies depuis la rue Montoyer, ce qui induit l'abattage de 6 platanes d'alignement ; que la proposition est très intéressante d'un point de vue paysager ; que le projet à l'instruction n'est pas incompatible avec les propositions avancées, mais qu'il s'agit d'un projet distinct qui requiert des devoirs d'instruction propre ; que la démarche de ses habitants -qui s'impliquent dans la revalorisation de leur quartier et du patrimoine- mérite d'être saluée ;

Considérant que la plantation continue et régulière d'arbres à haute-tige sur l'avenue Marnix et le boulevard du Régent améliore la qualité du paysage urbain le long d'un espace structurant ;

Considérant que l'aménagement projeté ne compromet pas la fonction métropolitaine de la Petite Ceinture, dont la capacité routière est préservée sur les chaussées centrales et dans les tunnels routiers ;

Considérant que les traversées piétonnes et cyclistes doivent être bien éclairées, et les aménagements doivent être adaptés aux personnes à mobilité réduite ;

Considérant que les voitures circulant dans les rues cyclables le feront à allure modérée ; que le risque de conflits entre voitures et vélos dans les rues cyclables est minime ;

Plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT

Considérant que le fonctionnaire délégué a imposé des conditions au demandeur, par courrier du 20/10/2017, qui impliquent des modifications aux plans déposés à l'appui de votre demande de permis ; que les conditions sont les suivantes : «

- 1) *Faire concorder le projet à l'instruction avec les projets de Bruxelles Mobilité autour du périmètre de la demande pour lesquels les permis d'urbanisme ont été délivrés, notamment les projets suivants :*
 - a. *Porte de Namur et les aménagements prévus dans la cadre du permis d'urbanisme délivré pour le réaménagement de la chaussée d'Ixelles ;*
 - b. *Place Madou et les aménagements prévus dans la cadre du permis d'urbanisme délivré pour le réaménagement de la chaussée de Louvain ;*
- 2) *Augmenter sensiblement le nombre d'arceaux vélos dans le périmètre de la demande, et prévoir des poubelles en suffisance ;*
- 3) *Prévoir des dispositifs favorisant la percolation des eaux de ruissellement là où les aménagements et infrastructures en sous-sol le permettent ;*
- 4) *Reconstituer les alignements plantés avec des intervalles réguliers, en accord avec la cellule plantation de Bruxelles Mobilité et quand cela est techniquement possible ;*
- 5) *Fournir des données plus récentes sur le taux d'occupation des parkings en ouvrages existants à proximité et mentionnés dans le rapport d'incidences ;*

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

6) *Porte de Namur :*

- a. *Réduire l'intervention au stricte minimum, et maintenir la situation existante en matière de circulation dans le carrefour de la Porte de Namur, en permettant aux véhicules qui proviennent de la rue de Namur ou du Nord de la Petite Ceinture d'emprunter la chaussée d'Ixelles ou de faire demi-tour, en supprimant le site propre bus sur le rond-point direction faubourgs (pas de distinction du revêtement de la chaussée et pas de marquages site propre bus direction faubourgs) ;*
- b. *Mieux articuler le projet avec le tronçon de la Petite Ceinture limitrophe, et dans ce sens ne pas faire aboutir les pistes cyclables marquées (PCM) sur le trottoir de l'avenue de la Toison d'Or et réaliser les marquages en chaussée dans le prolongement des pistes existantes et/ou projetées, parallèlement aux bordures ;*

7) *Carrefour rue Ducale et Petite Ceinture :*

- a. *Revoir le marquage venant de la place des Palais vers Trône (croisement voitures et bus) afin d'optimiser la capacité du carrefour et de prévenir le risque d'entrave à la ligne 71 par les remontées de files ;*
- b. *Revoir le marquage et le type de revêtement sur la zone, jugés peu qualitatifs et peu en accord avec la valeur patrimoniale des lieux, et donc préciser les raccords entre les différents matériaux ;*

8) *Tronçon du boulevard du Régent situé entre porte de Namur et Trône :*

- o *Donner la priorité à l'augmentation de la vitesse commerciale des bus ;*
- o *Maintenir une offre de stationnement à proximité de la rue de Namur ;*

9) *Tronçon du boulevard du Régent situé entre Trône et place Madou :*

- o *Améliorer l'accès au garage du n°24 du bd du Régent, en privilégiant absolument une solution qui préserve les arbres ;*
- o *Représenter clairement les limites d'interventions, en excluant tout ce qui est en place et contesté autour de l'ambassade des Etats Unis et les trémies d'accès aux parkings d'Interparking ;*
- o *Déplacer les emplacements CD prévues en trottoir sur le boulevard du Régent, et prévoir plutôt une petite zone de livraison pour les riverains ;*

10) *Modifier la sortie de la piste cyclable à la hauteur de la rue Guimard afin d'empêcher le trafic motorisé de transiter ;*11) *Prévoir un accès au parking Arts-Loi direct depuis la Petite Ceinture, plus proche de l'entrée du parking même ;*12) *Revoir l'entrée de bus sur le tronçon de la piste cyclable entre la rue Surllet de Chokier et la rue du Louvain : au lieu de laisser les bus l'emprunter après le carrefour, laisser les bus en voirie et prévoir une entrée à la hauteur de la rue de Louvain ;*13) *Maintenir l'ouverture de la berme centrale permettant une liaison directe entre la rue de la Charité et la Petite Ceinture, et fermer la circulation pour les voitures entre la rue Joseph II et la rue de la Charité ; »*

Considérant que le demandeur a introduit des plans modifiés auprès du fonctionnaire délégué le 21/11/2017, que ces plans ont été modifiés conformément aux conditions imposées en application de l'article 191 ; que qu'ils sont accompagnés d'une note explicative et de compléments d'informations demandés en condition n°1 du courrier ;

Considérant que les modifications des plans qu'impliquent ces conditions n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux ;

Considérant que les plans concordent avec les aménagements en amont et en aval du projet ;

Considérant que des arceaux et des poubelles supplémentaires ont été ajoutés ;

Considérant que les zones plantées, plus nombreuses en situation projetée, permettent une meilleure percolation des eaux de ruissellement ;

Considérant que l'implantation des arbres ainsi que leur interdistance de plantation ont été calculées avec la cellule plantation, amenant le nombre d'arbres plantés à 47 ;

Considérant que les chiffres les plus récents du taux d'occupation des parkings sont issus d'un relevé datant de 2015 a été réalisé par le BRAT (468 places libres durant la plage 9-11 dans le parking des 2 portes) et de 2015 pour les Plans de Déplacements d'Entreprises (entre 542 et 24 places vacantes selon les parkings d'entreprises) ;

Considérant que si l'on ne prend en compte que les chiffres récents, outre l'occupation à 60% des parkings publics autour de la Petite Ceinture en 2006, ces chiffres présentent une opportunité pour la mutualisation des places de stationnement hors voirie ;

Considérant que les plans ont été adaptés pour permettre le passage ou demi-tour des véhicules venant de la rue de Namur ou du Nord (tour de rond-point possible) ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que le site propre bus sur la rue Ducale est prévu en pavés de pierre naturelle, sciés, et que le reste de la rue s'effectue en pavés de porphyre non sciés ;

Considérant que la pierre naturelle sur la rue Ducale s'accorde avec son environnement direct (place du Trône et suite de la rue Ducale, zone de protection du Palais des Académies ;

Considérant que l'offre en stationnement entre Porte de Namur et Trône est optimisée au maximum sans compromettre le fonctionnement de la bande bus grâce à l'ajout de 17 places longitudinales ;

Considérant que le demandeur a répondu aux remarques émises pour le tronçon Trône-Madou (accès garage facilité, places CD sur boulevard, zone de livraison) ;

Considérant que la sortie de la piste cyclable à hauteur de Guimard est adaptée (potelets) et que l'accès au parking Arts-Loi a été placé plus proche de l'entrée du parking ;

Considérant que l'entrée de bus entre Chokier et Louvain ne peut être déplacée car elle créerait une troisième entrée et un abattage d'arbres supplémentaire alors qu'elle permet également aux véhicules privés de rejoindre les garages du début du boulevard du Régent ;

Considérant que la liaison directe entre la rue de la Charité et la Petite Ceinture est conservée, et que la liaison Joseph II / Charité est fermée afin de ne pas générer de trafic de transit dans des voiries locales ;

Considérant que toutes ses modifications, tout en restant accessoires et minimales, permettent d'améliorer certaines liaisons routières et cyclables pointées lors de la procédure ;

Conclusion :

Considérant que l'aménagement actuel de l'espace public est d'un autre temps ; qu'il fait la part belle à la voiture au détriment des modes actifs et de la qualité du paysage urbain, et au détriment de la qualité de vie des bruxellois ;

Considérant que les plans régionaux encouragent à lutter contre les nuisances imputées au trafic automobile (pollution atmosphérique et sonore); que dans ce cadre, l'aménagement de la Petite Ceinture rencontre cet objectif ;

Considérant que les revêtements sont dégradés ; qu'un renouvellement des chaussées et des trottoirs est nécessaire ;

Considérant que le projet permet de gommer la caractéristique autoroutière qui caractérise actuellement l'espace public considéré ;

Considérant que la demande - telle que modifiée en application de l'article 191 du CoBAT- est conforme aux objectifs régionaux ainsi qu'aux plans et aux règlements régionaux, en matière de mobilité et en matière d'espaces publics ; que le projet participe à améliorer la qualité sur la Petite Ceinture, avec des répercussions positives sur l'ensemble de la Région ;

Considérant que les quais de transports publics sont mis aux normes et qu'ils sont adaptés pour les personnes à mobilité réduite ;

Considérant que les aménagements projetés permettent le développement des modes de déplacement plus durables ; que les espaces publics sont adaptés aux normes actuelles en matière de confort et de sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite ; qu'un espace adéquat est consacré aux vélos par la création de pistes cyclables séparées des voies carrossables ;

Considérant que le projet s'inscrit dans la continuité de ce qui est déjà actuellement en cours de réalisation ; que la Région développe également d'autres projets en vue de requalifier in fine l'ensemble de la Petite Ceinture ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans cachetés numérotés B.74.35-1, B.7436-1, B7437-1, B7431-1 datés du 14/11/2017 et au dossier en ce qu'il est conforme aux plans précités ;
- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles Capitale du , ses références :
- se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

2° ⁽³⁾.

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

Article 3 (A n'utiliser que dans les cas définis à l'article 88 l'ordonnance du 29 août 1981 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée).
Les travaux ou actes permis ne peuvent être maintenus au-delà du .

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

(2) Concerne les bâtiments

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 aux Collèges des Bourgmestre et Echevins
de et à Bruxelles / Saint-Josse-Ten-Noode / Ixelles

Fait à Bruxelles, le

Le fonctionnaire délégué,

Le fonctionnaire délégué,

Benoit PERILLEUX,
Directeur Chef de service

Benoit PERILLEUX,
Directeur Chef de service

(1) Copie pour information à : ~~I.B.G.E. (PEB)~~, la C.R.M.S. et ⁽²⁾ l'architecte.

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

BP
81118

11-01-2019

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter
(2) Concerne les bâtiments

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

- 1) Permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, archeologie@sprb.brussels);
- 2) Prendre en considération les chantiers prévus dans les périmètres adjacents, et assurer une bonne coordination entre eux, en concertation avec les communes ;
- 3) Assurer en permanence la bonne accessibilité des entreprises riveraines des espaces publics concernés par le projet. Le cas échéant, réaliser les opérations potentiellement gênantes pour l'accessibilité du quartier, et tout particulièrement des activités économiques riveraines, le dimanche ou les jours fériés ;
- 4) Informer régulièrement les riverains (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier ;

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

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

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

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

Suite de la procédure PEB :

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

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

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

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

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

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

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

Services d'aide réglementation travaux PEB :

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

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

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

Site internet :

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

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