

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 **favorable** du 22/11/2016 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Josse-ten-Noode ;

⁽¹⁾ vu l'avis **défavorable** du 17/11/2016 du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles ;

⁽⁴⁾ ~~attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Josse-ten-Noode 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 12/08/2016) ; que cet avis est donc réputé favorable ;~~

⁽¹⁾ attendu qu'il existe, pour le territoire où se situe le bien :

⁽¹⁾ un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 1997-06-05 et dénommé Méridien - Ilots délimités par les rues Du Méridien, de la limite, de l'union, de Bériot, potagère et le square h. Frick ;

⁽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 17/10/2016 au 15/11/2016 et que 39 réclamations ont été introduites ;

⁽¹⁾ vu l'avis **favorable sous condition à la majorité** de la commission de concertation du 25/11/2016 ;

⁽¹⁾ vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

⁽¹⁾ vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à Bruxelles Mobilité pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Contexte :

Considérant que le projet concerne le réaménagement de l'axe urbain compris entre la place Quetelet et la place Madou, constitué d'une partie du boulevard Bischoffsheim, de la place Quetelet, de l'avenue de l'Astronomie, de la place Madou, de la rue Scailquin et de la chaussée de Louvain, tronçon compris entre la place Madou et la place Saint-Josse ;

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

Considérant que l'espace public est principalement entouré de zones administratives et de zones d'habitation au plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 (PRAS) ; que la chaussée de Louvain est également un liseré de noyau commercial au PRAS ;

Considérant que la partie de la Petite Ceinture concernée par la demande est une voie métropolitaine au PRD ; que la voirie comporte des tunnels routiers ; que conformément à la prescription 26.2 deuxième alinéa du PRAS, dans ce cas, le réseau viaire primaire est hiérarchisé selon les principes suivants :

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

1° réseau primaire : pour les chaussées en tunnel ou en viaduc, pour les chaussées centrales entre les ouvrages d'art, pour les chaussées centrales situées au-dessus d'un tunnel routier, lorsque ces chaussées comportent plus d'une bande par sens de circulation et pour les chaussées d'accès à un tunnel ;

2° réseau interquartier : pour les chaussées centrales situées au-dessus d'un tunnel routier lorsque ces chaussées comportent une seule bande par sens de circulation ;

3° réseau de quartier : pour les chaussées latérales ;

Considérant que la rue Scailquin et la chaussée de Louvain sont des voiries interquartiers ; et que la rue de l'Astronomie est une voirie locale ;

Considérant la présence de lignes de transport public en site indépendant en sous-sol ;

Considérant que les voiries concernées par le réaménagement sont des voiries régionales ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une volonté de réaménagement global de la « Petite Ceinture », succession de boulevards et d'avenues suivant le tracé de la seconde enceinte (XIV^{ème} siècle) entourant le « Pentagone » ;

Considérant que la Petite Ceinture fait partie du maillage d'itinéraires cyclables en région Bruxelles Capitale ;

Considérant qu'une demande de permis d'urbanisme qui porte sur le réaménagement du tronçon de la Petite Ceinture compris entre la place Madou et la Porte de Namur ref. 04/PFD/632913 (accusé de réception de dossier complet du 31/03/2017), est actuellement à l'instruction ;

Objet :

Considérant que le projet vise à réaménager l'espace public compris entre la place Quetelet et la place Madou, ainsi qu'entre la place Madou et la place Saint-Josse ;

Considérant que la requalification de l'espace public intègre ici un réaménagement de façade à façade du triangle formé par la chaussée de Louvain, réalisée de plain-pied, par la rue Scailquin aux trottoirs agrandis et par la place Madou, verdurisée ;

Considérant que le projet prévoit la mise en place de pistes cyclables bidirectionnelles de chaque côté de la Petite Ceinture, de la place Quetelet à la place Madou ;

Procédure :

a. Instruction

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité d'une durée de 30 jours en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;

Considérant que le projet a été soumis à rapport d'incidences en application de l'article 142 du CoBAT et du point 19 de l'annexe B du même code : « travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant » ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré incomplet le 19/09/2016 que les compléments ont été réceptionnés par l'Administration le 30/09/2016 ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré **conforme et complet** en date du 05/10/2016 ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis non conforme de la Commission Royale des Monuments et des Sites en application de l'article 237§1 du CoBAT relatif aux zones de protection, et que cette dernière a rendu son avis en sa séance du 19/10/2016 ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de Bruxelles Mobilité en application de l'article 177§2/1 du CoBAT et que cette dernière a rendu son avis le 29/11/2016 ;

Considérant l'avis de la STIB daté du 14/09/2016 ;

Considérant l'avis de la Commission Européenne du 12/10/2016 ;

b. Enquête publique

Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 17/10/2016 au 15/11/2016, 39 réclamations ont été introduites ;

Considérant que les réactions formulées lors de l'enquête publique portent sur les aspects suivants :

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

(2) Concerne les bâtiments

- **Général** : réception positive du nouvel aménagement pour la fluidité des bus et pour l'espace piéton - accueil favorable du nouveau carrefour remplaçant le rond-point - espace public plus agréable – attrait du projet pour un transfert modal ;
- **Aménagement** : accueil favorable du rééquilibrage de l'espace public et de la prise en compte des modes actifs et des usagers du transport public – regret de la faible qualité de traitement du cul-de-sac de la Petite Rue du Nord – demande d'un revêtement du trottoir pair de Scailquin identique à la chaussée de Louvain pour inclure la Maison des Cultures – accueil favorable des plantations – contre l'utilisation des pavés en trottoir – confusion espace cyclable ocre et espace piéton beige – flaques en trottoir ;
- **Mobilier urbain** : opposition aux deux bancs face au 61 chaussée de Louvain pour peur de nuisances – réticence quant à l'utilisation de l'acier Corten – opposition au placement de l'abribus face au n°4 chaussée de Louvain – mobilier représentant un obstacle pour les piétons ;
- **Cyclistes** : accueil positif des pistes cyclables le long de la Petite Ceinture - largeur des aménagements trop faible à certains endroits – problème de connexion entre rue de la Limite et Astronomie – absence d'aménagement cyclable dans le premier tronçon Scailquin – étroitesse de la piste cyclable séparée sur le deuxième tronçon Scailquin et inquiétude pour insertion en bande bus à l'approche du carrefour Madou ;
- **Circulation automobile** : crainte d'une augmentation du trafic rue Scailquin et rues avoisinantes - crainte de ne pas pouvoir sortir de Lenders sans priorité – demande d'une ouverture partielle de la chaussée de Louvain pour éviter le trafic sur Scailquin – contre le détour par Quetelet pour rejoindre la Petite Ceinture (absence tourne-à-gauche depuis Scailquin) – faciliter l'accès nord à la Tour Madou – demande de deux bandes pour sortir de Surllet de Chockier – maintenir le sens de circulation rue des Cultes – regret de voir la chaussée de Louvain ouverte aux voitures en soirées et weekends – manque d'étude pour le report de trafic sur Barricade et Notre-Dame-aux-Neiges – suppression malheureuse de la station Cambio ;

Situation existante :

Considérant que la place Madou est une zone à concentration d'accidents, peu lisible pour les usagers et dangereuse pour les modes actifs ;

Considérant que la place Madou s'organise autour de l'esplanade (servitude de passage public sur sol privé) de la tour Madou, esplanade délimitée par des bacs de plantations rehaussés ;

Considérant que l'espace entourant la place Madou s'apparente à une situation provisoire en travaux, qu'il est difficile de s'y repérer et d'y circuler facilement ;

Considérant qu'hormis l'esplanade privée, la place Madou n'est pas aménagée comme une place mais comme un carrefour en situation provisoire, avec un flot de circulation confus et peu d'espace dévolu à la fonction séjour ;

Considérant que la chaussée de Louvain a subi des aménagements provisoires successifs, que le provisoire finit par altérer la qualité de l'espace public ;

Considérant que la rue de Scailquin, aux trottoirs étroits, est peu attractive pour le piéton ;

Considérant que le boulevard Bischoffsheim et l'avenue des Arts sont organisés en contre-allées à deux voies de circulation le long du tunnel, avec stationnement longitudinal côté impair pour Bischoffsheim ;

Considérant que l'avenue de l'Astronomie est organisée en double sens, un dédié au bus et taxis venant de Quetelet, et un dédié au trafic automobile venant de Madou, avec stationnement longitudinal côté impair ;

Considérant que la Petite Ceinture constitue une importante barrière pour les modes actifs dans le tissu urbain bruxellois ;

Considérant que les revêtements des espaces publics sont hétérogènes et peu qualitatifs ;

Considérant que les plantations sont rares dans le périmètre de la demande, ce qui confère à l'espace public un caractère minéral et routier (asphalte) ;

Considérant que les revêtements de chaussées sont globalement en très mauvais état (excepté la chaussée de Louvain dont le revêtement a été rénové suite à d'importants travaux de VIVAQUA) ;

Considérant que le périmètre du projet est parcouru par 4 lignes de bus STIB, 3 lignes De Lijn ; qu'il accueille également la station de métro Madou ;

Considérant que les espaces publics concernés par la demande font la part belle à la voiture alors que les flux piétons sont considérables ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que l'éclairage public est constitué sur les boulevards de poteaux type « Léopold II » ; sur la rue de Scailquin et la chaussée de Louvain de consoles murales et de poteaux type « av. Brugmann » et sur la place Madou de quatre poteaux type « place Madou », héritage de l'exposition universelle de 1958 ;

Considérant que le tronçon de la chaussée de Louvain concerné par la demande est une voirie commerçante drainant un important flux de piétons ; que ce flux est alimenté par la présence d'un nœud intermodal à Madou ; que les aménagements actuels de l'espace publics ne sont pas adaptés pour accueillir un tel flux piéton, ni structurellement (répartition de l'espace) ni qualitativement ;

Situation projetée :

Tronçon triangle Madou/Scailquin

Considérant que les trottoirs de la rue Scailquin sont élargis et plantés côté impair, qu'une piste cyclable surélevée est aménagée dans le sens montant entre la rue Saxe-Cobourg et la rue de l'Alliance ;

Considérant que la chaussée de Louvain est aménagée en zone de rencontre ; que la circulation y est réservée aux modes actifs (pas de circulation motorisée en journée pendant la semaine) excepté pour les Bus/Taxis/Livraisons qui peuvent emprunter cet axe en permanence ;

Considérant que dans le cadre du projet la chaussée de Louvain est aménagée de plain-pied entre la place Madou et la place Saint-Josse, que seuls les arrêts STIB sont surélevés de 18cm ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 16 arbres sur la chaussée de Louvain (11 Tilleul à petites feuilles, 3 Halesia carolina, 2 Sophora du Japon – tous en pleine terre) en quinconce et un nouveau revêtement constitué de modules en béton de 22cm x 40/60cm de teintes beiges, se rapprochant de la teinte de l'esplanade privée située au pied de la tour Madou (en pierre naturelle), et un filet d'eau central légèrement sinueux ;

Considérant que ce filet d'eau aménagé au centre de la chaussée est prévu en béton lavé, couleur « pierre bleue » ; qu'il est interrompu aux endroits stratégiques afin de permettre les traversées des personnes à mobilité réduite (PMR) ;

Considérant que la partie circulaire de la chaussée de Louvain est réalisée en béton, avec la même teinte et finition lavée que les pavés ;

Considérant que les déplacements piétons chaussée de Louvain se font de plain-pied ; et que la vitesse de la circulation motorisée est réduite en zone de rencontre à 20km/h, contribuant également au confort des piétons et riverains ;

Considérant que la place Madou est élargie, qu'elle accueille 8 nouvelles plantations (savonnières) en bac et un nouveau revêtement en pavés béton avec couche d'usure de pierre naturelle couleur beige claire (22 cm x longueur variable 40/60cm), identique à la chaussée de Louvain et s'intégrant au travertin de l'esplanade de la tour Madou ;

Considérant que la rue Léopold Lenders est aménagée en un sens unique sortant depuis la chaussée de Louvain ;

Considérant que 4 arbres sont abattus rue Lenders pour des raisons de sécurité, afin de dégager de la visibilité pour les girations, qu'ils sont partiellement compensés par la plantation de 2 nouveaux sujets, un tilleul à petites feuilles et un Halesia carolina ;

Considérant que compte tenu de l'encombrement du sous-sol (présence de tunnels et de la station de métro), la profondeur du sol n'est pas suffisante pour planter en pleine terre ;

Considérant que les bacs serviront également de bancs, assises nécessaires à la convivialité de la place ;

Considérant que les entrées de rues du Vallon et de la Charité sont chacune signalées par 2 tilleuls ;

Considérant que le rond-point au croisement Scailquin/Astronomie est aménagé en carrefour à feux afin de dégager de l'espace et de mieux gérer les flux de véhicules ;

Considérant que l'éclairage est renouvelé (type rue Colonel Bourg) et tient compte des normes d'éclairement afin de créer un espace public confortable et sécurisé ;

Considérant que les luminaires Cosmos, qui sont un souvenir de l'exposition 1958 et qui donnent un caractère singulier à la place Madou, sont maintenus ;

Considérant que l'espace public est requalifié ; que les plantations et l'apaisement du trafic routier en améliorent la perception générale ;

Tronçon Petite Ceinture Bischoffsheim/Astronomie

Considérant que le projet prévoit la mise en place de pistes cyclables bidirectionnelles en asphalte ocre de chaque côté de la Petite Ceinture, de la place Quetelet à la place Madou ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que le boulevard Bischoffsheim voit son stationnement longitudinal supprimé au profit d'un agrandissement de trottoir et de l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle ; que la latérale du boulevard est fermée à la circulation entre la petite rue du Nord et la place Surllet de Chockier ;

Considérant que la petite rue du Nord est aménagée en cul-de-sac avec potelets amovibles pour l'accès aux véhicules d'urgence ;

Considérant que la berme engazonnée entre Astronomie et la Petite Ceinture est gérée en pré fleuri afin de favoriser la biodiversité ;

Considérant que 8 ormes sont plantés avenue de l'Astronomie ;

Considérant que l'avenue de l'Astronomie est mise en sens unique de la place Quetelet à la rue de Bériot, sens unique accompagné d'un contresens bus ;

Considérant que l'avenue de l'Astronomie, par cette nouvelle organisation de la circulation motorisés, l'élargissement des trottoirs et les 8 nouvelles plantations côté impair, retrouve un caractère apaisé propice à la circulation des modes actifs ;

Considérant que l'élargissement du trottoir à l'arrêt Quetelet permet un aménagement de l'arrêt bus accessible et confortable ;

Considérant que le by-pass Avenue des Arts vers Quetelet est supprimé et aménagé en trottoir, réduisant le nombre de traversées piétonnes pour accéder au Square Henri Frick ;

Considérant que la création de pistes cyclables induit la neutralisation de la voie latérale de la Petite Ceinture entre la petite Rue du Nord et Surllet de Chockier ;

Considérant que les places de stationnement sont supprimées au profit de l'aménagement des pistes cyclables séparées et des bandes bus/vélos/taxis ;

Considérant que sur l'entièreté du périmètre concerné par le projet, 59 places de stationnement sont supprimées, que cette suppression permet une meilleure répartition de l'espace dévoué aux modes actifs et aux transports en commun ;

Considérant que la place Madou est un véritable nœud intermodal ; qu'il offre, par ce réaménagement, un cheminement plus clair, plus agréable et plus sécurisé vers les arrêts des transports en commun ;

Considérant que le projet valorise les nombreuses alternatives à la voiture, qu'il permet une transition vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement (marche, vélo, transport en commun) ;

Considérant qu'une réduction de la circulation automobile en Région bruxelloise passe par une réduction de la capacité de stationnement globale (en espaces publics et en domaines privés) ;

Considérant que les emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite sont maintenus et mieux répartis ;

Considérant que la même attention fut portée aux places réservées à la livraison et aux taxis ;

Considérant que le nombre d'emplacements perdu en voirie est donc limitée par rapport aux nombreux avantages que présente le projet pour la qualité de l'espace public ;

Objectifs :

Considérant le projet vise à réaménager la place Madou et le tronçon concerné de la Petite Ceinture afin d'y inscrire les modes actifs et d'y renforcer la fonction séjour, sans porter atteinte à la capacité de la circulation automobile ;

Considérant que cette réorganisation permet également :

- de dégager un espace suffisant afin d'y créer des pistes cyclables séparées sur la Petite Ceinture (de Madou à Quetelet),
- d'améliorer la circulation des transports en commun,
- d'améliorer les conditions de sécurité et de confort des modes actifs autour du nœud intermodal qu'est la place Madou ;

Considérant que le réaménagement de la place Madou vise à améliorer la qualité de l'espace public en réorganisant les espaces dédiés aux différents usagers, en offrant une lecture de l'espace plus claire, facilitant le transfert modal ;

Considérant que le projet vise également à mettre fin aux situations provisoires successives ayant eu lieu sur Madou et sur la chaussée de Louvain, que l'aménagement d'une zone de rencontre vise à rendre cette zone commerciale plus attractive et agréable ;

Considérant que le projet constitue une opération de revitalisation à destination du quartier et de l'activité commerciale de la place Madou et de la chaussée de Louvain ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Motivation :

- **Cadre réglementaire et planologique :**

Considérant que la Priorité 8 du Plan Régional Développement vise un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ;

Considérant que le projet améliore la sécurité et le confort des modes actifs et que la régularité des transports publics s'en reirouve améliorée ; qu'à ce titre le projet rencontre la priorité inscrite au plan ;

Considérant que le trafic routier est identifié dans le P.R.D comme l'une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air et comme source de nuisances sonores en région Bruxelles-Capitale ;

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

Considérant que le projet, fruit de phases tests successives, vise à la fois à réduire le trafic de transit sur les voiries locales et à permettre une alternative au trafic automobile en Petite Ceinture, afin de diminuer les nuisances imputées à ce dernier (bruit et pollution) ;

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

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

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

Considérant 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 ce cas, la suppression du tourne-à-gauche rue Scailquin et la mise en sens unique descendant de la rue Bériot permettant l'instauration du contre-sens bus sur Astronomie rencontrent cette prescription ;

Considérant que le projet optimise les conditions de circulation des véhicules automobiles et des transports en commun, tout en améliorant les conditions de confort et de sécurité des cyclistes et des piétons ; qu'il rencontre en ce sens la priorité 26.3 du 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* » et que ces espaces « *doivent être plantés de manière continue et régulière* » ;

Considérant que le projet est inscrit dans le PPAS Méridien « quartier de la place Quetelet » qui spécifie que « *l'aménagement des zones de voirie doit obligatoirement prendre en compte les circulations dites lentes (piétons, vélos, handicapés) et doit viser à la continuité, l'accessibilité, à l'agrément et la sécurité des circulations* » ; qu'en ce sens la demande est conforme au PPAS ;

- **Aménagement :**

Considérant que l'emprise spatiale de la circulation automobile sur la Petite Ceinture est importante ; qu'un rééquilibrage est recherché au niveau régional afin d'y inscrire les modes actifs et d'y renforcer la fonction séjour ;

Considérant que le renouvellement des voies constitue une opportunité pour remodeler l'espace public et ainsi offrir de meilleures conditions de sécurité aux piétons en renouvelant les revêtements et en aménageant des traversées conformes aux normes et adaptées aux PMR ;

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

(2) Concerner les bâtiments

Considérant que le projet s'attache à rendre lisible l'espace public, facilitant et sécurisant les trajets pour les divers modes de déplacement ;

Considérant que le projet n'a pas d'impact sur les monuments classés (Maison place des Barricades, cinéma Marignan et cinéma Mirano) ; que le dégagement de l'espace au pied de leur façade participe à leur mise en valeur ;

Considérant que la chaussée de Louvain, qui est une importante artère commerçante, est réaménagée de plain-pied, offrant à tous un espace de circulation plus aisé et un espace de séjour plus convivial, ce qui est de nature à redynamiser l'activité commerciale ;

Considérant que le liseré commercial formé par la chaussée de Louvain et Place Madou est l'une des artères commerçantes les plus fréquentées de la Région Bruxelloise ;

Considérant que le flux de piétons en 2012 a enregistré une hausse, hausse attribuée à la mise en place du semi-piétonnier « Walking Madou » sur la chaussée de Louvain¹ ;

Considérant qu'il est de nouveau interdit de circuler en voiture sur ce tronçon de la chaussée de Louvain depuis juin 2015 ; et qu'entre mai 2015 et octobre 2015, Atrium constate une hausse de 10 % du flux de piétons ;

Considérant que l'enquête de satisfaction menée auprès de 128 usagers du quartier par Atrium en 2015 démontre l'impact positif des aménagements temporaires sur l'expérience des usagers du quartier ;

Considérant qu'ATRIUM établit le lien étroit qu'il existe entre le statut de la voirie et son attractivité ;

Considérant que les améliorations urbanistiques et paysagères prévues par le projet sont de nature à améliorer la convivialité de l'espace public, et donc également l'attractivité de la rue commerçante qu'est la chaussée de Louvain ;

Considérant que les 5 zones de livraisons existantes sont maintenues et contribuent au fonctionnement des activités économiques dans le périmètre concerné par l'aménagement ;

Considérant que la convivialité du triangle Madou/Louvain/Scailquin est renforcée par la présence de bancs et d'arbres, que le mobilier urbain est placé de façon à laisser un cheminement piéton dégagé, afin que ce mobilier ne soit pas un obstacle mais un ajout qualitatif à l'aménagement du lieu ;

Considérant que le mode de gestion de la circulation proposé sur la chaussée de Louvain, avec une place prépondérante des usagers actifs en journée et une circulation motorisée limitée aux bus/taxis/livraisons, contribue à un apaisement général de la circulation dans le quartier et dans ses voiries locales ;

Considérant que l'élargissement des trottoirs et l'aménagement de plain-pied participent à la réactivation de l'activité commerciale sur la zone concernée ;

Considérant qu'il y a lieu d'englober la rue Lenders à la zone de plain-pied par un revêtement identique, de se limiter à deux teintes de couleur et de créer un filet d'eau central plus discret, ne segmentant pas la chaussée de Louvain en deux zones distinctes ;

Considérant que le revêtement beige proposé place Madou doit également englober le trottoir pair de la rue Scailquin afin d'y relier la Maison des Cultures par un cheminement facilement identifiable et singulier ;

Considérant que la place Saint-Josse est suffisamment équipée en bancs, qu'il n'y a pas lieu de placer d'autres assises contre les façades de la place, assises qui, à cet endroit, encombrant le passage et gêne l'installation des terrasses ;

Considérant que les raccords de revêtements et les tracés de bordures entre les différents carrefours doivent être conçus de façon à soigner les transitions entre le projet et le cadre dans lequel il s'insère ;

Considérant que l'acier Corten, utilisé en situation provisoire sur la place Madou, doit être remplacé par un autre mobilier urbain, afin de marquer la transition vers un aménagement plus durable et plus qualitatif ;

Considérant que les trottoirs de l'avenue de l'Astronomie sont élargis et plantés, que l'alignement gagnerait à être renforcé par quelques arbres, créant ainsi une avenue arborée régulière et rappelant le Square qui lui fait face ;

Considérant que la Petite Rue du Nord verrait son caractère local renforcé par un aménagement plus arboré et moins marqué par la place de la voiture ;

Considérant que la commune de Saint-Josse a établi, via le contrat de quartier durable, un plan de localisation pour les containers enterrés à implanter sur son territoire ;

- **Modes actifs :**

Considérant que le projet offre des espaces de circulation plus confortables et plus sécurisés pour les modes actifs ;

¹ Enquête ATRIUM « Ca balance pas mal à madou » publiée le 11/02/2016 et consultée en ligne le 10/04/2017

<http://atrium.brussels/fr/blog/ca-balance-pas-mal-a-madou/>

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que le projet répond aux objectifs du plan piéton stratégique qui place la marche au cœur des aménagements de voiries et des espaces publics ;

Considérant que le projet offre des revêtements solides et confortables, que les pavés de bétons ne représentent pas un obstacle à la marche, qu'il en résulte un revêtement parfaitement plat et que leur pose tient compte de l'écoulement des eaux afin d'éviter toute stagnation de l'eau en trottoir ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les objectifs du plan Iris 2 qui prévoit que les axes structurants soient rationalisés au profit de la circulation des modes actifs et des transports publics, de la convivialité et de la qualité de vie;

Considérant que la chaussée de Louvain est une artère commerçante drainant un flux de piétons important, qui repart à la hausse (et qui sera stimulé par le projet) ; que son réaménagement de plain-pied permet de s'adapter à sa fréquentation piétonne et de rendre la déambulation plus agréable ;

Considérant que la création de plateaux/trottoirs traversants aux carrefours des voiries transversales locales permet des traversées plus confortables ;

Considérant que le revêtement est différencié entre espaces piétons et cyclistes, l'un étant constitué de pavés beiges, l'autre d'un asphalte coulé ocre ;

Considérant que cette différence, bien que peu lisible sur plan, l'est suffisamment en réalité pour permettre aux usagers de se repérer et de bénéficier, sans cadenasser l'espace par des bordures, d'un espace de circulation sécurisé et convivial ;

Considérant que l'intégration des pistes cyclables en Petite Ceinture a été étudiée de Rogier à Madou ; que deux scénarios, présentés dans le rapport d'incidence, ont été imaginés afin de comparer leur faisabilité ;

Considérant que le scénario sélectionné fut celui s'attachant à la plus-value sur l'espace aménagé, aux traversées piétonnes, à l'insertion des cyclistes en carrefour et à l'amélioration de la vitesse commerciale des bus ;

Considérant que le projet s'intègre dans ce scénario, issu d'une réflexion plus globale, et qu'il pose une première pierre pour la suite de l'aménagement de la Petite Ceinture vers Rogier ;

Considérant que le projet prévoit du stationnement vélo réparti sur l'ensemble du périmètre concerné, ainsi que le déplacement de la station Villo ! face au n°1 avenue des Arts ;

Considérant qu'une attention particulière doit cependant être portée sur le placement de ranges-vélos à proximité des établissements d'intérêt collectif (Académie de musique, bibliothèque et Maison des Cultures) ;

Considérant que le tronçon cyclable séparé la rue Scailquin est peu large, qu'une autre répartition des largeurs et usages permettrait d'offrir un trottoir plus confortable côté future Maison des Cultures ;

Considérant que le marquage cycliste est manquant entre la rue de la Limite vers l'avenue de l'Astronomie et sur le premier tronçon de Scailquin ;

Considérant que la traversée piétonne entre Bischoffsheim et Madou, supprimée lors des travaux successifs et ne débouchant pas sur un cheminement piéton sécurisé, n'est pas remplacée ;

Considérant que la traversée de la Petite Ceinture s'effectue alors entre Madou et le Boulevard du Régent, sur des distances de traversées plus courtes et mieux identifiées ;

Considérant que le franchissement de la Petite Ceinture gagne en lisibilité et en sécurité ; que le choix de cette traversée unique permet également de simplifier la lecture du carrefour pour l'ensemble des usagers ;

Considérant que cette traversée mériterait néanmoins d'être élargie pour répondre au flux des piétons et ainsi gagner en confort et sécurité ;

Considérant que l'îlot surplombant le tunnel et accueillant une future œuvre d'art pourrait dès lors être engazonné pour casser le caractère minéral du carrefour ; que l'îlot directionnel attenant mériterait le même traitement ;

- **Transports en commun :**

Considérant que la place Madou constitue un point névralgique pour les échanges intermodaux ;

Considérant que les arrêts des lignes de transports en commun présentent un caractère d'intérêt public ; que la présence d'un arrêt n'est pas incompatible avec la fonction commerciale de la chaussée de Louvain ; qu'au contraire, la présence du nœud intermodal directement en lien l'artère commerçante l'alimente en flux de piétons, et donc en clients potentiels ;

Considérant que le projet prévoit l'aménagement de quais d'embarquement conformes aux normes, adaptés aux véhicules roulants, et qui intègrent les besoins des personnes à mobilité réduite ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que la position des abris et la longueur des quais doit correspondre aux besoins de la STIB, afin de permettre à cette dernière d'offrir un service optimum ;

Considérant que le tronçon bus Astronomie/Quetelet est repris à la carte 6 du PRD comme site protégé à créer, ce site accueillant minimum 10bus/heure en heure de pointe ;

Considérant que le projet rencontre cet objectif grâce à la création de bandes bus et à l'inversion du sens de circulation rue Bériot ;

Considérant que cette bande bus, évitant toute congestion automobile direction Quetelet, bénéficie à la vitesse commerciale et de la régularité de lignes de transports publics ;

Considérant que la berme centrale avenue des Arts doit être cependant revue pour la giration des bus vers la gauche ;

- **Circulation motorisée (principalement automobile) :**

Triangle Madou :

Considérant que la chaussée de Louvain a fait l'objet d'un aménagement provisoire appelé « Walking Madou », piétonnier temporaire installé de 2012 à 2013 suite à des travaux d'impétrants sur cette même chaussée ;

Considérant que suite à cette initiative aux retombées favorables, divers scénarios ont été étudiés et présentés pour réaménager le triangle Madou ;

Considérant que le scénario n°2 présenté dans le rapport d'incidences, avec circulation des bus sur Scailquin et descente automobile sur Louvain, testé de 2013 à 2015, a montré de nombreuses faiblesses (peu d'espace pour les cheminements piétons, correspondances difficiles, rond-point bloqué, manque de visibilité, remontées de file sur Louvain...) ; qu'un premier permis introduit dans ce sens (14/PFD/494262) a été retiré en 2016 suite aux mauvais résultats du test ;

Considérant que le scénario n°3 (bus descendant sur Louvain, remontant sur Scailquin et circulation automobile sur Scailquin) a été testé en juin 2015 et présente des améliorations : convivialité sur chaussée de Louvain, rapprochement des arrêts de bus et métro, fluidification du carrefour au bas de la rue Scailquin ;

Considérant que le rond-point, présentant des inconvénients à travers les différents scénarios et aménagements provisoires qui ont précédé la demande de permis, est remplacé par un carrefour à feux avec obligation de tourner à droite à la sortie de Scailquin, sans toutefois présenter de feux supplémentaires pour rejoindre la Petite Ceinture ;

Considérant que le nouveau carrefour à feux avec obligation de tourner à droite permet de libérer plus d'espace pour les piétons et cyclistes, de raccourcir les traversées et d'offrir une régularité plus soutenue aux transports en commun ;

Considérant que l'avenue des Arts garde ses deux voies de circulation afin d'absorber le trafic venant de Scailquin ;

Considérant que l'interdiction de tourner à gauche après Scailquin a fait l'objet d'analyses ; que celles-ci montrent un report de 50% sur le tourne à droite, et 50% sur la rue de la Loi ; que le modèle ne montre pas de dispersion de trafic sur les voiries locales ;

Considérant qu'il n'y a donc pas lieu de maintenir un flux de voitures sur deux bandes sortant à gauche de Scailquin, que celles-ci rejoignent la Petite Ceinture sans entrave via l'avenue des Arts et que les transports en commun bénéficient d'une insertion facilitée au carrefour Madou, vers Bruxelles ;

Considérant qu'une demande d'ouverture du tourne-à-gauche aux voitures revient à ignorer les besoins des lignes de transports publics qui irriguent la Région, que cela est contraire aux plans réglementaires et aux intérêts régionaux ;

Considérant que les gains en terme d'espace et de mobilité, conséquents, ne seraient pas atteignables si le carrefour autorisait le tourne-à-gauche ;

Considérant que la chaussée de Louvain reste accessible au bus, taxis et livreurs en journée, et aux voitures le soir et le weekend, avec une vitesse limitée à 20km/h ;

Considérant que la sortie du trafic de Lenders sur Scailquin s'effectue via un cédez-le-passage ; que cette insertion est cohérente par rapport au statut des voiries ;

Quetelet / Petite Ceinture :

Considérant que l'aménagement du tronçon Madou-Quetelet est conçu en cohérence avec sa connexion vers Rogier, intégrant une bande bus à gauche tout le long du tronçon afin de garantir un aménagement continu ;

Considérant que le trafic a été mesuré via des macro-simulations sur l'ensemble de la zone concernée par le projet et sur les axes connexes, tels que présentés dans le rapport d'incidence ;

Considérant que le changement de sens sur Astronomie a été étudié afin de limiter le trafic de transit sur rue de la Limite et du Méridien et que suite à la fermeture d'Astronomie pour travaux, il n'y a pas eu de répercussions négatives ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que la circulation sur l'avenue de l'Astronomie est organisée en conformité avec la hiérarchisation des voiries (voirie locale) ;

Considérant que cette modification du sens de circulation sur Astronomie lui permet d'accueillir en chaussée la circulation des cyclistes qui profitent d'un cadre plus apaisé ;

Considérant que cette modification et ces conditions de circulation sont rendues possibles par la mise en sens unique descendant de la rue de Bériot, sans quoi l'aménagement de la bande bus serait impossible ;

Considérant que le sens unique descendant sur Bériot permet également d'éviter le trafic de transit qui souhaiterait esquiver Quetelet mais aussi de préserver les voiries locales de ce trafic ;

Considérant que le sens de circulation rue Bériot ne représente en aucun cas une entrave à son accessibilité, qu'il permet au contraire de la préserver d'un trafic de transit, inadéquat avec son statut de voirie locale ;

Considérant que l'inversion du sens de circulation sur Cultes permet à la fois de résoudre la difficile insertion sur Bischoffsheim et d'éviter un cédez-le-passage, peu souhaitable, au niveau de la piste cyclable bidirectionnelle ;

Considérant que cette inversion du sens de circulation n'a pas d'impacts significatifs sur les accès locaux et l'aménagement de la rue des Cultes ;

Considérant que la suppression de la latérale longeant le boulevard Bischoffsheim permet d'éliminer un trafic de by-pass le long des façades et d'éviter les conflits que ce by-pass impliquait sur le carrefour Madou ;

Considérant que l'aménagement du carrefour Surllet de Chockier ne modifie par les bandes de circulation y arrivant (situées hors périmètre du permis), que l'insertion d'une bande voiture et d'une bande bus reste donc identique ;

Considérant que 59 places de stationnement sont supprimées, que cette suppression s'effectue au profit du rééquilibrage de l'espace public et de l'espace redonné aux cyclistes et piétons et qu'il existe dans le périmètre de la demande une offre en stationnement souterrain (Scailquin, Loi, Pacheco, Passage 44) ;

Considérant que l'offre Cambio doit être maintenue afin de promouvoir une alternative à la voiture individuelle ;

Considérant que la priorité 8 du PRD prévoit une diminution de la circulation automobile, ce qui passe inéluctablement par une réduction globale de la capacité de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que les places de stationnement réservées aux PMR et à la livraison sont maintenues ;

Considérant que le placement de la signalisation et le marquage au sol doivent être suffisamment étudiés, notamment sur Bischoffsheim, de manière à faciliter les mouvements de circulation ;

Considérant que le renforcement de la part d'espace liée à la mobilité douce ne porte pas atteinte au volume et à la fluidité du trafic automobile ;

Considérant que le trafic, fluidifié, laisse place à un espace plus apaisé, agréable, et donc plus attractif ;

Conditions et application de l'Article 191 du CO.B.A.T. :

Considérant que le demandeur a introduit un plan modifié le 27/02/2017 conformément aux conditions formulées par le fonctionnaire délégué en application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (courrier du 16/01/2017), comme suit :

Piétons :

1. Prévoir une zone plantée en bord de barrière (derrière l'œuvre d'art entre Bischoffsheim et la place Madou) et engazonner l'îlot directionnel allongé placé entre la place Madou et le tunnel ;

2. Élargir autant que possible la traversée piétonne Madou - Surllet de Chokier ;

Cyclistes :

3. Revoir le marquage pour les cyclistes venant de la rue de la Limite vers l'avenue de l'Astronomie et pour le premier tronçon de Scailquin ;

4. Rajouter des ranges-vélos rue Léopold Lenders (vers la rue Scailquin), et à proximité de l'académie de musique et de la bibliothèque ;

5. Supprimer le petit tronçon de la piste cyclable rue Scailquin afin d'aménager un trottoir cyclo-piéton confortable côté impair (sens montant) et d'offrir un trottoir élargi du côté de la maison des Cultures ;

Transports en commun :

6. Adapter la berme centrale avenue des Arts en concertation avec la STIB pour la giration des bus vers la gauche ;

7. Revoir la taille, la position des abris (doubles ou séparés) et la longueur des quais avec la STIB ;

Circulation automobile :

8. Conserver une station CAMBIO à proximité de son ancien emplacement ;

9. Prévoir un emplacement de livraison, avenue de l'Astronomie, 12 ;

10. Vérifier le placement de la signalisation sur l'ensemble du projet ;

11. Clarifier le marquage au sol sur le boulevard Bischoffsheim ;

Espace public :

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

(2) Concerne les bâtiments

12. Revoir les courbes et la teinte du filet d'eau central, en faire un élément plus discret et qualitatif et travailler avec deux teintes / deux matériaux sur la zone piétonne ;
14. Prolonger la zone de rencontre en béton clair sur la rue Lenders ;
15. Préciser le type de mobilier urbain installé sur Madou (bacs et bancs) et trouver une alternative à l'acier Corten ;
16. Préciser la mise en lumière de la place et fournir l'étude photométrique ;
17. Apporter plus de convivialité à l'aménagement du cul-de-sac de la Petite Rue du Nord ;
18. Travailler les raccords entre revêtements aux différents carrefours, sur les ilots et trottoirs traversants ;
20. Revoir le tracé de la bordure pour avoir une plus grande largeur de trottoir au niveau de l'angle du bâtiment à l'angle de la rue Marie Thérèse, côté pair et clarifier la traversée du carrefour Saxe-Cobourg/Scailquin ;
21. Supprimer les deux bancs contre la façade place St-Josse (terrasse Domino's) ;
22. Insérer la future maison des cultures en utilisant le matériau de la place Madou en trottoir (Scailquin côté pair) et en prévoyant des bordures biseautées ;
23. Compléter l'alignement d'arbres sur Astronomie ;
24. Vérifier la position des containers enterrés (déchargement) ;

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 le plan modifié introduit par Bruxelles Mobilité en date du 27/02/2017 répond à l'ensemble des conditions formulées par le fonctionnaire délégué ;

Considérant que la fermeture de la Petite Rue du Nord est arborée, que le stationnement s'y effectue non plus en épis mais de manière longitudinale ;

Considérant que cette rue retrouve un traitement plus qualitatif et verdurisé ;

Considérant que la statue entre Bischoffsheim et la place Madou s'intègre désormais sur un parterre engazonné, gazon rappelé également sur l'ilot directionnel allongé placé entre la place Madou et le tunnel ;

Considérant que cet engazonnement ponctuel permet d'adoucir le caractère minéral du carrefour ;

Considérant que la traversée piétonne Madou - Surlet de Chokier a été élargie d'1m50 afin d'accueillir un flux de piétons important et de mieux sécuriser la traversée de celui-ci ;

Considérant que l'élargissement de la traversée piétonne permet de mieux signaler la présence de celle-ci et de souligner le « pont » qu'elle représente entre les deux rives de la Petite Ceinture ;

Considérant que des ranges-vélos (arceaux U inversés) ont été ajoutés rue Lenders, ainsi que des abris-vélos place Quetelet face à l'académie de musique et à proximité de la bibliothèque communale ;

Considérant que les lieux, denses et peu dégagés, ne se prêtent pas à un encombrement supplémentaire en mobilier urbain ; qu'il convient de prévoir des U vélos avec barres intermédiaires pour l'ensemble de l'offre en stationnement cyclable sur cette partie de territoire ;

Considérant que l'offre en stationnement vélo couvert, ou protégé, est plus adaptée aux quartiers moins denses offrant l'espace nécessaire à leur intégration paysagère ;

Considérant qu'un sas vélo est aménagé pour les cyclistes venant de la rue de la Limite et s'insérant sur l'avenue de l'Astronomie et un marquage ajouté au bas de Scailquin ;

Considérant que la piste cyclable séparée prévue sur Scailquin est supprimée, faute de largeur suffisante ; qu'elle est par conséquent intégrée au trottoir devenu « cyclo-piéton » grâce à l'élargissement de celui-ci pour le tronçon Saxe-Cobourg / Alliance ;

Considérant que le cheminement cycliste pour Scailquin est également intégré à la bande bus sur toute la longueur de la rue, lui conférant une lecture unique et claire ; que l'espace dégagé par la suppression de la piste en trottoir est alloué à la bande bus (+ 20cm, soit 3m20 hors marquage) et à l'agrandissement des trottoirs rue Scailquin ;

Considérant qu'en montée sur Scailquin, les cyclistes ont la possibilité de rester dans la bande bus ou d'emprunter le trottoir cyclo-piéton, selon leur vitesse et leur aise ;

Considérant que ces aménagements cyclables ne permettent plus, dès lors, de maintenir les arbres projetés rue Scailquin ;

Considérant que l'agrandissement des trottoirs sur Scailquin permet d'y rendre le cheminement piéton plus agréable et plus sécurisé, le long d'une voirie relativement fréquentée et sans stationnement ;

Considérant que des trottoirs, rendus plus confortables et plus larges, représentent un accès plus confortable vers la future Maison des Cultures, côté pair de Scailquin, où le trottoir reprend les mêmes matériaux que place Madou et la chaussée de Louvain afin de l'intégrer à la zone de rencontre ;

Considérant que les bordures de trottoirs, situées devant la future maison des cultures, sont chanfreinées afin de permettre l'entrée de véhicules quand nécessaire ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

- Considérant que la berme centrale avenue des Arts a été corrigée pour une meilleure giration des bus vers la gauche ;
- Considérant que la position des abris et la longueur des quais est adaptée à leur fréquentation, qu'ils ont été replacés de façon à ne pas entraver l'accès aux commerces et la déambulation des piétons côté vitrine ;
- Considérant que le bord de l'avenue de l'Astronomie, côté Square, est réaménagé entre les deux traversées piétonnes afin d'y intégrer le stationnement Cambio et une zone de livraison, entre les arbres ;
- Considérant que le marquage boulevard Bischoffsheim est clarifié, évitant toute confusion pour l'insertion au niveau de l'entrée du tunnel ;
- Considérant que l'accès VIP à la tour Madou est possible grâce aux bordures chanfreinées, conformément au règlement régional d'urbanisme ;
- Considérant que le mobilier urbain prévu en acier Corten est remplacé par des bancs en béton avec assise en bois, dont certains avec dossiers, que les bacs à arbres et les bancs circulaires placés autour des arbres en pleine terre sont en acier peint (gris foncé) avec assises en bois ;
- Considérant que ce choix de mobilier s'intègre harmonieusement au revêtement choisi pour la place Madou, qu'il est sobre, moderne et esthétique, et qu'il marque une rupture avec les aménagements provisoires précédents ;
- Considérant que la chaussée de Louvain est réalisée à l'aide de deux matériaux, une partie centrale « directrice » pour le trafic en béton beige clair coulé, avec filet d'eau central large de 40cm en béton coulé beige plus foncé, et autour, deux zones en pavés béton beiges et beiges clairs ;
- Considérant que le traitement du filet d'eau est plus discret, qu'il ne segmente pas l'espace par un trait contrasté mais qu'il devient une ligne guide discrète pour la circulation ;
- Considérant que ces pavés bétons sont présents sur la place Madou, la chaussée de Louvain, et le trottoir pair de la rue Scailquin ; qu'ils sont de trois dimensions différentes : 20x40x12cm, 20x50x12cm, 20x60x12cm ;
- Considérant que le revêtement beige clair de la chaussée de Louvain est prolongé sur la rue Lenders ;
- Considérant qu'une étude photométrique a été réalisée, que la disposition des luminaires sur mâts en espace public sera différente de ceux bordant les voies de circulation afin de mettre en valeur chaque espace par sa singularité et selon leurs besoins respectifs ;
- Considérant que la courbe du raccord avec la rue Marie-Thérèse a été adoucie et le croisement avec la rue des Cultes aménagé en trottoir traversant, renforçant son statut de voirie locale ;
- Considérant que les deux bancs contre façade sur la place Saint-Josse sont supprimés, qu'il reste néanmoins un espace de repos plus éloigné des façades, sur le banc entourant l'arbre, côté carrefour ;
- Considérant que 3 arbres viennent compléter l'alignement planté le long de l'avenue Astronomie, côté bâtiments ;
- Considérant que l'emplacement des containers enterrés est compatible avec les contraintes signalées par le contrat de quartier durable, de la position des impétrants et de leur impact sur l'espace public ;
- Considérant que le projet n'empêche pas l'implantation d'une rampe d'accès si un projet de parking sous Scailquin devait voir le jour ;
- Considérant que la bande bus et l'aménagement des trottoirs rue Scailquin permettent une intégration de la station essence, si celle-ci se maintenait au moment du chantier ;

Conclusion :

- Considérant que le projet constitue une amélioration du paysage urbain ; qu'il s'agit d'une véritable opération de revitalisation d'un quartier commerçant important pour la Région ;
- Considérant que d'un point de vue mobilité, le transfert modal de la voiture vers des modes plus durables passe aussi par la création d'infrastructures plus sûres et plus confortables pour les modes actifs, ainsi que par des lignes de transports publics plus rapides et régulières, donc plus performantes ; que le projet constitue un incitant pour ce transfert modal ;
- 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 le projet, rééquilibrant l'espace public, le rend confortable, encourageant dans le même temps des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, sans toutefois porter atteinte à la capacité de la circulation automobile sur la Petite Ceinture ;
- 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

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

le projet participe à améliorer la qualité de vie à Saint-Josse et Bruxelles, avec des répercussions positives sur l'ensemble de la Région ;

Considérant que le tissu urbain où se situe la demande est dense ; qu'il est important de conserver les dégagements et les respirations visuelles ; que pour ce faire il y a lieu de limiter l'encombrement spatial au stricte minimum, et donc prévoir du stationnement vélo non couvert et constitué uniquement 'arceaux vélos simples avec une barre horizontale comme recommandé par la Région ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans modifiés cachetés numérotés B. 7433-1 et B. 7434-1 datés du 21/02/2017 et au dossier en ce qu'il est conforme aux plans précités à condition de prévoir des arceaux vélos en « U » inversé avec une barre horizontale intermédiaire, en lieu et place des abris pour vélos.

• 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 et régionaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

2° ⁽³⁾.

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

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

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

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

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

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins
de et à Saint-Josse-ten-Noode ses références :
Le fonctionnaire délégué,

Fait à Bruxelles, le 13-04-2017
Le fonctionnaire délégué,

Francisco GUILLAN Y SUAREZ
Premier attaché f.f.

Francisco GUILLAN Y SUAREZ
Premier attaché f.f.

⁽¹⁾ Copie pour information à : la commune de Saint-Josse

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

de la ville de Saint-Josse

⁽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) Archéologie : la situation des parcelles concernées dans l'emprise de Bruxelles - Quartier Nord-Est / Fortifications de la deuxième enceinte urbaine (www.mybrugis.irisnet.be > Bruxelles Développement Urbain > Monuments et Sites > Patrimoine archéologique > Atlas archéologique), il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un enregistrement archéologique du bâti avant la démolition/rénovation (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, archeologie@sprb.brussels).
- 2) 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).
- 3) Assurer la bonne accessibilité des commerces pendant le chantier.
- 4) Informers régulièrement les riverains (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier afin qu'ils puissent anticiper des contraintes liées à certaines phases.

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

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

Suite de la procédure PEB :

Pour rappel, dans le cadre de l'OPEB², 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

² Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments - MB 11/07/2007

Dispositions légales et réglementaires

Péremption et prorogation

Article 87 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

La péremption du permis s'opère de plein droit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Exécution du permis

Article 120 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

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

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

Publicité

Article 121 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

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

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

Recours au Collège d'urbanisme

Article 144 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

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

Lire la disposition actuellement en vigueur :

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

Article 145 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

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

Article 146 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

Article 147 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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

AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...

AVISMEDEDELING

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

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

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

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

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

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

OBJET DU PERMIS : ...

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

DUREE PREVUE DU CHANTIER : ...

GEPLANDE DUUR VAN DE WERKEN : ...

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

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

HORAIRES DU CHANTIER : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

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

NB: om de toepassingsmodaliteiten van de verplichtingen
van aanplakking van de vergunning en van bekendmaking
van de start van de werken te kennen, zie de volgende
pagina van de gewestelijke website van stedenbouw :
http://stedenbouw.irisnet.be/vergunning/apres-le-permis/aanplakking-van-de-vergunning-en-bekendmaking-van-de-start-van-de-werken?set_language=nl.

Modification du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)

Entrée en vigueur : 1^{er} janvier 2010

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

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

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

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

CoBAT :

Péremption et prorogation

Article 101 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1er, 1°, 2° et 4°, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros œuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en œuvre les charges imposées en application de l'article 100.

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

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

La péremption du permis s'opère de plein droit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Publicité

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

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

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

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

Le Gouvernement détermine les modalités d'exécution du présent article.

Modification du permis d'urbanisme

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

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

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

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

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

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

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

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

Recours au Gouvernement

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

Article 181 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

Article 182 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

Article 171 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

Le Collège en adresse simultanément copie aux parties.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 172 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

Article 173 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

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

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

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

Article 174 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

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

Article 188 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

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

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

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

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