

RECOMMANDÉ / AANGETEKEND

Notre réf. / Onze ref 01/PFD/1850689

Annexes / Bijlagen 1 exemplaire des plans cachetés + avis

Contact Antoine STRUELENS, tél. : 02 432 83 22, mail : astruelens@urban.brussels
Lindsay Lejeune, tél. : +32(0)24328480, mail : llejeune@urban.brussels

PERMIS D'URBANISME**LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,****vu la demande de permis d'urbanisme :**

- Commune : Anderlecht
Place Saint-Lazare 2 – 4, 1210 Saint-Josse-ten-Noode
- Situation de la demande : Chaussée de Mons, Avenue Raymond Vander Bruggen, Rue Gouverneur Nens, Rue de l'Ancienne Gare, Rue Emile Carpentier, Rue Van Lint, Square Albert 1er, Square Emile Vandervelde, Quai de l'Industrie, Quai Fernand Demets
- Objet de la demande : Réaménager le Square Vandervelde, le Square Albert 1er, le Carrefour Vandervelde et la Chaussée de Mons entre ces deux squares

ARRETE:

Art. 1er. Le permis visant à « réaménager le Square Vandervelde, le Square Albert 1er, le Carrefour Vandervelde et la Chaussée de Mons entre ces deux squares » est délivré aux conditions de l'article 2.

Art. 2. Le titulaire du permis devra :

- 1) se conformer aux plans cachetés sans préjudice des conditions émises ci-dessous :
 - Plan d'implantation de fait B.8528 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan d'implantation de droit B.8529 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan d'implantation projetée B.8530 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan d'implantation de situation future prévisible et existante B.8533 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan situation existante 1/3 B.8533 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan situation existante 2/3 B.8533 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan situation existante 3/3 B.8533 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan de réalisation 1/3 B.8538 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan d'exécution 2/3 B.8538 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan d'exécution 3/3 B.8538 daté du 19/05/2023 ;
 - Coupes d'exécution (existant et projet) (1-8) daté du 19/05/2023 ;
 - Plan d'éclairage et de mobilier urbain B.8546 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan de nivellement B.8547 daté du 19/05/2023 ;
 - Plan de girations B.8548 daté du 19/05/2023 ;

- Plan de signalisation B.8549 daté du 19/05/2023;
 - Plan de plantations B.8556 daté du 19/05/2023 ;
- 2) respecter les conditions suivantes :
- Adapter la position exacte de sortie des véhicules d'incendie à hauteur de la chaussée de Mons n° 409 prévu par le permis « Démolir un bâtiment existant et abattre 4 arbres pour construire un ensemble mixte comprenant une caserne de pompiers et un équipement sportif » portant la référence 01/PFD/1825854 et notifié le 20/02/2023 ;
 - Mettre à jour les dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales en concertation avec Bruxelles Environnement et le facilitateur eau afin d'infiltrer un maximum d'eau pluviale sur site ;
 - Prévoir une fontaine d'eau potable dans le périmètre du projet, sur une placette ou dans une zone verte et à un endroit qui ne gêne pas les circulations ;
- 3) ~~s'acquitter des charges d'urbanisme suivantes⁽⁴⁾ : ... ;~~
- 4) respecter les conditions fixées par l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du **24/07/2023**, réf. **T.2023.0516/1**, figurant dans le dossier de demande de permis ;
- 5) ~~Clause archéologique :~~
- 6) prendre en compte les indications particulières de mise en œuvre du permis suivantes : **voir Annexe 1.**

Art. 3. ~~Les travaux ou actes permis⁽⁴⁾ concernant ... ne peuvent être maintenus au-delà d'une durée de ... à dater de la notification du présent permis.~~

Art. 4. Le titulaire du permis doit, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou ces actes :

- afficher sur le terrain l'avis, dont un modèle est joint au présent permis, indiquant que le permis a été délivré, et ce pendant toute la durée de ce chantier ou tout au long de l'accomplissement de ces actes ;
- avertir, par lettre recommandée, le fonctionnaire délégué et le collège des bourgmestre et échevins du commencement des travaux ou des actes permis et de l'affichage, conformément aux modalités jointes au présent permis.

Art. 5. Le présent permis est exécutoire 30 jours après sa réception. Si, durant ce délai, le collège des bourgmestre et échevins de la commune sur laquelle se situe le bien introduit un recours au Gouvernement à l'encontre du présent permis, celui-ci est suspendu durant toute la durée de la procédure de recours administratif.

Art. 6. Dès l'achèvement des actes et travaux autorisés par le présent permis et avant toute occupation, le collège des bourgmestre et échevins sollicite du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) une visite de contrôle, sanctionnée par une attestation de (non-)conformité, à moins qu'il s'agisse d'actes et travaux qui en sont dispensés par le Gouvernement.

Art. 7. Le présent permis est délivré sans préjudice du droit des tiers. Il ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

FONDEMENT LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE :

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale désignant les fonctionnaires délégués, pris en exécution de l'article 5 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 juin 1993 déterminant les personnes de droit public pour lesquelles les permis d'urbanisme, permis de lotir et certificats d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 déterminant la liste des actes et travaux d'utilité publique pour lesquels les certificats d'urbanisme et les permis d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation, modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 ;

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

Vu le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) approuvé le 07/12/2017 et dénommé « **Plan particulier d'affectation du sol: PPAS BIESTEBROECK** » ;

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

INSTRUCTION DE LA DEMANDE ET MOTIVATION DE LA DECISION :

La décision est prise pour les motifs suivants :

Considérant que la demande initiale a été introduite en date du **02/08/2022** ;

Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande porte la date du **19/09/2022** ;

Considérant que le bien concerné se trouve en réseau viaire, en zones de chemin de fer, zones d'habitation, zones mixtes, zones de parcs, zones d'entreprises en milieu urbain, zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, zones de forte mixité, zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), liserés de noyau commercial, espaces structurants au plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que les tronçon des voirie concerné par le projet sont repris au Plan Régional de Mobilité (PRM) Good Move en zone de :

- Chaussée de Mons : Piétons PLUS et CONFORT, Vélo CONFORT, Transport Public CONFORT, Auto CONFORT, Poids lourd QUARTIER ;
- Avenue Raymond Vander Bruggen : Piétons PLUS, Vélo CONFORT, Transport Public QUARTIER, Auto QUARTIER, Poids lourd QUARTIER ;
- Rue Gouverneur Nens : Piétons PLUS, Vélo CONFORT, Transport Public CONFORT, Auto CONFORT, Poids lourd QUARTIER ;
- Rue de l'Ancienne Gare : Piétons CONFORT, Vélo QUARTIER, Transport Public AUTRES AXES, Auto QUARTIER, Poids lourd QUARTIER ;
- Rue Emile Carpentier : Piétons PLUS, Vélo CONFORT, Transport Public CONFORT, Auto CONFORT, Poids lourd QUARTIER ;
- Rue Van Lint : Piétons PLUS, Vélo QUARTIER, Transport Public CONFORT, Auto QUARTIER, Poids lourd QUARTIER ;
- Square Albert Ier : Piétons PLUS et CONFORT, Vélo QUARTIER, Transport Public AUTRES AXES, Auto QUARTIER, Poids lourd QUARTIER ;
- Square Emile Vandervelde : Piétons PLUS et CONFORT, Vélo QUARTIER, Transport Public CONFORT et PLUS, Auto CONFORT, Poids lourd CONFORT ;
- Quai de l'Industrie : Piétons QUARTIER, Vélo QUARTIER, Transport Public AUTRES AXES, Auto QUARTIER, Poids lourd QUARTIER ;

- Quai Fernand Demets : Piétons CONFORT, Vélo PLUS (RER-vélo), Transport Public AUTRES AXES, Auto CONFORT, Poids lourd CONFORT ;

Considérant que la demande initiale vise à :

- garantir la sécurité de l'ensemble des usagers ;
- améliorer l'espace public et le redonner aux modes actifs ;
- améliorer la vitesse commerciale des transports publics ;
- améliorer la relation de l'espace public avec le canal dans le cadre du Beeldkwaliteitsplan (BKP) ;

Considérant que la présente demande a été soumise à rapport d'incidences en application de l'article 175/15 du CoBAT, et de son annexe B pour la rubrique suivante :

- 19) Tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et(ou) du réseau environnant ; et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré complet par le fonctionnaire délégué suivant l'article 175/16 du CoBAT, en date du **19/09/2022** ;

Considérant que les coordonnées de l'auteur du rapport d'incidences ainsi que les éléments attestant de sa compétence ont été joints au rapport ;

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

- Collège des Bourgmestres et Echevins de la Commune d'Andelecht ;
- Bruxelles Mobilité ;
- Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) ;
- Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles (Vivaqua) ;
- Bruxelles Environnement ;
- SNCB ;
- STIB ;
- Port de Bruxelles ;
- AccessAndGo ;
- De Lijn ;
- Infrabel ;

Vu l'avis favorable de la SNCB du **05/10/2022** figurant dans le dossier de demande de permis ;

Vu l'avis de Vivaqua du **06/10/2022** portant les références **1350510**, figurant dans le dossier de demande de permis ;

Vu l'avis de la STIB du **12/10/2022**, libellé comme suit :

[...]

De façon générale, nous tenons à préciser que nous jugeons ce projet ambitieux, qualitatif et positif pour la STIB et la vitesse commerciale de nos véhicules.

Nous avons une crainte à communiquer sur le projet, pas tant sur sa philosophie ou son bien-fondé, mais plutôt sur un risque que nous identifions en lien avec la suppression de stationnement massive qui est prévue. Du côté de la STIB, le remplacement des voies de tram est prévu en 2025: dès lors, tout retard dans la procédure qui pourrait être causé par une opposition populaire ou un blocage politique en raison de la suppression de stationnement est de nature à mettre en péril le respect de notre planning de travaux de voies. En cas de non- respect des délais prévus, nous nous verrions contraints de remplacer les rails à l'identique, ce qui figerait le réaménagement de l'ensemble de l'espace public.

Voici toutefois une série de demandes de modifications :

Square Vandervelde :

- Placer des triangles sur pointe en sortie du quai mixte ;
- Prévoir une ligne continue sur Vander Bruggen en sortie du quai Demets :
 - o Eviter que l'interdiction de tourner à gauche en sortie de Demets ne soit pas respectée
 - o Les autos qui doivent tourner sur Demets depuis Vander Bruggen peuvent aller jusqu'au rond-point
 - o Inutile de placer un C31 a (le DI b est suffisant)
- Le panneau F87 doit être placé avant le rehaussement de la traversée piétonne, pas après
- Sur le rond-point, continuer les tapis rouges cyclistes jusqu'aux croisements avec les voies
- Répéter le signal 'excepté bus et taxis' sous le D1d (zone inférieure du rond-point)
- Revoir (rétrécir) les oreilles de trottoir vers (ou en sortie de) la rue Wayez. Une superposition en sens contraires de bus et de voitures n'est pas acceptable.
- Vérifier la giration pour atteindre la zone d'arrêt mixte depuis le rond-point (celle-ci n'est pas visible sur le plan de giration)

Arrêts mixtes :

- Montrer les rampes
- Avoir un recul de 2m derrière les rampes qui mènent au stop bus
- Afficher les bus sur plans pour comprendre leur zone d'arrêt
- Attention aux gabarits, car si des garde-corps sont placés au centre de la zone de quai, les dimensions en largeur ne sont plus suffisantes pour respecter les normes. Dès lors, il faut soit les supprimer, soit élargir l'interdistance entre bordures (mais cela nécessiterait de revoir les voies). Nous nous demandons si ces garde-corps sont indispensables.

Sortie du pont, rue de l'Ancienne Gare :

- Remplacer l'additionnel 'Excepté de Lijn' par 'Excepté Bus' : de cette manière, un bus STIB en déviation pourrait aller jusqu'à la rue Gouverneur Nens et effectuer un arrêt commun avec les bus de Lijn avant le rond-point.

Square Albert 1er :

- Il est particulièrement important d'assurer le respect du site propre bus et tram sur le square, car il sera tentant pour les automobilistes de le traverser en ligne droite, dénaturant par là même le plan de mobilité et restreignant la vitesse commerciale du transport public. Nous souhaitons qu'un revêtement différent visuellement soit utilisé, éventuellement renforcé par des marquages et contrôlé, soit par une présence policière régulière, soit par un système de caméras.
- Un autre point central est que la communication du tram (aiguillage) soit replacée, car elle a disparu de cette version du plan. Elle peut être retrouvée dans les versions antérieures communiquées par la STIB au bureau d'étude.

Carrefour Van Lint :

- Nous suggérons ci-dessous un plan alternatif améliorant les insertions de véhicules et les marquages (notamment les damiers). L'objectif est de faciliter les mouvements de tourne-à-droite depuis la chaussée de Mons vers la rue van Lint.
- Nous demandons aussi que la configuration des plateaux soit conforme aux normes s'appliquant aux bus
- A la sortie de la rue Van Lint, un STOP pour bus doit être placé (au lieu du céder le passage) afin d'assurer la sécurité de la traversée.
- Nous craignons que l'angle depuis la rue van Lint vers la chaussée de Mons soit trop étroit : cette giration devrait être vérifiée.

Vu l'avis de l'Administration Bruxelles Environnement du **21/10/2022**, libellé comme suit :

[...]

Nature et espaces (ou)verts

Considérant que la note explicative mentionne l'abattage des tilleuls devant le bâtiment de l'ancienne gare car ils occultent la vue sur le patrimoine architectural ;

Considérant que ce motif d'abattage est un motif qui ne peut plus être avancé à l'heure où les effets du changement climatique se font sentir de façon croissante ;

Que les arbres contribuent à améliorer la qualité de l'air, du sol, et offrent des ilots de fraîcheur dans les villes denses, qu'ils rendent des services écosystémiques aux habitants et à la faune ;

Considérant qu'il y aura lieu d'assurer une taille suffisante de fosses de plantations ;

Considérant que le projet propose des différences de hauteurs de bordures aux abords des fosses de plantations, que cela peut s'avérer problématique pour mettre en place une gestion intégrée des eaux pluviales ;

Considérant que le projet prévoit des espaces de jeux pour plusieurs tranches d'âges, que cela répond à la volonté de développer des espaces socio-récréatifs et contribuent également à la réalisation du maillage vert au sens large du terme ;

Considérant que le projet propose des bancs et espaces inclusifs ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une vision de réaménagement d'espaces publics à plus grande échelle, où plusieurs opérateurs sont présents (BELIRIS, BE) qu'une concertation entre tous ces acteurs est primordiale, notamment en matière de chantier ;

Considérant que la note explicative mentionne l'abattage des tilleuls devant le bâtiment de l'ancienne gare car ils occultent la vue sur le patrimoine architectural ;

Considérant que ce motif d'abattage est un motif qui ne peut plus être avancé à l'heure où les effets du changement climatique se font sentir de façon croissante ;

Que les arbres contribuent à améliorer la qualité de l'air, du sol, et offrent des ilots de fraîcheur dans les villes denses, qu'ils rendent des services écosystémiques aux habitants et à la faune

Considérant qu'il y aura lieu d'assurer une taille suffisante de fosses de plantations ;

Considérant que le projet propose des différences de hauteurs de bordures aux abords des fosses de plantations, que cela peut s'avérer problématique pour mettre en place une gestion intégrée des eaux pluviales ;

Considérant que le projet prévoit des espaces de jeux pour plusieurs tranches d'âges, que cela répond à la volonté de développer des espaces socio-récréatifs et contribuent également à la réalisation du maillage vert au sens large du terme ;

Considérant que le projet propose des bancs et espaces inclusifs ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une vision de réaménagement d'espaces publics à plus grande échelle, où plusieurs opérateurs sont présents (BELIRIS, BE) qu'une concertation entre tous ces acteurs est primordiale, notamment en matière de chantier ;

Mobilité

Considérant que les façades constituent des lignes guide pour les PMR et qu'à cette fin il y a lieu d'éviter la mise en place d'obstacles le long de celles-ci tels que des emplacements de stationnement de trottinettes, de vélos cargo, vélos, etc ;

Considérant l'avis du 15/05/2022 de la Commission régionale mobilité des modes actifs, relevait que dans le cas de la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle notamment au niveau de la chaussée de Mons, tout devra être fait pour ne pas mettre les piétons au même niveau que les cyclistes afin d'éviter la génération de conflits. Il est préférable de placer une bermette de protection sur la chaussée avec la signalétique adéquate que de regrouper les piétons et les cyclistes ;

Considérant qu'il y aura lieu de maintenir en tout temps une entrée pour véhicules de service pour le Parc Krickx ;

Eau

Considérant que des fontaines (jeux d'eau) sont prévues mais qu'il ne semble pas y avoir de point d'accès d'eau potable prévu dans le projet ;

Considérant que le projet vise comme ambition un zéro-rejet des eaux pluviales vers le réseau d'égouttage ;

Considérant que la stratégie GIEP repose sur les éléments suivants :

- La valorisation et l'augmentation des surfaces perméables de pleine terre ;
- Création de structures réservoirs (massifs drainants infiltrants) en dessous des espaces imperméables ;

Considérant que les hypothèses de calcul prises pour la perméabilité du sol sont erronées car ne prennent pas en compte les zones d'espaces verts et impliquent donc des volumes très importants à gérer et des temps de vidange extrêmement longs ;

Considérant qu'il n'y a pas de prise en compte des espaces verts dans les calculs alors que les plans et les notes explicatives mentionnent un renvoi d'une partie des eaux de ruissellement vers ces zones ;

Avis favorable à condition de :

- Limiter les abattages pour raison patrimoniale ;
- Assurer que les bordures à proximité des fosses d'arbres n'empêchent pas les eaux de pluies de ruisseler vers celles-ci ;
- Garantir une accessibilité des services d'entretien au parc Krickx
- Déplacer les zones de stationnement dévolues aux trottinettes, vélos cargo, vélo, etc afin de dégager de tout obstacle les élément du paysage urbain (Façade, muret...) constituant des lignes guides pour les PMR ;
- Se conformer à l'avis de la Commission régionale mobilité des modes actifs et de prévoir une piste cyclable qui ne soit pas au même niveau que le trottoir ;
- Revoir le projet avec une hypothèse de calcul de perméabilité cohérente suite à des tests d'infiltration ;
- Revoir les calculs de gestion des eaux pluviales du projet en prenant en compte les espaces verts afin de correspondre aux ambitions du projet ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du **09/11/2022** portant la référence **BM/DGI/GA24-619**, sur la conformité de la demande avec le plan régional de mobilité, libellé comme suit :

[...]

Considérant que le projet vise à traduire les priorités visées dans le Plan régional de mobilité Good Move ainsi que le principe STOP ;

Piétons

Considérant que le projet vise à améliorer la qualité de l'espace public pour les piétons ;

Considérant que l'aménagement projeté propose globalement d'unifier les espaces piétons et de les élargir afin de générer des cheminements piétons continus, lisibles, qualitatifs et sécurisés ;

Considérant que les traversées importantes ont été sécurisées à l'aide de feux et que celles de faibles importance des trottoirs traversants sont prévus ;

Considérant que la plupart des cheminements piétons font 2,5m de large et qu'une différence de niveau est prévue le long des pistes bidirectionnelles afin de séparer les usagers et d'éviter les conflits ;

Considérant que le revêtement pour les trottoirs doit être conforme au RRU et aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ainsi qu'au standard requis pour le réseau piéton "confort" ;

Considérant que les réseaux piétons « plus » et « confort » requièrent des standards élevés en matière d'accessibilité et de confort d'usage, tant au niveau de l'aménagement (dimensionnement, dévers, etc.) que du choix des matériaux et de leur mise en œuvre conformément à la charte des revêtements piétons approuvée le 28 novembre 2019 par le gouvernement régional ;

Cyclistes

Considérant que, par leurs tailles ou leurs essences, les plantations ne doivent pas constituer un masque de visibilité envers les piétons qui s'appêtent à traverser à hauteur d'un passage pour piétons ;

Considérant que certains arbres sont situés à moins de 5 mètres des traversées piétonnes ; qu'il convient dès lors d'opter pour des espèces dont le développement n'entraîne pas de masque important, avec une couronne haute et un entretien régulier, de les éloigner de la bordure ou de les reculer en deçà des 5 mètres précédant les traversées piétonnes ;

Considérant qu'au niveau du giratoire un marquage est prévu pour guider les cyclistes ; Considérant que le projet prévoit également d'augmenter significativement les zones de stationnement vélo ;

Considérant que le modèle d'arceau doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premier et dernier arceau d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;

Transport public

Considérant que le projet vise à conforter les transports publics, à améliorer la qualité des arrêts et la performance ;

Considérant que les sites propres au niveau des squares Vandervelde et Albert I sont maintenus ; qu'un demi-site propre sur la Chaussée de Mons dans le sens Albert I vers Vandervelde par la mise à sens unique de la rue Van Lint et de la rue Wayez ;

Considérant que le projet crée des couloirs bus d'approche partagés avec les cyclistes au niveau du giratoire afin d'éviter les files d'attente sur la chaussée de Mons ouest et la rue du Gouverneur Nens ;

Considérant la mise en place de la détection des bus et des trams sur l'axe Vandervelde-Albert Ier pour les feux de signalisation aux carrefours ;

Considérant que la création des nouveaux arrêts (arrêt Cureghem et arrêt Albert Ier) permettra de garantir la sécurité et le confort des usagers et des véhicules ;

Considérant que le projet rassemble les arrêts De Lijn, Vaartbrug et Van der Bruggen au niveau de l'arrêt Cureghem dans les deux directions ;

Stationnement et véhicules automobiles

Considérant que le réseau est revu afin de traduire les priorités prévues dans le PRM et améliorer la qualité des espaces publics ;

Considérant que le projet prévoit une diminution importante du nombre de stationnement en voirie

conformément aux objectifs régionaux ; que cependant le projet conserve les emplacements PMR ;

Mobilier

Considérant que le projet prévoit le placement de bancs ; que des points de repos (bancs, banquettes et sièges) sont importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu l'âge et/ou leur condition physique ; que ces points de repos doivent être accessibles et répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne (25% d'entre eux équipés de dossier et accoudoirs) ;

Plantations

Considérant que, par leurs tailles ou leurs essences, les plantations ne doivent pas constituer un masque de visibilité envers les piétons qui s'appêtent à traverser à hauteur d'un passage pour piétons ;

Considérant que certains arbres sont situés à moins de 5 mètres des traversées piétonnes ; qu'il convient dès lors d'opter pour des espèces dont le développement n'entraîne pas de masque important, avec une couronne haute et un entretien régulier, de les éloigner de la bordure ou de les reculer en deçà des 5 mètres précédant les traversées piétonnes ;

Voirie

Considérant que le projet est situé en bordure de voirie régionale ;

Considérant la nécessité de remettre en état et moderniser le trottoir au droit du projet selon les normes du Cahier des Charges-Type (CCT 2015) relatif aux voiries en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant la nécessité de respecter le Règlement Régional d'Urbanisme, et en particulier l'article 6 du Titre 7 ("Trottoir en saillie ou au droit des entrées carrossables") ;

Considérant qu'aucun élément en saillie ne doit dépasser l'alignement (mur du rez-de-chaussée et du sous-sol) ;

Considérant la nécessité d'établir un état des lieux avant travaux de la voirie en concertation avec la Direction Gestion et Inspection de Bruxelles Mobilité ;

Considérant qu'une autorisation supplémentaire est nécessaire pour l'occupation de l'espace public (effectuer des travaux, installer des échafaudages, des conteneurs, des camions de déménagement ou même une grue, etc..) ; qu'elle s'obtient via la plateforme de Osiris (<https://apps.osiris.brussels> ou <https://www.osiris.brussels>); que des informations utiles peuvent être obtenues par e-mail (guichetosirisloket@sprb.brussels) ;

Considérant que le projet est conforme aux objectifs du Plan Régional de Mobilité ;

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

- Application de la prescription particulière 25.1 du plan régional d'affectation du sol : « actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun » ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du **30/10/2022** au **28/11/2022** et que **10 observations et/ou demandes à être entendu** ont été introduites ;

Vu l'avis de la commission de concertation du **15/12/2022**, libellé comme suit :

AVIS UNANIME (en présence de la Direction régionale de l'Urbanisme):

Commune d'Anderlecht – Direction régionale de l'Urbanisme – Direction régionale des Monuments et Sites – Bruxelles Environnement:

[...]

Considérant que la chaussée de Mons, le square Vandervelde et le square Albert 1^{er} sont des voiries régionales ;

Considérant que la chaussée de Mons est actuellement en double sens ;

Considérant que beaucoup d'espace est dédié à la circulation automobile ;

Considérant que le square Albert 1^{er} se trouve au milieu de la chaussée de Mons avec des circulations importantes autour ;

Considérant que le square Albert 1^{er} est ainsi coupé des quartiers environnants ;

Considérant que le projet prévoit une mise en sens unique d'une partie de la chaussée de Mons ,

Considérant qu'il projet prévoit également un réaménagement complet de la zone ;

Considérant que ce réaménagement inclus des plantations et des noues, ainsi qu'une partie du quai du canal ;

Objectifs :

Considérant que les objectifs du projet sont les suivants :

- garantir la sécurité de l'ensemble des usagers ;
- améliorer l'espace public et le redonner aux modes actifs ;
- améliorer la vitesse commerciale des transports publics ;
- améliorer la relation de l'espace public avec le canal dans le cadre du Beeldkwaliteitsplan ;

Procédure :

Considérant que le projet a été soumis aux instances suivantes : Bruxelles Environnement, Vivaqua, SNCB, AccessAndGo, Port de Bruxelles, SIAMU, DPC, Bruxelles Mobilité, Collège des bourgmestre et échevins de et à Anderlecht ;

Considérant que l'avis SIAMU a été envoyé en date du 16/09/2022 ;

Avis :

Vu l'avis de la SNCB du 05/10/2022 ;

Vu l'avis de la STIB du 12/10/2022 ;

Vu l'avis de VIVAQUA du 12/10/2022 ;

Vu l'avis de Bruxelles Environnement du 21/10/2022 ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 09/11/2022 ;

Considérant que cet avis reprend les points suivants :

Enquête publique et Commission de concertation :

Considérant qu'une enquête publique de 30 jours a eu lieu entre le 30/10/2022 et le 28/11/2022 ;

Considérant qu'il y a eu 10 réclamations ou demandes d'être entendu ;

Considérant que la Commission de concertation porte sur les remarques suivantes : Inquiétudes de la STIB concernant :

- le respect par les automobilistes du site propre transport public sur le Square Albert 1
- la complexité du carrefour situé à l'est du projet.
- la suppression massive de stationnement qui pourrait mener à un levé de bouclier par les riverains et in fine a des retards du projet.

Inquiétudes d'Abatan concernant :

- l'impact du projet sur la logistique du site des abattoirs. Est-ce que les angles de giration des poids lourds ont été pris en compte ?

Abatan indique également qu'il y a eu un souci de bilinguisme lors de l'enquête publique. Inquiétudes du Gracq/Fietsersbond concernant :

- le risque de conflits entre cyclistes et piétons causée par la piste cyclable séparée (sur un axe Piéton Plus).
- le problème de flexibilité de l'aménagement d'une piste cyclable séparée de la chaussée par une bordure.
- le risque de stationnement sauvage sur les pistes cyclables.
- le dimensionnement de la largeur de la piste cyclable est de 3m, il serait mieux de
- porter cette largeur à 4m conformément à la largeur idéale pour les cyclostrades (RER-vélo).

Inquiétudes de la Commune d'Anderlecht :

- Plantation d'arbre cohérente avec développement possible ? Complicé à l'entretien.
- Non-conformité avec le PPAS Biestebroek dont prescription concernant « la plantation d'arbres alignés entre le square Vandervelde et le pont ferroviaire au niveau du quai Fernand Demets.
- La signalisation doit être revue avec la zone de police. Il y a des incohérences et des impossibilités dans le plan actuel.
- La zone entre la chaussée de Mons et la rue Emile Carpentier construite en pavés de terre cuite ne tiendront jamais. Tout le trafic provenant du côté est renvoyé du canal sur cette voirie, la durabilité de ce tronçon ne peut être garantie.
- la rue Van Lint en sens unique vers conseil pose problème. Les rayons de giration avec le carrefour Chaussée de Mons ne sont donc pas étudiés en double sens et ne sont physiquement pas possible.
- La commune ne souhaite pas le report de toute la circulation sur la rue du collecteur qui à ce jour est une rue cyclable.
- Quid des activités économique (car-wash) le long du quai de l'industrie entre la rue de l'ancienne gare et le square Vandervelde si ce tronçon devient uniquement cycliste ? De plus cette solution implique le report de tout le trafic dans la rue de l'ancienne gare dont la structure et le profil ne sont pas du tout adaptés.

Inquiétudes des riverains concernant le report de trafic et la suppression de stationnement.

Concernant que les réponses apportées par le demandeur sont les suivantes :

- les abattages sont nécessaires pour l'aménagement de la piste cyclable.
- concernant les pistes cyclables, celles-ci peuvent être revues, Bruxelles Mobilité réfléchi également à un type de bordure aisément franchissable par les cyclistes.
- des vérifications seront apportés en rapport avec la possibilité de la giration des camions.

Motivation :

- **Mobilité**

Considérant que les façades constituent des lignes guide pour les PMR et qu'à cette fin il y a lieu d'éviter la mise en place d'obstacles le long de celles-ci tels que des emplacements de stationnement de trottinettes, de vélos cargo, vélos, etc ;

Considérant l'avis du 15/05/2022 de la Commission régionale mobilité des modes actifs, relevait que dans le cas de la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle notamment au niveau de la chaussée de Mons, tout devra être fait pour ne pas mettre les piétons au même niveau que les cyclistes afin d'éviter la génération de conflits ;

Considérant qu'il y aura lieu de maintenir en tout temps une entrée pour véhicules de service pour le Parc Krickx ;

- **Projet C28 :**

Considérant qu'il a le projet de cyclostrade C28, qu'il a lieu de vérifier le stade de ce projet avec Belris pour le tronçon entre la rue de Birmingham et l'Ancienne Gare de Cureghem ;

- **Report de trafic :**

Considérant que le projet de la mise à sens unique de ce tronçon de la chaussée de Mons implique un risque de report du trafic sur la rue du Collecteur ;

Considérant que la rue du Collecteur est petite voirie communale , Considérant que ce report de trafic doit être analysé ;

Considérant que la rue du Collecteur doit rester vivable ;

Considérant cependant que ce report de trafic ne peut mettrait à mal tout le principe de sens unique sur lequel est basé le projet ;

- **Caserne des pompiers :**

Considérant que parallèlement à la présente demande, il y l'instruction du dossier de la caserne pompier : 01/PFD/1825854 ;

Considérant que cette demande porte sur la démolition d'un bâtiment existant, l'abattage de 4 arbres et la construction d'un ensemble mixte comprenant une caserne de pompiers et un équipement sportif ;

Considérant que cette caserne des pompiers fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme : 01/PFD/1825854, ainsi que d'un permis d'environnement : IPE/1B/2021/1826062 ;

Considérant que ce projet de caserne se trouve au numéro 409 chaussée de Mons ;

Considérant que l'entrée et la sortie de la future caserne seront au numéro 409 de la chaussée de Mons ;

Considérant que, pour entrer et sortir de la caserne les véhicules du SIAMU devront croiser le trottoir, mais également la piste cyclable bidirectionnelle depuis et vers la chaussée carrossable ;

Considérant qu'il y a lieu d'évaluer les risques que cela implique ;

Considérant qu'il y a lieu de bien coordonner les 2 projets, celui de la caserne et celui du réaménagement de la chaussée de Mons ;

Considérant, qu'outre la compatibilité entre l'accès à la caserne et piste cyclable, il y a également lieu d'assurer la compatibilité des flux entre trams et véhicules prioritaires ;

Considérant qu'il y a lieu d'éviter les conflits entre ces différents flux entre les carrefours Square Vandervelde et le Square Albert 1^{er} ;

- **Nature et environnement :**

Considérant que la note explicative mentionne l'abattage des tilleuls devant le bâtiment de l'ancienne gare car ils occultent la vue sur le patrimoine architectural ;

Considérant que ce motif d'abattage est un motif qui ne peut plus être avancé à l'heure où les effets du changement climatique se font sentir de façon croissante ;

Que les arbres contribuent à améliorer la qualité de l'air, du sol, et offrent des dots de fraîcheur dans les villes denses, qu'ils rendent des services écosystémiques aux habitants et à la faune ;

Considérant qu'il y aura lieu d'assurer une taille suffisante de fosses de plantations ;

Considérant que le projet propose des différences de hauteurs de bordures aux abords des fosses de plantations, que cela peut s'avérer problématique pour mettre en place une gestion intégrée des eaux pluviales ;

Considérant que le projet prévoit des espaces de jeux pour plusieurs tranches d'âges, que cela répond à la volonté de développer des espaces socio-récréatifs et contribuent également à la réalisation du maillage vert au sens large du terme ;

Considérant que le projet propose des bancs et espaces inclusifs ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une vision de réaménagement d'espaces publics à plus grande échelle, où plusieurs opérateurs sont présents (BELIRIS, 6E) qu'une concertation entre tous ces acteurs est primordiale, notamment en matière de chantier ;

- **Patrimoine arboré :**

Maintenir les alignements de peupliers sur le Quai Demets ou les remplacer par de nouveaux alignements de la même essence ;

Considérant que les alignements de peupliers participent au caractère du paysage historique du canal ;

Considérant qu'il y a lieu de maintenir ces alignements ou de les remplacer par de nouveaux alignements de la même essence ;

- **Eau :**

Considérant que des fontaines (jeux d'eau) sont prévues mais qu'il ne semble pas y avoir de point d'accès d'eau potable prévu dans le projet ;

Considérant que le projet vise comme ambition un zéro-rejet des eaux pluviales vers le réseau d'égouttage ;

Considérant que la stratégie GIEP repose sur les éléments suivants :

- La valorisation et l'augmentation des surfaces perméables de pleine terre ;
- Création de structures réservoirs (massifs drainants infiltrants) en dessous des espaces imperméables ;

Considérant que les hypothèses de calcul prises pour la perméabilité du sol sont erronées car ne prennent pas en compte les zones d'espaces verts et impliquent donc des volumes très importants à gérer et des temps de vidange extrêmement longs ;

Considérant qu'il n'y a pas de prise en compte des espaces verts dans les calculs alors que les plans et les notes explicatives mentionnent un renvoi d'une partie des eaux de ruissellement vers ces zones ;

AVIS FAVORABLE à condition de :

Mobilité :

Concernant la mobilité de manière générale :

- Proposer un aménagement moins complexe afin d'éviter les conflits entre ces différents flux entre les carrefours Square Vandervelde et le Square Albert 1er ; Garantir une accessibilité des services d'entretien au parc Krickx ;
- Veiller à ne pas dévier tout le trafic dans la rue du collecteur et la rue de l'ancienne gare ;

Concernant la mobilité autour de la caserne pompiers

- S'assurer de la compatibilité entre l'accès au projet de la SAU et la piste cyclable en prévoyant un feu avec barrière ou en déplaçant la piste cyclable de l'autre côté du site propre tram sur le tronçon Vandervelde — Albert 1e ;
- S'assurer de la compatibilité entre les flux des trams et des véhicules prioritaires aux abords de la caserne ;
- S'assurer d'une bonne coordination entre les 2 projets ;

Concernant la piste cyclable et les aménagements cyclistes :

- Ne pas réaliser une piste cyclable surélevée à hauteur du trottoir, ceci pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes et éviter aux cyclistes de devoir franchir une bordure entre la chaussée carrossable et la piste cyclable en cas d'obstacles sur la piste cyclable ;

- Etudier la possibilité d'implanter la piste cyclable double sens à une autre endroit à hauteur de l'accès caserne afin de minimiser les conflits ;
- Etudier la possibilité d'aménager des pistes cyclables à sens unique afin de créer un flux cycliste plus lisible, moins de conflits et une meilleure insertion du trafic cycliste entre la chaussée de Mons, les squares Vandervelde et Square Albert 1^{er} et les rues adjacentes ;
- Tendre vers un RER-vélo d'une largeur de 4m sur le quai Demets ;
- Adapter l'aménagement afin de permettre la réinsertion des cyclistes entre les pistes cyclables séparées et la circulation automobile, notamment rue Carpentier ;
- Etudier la possibilité d'adapter la largeur de la voirie rue Vandenbruggen afin de permettre le passage cycliste en cas de remontées de file ;
- S'assurer d'une continuité des aménagements cyclables ;
- Se concerter avec Beliris concernant le projet de cyclostrade C28 pour l'étude du tronçon entre la rue de Birmingham et l'Ancienne Gare de Cureghem ;

Concernant le stationnement :

- Prévoir plus de stationnement vélo, également du stationnement longue durée ;
- Déplacer les zones de stationnement dévolues aux trottinettes, vélos cargo, vélo, etc afin de dégager de tout obstacle les éléments du paysage urbain (Façade, muret...) constituant des lignes guides pour les PMR ;

Concernant le transport en commun :

- Se coordonner avec la STIB et préciser les éléments demandés par la STIB dans son avis du 12/10/2022 ;
- S'assurer de la conformité des aménagements aux normes de la STIB ; Prévoir des marquages et des panneaux supplémentaires ;

Maillage vert et bleu :

Concernant les plantations :

- Vérifier la faisabilité des plantations proposés sur plan : s'assurer d'un enracinement correct (profondeur et largeur des fosses à arbres) ainsi que d'une qualité adéquate de mélange terre-pierre ;
- S'assurer plus spécifiquement de la possibilité de pouvoir planter des arbres à haute tige sur les ouvrages d'arts (ponts etc.), prévoir des essences adaptées en cas d'impossibilité de développement adéquat des essences prévues ;
- Limiter les abattages pour raison patrimoniale ;
- Ne pas abattre les arbres aux abords de l'ancienne gare de Cureghem et intégrer ceux-ci à l'aménagement prévu ;
- Garder suffisamment de pleine terre ne pas adapter le relief du sol autour de ces arbres maintenus en place, ceci afin de garantir leur bon développement ;
- Prévoir des essences adaptées à moins de 5m des traversées piétonnes ;
- Se conformer au prescrit du PPAS Biestebroeck en ce qui concerne les essences ;
- Maintenir les alignements de peupliers sur le Quai Demets ou les remplacer par de nouveaux alignements de la même essence ;

Concernant les plantations et les eaux :

- S'assurer que les bordures à proximité des fosses d'arbres n'empêchent pas les eaux de pluies de ruisseler vers celles-ci ;

Concernant les eaux :

- Revoir le projet avec une hypothèse de calcul de perméabilité cohérente suite à des tests d'infiltration ;
- Revoir les calculs de gestion des eaux pluviales du projet en prenant en compte les espaces verts afin de correspondre aux ambitions du projet ;

Mobilier urbain :

- **Équiper au moins 25% des bancs de dossier et d'accoudoirs ;**
- **Prévoir une fontaine d'eau potable ;**

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

Vu l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins en date du **17/01/2023** ; que cet avis reprend l'avis de la Commission de Concertation ;

Considérant que le demandeur a notifié sa volonté d'introduire d'initiative des plans modificatifs (art. 177/1 du CoBAT), en date du **09/03/2023** ; que les plans modificatifs ont été introduits en date du **30/05/2023** ;

Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande modifiée porte la date du **14/06/2023** ;

Considérant que les modifications apportées par le demandeur n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ;

Considérant que la demande modifiée ne doit dès lors pas être soumise aux mesures particulières de publicité ;

Considérant que les plans ont été adaptés afin de répondre aux conditions de la Commission de Concertation en ce qu'ils comportent les modifications suivantes :

L'impact du projet sur la logistique poids-lourds vers l'Abattoir est clarifié et adapté :

- Une adaptation a été faite au croisement quai de l'industrie – rue de l'ancienne gare :
- Les 2 directions emprunteront le même itinéraire, pour se faire la géométrie des lieux a été adaptée afin que 2 camions puisse se croiser.
- Le périmètre du projet a également été élargis afin de permettre le réaménagement de ce carrefour.
- Au croisement rue de l'ancienne gare – chaussée de Mons la forme du trottoir a été adaptée afin de fournir l'espace nécessaire aux camions (sans compromettre la largeur minimale de 2,5m pour le trottoir) ;
- La rue Carpentier sera élargie à la jonction de la rue Gouverneur Neus ;

L'aménagement a été rendu moins complexe afin d'éviter les conflits entre les différents flux sur le tronçon de la chaussée de Mons entre le Square Vandervelde et le Square Albert I :

- Les mesures proposées sont les suivantes :
- À hauteur de la caserne, à une distance aussi grande que nécessaire pour les virages à partir de l'entrée de la caserne, la matérialité du sol sera modifiée par une surface en béton rouge pour que tous les modes de transport (cyclistes, piétons, voitures et trams) puissent s'arrêter lors de la sortie d'un camion de pompiers.
- Pour éviter que les cyclistes ne fassent une embardée et ne franchissent le feu rouge à la sortie d'un camion de pompiers, une ligne blanche continue avec rétrécissement et des bornes seront placées au niveau du passage à niveau.
- Des lignes réfléchissantes seront ajoutées pour ralentir les cyclistes.

Les adaptations à hauteur de la caserne SIAMU :

- Les aménagements assurent une bonne coordination entre les 2 projets (projet voirie et projet caserne), s'assurent de la compatibilité entre les flux des trams et des véhicules prioritaires aux abords de la caserne, s'assurent de la compatibilité entre l'accès au projet de la SAU et la piste cyclable en prévoyant un feu avec une barrière ou en déplaçant la piste cyclable de l'autre côté du site propre tram sur le tronçon Vandervelde – Albert 1er ;

Girations De Lijn – STIB :

- Le virage entre la rue Gouverneur Nens et le rond-point a été adapté en modifiant l'oreille de trottoir afin de permettre aux bus STIB en déviation d'aller jusqu'à la rue Gouverneur Nens et d'effectuer un arrêt commun avec les bus De Lijn ;

Étude de propositions alternatives pour le positionnement de la piste cyclable à hauteur de la caserne et étude de la possibilité d'aménager des pistes cyclables à sens unique :

- Les études sur les variantes proposées de la piste cyclable ont été étudiées au cours du processus d'étude de ce projet.
- La variante actuelle a été choisie en concertation avec tous les acteurs impliqués dans le processus. Les options sont reprises dans le Rapport d'Incidences, sous le chapitre 2.2: Variante d'aménagement de la section de la chaussée de Mons entre les deux squares.
- La position et la morphologie des pistes cyclables n'a pas été revue.

Modifications pour la giration des voitures :

- L'oreille de trottoir entre la chaussée de Mons et la rue Van Lint a été adaptée afin de permettre le tourne à droite des voitures, les marquages routiers ont été adaptés.
- Ces aménagement permettent le trafic automobile en double sens dans la rue Van Lint.

Modifications pour la giration des bus STIB :

- Les oreilles de trottoir de la rue Wayez ont été revues afin de faciliter les girations des bus articulés venant et sortant du rond-point sur la rue Wayez.
- Dans le cas d'une desserte dégradée exceptionnelle amenant la nécessité d'une déviation d'un itinéraire bus passant de la rue Vanderbruggen vers la rue Wayez, les bus devront faire un tour du rond-point pour accéder à la rue Wayez.

L'accessibilité du carwash et parc Crickx sont garanties :

- Le Carwash est accessible aux véhicules motorisés dans les 2 sens depuis la zone cyclable du quai de l'Industrie ;
- Le parc Crickx reste accessible pour les véhicules d'entretien depuis la rue Prévinaire ;

Le projet tient compte des études pour la réalisation de la cyclostrade C28 développée par Beliris :

- Les aménagements actuels réalisés dans le cadre du présent permis ont été concertées avec Beliris et anticipent même le projet de la cyclostrade C28 ;

La piste cyclable piste cyclable séparée de la rue du Gouverneur Nens est adaptée :

- Comme demandée par la Commission de Concertation la piste cyclable piste cyclable séparée de la rue du Gouverneur Nens sera interrompue plus tôt afin de permettre une réinsertion plus rapide dans la circulation automobile ;

Plus de stationnement vélo sont prévus dans le périmètre du projet :

- 6 emplacements vélo supplémentaires au niveau du Square Vandervelde et 18 emplacements vélo supplémentaires au niveau du Square Albert I ;

Adaptations au niveau des drop zones et du stationnement vélo cargo :

- Le nombre d'emplacement pour trottinettes et vélo cargo dans le projet est resté inchangé, mais ils ont été installés en dehors des passages piétons et des lignes guides ;
- Le positionnement des différents emplacements a également été revue en terme de répartition ;

Des précisions sont apportées au niveau des plantations :

- La faisabilité et la viabilité des plantations ont été intégrées dès le départ dans le projet et vérifiées tout au long de son élaboration.
- Les plantations sont adaptées à leur localisation et au contexte immédiat.
- Les essences sont compatibles avec le PPAS.

Infiltrations des eaux :

- Les dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales prévus seront mis à jour en fonction des tests d'infiltration, ceux-ci n'ont pas encore été menés.

Adaptations au mobilier urbain :

- Conformément à la demande de la Commission de Concertation, un dossier et un accoudoir seront installés sur 25 % des bancs placés dans le périmètre du projet ;

Adaptations du revêtement :

- Afin d'accentuer le site propre du tram et de faire comprendre aux voitures qu'elles ne sont pas autorisées à y circuler, la couleur du site propre a été revu : le site propre initialement prévu en béton rouge sera réalisé en béton vert
- La chaussée carrossable de la rue Emile Carpentier sera réalisée en béton gris en non en pavés de terre cuite, ceci afin de mieux résister au charroi poids lourds ;

Adaptation des plans aux demandes de la STIB:

- L'ensemble des plans ont été adaptés aux remarques de la STIB, les changements figurent également dans la note explicative plans modifiés ;
- Les plans modifiés intègrent également les rayons de giration que les changements au niveau de la signalisation et des marquages au sol ;

Les plans n'ont pas pu être modifiés sur les aspects suivants :

- Il est impossible d'élargir le RER-vélo sur le quai Demets vers une largeur de 4m à cause de différentes contraintes : largeur du canal, du pont ainsi que la présence de différents impétrants comme une infrastructure souterraine de Vivaqua en lien avec le canal et le réseau d'égouttages ;
- L'aménagement cyclable au niveau du rondpoint n'a pas été adapté afin de permettre au cycliste de s'insérer en voirie avant le rondpoint et d'apaiser ainsi le trafic ;
- Le stationnement vélo longue durée n'a pas été intégrée à la présente demande, car elle sera réalisée en concertation avec parking.brussels en fonction de l'offre et de la demande dans le quartier ;
- Les arbres aux abords de l'ancienne gare de Cureghem ne peuvent être maintenus, car cela rendrait impossible d'uniformité de l'aménagement, le renouvellement prévu dans le projet est incompatible avec le maintien de ces arbres ;
- Les peupliers ne sont pas maintenus, les maintenir rendrait impossible la connexion entre le RER-vélo et la chaussée de Mons, ainsi que l'abaissement des quais de canal en accord avec le BKP ;

Les éléments suivants ont été modifiés à l'initiative du demandeur :

- Les luminaires sont proposés sur des poteaux et non en façade comme initialement prévu, ceci pour éviter que les consoles n'abîment les façades ;

En ce qui concerne les motivations relatives au projet modifié :

Mobilité :

Considérant que le projet modifié clarifie l'ensemble des flux de circulation pour l'ensemble des modes ;

Considérant que le projet permet une circulation améliorée pour les modes actifs, le transport en commun les voitures et les poids lourds ;

Considérant que les marquages et la signalétique sont adaptées aux nouvelles circulations ;

Considérant qu'il y a néanmoins lieu de faire valider ces éléments par la zone de police Midi (Anderlecht/Forest/Saint-Gilles) ; que cette validation supplémentaire apportera des garanties supplémentaires sur la bonne exécution du projet ;

Considérant que certaines oreilles de trottoir ont été revues et réduites ; que néanmoins les oreilles de trottoir adaptées gardent une largeur conforme ;

Considérant que ces adaptations sont souhaitables et nécessaires ;

Considérant qu'elles ne nuisent pas aux modes actifs ;

Considérant que l'aménagement proposé garantit la sécurité au droit de l'entrée de la caserne pompier qui se situe chaussée de Mons n° 409 ;

Considérant que pour l'aménagement de la chaussée de Mons au droit de la caserne pompier à hauteur du n° 409 les plans doivent être adaptés en intégrant la position exacte de sortie des véhicules d'incendie prévu par le permis « Démolir un bâtiment existant et abattre 4 arbres pour construire un ensemble mixte comprenant une caserne de pompiers et un équipement sportif » portant la référence 01/PFD/1825854 et notifié le 20/02/2023 ;

Considérant que les voitures et les trams s'arrêteront à une distance suffisante car la ligne d'arrêt est placée derrière le rayon de braquage du véhicule d'incendie ;

Considérant que les cercles de braquage sont clairement indiqués sur les plans joints au dossier ;

Considérant que des lignes d'arrêts sont également prévues sur la piste cyclable et ce dans les 2 sens ;

Considérant que des revêtements rouges sont prévus afin d'alerter les usagers de la présence de la caserne ;

Considérant que l'ensemble de ses adaptations, combinées avec un apaisement du trafic, permettent une intégration correcte de la caserne à son environnement proche ;

Considérant que l'aménagement d'infrastructures distinctes pour les différents modes, permet de "canaliser" les différents flux ;

Considérant que cet aménagement différencié des plans modifiés à hauteur de l'accès de la caserne répond à une condition visée dans le permis pour la construction de la caserne de pompiers (01/PFD/1825854) : « prévoir une sécurisation au niveau de la sortie des camions en accord avec Bruxelles Mobilité suite au réaménagement de la Chaussée de Mons » ;

Considérant que les aménagements cyclables ont été adaptés afin de garantir une meilleur insertion des flux cyclistes dans la circulation du quartier ;

Considérant que la bordure entre la chaussée carrossables et la piste cyclable, dans le tronçon de la chaussée de Mons où se trouve le numéro 409, a été supprimée afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et afin d'augmenter la flexibilité de l'aménagement ;

Considérant néanmoins que l'élargissement du RER-vélo à hauteur du quai Demets est impossible à cause de contraintes techniques ;

Considérant que le projet dans sa globalité offre une nette amélioration en terme d'infrastructure cyclable et en terme d'apaisement du trafic motorisé par rapport à la situation existante ;

Considérant que les variantes proposées de la piste cyclable ont été étudiées au cours du processus d'étude du projet ;

Considérant que, plus précisément, 8 variantes d'aménagement sont reprises dans le Rapport d'Incidences, chapitre 2.2 : Variante d'aménagement de la section de la chaussée de Mons entre les deux squares, p. 40-43 ;

Considérant que la piste cyclable en double sens le long de la chaussée de Mons permet aux cyclistes de rester du même côté de la chaussée carrossable, ce qui évite de devoir croiser les rails du tram ;

Considérant que le tracé de la piste cyclable sur la chaussée de Mons permet une continuité du flux cyclistes en double sens ;

Considérant que cette circulation cohérente et rectiligne pour les cyclistes n'est que possible par l'aménagement proposé ;

Considérant que, contrairement aux cyclistes, le trafic motorisé ne passe pas sur la chaussée de Mons en double sens sur la totalité du tracé ;

Considérant que cette absence de double sens pour les voitures permet un trafic apaisé qui réduit les conflits ainsi que la circulation dense à hauteur de l'accès aux casernes chaussée de Mons 409 ;

Considérant que, pour toutes ses raisons, l'emplacement de la piste cyclable n'est pas adaptée dans les plans modifiés ;

Considérant que l'ensemble des études menées justifient l'emplacement de cette piste cyclable en double sens ;

Revêtement :

Considérant que les revêtements du projet initial ont été adaptés aux endroits suivants : au niveau du site propre tram chaussée de Mons et au niveau de la chaussée carrossable de la rue Emile Carpentier ;

Considérant que ces adaptations répondent aux conditions de la Commission de Concertation ;

Considérant que le site propre tram en béton vert augmente la lisibilité et la sécurité routière ;

Considérant que l'asphalte vert facilite le respect par les automobilistes du site propre transport public sur le Square Albert 1 ;

Considérant que le coloris crée également un ensemble en s'intégrant aux plantations adjacentes ;

Considérant que la chaussée carrossable en béton est plus durable que le revêtement initial prévu en terre cuite ;

Considérant que le revêtement en terre cuite ne résisterait pas dans le temps au charroi lourd ;

Considérant que les fondations de la chaussée restent inchangées ;

Paysage et patrimoine :

Considérant que le projet s'appuie déjà sur des fonctions et usages existants sur ce site, avec la volonté première de les maintenir et de les compléter, tout en s'appuyant, en partie, sur les attentes et recommandations du Beeldkwaliteitsplan (BKP) Territoire du Canal ;

Considérant plus précisément qu'un abaissement du quai est proposé ;

Considérant que cet abaissement ne permet le maintien de l'alignement de peupliers ;

Considérant que leur abattage est donc justifié ;

Considérant que l'espace public est réaménagé entièrement sur l'ensemble de périmètre du projet ;

Considérant que le parvis autour de l'ancienne gare de Cureghem sera réaménagé avec un reprofilage des niveaux ;

Considérant que ces changements de niveaux nécessite l'abattage des arbres existants ;

Considérant que le projet propose une végétalisation plus importante le long du canal ainsi que dans les quartiers ;

Considérant que l'abattage de quelques arbres dans certaines zones du projet et largement compensée par de nouvelles plantations aux mêmes endroits ou ailleurs dans le périmètre du projet ;

Considérant que le projet offre une continuité verte et une diversité d'espaces publics, espaces verts compris ;

Considérant que le projet proposé contribue à l'amélioration de l'espace public ;

Considérant qu'il améliore sa lisibilité et préserve son caractère urbain local et apaisé ;

Considérant que le projet améliore la convivialité et la sécurité des modes actifs, comme des P.M.R. ;

Considérant que le projet permet la création d'un espace public plus convivial et adapté à l'ensemble des usagers ; qu'il tend à améliorer qualité de vie en Région de Bruxelles-Capitale ;

Stationnement automobile, accessibilité et report de trafic :

Considérant que la suppression importante de stationnement est en ligne avec la politique régionale de mobilité et de stationnement ;

Considérant que cette suppression est nécessaire afin de garantir une circulation confortable pour l'ensemble des modes ainsi qu'une qualité de séjour plus importante de l'espace public ;

Considérant que le projet respecte la spécialisation des voiries et permet une accessibilité du quartier à tous les modes ;

Considérant qu'une phase test a eu lieu ;

Concernant que ce test a permis d'anticiper le report du trafic qui pourrait être créé par le présent projet ;

Concernant que cette phase test n'a pas créé d'embarras de circulation significatifs ;

Mobilier urbain, éclairage et stationnement vélo :

Considérant que les plans ont été modifiés, que le projet offre une qualité de séjour à l'espace public grâce au mobilier urbain comme des bancs et des arceaux vélo ;

Considérant néanmoins que cette qualité de séjour serait encore améliorée en installant une fontaine d'eau potable dans le périmètre du projet ;

Considérant que celle-ci peut être installée dans un espace vert ou sur une placette ;

Considérant que celle-ci ne peut pas gêner les circulations ;

Considérant que le placement de luminaires sur poteau est souhaitable et plus durable que le placement de lumières sur console en façade ;

Considérant que le bâti dans la zone connaît des changements, incluant des démolitions-reconstructions ;

Considérant que l'installation des lumières sur poteau est approprié ici ;

Considérant que le stationnement vélo longue durée n'est pas incluse dans la présente demande ;

Considérant que le stationnement vélo longue durée ne se fait pas nécessairement dans l'espace public, qu'il peut également être intégré dans des bâtiments ;

En conclusion :

Considérant que la demande - telle que modifiée en application de l'article 177/1 du CoBAT- est conforme aux objectifs régionaux ainsi qu'aux plans et aux règlements régionaux ;

Considérant que le projet s'inscrit dans l'objectif de mobilité du PRDD en offrant un espace public plus verdoyant, et une meilleure qualité d'aménagement piéton ;

Considérant que l'axe 2 du PRDD (cadre de vie agréable, durable et attractif) présente l'espace public comme un support de la qualité du cadre de vie, demandant son enrichissement en éléments naturels ;

Considérant que le projet améliore les qualités paysagères, la gestion des eaux pluviales, le confort et la sécurité des modes actifs ; qu'il respecte le bon aménagement des lieux et propose une amélioration du cadre de vie pour ses habitants ;

Considérant qu'en intégrant un site propre tram, le projet augmente la vitesse commerciale et donc l'attractivité des transports publics ;

Considérant que le projet contribue à la mise en valeur de l'esthétique du lieu ;

Considérant de ce qui précède et moyennant la condition précitée, le projet s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux.

Fait à Bruxelles, le 07/09/2023

Le fonctionnaire délégué,

Bety WAKNINE,
Directrice générale

Notification du présent permis est faite simultanément, envoi par recommandé, au demandeur et au collège des bourgmestre et échevins.

Le demandeur peut introduire un recours au Gouvernement dans les trente jours de la réception de la présente décision du fonctionnaire délégué. Ce recours est adressé au Gouvernement par la voie électronique (beroep-recours@gov.brussels) ou par lettre recommandée à la poste à l'adresse suivante :

*Recours au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Madame Ans Persoons, Secrétaire d'Etat chargé de l'Urbanisme et des Monuments et Sites
Zenith Building
Boulevard du Roi Albert II, 37 - 12e étage
1030 Bruxelles*

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 Gouvernement par la voie électronique (beroep-recours@gov.brussels) ou par lettre recommandée à la poste.

En vue d'assurer l'information du public, il vous appartient de compléter et d'afficher l'avis annexé au présent courrier. Les instructions liées à l'affichage se trouvent à la première page de l'annexe. Lorsqu'un avis ne vous a pas été envoyé, vous devez le télécharger sur le site urban.brussels.

Annexe 1 au permis d'urbanisme

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

- S'assurer d'un pose optimale des revêtements afin de garantir l'accessibilité piétonne ;

Modèle d'avis de communication de décision prise en matière de permis et de certificat d'urbanisme et de lotir

Vous trouverez en Annexe 2, un modèle d'affiche à utiliser si nous n'en avez pas reçu lors de la notification de la décision de l'autorité délivrante à l'égard de votre demande de permis ou de certificat d'urbanisme ou de lotir.

En vertu de l'article 6, § 2, alinéa 1^{er}, du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 25 avril 2019 réglant la forme ainsi que les procédés d'information et de mise à disposition des décisions prises en matière de permis d'urbanisme, de permis de lotir et de certificat d'urbanisme par le collège des bourgmestre et échevins, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement tel que modifié par l'Arrêté n° 2020/037 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoirs spéciaux modifiant l'arrêté, il vous incombe de procéder, durant 15 jours :

- à l'affichage de cet avis sur le bien concerné, à un endroit visible depuis la voie publique,
- ainsi qu'aux accès existants et futurs du bien concerné, situés à la limite de ce bien et de la voie publique,
 - ou, lorsque le bien concerné n'est pas pourvu d'accès, sur ses murs et façades situés le long de la voie publique

Pour ce faire, vous disposez de 10 jours à compter :

- de la réception de la décision ;
- ou de l'expiration du délai imparti à l'autorité délivrante pour notifier sa décision, lorsque l'absence de décision équivaut à une décision de refus.

Les affiches doivent être tenues en parfait état de visibilité et de lisibilité pendant toute la durée d'affichage. Vous devez donc les disposer de façon à pouvoir être lues aisément, à une hauteur de 1,50 mètre, au besoin sur une palissade ou un panneau sur piquet.

Les affiches doivent être bilingues, vous devez donc compléter les 2 parties (FR + NL).

Les parties à compléter ou modifier sont numérotées :

- 1) Barrer ou supprimer la (les) mention(s) inutile(s)
- 2) Décrire l'objet et la teneur de la décision et mentionner l'adresse du bien concerné par la décision
- 3) Barrer ou supprimer la (les) mention(s) inutile(s)
- 4) A compléter par l'autorité délivrante
- 5) A compléter par la date de la décision
- 6) A compléter par les dates, les heures d'ouverture et l'adresse de l'administration où la décision peut être consultée
- 7) A compléter par l'adresse du site internet sur lequel la décision peut être consultée

EXTRAITS DE Dispositions légales et réglementaires

La législation peut faire l'objet de modifications. Toute la législation urbanistique actualisée est disponible sur le site régional de l'urbanisme <http://urbanisme.irisnet.be>.

Décision du fonctionnaire délégué

Article 188 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Le fonctionnaire délégué 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 126, § 11.

En outre, le fonctionnaire délégué peut 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 qui sont l'objet de la demande de permis, 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 à l'article 188/7.

Modalités de publicité

Article 194/2 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

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

Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par l'administration communale ou par le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 301, à l'endroit où les travaux sont exécutés et le ou les actes sont accomplis.

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

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

Articles 2 à 6 et annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 8 septembre 2011 relatif à l'affichage et à l'avertissement prescrits pour les actes et travaux autorisés en matière d'urbanisme :

OBLIGATION D'AFFICHAGE

Art. 2. L'avis requis par l'article 194/2, alinéa 1er, du CoBAT est conforme au modèle d'affiche figurant à l'annexe au présent arrêté.

Art. 3. L'avis mentionne le nom de la commune concernée, le type de permis délivré, la date de délivrance du permis et celle de son éventuelle prorogation ou reconduction, l'autorité délivrante, l'objet du permis, la durée prévue du chantier, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone auquel il est possible d'atteindre l'entrepreneur ou le responsable du chantier, ainsi que les horaires du chantier.

Art. 4. L'avis est affiché au moins huit jours avant l'ouverture du chantier ou avant de poser les actes pour lesquels le permis a été délivré.

Art. 5. § 1er. L'affiche est imprimée en noir sur papier blanc de format DIN A3. Elle est disposée de façon à pouvoir être lue aisément, à la limite du bien et de la voie publique contiguë, parallèlement à celle-ci et à une hauteur de 1,50 mètre, au besoin sur une palissade ou sur un panneau sur piquet. Elle est maintenue en parfait état de visibilité et de lisibilité durant toute la durée de l'affichage.

§ 2. Lorsqu'il s'agit d'un permis d'urbanisme relatif à des travaux d'infrastructure, l'avis doit être affiché de la même manière à deux endroits au moins sur la section de l'infrastructure concernée.

Si les actes et travaux portent sur une section de plus de 100 mètres de long ou sur plusieurs sections différentes, cet affichage est requis, selon le cas, tous les 100 mètres ou sur chacune des sections.

§ 3. Lorsqu'il s'agit d'actes ou de travaux portant sur une superficie de plancher de plus de 1 000 m², les mentions reprises dans l'annexe doivent, en outre, être reproduites en grands caractères sur un panneau d'au moins 4 m².

ANNEXE : AVIS D'AFFICHAGE

Région de Bruxelles-Capitale

Commune de

AVIS

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

Permis d'urbanisme (1)

Permis de lotir n° (1)

délivré le

à

par

prorogé le (1)

prorogation reconduite le (1)

OBJET DU PERMIS :

DUREE PREVUE DU CHANTIER :

ENTREPRENEUR/RESPONSABLE DU CHANTIER :

Nom :

Adresse :

N° de téléphone :

HORAIRES DU CHANTIER :

(1) Biffer la mention inutile.

OBLIGATION D'AVERTISSEMENT

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

- 1° les références du permis : références du dossier, adresse du bien, date de délivrance du permis, autorité ayant délivré le permis;
- 2° son nom ou sa raison sociale;
- 3° la date de commencement des actes ou travaux;
- 4° la date d'affichage de l'avis indiquant que le permis a été délivré;
- 5° le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de l'entrepreneur ou du responsable du chantier.

NB : un modèle informatique de l'avis d'affichage et de l'avertissement - à compléter et imprimer- sont disponibles sur le site régional de l'urbanisme : <http://urbanisme.irisnet.be/lepermisurbanisme/apres-le-permis/avertissement-du-debut-des-travaux>.

Article 192, alinéa 4 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Lorsque le permis est délivré afin de faire cesser une des infractions visées à l'article 300, il fixe le délai endéans lequel les travaux nécessaires à la cessation de l'infraction doivent être entamés ainsi que le délai endéans lequel ces travaux doivent être achevés.

Modification du permis d'urbanisme

Article 102/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

§1^{er}. Conformément aux dispositions du présent Titre, sous réserve des dispositions du présent article, 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. La demande de modification est introduite auprès de l'autorité ayant délivré le permis d'urbanisme initial, sauf dans les hypothèses suivantes :

- Lorsque l'une des hypothèses visées à l'article 123/2 est rencontrée ;
- Lorsque le permis d'urbanisme initial a été délivré sur recours par le Gouvernement, la demande de modification est introduite auprès du fonctionnaire délégué.

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

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

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

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

Péremption et prorogation

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

§1^{er}. Sous réserve des hypothèses visées au § 3, le permis est périmé si, dans les trois années de sa délivrance, le titulaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1^{er}, 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. Dans cette hypothèse, la péremption affecte :

- la partie non réalisée du permis, si la partie réalisée peut être considérée, au sein de celui-ci, comme un élément autonome, apprécié et autorisé comme tel par l'autorité délivrante ;
- l'entièreté du permis, dans le cas contraire.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

§ 2. A la demande du titulaire du permis, les délais visés au § 1^{er} peuvent être prorogés par période d'un an, lorsque le demandeur justifie soit qu'il n'a pu mettre en œuvre son permis soit qu'il a dû interrompre ses travaux en raison de la survenance d'un cas de force majeure ou de la nécessité de conclure un ou plusieurs marché(s) public(s).

La demande de prorogation doit intervenir, à peine de forclusion, deux mois au moins avant l'écoulement du délai de péremption.

Le collège des bourgmestre et échevins se prononce sur la demande de prorogation lorsque le permis a été délivré par celui-ci. Dans les autres cas, le fonctionnaire délégué se prononce sur la demande de prorogation.

A défaut de décision de l'autorité compétente au terme du délai de péremption, la prorogation demandée est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation ne peut pas faire l'objet d'un recours au Gouvernement.

§ 3. En dérogation au § 1^{er}, pour les permis portant sur des zones d'espaces verts ou visés à l'article 123/2, § 1^{er}, 1° à 3°, qui autorisent des actes et travaux récurrents ou s'inscrivant dans un programme de gestion de l'ensemble du bien concerné, le délai de péremption peut être fixé à dix ans pour les actes et travaux concernés. Dans cette hypothèse, l'interruption des actes et travaux pendant plus d'un an n'entraîne pas la péremption du permis et § 2 n'est pas applicable.

§ 4. 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.

§ 5. Au cas où des actes ou travaux de dépollution du sol doivent être exécutés avant la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme, le permis et son délai de péremption sont suspendus 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.

§ 6. Lorsqu'un recours en annulation est introduit à l'encontre d'un permis d'urbanisme devant la section du contentieux administratif du Conseil d'Etat, le délai de péremption du permis est suspendu de plein droit de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale. Si le titulaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie à la procédure, l'autorité qui a délivré le permis notifie au titulaire la fin de la période de suspension du délai de péremption.

Le délai de péremption du permis d'urbanisme est également suspendu de plein droit lorsqu'une demande d'interruption des actes et travaux autorisés par ce permis est pendante devant une juridiction de l'ordre judiciaire, de la signification de l'acte introductif d'instance à la notification de la décision.

§ 7. En cas de projet mixte au sens de l'article 176/1, le permis d'urbanisme et son délai de péremption sont suspendus tant que le permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

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

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

Lorsqu'un recours en annulation est introduit à l'encontre du permis d'environnement devant la section du contentieux administratif du Conseil d'Etat, le délai de péremption du permis d'urbanisme est suspendu de plein droit de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale. Si le titulaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie à la procédure, l'autorité qui a délivré le permis notifie au titulaire la fin de la période de suspension du délai de péremption.

Le délai de péremption du permis d'urbanisme est également suspendu de plein droit lorsqu'une demande d'interdiction de mise en œuvre du permis d'environnement est pendante devant une juridiction de l'ordre judiciaire, de la signification de l'acte introductif d'instance à la notification de la décision.

§ 8. La présente disposition n'est pas applicable aux permis d'urbanisme si et dans la mesure où ils autorisent des actes et travaux visant à mettre fin à une infraction visée à l'article 300.

Article 101/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Par dérogation à l'article 101, lorsque l'exécution d'actes et travaux ainsi que, le cas échéant, de charges d'urbanisme est prévue par phases, conformément à l'article 192, le permis détermine, pour chaque phase autre que la première, le point de départ du délai de péremption visé à l'article 101, § 1er. Le laps de temps séparant le point de départ de deux phases successives ne peut pas excéder trois ans.

Le délai de péremption relatif à chaque phase peut faire l'objet d'une prorogation selon les modalités reprises à l'article 101, § 2.

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

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

Recours au Gouvernement

Article 188/1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Le demandeur peut introduire un recours au Gouvernement à l'encontre :

- de la décision du collège des bourgmestre et échevins ou du fonctionnaire délégué, dans les trente jours de la réception de celle-ci ;
- de la décision implicite de refus de sa demande, dans les trente jours de l'expiration du délai imparti au fonctionnaire délégué pour statuer sur celle-ci.

Lorsque la commune n'est ni la demanderesse de permis, ni l'autorité initialement compétente pour délivrer celui-ci, le Collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours au Gouvernement à l'encontre de la décision du fonctionnaire délégué dans les trente jours de la réception de celle-ci. Ce recours, de même que le délai pour le former, est suspensif. Sous peine d'irrecevabilité, il est adressé en même temps au demandeur par lettre recommandée à la poste.

Le recours est adressé au Gouvernement, qui en transmet copie, dès réception, au Collège d'urbanisme et à l'autorité dont la décision, expresse ou implicite, est contestée.

Le Collège d'urbanisme procède à une audition lorsque celle-ci est demandée. Cette demande est formulée dans le recours ou, s'agissant de l'autorité dont la décision, expresse ou implicite, est contestée, dans les cinq jours de la notification du recours par le Gouvernement. Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont invitées à comparaître. L'administration en charge de l'urbanisme et le Gouvernement ou la personne qu'il délègue peuvent assister à l'audition devant le Collège d'urbanisme.

Le Gouvernement arrête les modalités d'introduction du recours et d'organisation de l'audition.

Article 188/2 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Sans préjudice de l'alinéa 2, le Collège d'urbanisme notifie son avis aux parties et au Gouvernement dans les septante-cinq jours de la date d'envoi du recours.

Le délai visé à l'alinéa 1er est prolongé comme suit lorsque le Collège d'urbanisme constate que la demande doit être soumise aux actes d'instruction suivants :

- 1° trente jours lorsque la demande est soumise à l'avis d'administrations ou d'instances ;
- 2° quarante-cinq jours lorsque la demande est soumise à une enquête publique ;
- 3° quarante-cinq jours lorsque l'enquête publique est organisée partiellement durant les vacances d'été ;
- 4° quarante-cinq jours lorsque la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation ;

Dans ces hypothèses, le Collège d'urbanisme informe les parties et le Gouvernement des mesures sollicitées et de la durée de la prolongation des délais.

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

Article 188/3 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Le Gouvernement notifie sa décision aux parties dans les soixante jours :

- de la notification de l'avis du Collège d'urbanisme ;
- ou, à défaut d'avis rendu dans le délai imparti, de l'expiration de ce délai.

A défaut de notification de la décision dans le délai prévu à l'alinéa 1er, chacune des parties peut, par lettre recommandée, adresser un rappel au Gouvernement. Lorsque ce rappel est envoyé par le Collège des bourgmestre et échevins, celui-ci en adresse simultanément une copie au demandeur en permis par lettre recommandée. 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.

Article 188/4 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

§ 1er. *Préalablement à la décision du Gouvernement, le demandeur peut modifier sa demande de permis.*

Toutefois, lorsque la demande de permis est soumise aux mesures particulières de publicité en application de l'article 188/2, la demande ne peut être modifiée entre la date d'introduction du recours et la fin des mesures particulières de publicité ou l'échéance du délai de leur réalisation visé à l'article 188/8 ou 188/9.

§ 2. *Le demandeur avertit le Gouvernement par lettre recommandée de son intention de modifier sa demande de permis. Le délai visé à l'article 188/3 est suspendu à dater de l'envoi de la lettre recommandée.*

§ 3. *Dans un délai de 6 mois à compter de la notification adressée au Gouvernement, les modifications sont introduites par le demandeur.*

Passé ce délai, la demande de permis est caduque.

§ 4. *Dans les trente jours de la réception de la demande modifiée, le Gouvernement vérifie si le dossier est complet et si la demande modifiée doit à nouveau être soumise à des actes d'instruction eu égard aux conditions visées au § 5, et adresse au demandeur, par lettre recommandée, un accusé de réception si le dossier est complet. Dans le cas contraire, il l'informe, dans les mêmes conditions, que son dossier n'est pas complet en indiquant les documents ou renseignements manquants ; le Gouvernement délivre l'accusé de réception dans les trente jours de la réception de ces documents ou renseignements.*

Si, dans les six mois de la notification du caractère incomplet du dossier, le demandeur ne communique aucun des documents ou renseignements manquants, la demande de permis est caduque. Si le demandeur communique une partie de ces documents, il est à nouveau fait application des dispositions du présent paragraphe.

En l'absence de délivrance de l'accusé de réception ou de la notification du caractère incomplet du dossier dans les délais visés à l'alinéa 1er, la suspension visée au § 2 est levée et le délai dans lequel le Gouvernement doit notifier sa décision conformément à l'article 188/3 recommence à courir le lendemain de l'échéance du délai visé à cet alinéa.

§ 5. *Lorsque les modifications apportées par le demandeur n'affectent pas l'objet du projet, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ou à supprimer de la demande les dérogations visées à l'article 126, § 11, qu'impliquait le projet initial, le Gouvernement statue sur la demande modifiée, sans qu'elle ne soit à nouveau soumise aux actes d'instruction déjà réalisés.*

La suspension visée au § 2 est levée à la date d'envoi de l'accusé de réception de dossier complet visé au § 4, et le délai dans lequel le Gouvernement doit notifier sa décision conformément à l'article 188/3 recommence à courir.

Article 188/5 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 126, § 11.

En outre, le Gouvernement peut 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 qui sont l'objet de la demande de permis, 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 à l'article 188/7.

Les alinéas précédents sont applicables à l'avis du Collège d'urbanisme lorsque celui-ci tient lieu de décision conformément à l'article 188/3.

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019 relatif à l'introduction des recours exercés devant le Gouvernement contre les décisions prises en matière de permis de lotir, de permis d'urbanisme et de certificats d'urbanisme et organisant l'audition prévue dans le cadre de ces recours :

Article 1er. *Pour l'application du présent chapitre, on entend par :*

1° *CoBAT* : le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire ;

2° *Gouvernement* : le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale ;

3° *Recours* : le recours en réformation introduit auprès du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en application de l'article 188/1 du CoBAT.

Art. 2. *Sous réserve de ce que prévoit l'article 188/1, alinéa 2, du CoBAT pour les recours introduits par le Collège des bourgmestre et échevins, l'introduction d'un recours au Gouvernement peut se faire par la voie électronique ou par envoi d'une lettre recommandée à la poste.*

Art. 3. *Dès la réception du recours, le Gouvernement notifie, par la voie électronique, au Collège d'urbanisme et à l'autorité dont la décision est contestée, une copie du recours accompagnée, s'il échet, d'une copie des documents qui y sont joints.*

Dès la réception de la notification visée à l'alinéa 1er, l'autorité dont la décision est contestée adresse deux copies conformes du dossier administratif au Collège d'urbanisme.

Art. 4. *L'autorité dont la décision est contestée peut demander à être entendue, par la voie électronique ou par la voie postale, dans le délai prévu à l'article 188/1, alinéa 4, du CoBAT. Cette demande est adressée au Gouvernement qui la fait suivre, dès réception, au Collège d'urbanisme.*

Art. 5. *Lorsqu'une partie a demandé à être entendue, le Collège d'urbanisme convoque toutes les parties au plus tard huit jours avant la date de l'audition.*

La convocation est adressée par la voie électronique à l'autorité dont la décision est contestée, et peut être adressée par cette voie au demandeur de permis ou de certificat dans l'une des hypothèses suivantes :

1° *Lorsqu'il a introduit son recours par la voie électronique ;*

2° *moyennant son consentement préalable et exprès à échanger des communications électroniques produisant des effets juridiques à son égard.*

L'absence d'une partie dûment convoquée n'affecte pas la validité de l'avis du Collège d'urbanisme.

Art. 6. *Le Collège d'urbanisme dresse un procès-verbal de l'audition des parties en vue de sa communication au Gouvernement.*

Art. 7. *Lorsqu'une demande d'audition a été introduite conformément aux exigences de l'article 188/1 du CoBAT et du présent arrêté mais que le Collège d'urbanisme n'a pas procédé à l'audition dans le délai visé à l'article 188/2 du CoBAT, le Gouvernement invite les parties en vue de leur audition en se conformant au prescrit de l'article 5.*

AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...

AVIS**MEDEDELING**

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

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

PERMIS D'URBANISME⁽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/lepermisdurbanisme/apres-le-
permis/avertissement-du-debut-des-travaux](http://urbanisme.irisnet.be/lepermisdurbanisme/apres-le-permis/avertissement-du-debut-des-travaux).

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

Suite de la procédure PEB¹

Recommandation(s) concernant la proposition PEB le cas échéant

Suite de la procédure PEB :

Le CoBrACE (Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie) est une réglementation de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce CoBrACE est d'application pour les projets dont la demande de permis d'urbanisme est déposée à partir du 1/1/2015. Cette réglementation a pour objectif de diminuer la consommation d'énergie, et par conséquent les émissions de CO₂, des bâtiments tout en améliorant le climat intérieur.

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

Dans le cadre du CoBrACE, une seule et même procédure de base est désormais prévue pour toutes les natures des travaux (abandon de la procédure « simplifiée ») :

- Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez envoyer ;
 - o le formulaire de « **notification PEB du début des travaux** » dûment complété et signé conformément à Art. 2.2.8 §1^{er} du CoBrACE
 - o ainsi que, pour les URS, le rapport PEB généré par le logiciel PEB
- Au plus tard 2 mois après la réception provisoire ou après la fin de chantier, vous devez envoyer le formulaire de « **déclaration PEB** » dûment complété et signé conformément à Art. 2.2.11 §1^{er} du CoBrACE ainsi que le rapport PEB, le fichier de calcul sous forme électronique et les photos portant sur les travaux PEB.

Adresse d'envoi des formulaires unité PEB neuve, assimilée à du neuf et rénovée lourdement ou hybride (projet avec plusieurs natures des travaux dont au moins une unité rénovée simplement)

Bruxelles Environnement
Division Energie - Département Travaux PEB
Site de Tour & Taxis
Avenue du Port 86C/3000 B-1000 Bruxelles

ou par mail :

epbdossierpeb@environnement.brussels

Adresse d'envoi des formulaires unité PEB rénovée simplement

Urban Brussels
Mont des Arts 10-13
1000 Bruxelles

ou par mail :

peb-epb@urban.brussels

Vente ou location du bien avant la fin des travaux :

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

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

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

- Un rapport intermédiaire établi par le conseiller PEB ou l'architecte désigné par le vendeur (promoteur,...) ou le bailleur et signé par le vendeur ou bailleur et l'acquéreur ou locataire, a été joint à l'acte de vente. Ce rapport reprend toutes les mesures qui ont été mises en œuvre et qui doivent être exécutées pour répondre aux exigences PEB, ainsi que le calcul du respect des exigences PEB. Ce rapport indiquera aussi la personne chargée de la mise en œuvre des différentes mesures,
- à l'issue des travaux, le vendeur ou bailleur met les informations nécessaires concernant les travaux qu'il a exécutés ou qui ont été exécutés pour son compte à la disposition de l'acquéreur ou du locataire en vue de l'établissement de la déclaration PEB.

Si une vente ou une location est conclue, avant la fin des travaux, c'est le nouvel acquéreur ou locataire qui devient responsable de la déclaration PEB pour autant que les 3 conditions citées ci-dessus soient remplies. **Dès qu'une des 3 conditions fait défaut, c'est le déclarant visé dans la notification de début des travaux PEB (le maître d'ouvrage initial) qui reste responsable de la déclaration PEB.**

Nous vous rappelons également que, conformément au CoBrACE, le respect des procédures PEB et des exigences PEB est de votre entière responsabilité en tant que maître d'ouvrage (déclarant). En cas de non-respect, le CoBrACE prévoit des amendes administratives en ses articles 2.6.1 à 2.6.4 et des sanctions pénales en son article 2.6.5.

Notification de changement d'intervenants

Selon l'Article 2.2.9 § 2 de l'Ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE), vous êtes tenu de nous informer de tout changement d'intervenant (déclarant, architecte et/ou conseiller) en remplissant le formulaire *ad hoc*. Vous trouverez celui-ci en suivant ce chemin : www.environnement.brussels > Thèmes > Bâtiment et énergie > Performance énergétique des bâtiments (PEB) > Travaux PEB > Les formulaires. Le nom du document-type est « Changement de déclarant / conseiller PEB / architecte ».

Services d'aide de la réglementation travaux PEB :

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

Les membres de ces services sont en contact régulier avec Bruxelles Environnement.

Contact	e-mail	Téléphone	Public cible
Service Facilitateur Bâtiment Durable	facilitateur@environnement.brussels	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Urban.brussels	peb-epb@urban.brussels	/	Particuliers Professionnels
Cellule Energie et Environnement CCB	info@confederationconstruction.be	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
Hub.brussels	http://hub.brussels	02/ 422 00 20	Entreprises

Site internet :

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

www.environnement.brussels > Accès rapide : la performance énergétique des bâtiments (PEB) > travaux PEB.

AVIS DE COMMUNICATION DE DECISION PRISE EN MATIÈRE D'URBANISME

Application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 25 avril 2019 réglant la forme ainsi que les procédés d'information et de mise à disposition des décisions prises en matière de permis d'urbanisme, de permis de lotir et de certificat d'urbanisme par le collège des bourgmestre et échevins, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement

Un permis / certificat d'urbanisme / de lotir (1) relatif à
.....(2) a été octroyé / refusé (3) par
.....(4) le (5).

La décision peut être consultée :

- auprès de l'administration communale du..... (date) au (date) entre (heure)
et (heure)..... à
..... (adresse) (6)
-(7)

Un recours en annulation peut être introduit devant le Conseil d'Etat à l'encontre de la décision, pour violation des formes soit substantielles, soit prescrites à peine de nullité, excès ou détournement de pouvoir, par toute partie justifiant d'un intérêt ou d'une lésion. Le Conseil d'Etat, section du contentieux administratif, peut être saisi par requête écrite, signée par l'intéressé ou par un avocat, dans les 60 jours de la prise de connaissance de la décision. Cette requête doit être adressée impérativement par pli recommandé en un original et 4 copies conformes à l'adresse du Conseil d'Etat, rue de la Science, 33 à 1040 Bruxelles. Le recours en annulation peut être accompagné d'une demande de suspension de l'exécution de la décision s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation. Dans ce cas, il faut joindre au recommandé 6 copies conformes de la requête.

Des précisions sur les modalités de recours figurent notamment aux articles 14, 14bis et 17 à 32 des lois sur le Conseil d'Etat coordonnées par l'Arrêté royal du 12 janvier 1973 ainsi que dans le Règlement de procédure et sur le site du Conseil d'Etat <http://www.raadvst-consetat.be/>.

Le présent avis est affiché du au

par (Nom, prénom) :

Signature :

BERICHT VAN MEDEDELING VAN DE BESLISSING INZAKE STEDENBOUW

Toepassing van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 april 2019 tot bepaling van de vorm en van de procedures voor de bekendmaking en de terbeschikkingstelling van de beslissingen, genomen door het college van burgemeester en schepenen, de gemachtigde ambtenaar en de Regering inzake stedenbouwkundige vergunningen, verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige attesten

Een stedenbouwkundige vergunning / stedenbouwkundig attest / verkavelingsvergunning / verkavelingsattest
(1) met betrekking tot
.....(2) **toegekend / geweigerd werd**
(3) **door** (4) **op** (5).

De beslissing kan geraadpleegd worden :

- bij het gemeentebestuur op (datum) tussen (uur) en (uur) (6)
-(7)

Tegen deze beslissing kan door iedere partij die kan aantonen een belang of een nadeel te hebben, voor de Raad van State een beroep tot nietigverklaring ingesteld worden wegens overtreding van hetzij substantiële, hetzij op straffe van nietigheid voorgeschreven vormen, overschrijding of afwending van macht. Dit kan via een schriftelijk verzoek, ondertekend door de belanghebbende of door een advocaat, aanhangig gemaakt worden bij de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, binnen de 60 dagen na de kennisneming van de beslissing. Dit verzoek dient in 5 exemplaren (een origineel en 4 eensluitende kopieën) via aangetekend schrijven bezorgd te worden aan de Raad van State, Wetenschapsstraat 33 in 1040 Brussel. Bij het beroep tot nietigverklaring kan een aanvraag tot schorsing van de uitvoering van de beslissing gevoegd worden in het geval van een urgentie die onvereenigbaar is met de behandeling van de zaak tot nietigverklaring. In dat geval dienen bij het aangetekend schrijven 6 eensluitende kopieën van het verzoekschrift gevoegd te worden.

Precieze gegevens over de modaliteiten van het beroep vindt u onder meer in de artikelen 14, 14 bis en 17 tot 32 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 12 januari 1973, in het reglement voor de procesvoering en op de website van de Raad van State <http://www.raadvst-consetat.be>.

Onderhavig bericht wordt uitgehangen van tot.....
door (naam + voornaam):
Handtekening: