

**RECOMMANDÉ / AANGETEKEND**

Service Public Régional de Bruxelles (SPRB) (Hugues Convent)
Place Saint-Lazare 2
1210 SAINT-JOSSE-TEN-NOODE

Notre réf. / Onze ref 04/PFD/1844326
Réf. DPC / DCE ref -/-
Votre réf. / Uw ref.

Annexes / Bijlagen 1 exemplaire des plans cachetés + avis (SIAMU, BE, CRMS, STIB, De Lijn, Acces And Go, VIVAQUA)

Contact Fanny MOSCHOS, Attaché - tél. : 02 432 83 89 mail : fmoschos@urban.brussels
Nancy Denayer, tél. : 02 432 85 44, E-mail : ndenayer@urban.brussels

Contact Patrimoine/Erfgoed -/-

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

- Commune : Bruxelles
- Demandeur : Service Public Régional de Bruxelles (SPRB) (Hugues Convent)
Place Saint-Lazare 2
1210 Saint-Josse-ten-Noode
- Situation de la demande : Avenue de Madrid - Autoroute A12 - Gros Tilleul - Avenue Van Praet -
Avenue des Croix du Feu - Chaussée de Vilvorde entre le pont Van
Praet et l'avenue des Croix du Feu - Avenue de l'Araucaria entre
l'avenue des Croix du Feu et l'avenue Van Praet
- Objet de la demande : Restructurer l'axe routier R21 à Laeken / Neder-Over-Heembeek :
 - Requalifier l'autoroute A 12 en boulevard urbain;
 - Mettre en double sens l'avenue Van Praet;
 - Supprimer les voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu;
 - Renforcer l'infrastructure RER vélo;
 - Créer une promenade cyclo-piétonne.

ARRETE:

Art. 1er. Le permis visant à restructurer l'axe routier R21 à Laeken/Neder-Over-Heembeek, et requalifier l'autoroute A12 en boulevard urbain, supprimer les voies de transit sur l'Avenue des Croix du Feu, Renforcer l'infrastructure RER vélo et créer une promenade cyclo-piétonne, est délivré aux conditions de l'article 2

Art. 2. Le titulaire du permis devra :

- 1) se conformer aux plans cachetés et :
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8417-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8418-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8419-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8420-2 ;

- datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8421-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8422-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8423-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8424-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8425-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8426-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8427-2 ;
 - datés du 20/01/2023-Indice 2, numéroté B.8428-2 ;
 - datés du 23/01/2023-Indice 2, numéroté B.8430-2 ;
 - datés du 23/01/2023-Indice 2, numéroté B.8431-2 ;
 - datés du 23/01/2023-Indice 2, numéroté B.8432-2 ;
 - datés du 23/01/2023-Indice 2, numéroté B.8433-2 ;
 - datés du 30/05/2002, numéroté B.8434-1 ;
 - datés du 30/05/2002, numéroté B.8435-1 ;
 - datés du 23/01/2023-Indice 2, numéroté B.8436-2 ;
- sans préjudice des conditions émises ci-dessous ;

2) respecter les conditions suivantes :

Conditions concernant la mobilité

- Porter la largeur du trottoir situé le long de l'Avenue Van Praet, le long du domaine Royale à 1,50 mètre afin de se conformer à l'article 4 du Titre VII du RRU ;
- Supprimer les cheminements en pavés porphyre dans l'îlot de la fontaine de Neptune et laisser cet espace perméable et planté, tel qu'il existe aujourd'hui ;
- Supprimer la traversée piétonne sur l'Avenue Van Praet, à la pointe de l'îlot de la Fontaine de Neptune ;
- Clarifier le cheminement cycliste Van Praet/Araucaria en intégrant des marquages (chevrons et pictogramme) sur la voie verte (à la limite de la zone de rencontre) et en chaussée carrossable ;
- Prolonger de quelques mètres la bande tourne à gauche au niveau du rondpoint VanPraet/Chaussée de Vilvorde pour emprunter le rondpoint et limiter les remontées de files, pour autant que les travaux n'impliquent pas d'abattage d'arbre ;
- Prévoir une signalisation routière permettant l'arrêt en urgence dans des aires de secours délimitées par du marquage sur l'accotement de l'Av. Van Praet le long du mur du Palais ;

Conditions concernant l'environnement

- Planter des Magnolias en lieu et place des liquidambar à proximité de la passerelle ;
- Planter une haie entre la piste cyclable et la chaussée carrossable le long de la Chaussée de Vilvorde ;
- Intégrer des panneaux « zone inondable » dans les zones de jeux et de sports ;
- Planter l'éco-tunnel en concertation avec la Ville de Bruxelles et la ZIR4 :
 - à la hauteur du Heembeek, au croisement de la rue de l'Ancre, Avenue des Croix de Guerre et avenue des Croix de Feu, plus précisément en face du Grand Pont existant vers le Domaine Royal ;

Conditions concernant l'urbanisme et le paysage

- Déplacer l'aire de jeux située à l'entrée du Pavillon Chinois vers le long de la voie verte à proximité des tables de pique-niques dans le prolongement de la rue De Wand et prévoir des jeux en bois ;
- Remplacer le marquage en thermoplastique qui délimite l'espace cyclable sur les nouvelles placettes par un travail de calepinage de pavés de même teinte qui dessinent cette limite;
- Revoir l'aménagement du Pôle Heembeek :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Déplacer la plaine de jeux destinée aux plus petits vers la deuxième plaine de jeux (dans le croissant - entre le double alignement d'arbres existant et sans impacter le système racinaire des arbres) afin de regrouper les activités ;
- Planter deux arbres et des petits massifs arbustifs en lieu et place de la zone où les édicules de jeux devaient être implantés ;
- Planter au centre de la zone à proximité des noues des massifs arbustifs et prairies fleuries avec des essences déjà existantes dans le périmètre ;
- Ne pas implanter de sanitaire dont l'implantation est indiquée dans les plans au niveau du pôle Heembeek ;

~~3) s'acquitter des charges d'urbanisme suivantes :;~~

4) respecter les conditions fixées par l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du **30/03/2023, ref. T2012.1002/6** 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⁽¹⁾ 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 ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

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 par arrêté en date du 21/11/2013 et dénommé « **PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET** » ;

Vu le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) approuvé par arrêté en date du 18/04/1956 et dénommé « **PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET** » ;

Vu le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) approuvé par arrêté en date du 14/11/1952 et dénommé « **PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET** » ;

Vu le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) approuvé par arrêté en date du 28/03/1960 et dénommé « **PPAS N° 49-02, 49-03 "QUARTIER MUTSAARD** » ;

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

Vu l'arrêté du 12/06/1997 de classement dénommée « **Jardin du Pavillon chinois** » et sa zone de protection ;

Vu l'arrêté du 12/12/2019 de classement dénommée « **Pavillon Chinois** » ;

INSTRUCTION DE LA DEMANDE ET MOTIVATION DE LA DECISION :

La décision est prise pour les motifs suivants :

Considérant que la demande a été introduite en date du **03/06/2022** ;

Considérant que l'accusé de réception complet du projet initial de cette demande porte la date du **18/07/2022** ;

Considérant que le projet se situe en réseau viaire, en zone de parcs, en zone verte, en zone eau, en zone d'intérêt régional (04 Pont Van Praet), en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement et en espace structurant du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le projet se situe sur le territoire communal de la Ville de Bruxelles ;

Attendu que le périmètre du projet se situe dans les limites des plans particuliers d'affectation du sol dénommés « **PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET** » approuvé par arrêté en date du 21/11/2013, « **PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET** » approuvé par arrêté en date du 18/04/1956, « **PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET** » approuvé par arrêté en date du 14/11/1952 et « **PPAS N° 49-02, 49-03 "QUARTIER MUTSAARD** » approuvé par arrêté en date du 28/03/1960 ;

Considérant que le périmètre est situé le long de voiries régionales ;

Considérant que le périmètre du projet se situe à la limite du site classé par arrêté le 12/06/1977 « **Jardin du Pavillon chinois** » et dans sa zone de protection ;

Considérant la demande de permis d'urbanisme (ref. : 04/PFD/1827328) notifié par le fonctionnaire délégué le 10/11/22 qui vise à créer une ligne de tramway (T10), à aménager l'espace public entre l'avenue des Croix de Feu et la rue Bruyn ainsi qu'à réaménager complètement, de façade à façade, les rues de Heembeek, la place du Zavelput, la rue François Vekemans, le chemin vert, le parvis du stade

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Mandela, la rue de Ransbeek (entre le stade et l'avenue de Tyras), l'avenue de Tyras et la rue Bruyn (de l'avenue de Tyras à la rue militaire sans nom) ;

Considérant l'étude de conception de la « continuité Van Praet » dans le cadre du maillage vert régional et du PRDD (AGORA 2014, p. 6, 9-11 et 13) et le tronçon des avenues Van Praet et des Croix du Feu localisé en sous-région humide et en zone de renforcement de la connectivité du réseau écologique ;

Considérant que le projet se situe en espace public à requalifier, dans le périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine et le long d'un réseau d'axe structurant patrimonial du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) approuvé par arrêté le 12 juillet 2018 ;

Considérant que le projet se situe à proximité d'un noyau d'identité locale à créer, dans un pôle de développement prioritaire et sur le territoire du canal du PRDD approuvé par arrêté le 12 juillet 2018 ;

Considérant que le projet se situe dans un espace vert, dans la zone de protection de la ville verte de seconde couronne, le long de la promenade verte, en espace ouvert structurant, le long d'une continuité verte, en zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau et dans la zone de renforcement de la connectivité du réseau écologique et au PRDD ;

Considérant que le projet se situe dans en grande voirie urbaine, le long d'un corridor de Mobilité, sur une ligne de transport en commun de haute capacité existante, une ligne de transport en commun de haute capacité à créer ou à étudier, près d'un P+R, le long de l'axe pénétrant A12, le long d'un RER Vélo et d'un ICR au PRDD ;

Considérant que le périmètre se situe en petite partie et à la limite d'une zone inondable sur la carte de Bruxelles Environnement « Inondation aléa et risque » ;

Considérant que l'Avenue Van Praet est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme rue « Auto Plus », « Poids Lourd Plus », « Transport public Plus », « Piéton quartier » et « Vélo Plus » ;

Considérant que Avenue de Madrid est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme rue « Auto-quartier », « Poids Lourd quartier », « Transport public quartier », « Piéton quartier » et « Vélo Plus » ;

Considérant que la Chaussée de Vilvorde est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme rue « Auto plus », « Auto-confort », « Piéton quartier », « Vélo confort » « Poids Lourd plus » et « Transport public confort » ;

Considérant que le rondpoint du Gros Tilleul est repris dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme voirie « Auto Plus », « Piéton quartier », « Vélo confort », « Poids lourd quartier » et « Transport en Commun confort » ;

Considérant que l'Avenue des Croix du Feu est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme rue « Auto-quartier », « Piéton quartier », « Vélo confort », « vélo quartier », « Poids lourd quartier » et « Transport en Commun quartier » ;

Considérant que l'Avenue de l'Araucaria est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme rue « Auto-quartier », « Piéton confort », « Vélo quartier », « Poids lourd quartier » et « Transport en Commun quartier » ;

Considérant que ces axes sont repris dans Goodmove comme « Poids Lourds Plus » et se situent à proximité du pôle du Canal, lieu stratégique défini par le PRDD comme Zone d'industries urbaines et zones d'activités portuaires, destinés à être un pôle de renforcement pour l'économie de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que le projet initial vise à restructurer l'axe routier R21 à Laeken / Neder-Over-Heembeek, de requalifier l'autoroute A12 en boulevard urbain, de mettre en double sens l'avenue Van Praet, de supprimer les voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu, de renforcer l'infrastructure RER vélo et de créer une promenade cyclo-piétonne ;

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

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- 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.
- 20) Aménagement d'une propriété plantée de plus de 5 000 m² Art. 175/15 - Projet soumis à RI au vu de l'Annexe B25.1. Création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré complet par le fonctionnaire délégué suivant l'article 175/16 du CoBAT, en date du **15/07/2022** ;

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 initiale a été soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :

- Au Collège des Bourgmestres et Echevins de la Ville de Bruxelles ;
- Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) ;
- Conseil des Gestionnaires de Réseau Bruxelles (CGRB) ;
- Service D'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) ;
- Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS) ;
- Bruxelles Environnement (BE) ;
- Bruxelles Mobilité (BM) ;
- Accessandgo ;
- De Lijn ;

Vu l'avis du SIAMU sur le projet initial du **04/08/2022** portant la référence **T.2012.1002/5** figurant dans le dossier de demande de permis ;

Vu l'avis favorable conditionnel de BM sur la conformité de la demande avec le plan régional, joint au dossier, du **16/08/2022**, conclu comme suit :

« Considérant que le projet consiste en la requalification de l'autoroute A 12 en boulevard urbain, la mise en double sens de l'avenue Van Praet, la suppression des voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu, le renforcement de l'infrastructure RER vélo et la création d'une promenade cyclo-piétonne ;

Restructuration du R21

Considérant que le projet prévoit de rationaliser l'emprise des infrastructures de transport et de consacrer principalement le site aux besoins socio-récréatifs en créant un Parkway sur tout le tronçon du R21 ;

Considérant que les fonctions de transport sont néanmoins maintenues et intégrées à la valorisation urbaine de cet espace ;

Considérant que la restructuration des voiries du R21 a été étudiée en vue de réduire le nombre de bande de circulation et l'emprise globale de la voirie ; qu'il s'agit de regrouper les deux sens de circulation de l'axe;

Considérant que sur l'autoroute A12, la première phase du projet ne prévoit que des interventions visant à adapter la largeur des bandes de circulation et l'organisation du passage de 3 à 2 bandes de circulation;

Considérant qu'une nouvelle traversée piétonne est prévue au milieu de ce tronçon de l'actuelle A12 ; qu'il est aménagé dans l'axe du chemin du Boxer qui relie le quartier de Mutsaard ; qu'un escalier doublé d'une rampe en pente douce permettent de franchir le talus qui sépare l'A12 de l'avenue de Meysse ;

Considérant qu'au niveau du rond-point du Gros Tilleul, les deux sens de circulation se rejoignent pour être prolongés sur l'avenue Van Praet qui est aménagée avec une bande dans chaque sens ;

Considérant qu'une nouvelle bretelle est aménagée pour relier le R21 (sens sortie ville) à l'anneau du rond-point ;

Considérant qu'une passerelle cyclo-piétonne est prévue pour enjamber le R21 ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que les deux voies de circulation du R21 actuellement présentes sur l'avenue des Croix du Feu sont désaffectées et qu'elles feront place à l'aménagement de la voie verte cyclo-piétonne du Parkway ;

Considérant qu'à l'approche du Canal, le carrefour entre le R21 et la chaussée de Vilvorde est simplifié grâce à la suppression du trafic de transit sur l'avenue des Croix du Feu ; que seule la branche sud de la chaussée de Vilvorde est maintenue et adaptée pour être mise à double sens ;

Considérant que l'embranchement de l'avenue Van Praet avec la chaussée de Vilvorde, le carrefour est réorganisé en lien avec la mise à double sens de l'avenue Van Praet ;

Avenue des Croix du Feu

Considérant que les adaptations prévues sur l'avenue des Croix du Feu ont pour objectifs d'affirmer le caractère local de la voirie ; d'inciter à limiter la vitesse de circulation des véhicules ; d'aménager et de sécuriser les traversées piétonnes ; de verdurer l'avenue et encore d'augmenter la capacité de stationnement afin de compenser les pertes d'emplacements sur le R21 ;

Considérant que les interventions sont assez localisées et ne concernent que les zones de stationnement et les oreilles de trottoirs de certains carrefours ;

Considérant que le projet prévoit, là où la largeur de voirie le permet, de supprimer l'organisation du stationnement en encoche au profit de l'aménagement d'une berme latérale plantée et de l'organisation du stationnement en continu le long de cette berme ;

Considérant que cette intervention permet d'offrir une configuration de voirie plus étroite adaptée à la fonction de desserte locale et aux caractéristiques résidentielles du quartier ; que l'espace gagné profite également à l'embellissement et à la végétalisation de l'espace public ;

Considérant que le projet sécurise et rend plus confortable les cheminements des traversées piétonnes ; que les extensions de trottoir permettent de raccourcir les traversées ;

La réalisation du Parkway et le renforcement du RER vélo

Considérant que les voiries désaffectées et les espaces verts libérés de l'étreinte du R21 vont être utilisés et valorisés pour former une trame d'espaces verts accessible au public et parcourue d'un chemin cyclo-piéton reliant, depuis le Canal, les parcs de Laeken et le plateau du Heysel ;

Considérant que le projet crée, sur une longueur de 3 kilomètres, une voie douce cyclo-piétonne indépendante et sans croisement avec le trafic automobile à l'exception d'une traversée de la bretelle de sortie de l'A12 (sens entrée-ville) vers l'anneau du rond-point du Gros Tilleul ; qu'une passerelle est prévue au centre du rond-point ;

Considérant que le projet de Parkway profite des espaces libérés de la voirie pour développer des aménagements à fonctions récréatives, de détente, de sport et de loisirs ;

Considérant que la restructuration de la voirie et l'aménagement du Parkway intègre le renforcement des infrastructures vélos qui existent sur le site et qui constituent un maillon du RER vélo reliant les pistes cyclables présentes en région flamande et celles du Canal ;

Considérant que le RER vélo va lui aussi profiter d'un parcours séparé du trafic automobile sur toute la longueur du projet ; qu'il s'afira d'une voie mixte cyclo-piétonne de 6 mètres de large pour le passage du rond-point du Gros Tilleul ainsi que le long du Jardin du Pavillon chinois ; que le long de l'avenue Van Praet, le RER vélo va bénéficier d'une double piste cyclable (une pour chaque sens de circulation) situées de part et d'autre de l'alignement de marronniers ;

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

Plantations

Considérant que la demande vise à requalifier et réaménager l'A12 en « Parkway », en maximisant la végétation et l'infiltration des eaux de pluies :

- Création de noues le long de l'av. des Croix du Feu, déminéralisation d'espaces...
- Plantations de diverses essences d'arbres et autres végétaux...

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant néanmoins que le chantier pourrait mener à des dégâts à la végétation existante, et qu'il convient donc de la préserver durant les travaux;

Feux

1) carrefour Van Praet - Chaussée de Vilvoorde

Considérant que la séparation entre le Bypass sans feux Av Van Praet vers la Chaussée de Vilvorde et les deux bandes depuis la Chaussée de Vilvorde est trop courte ; qu'une grande partie du trafic en provenance de l'A12 va se diriger vers les bandes de tourne-à-gauche vers le pont Van Praet et sera en conflit avec les véhicules en provenance de la Chaussée de Vilvorde ;

Considérant que le retour sur une bande sur Av de Van Praet semble très proche du carrefour, qu'il y a lieu d'envisager d'allonger la section avec deux bandes ;

2) A12 – Avenue de Madrid

Considérant qu'il serait opportun de rabattre à deux bandes avant le passage pour piétons et pas après.

Bruxelles Mobilité émet un **avis favorable** à condition de :

- Limiter au strict minimum les terrassements auprès des arbres maintenus sur le rond-point, le long de la piste cyclable à aménager (ne pas décaisser ou remblayer le collet des arbres existants) ;
- Maximiser l'espace végétalisé au pied des grands platanes du carrefour avec l'av. de l'Araucaria;
- Aménager sans terrasser les cheminements entre les marronniers à l'Ouest de la Fontaine de Neptune (avec des caillebotis par exemple) ;
- Revoir la séparation au niveau du bypass av Van Praet et allonger la section à deux bandes sur l'av Van Praet ;
- Rabattre à deux bandes l'Avenue de Madrid avant le passage pour piétons. »

Vu l'avis favorable conditionnel de BE, joint au dossier, du **17/08/2023**, conclu comme suit :

« Gestion des espaces verts - nature

- Considérant l'implantation du projet :
 - o en grande partie en zone de développement du réseau écologique bruxellois ;
 - o au niveau d'une continuité verte du PRDD – corridor écologique et promenade verte régionale ;
- Considérant l'étude de conception de la « continuité Van Praet » dans le cadre du maillage vert régional et du PRDD (AGORA 2014, pages 6, 9-11 et 13) et le tronçon des avenues Van Praet et des Croix du Feu localisé en sous-région humide et en zone de renforcement de la connectivité du réseau écologique ;
- Considérant que BE n'a pas vocation à gérer des bermes centrales - clôturées ou non - ni des espaces verts traversés par des lignes de tram ;
- Considérant les différents éléments en matière d'éclairage public (note descriptive pp.52-53) et en particulier : « Une source de blanc chaud est préconisée pour les zones de rencontres et une tonalité plus neutre pour la mise en lumière des importants sujets arborés. Le champ lumineux veille à limiter les pollutions lumineuses et à proposer un éclairage canalisé de la végétation » ;
- Considérant qu'une pollution lumineuse risque de contribuer à éliminer les corridors potentiels qu'utilisent les animaux nocturnes, par la perturbation de leur cycle biologique et la création de barrières au sein du maillage écologique ;
- Considérant l'opportunité d'envisager des passages à faune dans le cadre de la requalification et ou désaffectation de voiries, par exemple un tunnel à batraciens sous les avenues Van Praet et des Croix du Feu, dans l'axe de la petite zone boisée humide / ZIR4 / rue de Heembeek ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- *Considérant que le rapport d'incidences n'évoque pas cette opportunité, que des données concernant la faune (observations, déplacements...) et en particulier les amphibiens paraissent manquantes et que cette question devrait être abordée avec le Domaine royal ;*
- *Considérant la quantité importante d'abattages du patrimoine arboré existant ;*
- *Considérant que l'intégration du patrimoine arboré existant dans le projet ne semble pas avoir été suffisamment étudié mais plutôt « compensé » par un nombre important de nouvelles plantations ;*
- *Considérant qu'une partie de l'autoroute A12, au nord du rondpoint du Gros Tilleul ne sera traitée en profondeur que dans une deuxième phase (non précisée) ;*
- *Considérant que là où une nouvelle ligne de tram vers NOH est projetée par ailleurs (STIB), le dossier ne fait pas apparaître le scénario selon lequel cette ligne de tramway - entre Van Praet et l'arrêt Heembeek - serait déplacée plus au sud-est (phase 2, comme promis précédemment) afin que l'arrêt Heembeek n'occupe pas une partie de l'espace vert ;*
- *Considérant que cela implique que le nouveau parc sera construit le long de la chaussée de Vilvorde, mais qu'il restera coupé en deux par la ligne de tram ;*
- *Considérant l'abandon (définitif?) par la STIB de la phase 2 pour laquelle le tunnel avec son virage en S prononcé a dû être supprimé ;*
- *Considérant que la Promenade verte régionale sera convertie en deux bandes cyclables séparées pour les vélos (réseau Vélo Plus -express- le long de l'avenue Van Praet), chacune de part et d'autre de la rangée de marronniers, et que la route elle-même sera à 2x1 voie ;*
- *Considérant le projet en objet qui prévoit de désaffecter l'avenue des Croix du feu ainsi que l'avenue de l'Araucaria à hauteur du parc du Pavillon chinois et autour de celui-ci ;*
- *Considérant la nécessité d'accès adapté pour les services techniques de BE-DEV-Gestion, au parc du Pavillon chinois ;*

Bruit

- *Considérant que ce projet de Bruxelles Mobilité a été conçu en collaboration avec le département bruit de Bruxelles Environnement ;*
- *Considérant que l'avenue des Croix du Feu a fait l'objet, en 2017, d'une plainte collective des riverains pour nuisances acoustiques (art. 10 Ordonnance bruit) ;*
- *Considérant que le parc situé entre l'avenue des Croix du Feu et l'avenue Van Praet est repris comme zone de confort acoustique à améliorer dans le plan Quiet.Brussels ;*
- *Considérant que ce projet est de nature à fortement réduire le bruit du trafic routier vers les quartier à proximités de NOH via les éléments suivants :*
 - o *mise en place de murs anti-bruit équipé de revêtements non réfléchissants côté source de bruit*
 - o *éloignement du trafic automobile*
 - o *réduction du flux et de la vitesse du trafic automobile*
- *Considérant qu'en matière de lutte contre le bruit, BE soutient totalement le projet compte tenu des points énumérés ci-dessus ;*

Eau

- *Considérant que le projet (dans son ensemble) développe des aménagements assurant la gestion durable des eaux de pluies en prévoyant la rétention et l'infiltration des eaux de pluie (noues et espaces verts inondables) ;*
- *Considérant que le projet ne prévoit pas de connexion et ni de déversoir sur le réseau hydrographique de surface ;*
- *Considérant que ce sont des eaux de voiries chargées en polluants qui seront infiltrées ;*

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- *Considérant que le rond-point du Gros Tilleul ainsi que l'avenue Van Praet demeurent avec un système de collecte et d'évacuation des eaux de pluie inchangé mais que les surfaces imperméables sont réduites ;*
- *Considérant que le projet va mettre en place une couche superficielle filtrante ainsi qu'un compartimentage des zones d'infiltration afin d'endiguer et ainsi contenir une éventuelle pollution accidentelle.*

Avis favorable conditionnel

- *Intégrer au projet les accès techniques pour les services d'entretien du parc du Pavillon chinois : adaptation du carrefour au rond-point du Gros Tilleul avec des dispositifs de ralentissement pour permette aux services techniques de pénétrer dans le parc du Pavillon chinois par la porte Ouest en toute sécurité ;*
- *Supprimer toute la mise en lumière visant spécifiquement de la végétation et ou du patrimoine arboré. L'ensemble des dispositifs d'éclairage devront être orientée vers le bas et de couleur ambre à rouge (< 2200 K) sauf éléments dûment justifiés/ en-dehors des corridors écologiques (cf. continuités vertes) ;*
- *Maintenir une partie du bois abattu sur site et l'intégrer aux aménagements favorables à la biodiversité du projet ;*
- *Amender le projet avec l'objectif d'intégrer un maximum le patrimoine arboré existant ou fournir une justification concernant les abattages projetés par rapport à leur intégration au projet (une grandeur actuelle relativement réduite n'étant pas une justification suffisante) - à valider avec BE avant délivrance du permis ;*
- *Fournir une analyse concernant l'opportunité de passages à faune aux niveaux des avenues Van Praet et Croix du Feu, en particulier d'un passage à amphibiens sous voiries dans l'axe de la sous-zone régionale humide (contact BE : fvermoesen@leefmilieu.brussel) et en dialogue avec le Domaine royal ;*
- *Fournir un planning officiel, avec échéances, concernant la phase suivante de réalisation, pour la partie au nord du rond-point du Gros Tilleul ;*
- *Intégré au dossier le scénario selon lequel le projet de nouvelle ligne de tram vers NOH - entre Van Praet et l'arrêt Heembeek - serait déplacée (en phase 2) plus au sud-est afin que l'arrêt Heembeek n'empiète pas sur de l'espace vert, pour que le nouveau parc ne soit pas coupé en deux par une ligne de tram ;*
- *Proposer à BE des solutions pour éviter une infiltration de polluants accidentelle ou non ;*
- *Etudier un changement de la collecte et évacuation des eaux de pluie pour le rond-point Gros Tilleul et l'avenue Van Praet afin de viser une gestion des eaux à la parcelle ;*

Bruxelles Environnement tien à attirer l'attention du demandeur et des administrations sur certains points :

- *Bruxelles Environnement n'est pas favorable à la prise en gestion d'un espace de type « berme centrale » entre deux bretelles d'entrée-sortie d'autoroute (A12) notamment sans précision de phasage (durée) pour la suite des travaux de réaménagement ;*
- *Bruxelles Environnement n'est pas favorable à la prise en gestion d'un espace vert supplémentaire traversé par une ligne de tram en activité et dont un arrêt empièterait encore sur une zone d'espace vert ; »*

Vu l'avis favorable conditionnel d'AccesAndGo, joint au dossier, du **26/08/2023**, conclu comme suit :

« Nous avons bien reçu votre courrier concernant la demande du permis de bâtir pour le dossier susmentionné.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Suite à l'analyse des plans, nous estimons que le projet est Conforme aux exigences du RRU. A condition que les éléments non communiqués sur plans doivent être intégrés dans le cahier spécial des charges.

Veillez trouver en annexe notre analyse détaillée et nos suggestions en ce qui concerne l'accessibilité des lieux aux personnes à mobilité réduite ainsi que notre appréciation quant au respect du RRU, Titre IV et ou du Titre VII, afin que vous puissiez, en connaissance de cause, décider de l'octroi ou non du permis de bâtir. » ;

Vu l'avis favorable conditionnel de De Lijn, joint au dossier, du **31/08/2023**, conclu comme suit :

« Nous avons bien reçu votre demande d'avis référencée 04/PFD/1844326 concernant la restructuration du R21. De Lijn est d'accord avec le plan général des modifications apportées à l'axe du R21.

Toutefois, De Lijn a quelques commentaires et suggestions à formuler sur le projet :

- Au bout de la rue de Wand et le carrefour avec l'avenue des Croix de Feu, la platform routière est réalisé avec des pavés routiers. Cette route est desservie par les lignes de bus 230, 231, 232 de De Lijn et les lignes 53 et 83 de la STIB. Les pavés se détacheront rapidement étant donné que les bus y prennent leur virage à droite – voir l'image ci-dessous. La plateforme de circulation devra être réalisée en béton imprimé.*
- Concernant le bus venant de la rue Croix de Fer, la zone de tissage planifié est plus courte que l'actuelle zone de tissage sur la rotonde. On propose de raccourcir la bande blanche au bout de la zone de tissage et de la remplacer par des lignes discontinues à la hauteur comme indiqué dans le plan. Cela permet aux chauffeurs de bus d'insérer plus facilement la bande de gauche durant les heures de pointes.*
- Le marquage à la hauteur de l'avenue du Parc Royale compliquera davantage le trajet du bus. Ce marquage devra être supprimé et remplacé par des lignes discontinues afin de gérer le trafic. Suite au nouveaux feux de circulation qui seront installés à la rotonde les files d'attentes s'allongeront très vite et entraveront le mouvement du bus. Il faudrait améliorer le mouvement nécessaire des bus afin que le flux ce face plus rapidement, par exemple en créant une traversée exclusive pour les autobus comme indiqué sur le plan.*

Nous espérons que vous tiendrez compte de nos suggestions dans le projet modifié. De Lijn peut donner un avis positif sur le présent dossier si les commentaires ci-dessus sont adaptés dans le projet. »

Vu l'avis favorable conditionnel non-conforme de la CRMS, joint au dossier, du **25/08/2023**, conclu comme suit :

« La CRMS rend un avis favorable sur la demande, sous condition de revoir et de simplifier la structure et l'expression architecturale de la nouvelle passerelle projetée sur le rond-point du Gros Tilleul et moyennant certaines remarques formulées ci-après sur l'intégration paysagère des nouvelles infrastructures.

De manière générale, la Commission se montre enthousiaste par rapport aux implications patrimoniales positives de l'opération parkway dans la mesure où celle-ci permet de restituer la hiérarchie de la structure viaire concernée, conformément à l'historique du site esquissé ci-avant. Ainsi, l'avenue Van Praet retrouve son statut de voirie principale dans la continuité de la moyenne ceinture, donnant à l'avenue des Croix du Feu un statut plus local. À l'endroit de l'actuelle A12, la concentration de la circulation permettra également de libérer de l'espace au profit d'un aménagement plus paysager.

Interventions proposées aux abords du Pavillon chinois et photomontage des espaces verts prévus de part et d'autre du site classé (documents graphiques joints à la demande)

Les aménagements prévus aux abords du Pavillon chinois n'ayant pas d'incidences négatives sur les perspectives vers et depuis le bien classé et étant de nature à valoriser le Pavillon et son jardin, la CRMS les approuve.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

En revanche, si la CRMS ne s'oppose pas au principe de la passerelle pour cyclistes à hauteur du rondpoint du Gros Tilleul, elle demande d'en revoir le dessin dans l'objectif de mieux l'intégrer au paysage urbain environnant.

Selon le dossier, la passerelle est, en effet, conçue suivant le principe d'un landmark envisagé dans la séquence d'entrée / sortie de ville. La Commission estime néanmoins que la passerelle devrait se montrer plus discrète et que c'est la lecture des biens patrimoniaux qui historiquement, embellissaient la structure viaire, qui doit continuer à prévaloir : le Pavillon chinois, la Tour japonaise et encore fontaine de Neptune doivent bénéficier de leur statut de points de repères privilégiés. La Commission demande dès lors de revoir le projet de passerelle en ce sens, sans perdre en termes de qualité architecturale et de lisibilité mais en misant sur une intégration paysagère plus subtile.

Sur le plan patrimonial, certaines autres interventions projetées appellent des remarques quant à l'intégration paysagère des nouvelles infrastructures. Concrètement, la CRMS demande de :

- *Réorienter le choix des plantations vers une palette végétale qui soit mieux en accord avec les aménagements paysagers historiques, pour la plupart conservés.*

Aménagements paysagers projetés à hauteur de l'avenue des Croix du Feu, état actuel et photomontage joints à la demande Tel que proposé, la palette végétale choisie pour les nouveaux espaces publics s'écarte fortement de la typologie et du caractère des espaces verts historiques environnants. Afin de créer un meilleur lien avec les sites à caractère patrimonial et dans l'objectif de renforcer davantage la cohérence paysagère des lieux et de mieux inscrire le Parkway dans la continuité du concept historique, la Commission préconise de revoir la nouvelle palette végétale en s'inspirant aussi de celle des sites historiques (tels les serres royales et leur jardin, le jardin du pavillon chinois et de la Tour japonaise...). La Commission préconise de poursuivre l'étude sur cet aspect et de faire une proposition adaptée en ce sens. Cette remarque s'applique notamment aux abords du Pavillon chinois et son jardin.

- *Intégrer au projet et mieux valoriser les ouvrages d'art situés entre l'avenue Van Praet l'avenue des Croix du Feu.*

Réalisés au tournant du XIX-XXe siècles, ces ouvrages forment le vestige du tracé ferroviaire et de la gare souterraine projetés par Léopold II mais jamais réalisés. Il s'agit du tunnel situé à hauteur de « la Cressonnière royale », du « Grand Pont » menant au domaine royal ainsi que de l'ensemble d'arcades qui longent le tracé actuel du tram à proximité du pont Van Praet. La CRMS attire l'attention sur la grande qualité architecturale et l'intérêt patrimonial de ces éléments et demande de mettre en évidence et de valoriser ces éléments comme points de repère dans le nouvel espace public (étude à mener en concertation avec la STIB).

- *Replanter l'espace réservé dans le projet à la « patinoire urbaine » et restituer son état antérieur aux infrastructures liées à la zone de bus.*

La Commission estime qu'en raison de son caractère trop minéral, l'aménagement de la patinoire urbaine n'améliorerait pas son état existant et serait peu valorisant sur le plan paysager. Elle demande de restituer la masse végétale ayant disparu pour créer l'arrêt des bus, ou à tout le moins significativement déminéraliser le site afin de restituer la cohérence paysagère de la zone comprise entre les avenues Van Praet et des Croix du Feu. Ceci contribuera en même temps aux ambitions écologiques de l'opération globale. »

Vu l'avis favorable conditionnel de la STIB, joint au dossier, du **27/09/2022**, résumé comme suit :

« Considérant que la demande de permit 04/PFD/1844326 ne prévoit pas de modifications au niveau de la frontière régionale, la STIB souhaite créer dans cette zone une nouvelle infrastructure des lignes de tram qui fera la liaison entre le terminus de l'esplanade et la ligne du tram 9 par la Chaussée Romaine, l'avenue de Madrid, l'Esplanade, l'Avenue Miramar en de l'avenue Impératrice Charlotte. Ensuite la STIB souhaite construire un nouveau dépôt souterrain, sous l'actuel parking T situé sur l'esplanade du Heysel. Cela impliquera une coordination correcte dans le déroulement des différents chantiers.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

A côté de la connexion des lignes de tram 3, 7 en 9, la STIB créera des nouvelles voies de garage au niveau du talus entre l'A12 direction Anvers et l'avenue de Meysse, ces voies remplaceront celles à la hauteur de l'actuel terminus du tram Esplanade, afin de libérer cette espace pour la connexion vers la plaine du Heysel. Ces plans ne sont pas compatibles avec le passage piéton au niveau du talus de l'A12 qui est prévu dans la demande de permis 04/PFD/1844326 à la hauteur de l'avenue de Meysse 97, ce passage piéton devra donc être déplacé ou supprimé, afin de libérer le talus pour les voies de garage du STIB entre l'avenue de Meysse et le A12 à la hauteur des numéros de maison 87 et 107a. Ces voies de garage sont indispensables pour garantir la gestion du réseau bruxellois des tram. Compte tenu de la nature de l'infrastructure des trams, il n'y a pas d'alternative possible.

Une alternative pour un passage piéton à la hauteur de l'avenue de Meysse 87 est proposé dans le plan en annexe. La conception finale du passage piéton devra se faire en coordination avec la STIB.

Il faudra également mieux tenir compte du passage des lignes 53 direction Westland Shopping et 83 direction Gare de Berchem à la hauteur de la rotonde Gros Tilleul. La route qui fait office de lien entre l'A12 et la rotonde est trop étroite, la solution de supprimer les places de parking en faveur d'une voie de bus plus large semble une bonne option.

Par ailleurs, il y a une régression au niveau de la qualité de la liaison entre la rotonde et l'avenue du Parc Royal pour le bus 53 direction Berchem. Le marquage routier devrait être examiné pour assurer un flux plus rapide du bus 53.

La rotation entre l'avenue du Parc Royal et l'avenue Van Praet doit également rester possible pour la circulation des bus. Cette liaison des bus est très importante pour la STIB qui ne fait pas partie du réseau régulier mais qui est souvent utilisé pour des raisons opérationnelles, entre autres pour des redirections ou voie de bus temporaires dans le cadre des événements à l'esplanade du Heysel.

A la hauteur du Pool Heembeek il faudra tenir compte des adaptations qui auront lieu dans le cadre de la ligne du tram 10 direction Neder-Over-Heembeek. Cette zone ne fait pas partie de la demande du permis 02/PFD/1844326 (Parkway), mais de la demande de permis pour le tram 10 introduit par la STIB. La demande de permis pour le tram 10 vise la situation actuelle. Afin d'obtenir une intégration optimale des deux projets, la STIB propose deux options :

Soit adapter le projet dans la demande de permis 04/PFD/1844326. Le nouvel aménagement du « Pool Heembeek » doit être intégré afin de tenir compte des modifications dans le cadre de la ligne du tram 10.

Soit une demande de permis supplémentaire introduit par Bruxelles Mobilité pour le réaménagement du « Pool Heembeek » après la délivrance du permis du projet Parkway de BM et le projet ligne de tram 10 de la STIB.

Le projet Parkway devra également tenir compte de lignes de bus dans la zone de "Pool Heembeek" en le pond "Van Praet". Il s'agit des lignes de bus 47, 56, et 57. Le projet aura un impact négatif pour les lignes de bus 56 et 57 au niveau de la chaussée de Vilvorde entre van Praet et l'avenue des Croix du Feu. Cette ligne de bus utilise actuellement son propre site. Le projet, dans cette demande de permis, supprime la bande de bus sur la chaussée de Vilvorde pour les lignes de bus 56 et 57. Il s'agit d'une zone de confort TC suivant le volet juridique du plan régional Good Move. Il y a donc lieu de prévoir des bandes de bus dans les deux sens sur l'avenue de Vilvorde entre van Praet et l'avenue des Croix de Feu comme indiqué dans le plan.

Comme plusieurs projets et lignes de la STIB seront fortement affectés par le projet proposé dans la demande de permis 04/PFD/1844326, il nous semble essentiel que la STIB soit présente aux comités d'orientation et de concertation concernant ce projet. »

Considérant que les autres instances (CGRB) n'ont pas émis leurs avis dans les délais prescrits par le CoBAT ; qu'ils sont réputés favorables ;

Considérant que la demande initiale est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- En application de l'article 175/20 1er du CoBAT, mesures particulières de publicité requises en ce que la demande est soumise à rapport d'incidence ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- En application de la prescription 0.3. du P.R.A.S : actes et travaux dans les zones d'espaces verts ;
- En application de la prescription 18 al. 3 du P.R.A.S, relative aux zones d'intérêt régional : actes et travaux en l'absence de plan particulier d'affectation du sol ;
- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;

Considérant que la demande initiale est également soumise à l'avis de la commission de concertation pour le motif suivant :

- En application de l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci.

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du **07/09/2022** au **06/10/2022** et que **57** réactions ont été introduites portant principalement sur :

Général

- Se questionne sur le budget du projet et déplore son usage ;
- Déplore le manque d'information ou de concertation avec les habitants et sollicite une coordination générale et l'organisation de réunions permettant d'informer l'ensemble des habitants (impacts, cohérence avec les projets avoisinants, priorités ...)
- Félicite et se réjouit du projet et de sa bonne mise en œuvre ;
- Félicite les ambitions du projet en ce qu'il déplace le trafic de transit dans un axe approprié ; crée des nouveaux espaces publics, des axes dédiés aux modes actifs et des espaces verts ;
- Salue, soutien et félicite le projet et sollicite sa bonne mise en œuvre ;
- Se questionne sur la percolation des voitures et sur l'enclavement des habitants ;
- Mentionne les volontés de désenclaver Neder-over-Heembeek mais craint que l'accumulation des projets autour du périmètre soit problématique et aura des conséquences inverses ou opposés aux objectifs ;
- Se questionne sur les limites du projet et sur sa mise en œuvre quant à ses stratégies (diminution de bandes de circulation, capacité limitée du projet, problématique concernant les futures congestions, pas de construction du P+R, ...)
- Déplore le saucissonnage des demandes de permis et le manque de vision d'ensemble sur la région bruxelloise et du périmètre d'étude ;
- Déplore l'abandon du projet P+R et se questionne sur les parkings de dissuasion situés dans le périmètre d'étude ;
- Se réjouit de l'abandon du projet P+R ;
- Propose d'inciter à certains itinéraires grâce à leur promotion et à la communication avec certaines sociétés d'application GPS ;
- Déclare que le projet rentre en contradiction avec le PRDD et Goodmove ;
- Contesté les informations et études du rapport d'incidences ;
- Affirme que les projets de mobilité actuellement en cours et situés le long des axes importants pour le pôle d'activités économiques du Canal auront également des impacts négatifs sur celui-ci ;
- Déplore les incidences du chantier sur l'ensemble des aspects économiques et logistiques ;
- Déplore le manque d'affichage lors de l'enquête publique dans le quartier de Neder-over-Heembeek, ni pour ce présent projet ni pour le projet du Tram NOH ;

Aspects économiques et portuaires

- Attire l'attention sur la nécessité d'infrastructures routières efficaces pour pouvoir exercer les activités portuaires correctement et que le projet soit à l'écoute des entreprises ;
- Propose d'inciter à l'usage des livraisons en vélos-cargos et des visions en termes de livraisons de marchandises ;
- Déclare que le projet altérera le bon fonctionnement de l'économie du centre de Bruxelles et non pas seulement du quartier ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Déclare que le projet est contraire à valoriser la multimodalité au sein de la Région et pourrait altérer les échanges commerciaux et l'accessibilité de toute la Région ; que le projet n'a pas tenu compte des ambitions du PRDD en ce qui concerne les aspects économiques de la Région ;
- Se questionne sur les problèmes de livraisons et de transports des marchandises dans les commerces, entreprises et industries portuaires ;
- Affirme que la zone Canal est un point névralgique du commerce bruxellois et que le projet impactera fortement cet aspect par la difficulté engendrée pour les services de transport à la suite de l'ensemble des changements de circulation et désaffectation routière ;
- Affirme que le projet aura des incidences négatives sur les activités portuaires et aux activités économiques par le manque de fluidité qu'engendrera le projet et une possible désertification des entreprises ;
- Déplore que le rapport d'incidences ne prenne pas en compte la réduction des axes de circulation pour les poids lourds ;
- Affirme que le rapport d'incidences contient des informations erronées sur le nombre réel de poids lourds calculé, la temporalité des phases de feux, les périodes de rétrécissement temporaires de bandes et de la fluidité de ces éléments engendrent ;
- Déclare que certaines parties du projet disposeront de feux et que cela engendrera des congestions ;
- Déclare que les études de micro-simulation met en avance certains risques de saturation ;
- Déclare que le projet engendrera une déviation des camions qu'ils ne pourront plus tourner vers la Ch. De Vilvorde et devront effectuer un détour ; que le rapport d'incidences ne propose pas de solution ;
- Demande une réflexion supplémentaire sur le projet pour assurer une desserte correcte pour les poids lourds ;
- Déplore que le présent projet ne soit pas en adéquation avec le plan Goodmove Poids Lourd Plus ;
- Demande à ce que les objectifs de la Région concernant la réduction des véhicules motorisés au sein de la Région ne s'effectuent pas au détriment des activités industrielles ;
- Alerte sur la logistique des magasins réfléchi pour être efficace et en fonction des éléments de mobilité actuelle ; que ce projet ainsi que les futurs projets viendront altérer cette réflexion pourraient provoquer des grands impacts ;
- Sollicite de revoir la législation ou plans pour trouver une solution concernant la distribution des commerces du nord et du centre ;

Mobilité

- Déclare que le projet permettra d'apaiser l'Avenue des Croix de Feu et sa vitesse, et de reporter le trafic sur l'A. Van Praet et hors agglomération ;
- Déplore la création de pistes cyclables bidirectionnelles au détriment des bandes de circulation automobiles ;
- Déclare que la suppression de la bande centrale de l'Av. du Croix du feu reportera le trafic vers la petite rue adjacente Croix du Feu ;
- Mentionne que l'espace pourrait être utilisé à des fins plus qualitatives en termes de mobilité tout en garantissant l'accessibilité aux camions et aux voitures ;
- Craint que si l'axe de la R21 est saturé, le report de trafic se fera via la Chaussée de Vilvorde ;
- Déplore la fermeture d'une partie de l'Avenue de l'Araucaria ;
- Mentionne que les personnes vivant à la Chaussée de Vilvorde et rue de Wand devront emprunter la rue locale de Croix du feu ;
- Déclare que la réduction des bandes de circulation provoquera des congestions automobiles et rendra la circulation difficile ;
- Aucune étude de mobilité n'a été réalisée et n'a été fournie lors de l'EP et la présente demande comporte déjà une partie de la deuxième phase du PU et qu'en est-il de l'impact de cette autorisation
- Se questionne sur la suppression d'un axe qui pourrait potentiellement accueillir les transports en commun ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Se questionne sur les nombreuses réductions de bandes aux abords du périmètre d'étude, et se questionne sur les parcours projetés des automobilistes ;
- Se questionne sur les navetteurs et des difficultés qui seront engendrées par ces changements ;
- Informe sur la configuration étroite de certains garages et que la nouvelle configuration des voiries locales compliquera la sortie des véhicules ;
- Propose des alternatives au projet comme la continuité de l'aménagement déjà existant entre Araucaria et le rond-point des Trois Tilleuls ;
- Déploire que l'A. de Tyras vise également à réduire les bandes de circulation ;
- Se questionne sur la réduction du nombre de places de parking et déplore le manque de compensation proposée ;
- Déclare que le projet impactera la circulation du rondpoint jusqu'à l'ensemble de l'axe de la Chaussée de Vilvorde et qu'il créera du trafic de transit dans les voiries locales ;
- Déclare que l'ensemble des axes de circulation automobile est réduit mais qu'il n'y a aucune réflexion sur les flux entrants et sortants des points phares de Bruxelles, comme par exemple le Dockx ;
- Se questionne sur l'accessibilité du projet vers le Boulevard Lambermont ;
- Sollicite plus de zones pour la mobilité partagée : stations Villo ! Cambios, .. ;
- Félicite le projet concernant l'amélioration des aménagements cyclables sécurisés et des connexions qui s'établiront au moyen de ces aménagements continus ;
- Sollicite la mise en place de signalétiques visant à définir la cyclostrade des cheminements accessibles aux piétons pour éviter les conflits ;
- Sollicite des dimensions confortables pour la cyclostrade avec au minimum 2,50 mètres pour une piste cyclable unidirectionnelle et 4 mètres pour les bidirectionnelles ;
- Demande la suppression des clous à terre ;
- Mentionne que la pierre bleue est glissante pour les vélos et sollicite un espace séparé pour la traversée des cyclistes dans une autre matérialité ;
- Sollicite la création de passages surélevés pour les cyclistes séparés du trafic ;
- Sollicite la suppression des coussins berlinois ou l'aménagement des plateaux surélevés ;
- Demande l'implantation de stationnements adaptés pour des vélos-cargos et l'implantation de plus de stationnement à la hauteur des lieux d'activités ;

Environnement

- Déclare que le projet permettra de réduire les nuisances actuelles par la suppression des axes qui débutent les voies destinées aux autoroutes ;
- Déclare apprécier la promenade boisée le long de Van Praet ;
- Mentionne les problématiques de pollution et nuisances existantes au sein du périmètre et des effets rebonds de certaines zones (Av. Van Praet, Av. du Croix du Feu, ...) ;
- Déploire la création d'un aménagement de parc « cadré » ;
- Déploire l'abattage des arbres et des sujets existants et demande leur maintien ;
- Se questionne sur les zones récréatives et les nuisances qu'elles vont engendrées ;
- Se questionne sur les éclairages et demande la pose d'un éclairage doux qui ne provoque pas de nuisances visuelles ;
- Félicite la réduction de la voirie au profit de la végétalisation et du renforcement du maillage vert ;
- S'enthousiaste pour la construction du parc urbain et de la promenade arborée ;
- Déclare que les poids lourds qui descendent la pente de la voirie (de 3%) vers la chaussée de Vilvorde aide à limiter leurs accélérations et démarrages et réduisent ainsi la pollution ; que les futurs travaux engendrés vont ralentir les poids lourds et engendrer de la pollution et plus de nuisances ;
- Demande de veiller à la propreté du parc et d'assurer la propreté publique en générale ;
- Se questionne sur la hauteur du murs acoustiques ;
- Sollicite des arbres fruitiers et des essences basses et fleuries ;
- Félicite la création d'espaces verts ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Paysage

- Sollicite un espace convivial pour la partie du haut du Croix du Feu ;
- Sollicite des espaces de jeux pour tout âge (tables de ping-pong, échec) ;
- Sollicite un espace dédié à l'agriculture : agriculture urbaine, maraichers, jardins partagés,
- Préfère que les aménagements de plain-pied se réalisent à proximité du Pavillon Chinois et aurait souhaité une connexion entre les Serres Royales et le Parc Chinois pour valoriser l'aspect historique grâce à une coulée verte ;
- Mentionne que la plaine de jeux du pavillon chinois était intéressante et demande à ce qu'elle soit reconstruite ;
- Demande que les accès au Parc Chinois et à la Tour Japonaise soient revus pour améliorer leurs accessibilités et ouvertures ;
- Sollicite des bancs disséminés le long du chemin piétons situés à la hauteur du Chemin de Pois de Senteur l'Av. du Frêne ;
- Sollicite des tables de pique-nique sur les zones piétonnes ;
- Se questionne sur les soucis de sécurité de certaines zones du projet qui seront moins habitées ;
- Déplore l'implantation du mobilier urbain comme les horodateurs et demande leur déplacement ;

Vu l'avis de la commission de concertation du **26/10/2022** reporté au **16/11/2022**, libellé comme suit :

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

Ville de Bruxelles – Direction régionale de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites:

[..]

Situation existante

Considérant que le périmètre du projet est situé à Laeken/Neder-Over-Heembeek et s'établit sur un tronçon de 3 kilomètres entre la limite régionale et le Canal, à hauteur du Pont Van Praet ; que l'ensemble du périmètre dispose d'une superficie de 307 700 m² ;

Considérant que le périmètre du projet concerne les Avenues Meysse, de Madrid, Van Praet et des Croix du Feu et une partie du tronçon de la Chaussée de Vilvorde ;

Considérant que ces espaces publics sont issus des plans et aménagements réalisés dans le cadres de l'Expo Universelle de 1958 ; que le tracé de l'Avenue Van Praet est la continuité du Boulevard Lambertmont, conçu par V. Besme ; que cet axe est considéré comme un élément de la moyenne ceinture Bruxelloise ;

Considérant qu'ils bordent également des sites et biens classés, tels que le Parc du Domaine Royal, la Tour Japonaise et son jardin, le Pavillon Chinois et son jardin et le Parc d'Osseghem ;

Considérant que ces aménagements ont actuellement un caractère très routier et sont bordés par des infrastructures de transports publics, de la végétation ou des habitations ;

Considérant qu'actuellement le périmètre du projet se compose de voiries dont le gabarit est principalement dédié à la circulation automobile et que très peu d'infrastructures cyclables et piétonnes assurent une sécurité et un confort des usagers ;

Considérant que la Chaussée de Vilvorde est composée de 2 à 3 bandes de circulation dont un site propre bus (sur l'axe entré de ville), de trottoirs de part et d'autre de la voirie dont un axe cyclo-piéton (RER Vélo) ;

Considérant que l'Avenue Van Praet est composée de 3 bandes de circulations, d'une berme qui scinde la chaussée carrossable d'un espace cyclo-piéton ; que le gabarit de la voirie est délimité d'un côté par un trottoir assez étroit aux abords du mur du Domaine Royal et dont la largeur varie et de l'autre par des espaces verts boisés ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que l'Avenue des Croix du Feu (dans le tronçon vers Vilvorde) est composée de 2 à 4 bandes de circulation bidirectionnelle scindées par une berme centrale dont la largeur varie ; que des trottoirs et pistes cyclables étroits sont présents sur l'axe Nord de cette Avenue ;

Considérant que le tronçon de l'Avenue des Croix du Feu à la hauteur de l'Avenue des Pagodes est quant à lui composé de 2 à 3 bandes de circulation unidirectionnelle scindées par une berme centrale, un alignement ou des infrastructures pérennes en béton ; que la bande côté habitations est bordée de stationnement ;

Considérant également la présence de la ligne de tram aux abords des espaces verts séparés par une berme plantée ;

Considérant la présence de la Bretelle d'échangeur en direction de l'A12 allant de 2 à 3 bandes de circulations unidirectionnelles dans le sens entrant et sortant de la ville ;

Considérant la présence de nombreux feux de circulation au sein du périmètre qui vise à gérer le trafic entrant et sortant de la ville ;

Considérant la présence des lignes de tram (3-7-9), des lignes de bus (47-56-53-83) et des quais de tram « Hembeek », « Buissonnets », « Araucaria », « De Wand » et « Esplanade » ;

Considérant qu'actuellement les aménagements cyclables sont peu sécurisés et confortables ; que les aménagements et connexions destinés aux piétons sont pauvres ou parfois inexistantes ;

Considérant qu'actuellement le projet dispose de 148 200 m² de surface imperméable et de 159 500 m² de surface perméable ;

Considérant que sur ces 148 200 m² de superficie imperméable, 114 175 m² sont dédiés à la chaussée carrossable ;

Considérant que le périmètre du projet accueille 395 emplacements de stationnement ;

Considérant que 2 693 arbres à haute-tige sont présents au sein du périmètre ;

Situation projetée

Considérant que la présente demande vise à réaliser la restructuration du tronçon Van-Praet et Croix du Feu ; que le projet vise à la rationalisation de l'espace pour la création d'un parkway longeant les quartiers de Neder-Over-Heembeek ;

Considérant que le projet vise à désaffecter certaines de voies de circulation automobile au profit d'espaces verts, d'aménagements dédiés aux modes actifs et de nouveaux espaces publics récréatifs ;

Considérant que le présent projet consiste au réaménagement des axes de circulation des Avenues Van Praet, Madrid, des Croix du Feu, du rondpoint du Gros Tilleul, et de la Chaussée de Vilvorde ; que ce projet fait partie de la vision globale de l'aménagement de la sortie du R21 et de l'Autoroute A12 ; que le périmètre des accès et sorties de l'A12 jusqu'à la limite de la région Bruxelloise fera l'objet d'étude et d'une demande de permis ultérieure pour sa restructuration ;

Considérant le projet prévoit de désaffecter l'avenue des Croix du feu ainsi que l'avenue de l'Araucaria à hauteur du parc du Pavillon chinois et autour de celui-ci ;

Considérant que le projet prévoit la création d'une voie verte cyclo-piétonne directe et continue définit sur l'ensemble de tronçon (3km) et en adéquation avec l'axe du RER vélo, partant du Canal jusqu'à la Chaussée Romaine ;

Considérant que l'Avenue des Croix du Feu est destinée à être transformée en Boulevard apaisé, à accueillir les modes actifs et le futur aménagement du tram NOH (ref. : 1827328) ;

Considérant qu'au niveau de l'avenue des Croix du Feu, les plans de la situation projetée représentent un aménagement qui intègre à la fois le projet de tram vers Neder-Over-Heembeek (NOH) et la continuité

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

des aménagements du présent projet ; que cependant, le périmètre du projet exclu l'aménagement situé aux abords de l'arrêt de tram ;

Mobilité

Considérant que le projet prévoit de rassembler les deux sens de circulation sur une même branche de voirie bidirectionnelle ; que les deux bandes aux sorties du R21 sont relocalisées sur l'Avenue Van Praet;

Considérant que le projet prévoit de simplifier les carrefours et croisements situés à la hauteur de l'intersection de la Chaussée de Vilvorde et de l'Avenue des Croix du Feu ; que cette modification engendre la désaffectation de 2 axes à 2 bandes de circulation et la création d'îlots directionnels engazonnés ;

Considérant que la carrefour sera reconfiguré pour dédier un axe à deux bandes de circulation sur l'Avenue Van Praet et un axe à deux bandes sur l'Avenue des Croix du Feu ; que les anciennes voies de circulation seront transformées en surface de pleine terre et plantées ou en voie destinés aux modes actifs ;

Considérant que la piste cyclable reliée à l'Avenue Van Praet et la voie verte (Parkway) débute à cette hauteur ; que leurs connexions s'établissent à partir de la piste cyclable bidirectionnelle de la Chaussée de Vilvorde ;

Considérant que le projet prévoit la création de deux pistes cyclables séparées unidirectionnelles le long de l'Avenue Van Praet (réseau Vélo Plus-express), implantées chacune de part et d'autre de la rangée de marronniers ; qu'une sera composée de béton désactivé ou brossé et que l'autre sera composée d'asphalte ocre ;

Considérant que le revêtement de la piste cyclable bidirectionnelle reliée à Van Praet est prévu d'une part en asphalte ocre et d'une autre en béton désactivé ou brossé, de ton ocre tous les deux ;

Considérant qu'un mur acoustique sera érigé le long de l'accotement adjacent à la chaussée carrossable, qui sera réduite à 2x1 voie ;

Considérant que le revêtement de la voie verte est prévu dans un enrobée écologique agrémenté de granulats phosphorescents d'une part et que certaines parties sont constituées de béton brossé ou lavé ;

Considérant qu'à la hauteur du tronçon de la Chaussée de Vilvorde et de l'Avenue des Croix de Guerre le projet prévoit le réaménagement côté façade en intégrant des trottoirs et une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres et des trottoirs de 2 mètres ;

Considérant que l'axe du Parkway est connecté à l'axe de l'Avenue des Croix du Feu (côté façades) par des traversées piétonnes et cyclables en béton brossé ou lavé, Considérant qu'il prévoit la création d'une voie verte cyclo-piétonne (parkway) de 4,5 à 5 mètres allant jusqu'à 6,7 mètres lors de la jonction avec l'axe du RER ;

Considérant qu'à la hauteur de l'actuelle A12 le projet prévoit des interventions minimalistes qui visent à adapter la largeur des bandes de circulation et la réorganisation de 2 à 3 bandes pour l'axe sortie ;

Considérant que de nouvelles traversées piétonnes sont prévues à la hauteur de ce même tronçon compris entre le chemin du Boxer qui relie le quartier Mutsaard ;

Considérant que le projet prévoit d'implanter un escalier et une rampe en pente douce pour établir une connexion entre l'A12 et l'Avenue de Meysse ;

Considérant qu'à la hauteur du rond-point du Gros Tilleul, les deux sens de circulation se rejoignent pour être prolongés sur l'avenue Van Praet ; qu'une nouvelle bretelle est aménagée pour relier le R21 l'anneau dû au rond-point (axe sortie de ville) ;

Considérant que la piste cyclable bidirectionnelle est prévue en continuité de la Chaussée de Vilvorde jusqu'à l'Avenue de Madrid ;

Considérant que le périmètre du projet accueille 383 emplacements de stationnement ; que l'on supprime au total 12 emplacements de stationnement ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Création d'espaces publics

Considérant que le projet prévoit d'aménager plusieurs aires de repos et d'arrêt, en maintenant une cohérence dans leur aménagement ; qu'il intégrera pour chacune les mêmes matériaux (semi-)perméables, les mêmes essences multi-troncs ainsi que le mobilier urbain ;

Considérant que ces placettes se situeront le long du périmètre du projet, une à la hauteur du carrefour de l'Av. des Croix du Feu, la rue de Wand jusqu'à l'Avenue Van Praet et une à la hauteur du croisement de l'Avenue de l'Araucaria et Van Praet, considéré comme un second sentier appropriable par les modes actifs dû à la fermeture de cette avenue à la circulation automobile ;

Considérant que le projet prévoit pour les nouvelles placettes d'intégrer des pavés et des dalles de pavés de pierres naturelles pour le revêtement de sol ; que l'espace cyclable sera délimité par des clous ;

Considérant la création d'un espace vert destiné à la pratique sportive ou à la détente à la hauteur de l'Avenue du Frêne ; que son sol sera constitué de prairie fleurie ou de gazon ;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer une patinoire urbaine à ciel ouvert en lieu et place de l'actuel terminus Heembeek ; qu'il consiste à requalifier 2 500 m² en une zone récréative et sportive ;

que cet aménagement fera l'objet d'une occupation temporaire en attendant de s'accorder sur un futur aménagement ;

Considérant que le projet prévoit de conserver au maximum les bordures existantes et d'intégrer un revêtement en acrylique pour la pratique de sport ; qu'elle sera composée dans son premier pourtour de pavés de pierre naturelle dont les abords seront composés par endroit de pavés à joints engazonnés, bordée à l'intérieur d'un revêtement en résine acrylique pour la zone de sport et dont la zone centrale arborée sera délimitée par des pavés en pierre naturelle ;

Considérant que cette zone abritera bancs, tables, arceaux vélos et des toilettes publiques ; qu'il prévoit également de libérer une zone centrale pour l'implantation d'une guinguette ;

Aménagement paysagers / patrimoine

Considérant que le projet prévoit d'intégrer une passerelle cyclo piétonne au centre du rond-point du Gros Tilleul pour permettre le croisement de la voie cyclo piétonne et du R21 ;

Considérant que le choix architectural de la passerelle s'est porté sur une conception et un design marqué dans le paysage urbain ; qu'elle sera composée d'un tablier traversant en tôle métallique ancré sur des caissons, d'un arc portant en acier avec profil octogonal, de suspente en tube d'acier ancrés sur des caissons extérieurs, d'un revêtement de sol en tôle métallique accompagné d'une résine antidérapante et de garde-corps en acier dont la main courante sera composée de bois avec des treillis en inox à l'intérieur ;

Considérant que sa longueur sera de 40,3 mètres sur 6 mètres de largeur et 7,60 mètres de hauteur ;

Considérant que le projet prévoit de réaménager les zones autour du pavillon chinois ;

Considérant que le projet prévoit la réduction à 84 900 m² de chaussée carrossable ;

Environnement

Considérant que le projet prévoit l'abattage de 171 arbres, dont l'essence majoritaire est constituée de charmes de petit gabarit (4 mètres de haut) avec un port colonnaire ;

Considérant que le projet prévoit la replantation de 147 sujets composé d'essences diversifiés ;

Considérant que 2 669 arbres à haute-tige seront présents au sein du périmètre ;

Considérant que le projet prévoit de planter des zones destinées à des prairie fleuries le long du parkway ;

Considérant que le projet prévoit une superficie de 15 000 m² destinés à la gestion des eaux et composée de systèmes de noues, de zones d'infiltration et d'espaces verts inondables ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le rapport d'incidences mentionne la présence de petites faunes et d'espaces occupés par celle-ci ; que le projet mentionne que le périmètre dispose d'une étendue suffisante pour constituer divers habitats ;

Considérant que le projet vise à intégrer une nouvelle réflexion sur les dispositifs d'éclairage (trame noire) en lien avec le réaménagement des voiries ;

Considérant qu'il vise à remplacer les dispositifs de l'avenue des Croix du Feu, du rond-point du Gros Tilleul et le long de l'A12 et à créer une nouvelle trame au niveau des placettes Araucarie et De Wand, du parkway et RER Vélo ; que le modèle sélectionné se porte sur un éclairage de type Citea NG à 8m de haut côté voirie et à 6m côté piste cyclable et une inter-distance de 24m ; que cet éclairage est prolongé le long de la voie verte (rond-point du Gros Tilleul et assiette de l'A12) avec une hauteur de 4 mètres et une inter-distance de 16 m ;

Considérant que le projet prévoit de maintenir les mâts des dispositifs d'éclairage existants et de remplacer uniquement les 'globes' en verre strié équipés de lampes LED ;

Objectifs

Considérant que les objectifs du projet sont :

- Revoir les entrées de la ville ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains ;
- Favoriser la mobilité douce ;

Motivation

Considérant que le projet vise à améliorer le cadre de vie dans le quartier de Neder-Over-Heembeek en intégrant des objectifs destinés à répondre aux politiques de développement durable et aux politiques de la Région Bruxelloise ;

Considérant que le projet vise à diminuer l'emprise au sol des voiries et de mieux les répartir en visant à assurer leur fonctionnalité et apaiser les quartiers NOH et Mutsaard de la pression automobile en recréant des nouvelles configurations adaptées ;

Considérant que le projet prévoit la réduction ou la suppression d'axes dédiés à la circulation automobile en particulier un axe carrossable passe de 2 à 3 bandes sur l'Avenue de Croix du Feu et d'une bande sur l'Avenue Van Praet ;

Considérant que le présent projet fournit des études et des micro-simulations concrètes ; que cependant l'analyse sur les flux des véhicules « poids lourds » pourrait être plus détaillée en ce qui concerne les conséquences de la suppression de bandes de circulations sur les deux axes « Poids Lourds Plus » ; que ces axes sont destinés à alimenter les activités de la zone Canal et qu'il y a lieu de préciser les impacts sur l'ensemble des activités de la zone portuaire et industrielle ;

Considérant de ce fait que la reconfiguration de l'Avenue des Croix du Feu permet de valoriser le statut de quartier de la voirie et de permettre d'apaiser les quartiers et de créer un cadre de vie agréable ;

Considérant cependant l'étude sur la réduction à 2 bandes de circulation de l'Avenue Van Praet n'est pas assez poussée sur le sujet des flux poids lourds ; que les conséquences de ces nombreuses modifications pourraient avoir des impacts sur les activités de la zone Canal ;

Considérant que Goodmove recommande dans son point B.7 que la mise en œuvre des réseaux Poids Lourd PLUS doit maintenir le trafic de marchandises sur des voiries adaptées jusqu'au plus près du point de destination ou de transbordement vers d'autres véhicules/d'autres modes et doit viser à faciliter l'accès des poids lourds vers les zones logistiques de la Région ; qu'il y a lieu d'assurer l'accessibilité des « Poids Lourds » aux zones d'activités ;

Considérant que le point 46 de la section 6 de Goodmove recommande que les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT du réseau Poids lourd doivent offrir au minimum une largeur adaptée à la circulation des poids lourds, et une géométrie permettant une giration aisée de ceux-ci ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

que la largeur de la chaussée carrossable bidirectionnelle du projet n'assure pas une circulation sécurisée des Poids Lourds ;

Considérant que le projet vise à transformer l'Avenue des Croix du Feu en voirie apaisée et en corrélation avec son statut « Auto-quartier » comme le prévoit Goodmove ;

Considérant que la reconfiguration et le rééquilibrage de certains axes à la hauteur du croisement de la Chaussée de Vilvorde et de Van Praet se fait au profit des espaces verts et des aménagements dédiés aux modes actifs ;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer un « parkway », qui sera défini comme une voie verte et destiné aux promeneurs et aux modes actifs le long de la Chaussée de Vilvorde, de l'Avenue des Croix du Feu, traversant le rondpoint du Gros Tilleul jusqu'à l'Avenue de Madrid ; qu'il sera conçu autour d'une réflexion paysagère, écologique et récréatif ; qu'il sera implanté le long de la promenade verte et défini comme la liaison entre différents espaces urbains et permettrait d'établir une connexion rapide, arborée et confortable ;

Considérant que du côté de Van Praet le projet prévoit de réaménager deux bandes cyclables séparées pour les vélos de chaque côté de la rangée des marronniers existants et de réduire l'espace carrossable à deux bandes ; que cet axe cyclable serait raccordé au rondpoint du Gros Tilleul à l'Avenue de Madrid ;

Considérant que ces aménagements visent à répondre aux objectifs de Goodmove en ce qu'il offre des aménagements cyclables séparés du trafic dans des réseaux « Velos Plus » (Van Praet) et « Vélo Confort » (Av. des Croix du Feu) ;

Considérant que l'itinéraire de l'Av. Van Praet offre deux pistes cyclables unidirectionnelles de 2,40 mètres chacune et de 4 mètres pour l'Av. de Madrid ; qu'il y a lieu de prévoir une largeur de minimum 2,50 mètres pour les pistes cyclables unidirectionnelles et de 4 mètres voir plus pour les bidirectionnelles comme le recommande Goodmove dans les voiries « Vélos Plus et Confort » ;

Considérant que dans le parkway situé sur l'Av. Des Croix du Feu le chemin cyclo-piéton est d'une largeur de 4,50 mètres ; que cet aménagement répond aux objectifs et recommandations de Goodmove ;

Considérant qu'une inversion est créée au niveau du gros tilleul pour permettre à la voie cyclopiétonne de se relier aux parcs d'Osseghem et de Laeken et au plateau du Heysel sans conflit ou interruption par des axes routiers ;

Considérant que l'Avenue des Croix du Feu est destinée à être transformée en Boulevard apaisé, destiné à accueillir les modes actifs et le futur aménagement du tram NOH (ref. : 04/PFD/1827328) ; Considérant cependant que le présent permis ne reprend pas la situation de droit du permis d'urbanisme référencé 04/PFD/1827328 et notifié le 10/11/2022 par le Fonctionnaire Délégué ; qu'il ne se raccorde pas non plus à la situation existante ;

Considérant que le périmètre du projet doit être revu afin d'intégrer ce tronçon de l'axe et d'assurer une continuité cohérente sur l'ensemble de son axe ; que dès lors, il y a lieu de revoir l'aménagement du tronçon de l'avenue des Croix du Feu situé entre l'avenue des Croix de Guerre et la rue de Heembeek en élargissant le périmètre à l'ensemble de l'avenue afin de proposer un aménagement continu et cohérent tout en intégrant les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du tram dit NOH, autorisé par le permis d'urbanisme référencé 04/PFD/1827328 et notifié le 10/11/2022 par le Fonctionnaire Délégué ;

Considérant que certaines places de stationnement ne semblent pas bien implantées, comme par exemple à la hauteur du carrefour de l'A. des Croix du Feu et de l'A. des Buissonnets ; qu'il y a donc lieu de revoir l'aménagement de ces zones afin de réduire les risques de conflits entre usagers de l'espace public ;

Vu les avis des différentes sociétés de transports en commun, le projet doit s'assurer que les aménagements mentionnés ne constituent pas un conflit pour la circulation des véhicules et n'altèrent pas leurs vitesses commerciales ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que là où la future nouvelle ligne de tram de la STIB est projetée, le dossier ne fait pas apparaître le scénario selon lequel cette ligne de tramway - entre Van Praet et l'arrêt Heembeek - serait déplacée plus au sud-est afin que l'arrêt Heembeek n'occupe pas une partie de l'espace vert ; que cela implique que le parkway sera construit le long de la chaussée de Vilvorde, mais qu'il restera coupé en deux par la ligne de tram ;

Considérant qu'il y a lieu de rendre le présent projet compatible avec les infrastructures de la STIB sur l'Avenue de Meysse à la hauteur du Sentier du Boxer afin de réduire les conflits avec les entrées de garages et la traversée et le cheminement piéton ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer la giration des véhicules de transport en commun, des poids lourds et véhicules d'urgence à hauteur du rond-point du Gros Tilleul et de veiller à agencer les voiries de façon à limiter les conflits ;

Considérant qu'il y a lieu d'adapter la signalétique et le marquage pour les infrastructures de transport en commun, comme par exemple le marquage des sites propres de façon à gagner en lisibilité ou de la gestion des phases des feux de circulation de façon à limiter les congestions à la hauteur de la rotonde ;

Considérant que l'efficacité des transports en commun est un élément nécessaire pour inciter au report modal ; qu'il y a lieu de s'assurer que les aménagements du présent projet ne présentent aucun conflit ou incidences en termes de circulation, de fluidité et de confort pour les transports en commun ;

Considérant qu'il serait préférable pour le carrefour de Wand de prévoir un revêtement en béton imprimé en lieu et place des klinkers pour éviter les vibrations et maximiser la durabilité des matériaux lors du passage du bus ;

Considérant l'absence de dalles podotactiles sur certaines traversées, comme par exemple à la hauteur de traversée de la Chaussée de Vilvorde du côté de la voie verte ; que conformément à l'article 5§1 du Titre VII du RRU, chaque traversée piétonne doit être équipées de dalles podotactiles ; qu'il y a lieu de s'assurer que chaque passage piéton dispose de dalles podotactiles ;

Considérant que les clous implantés sur les placettes peuvent avoir un caractère glissant qu'il y a lieu de ne pas planter de clous pour délimiter l'espace cyclable et utiliser un autre dispositif limitant l'encombrement de l'espace public ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer que les revêtements des placettes soient pourvus d'une planéité pour améliorer le confort des PMR, piétons et vélos ;

Aménagement paysagers / patrimoine

Considérant que la passerelle cyclo-piétonne est accessible aux modes actifs ainsi qu'au PMR en ce que les rampes d'accès à la passerelle sont conformes au Titre VII du RRU et qu'elles ne dépassent pas 5% ;

Considérant que la passerelle cyclo piétonne s'inscrit de façon trop proéminente dans le paysage urbain au regard des différents éléments patrimoniaux ; qu'il y aurait lieu de minimiser son impact visuel en l'intégrant plus subtilement dans le paysage, en optant par exemple pour une architecture moins « remarquable », des matériaux plus « organiques » ou l'intégration de végétation ;

Considérant que la palette végétale proposée s'écarte des essences présentes sur le site (plantées lors des aménagements historiques) ; que pour renforcer la cohérence paysagère et historique du périmètre il serait intéressant d'intégrer au maximum cette même palette (présente dans les serres royales, jardins du pavillon chinois, abords de la Tour Japonaise, ...) tout en intégrant des autres essences indigènes dans le but de renforcer la biodiversité ;

Considérant la présence du tunnel situé à hauteur de « la Cressonnière royale », du « Grand Pont » menant au domaine royal ainsi que de l'ensemble d'arcades qui longent le tracé actuel du tram à proximité du pont Van Praet ; que ces ouvrages constituent les vestiges du tracé ferroviaire et de la gare souterraine projetés par Léopold II ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le projet doit considérer ces éléments notables et devrait les mettre en évidence afin de les valoriser comme point de repère dans ce nouvel espace public ; que le demandeur peut se concerter avec la STIB pour valoriser ces éléments architecturaux ;

Considérant que le projet prévoit de reconverter temporairement l'ancien terminus du pôle Heembeek en une patinoire urbaine avant un projet définitif ; que cependant, le présent permis vise à autoriser de manière définitive l'aménagement de cette zone jusqu'à la prochaine demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que les revêtements seront composés de matériaux perméables et semi-perméables ; que la végétation située au centre sera maintenue ; que ce nouvel aménagement amène une fonction supplémentaire au sein de l'espace public ;

Considérant que la patinoire se situe en zone d'espace vert au PRAS et que son affectation est essentiellement dédiée à la végétation et aux plans d'eau qui constituent les éléments essentiels du paysage et qu'elles sont entretenues ou aménagées afin de garantir leur intérêt scientifique ou esthétique ou afin de remplir leur rôle social ou pédagogique ;

Considérant que ces zones doivent accueillir des actes et travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction sociale sans que puisse être mise en cause leur unité ou leur valeur scientifique, pédagogique ou esthétique ;

Considérant qu'au regard de l'ensemble du projet, la surface semi-perméable est augmentée ; que dès lors il est intéressant de renforcer l'espace public de sujets plantés et améliorer le caractère végétale des abords de la patinoire ; que la guinguette devra faire l'objet d'une demande de permis ultérieure dans le cadre d'une demande de permis à durée limitée ;

Considérant que le projet apporte de nouveaux espaces publics le long d'un nouvel axe dédié aux modes actifs et à la valorisation paysagère ; qu'il constituera une nette amélioration pour le cadre de vie des habitants ;

Considérant afin de garder une cohérence paysagère sur les nouvelles places créées les matériaux telles que les pavés et dalles de pierres naturelles doivent être de même ton, assurer un caractère anti-dérapant et une planéité comme le recommande le Vademecum piéton ;

Environnement

Considérant que le projet prévoit l'abattage d'un nombre important d'arbres du patrimoine arboré (171) existant ; qu'il aurait été intéressant de sauvegarder un maximum d'arbres déjà existants ; que le projet aurait dû intégrer une réflexion sur le maintien de ce patrimoine et d'éviter de compenser ces abattages par de nouvelles plantations ;

Considérant que le projet accueille moins d'arbres dans son périmètre que dans sa situation existante ;

Considérant qu'afin d'obtenir un bilan positif en termes de sujets plantés, qu'il y a lieu de réfléchir à la plantation de nouveaux sujets qui correspond au patrimoine arboré actuellement présent ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer que les aménagements projetés n'altèrent pas le système racinaire des arbres par la terrassement et l'implantation des nouveaux revêtements ;

Considérant que le projet pourrait étudier plus en profondeur la question de la faune et des opportunités qui peuvent être dégagées sur le périmètre pour renforcer leur présence ;

Considérant l'opportunité de la requalification et de la désaffectation des voiries qui pourrait permettre la création d'infrastructures dédiées aux passages de la faune, comme par exemple un tunnel à batraciens sous les Avenues Van Praet et des Croix de Feux dans les axes des zones boisées ; que la création d'habitats (tels des nichoirs, hôtels à insectes, ...) pourrait être également implantés le long du parkway ;

Considérant que le projet amène une nouvelle réflexion sur la trame noire (trame de réflexion sur l'éclairage) visant à créer une scénographie de l'espace public, limiter les impacts de la consommation énergétique et moderniser l'ensemble des infrastructures lumineuses ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que cependant, ces dispositifs devront suivre les recommandations du Plan Lumière de Bruxelles Environnement en ce qu'ils ne doivent pas créer une pollution lumineuse qui altérerait les corridors potentiels des animaux nocturnes et créerait des ruptures au sein du maillage écologique ; que de ce fait il y a lieu de s'assurer d'équiper les dispositifs avec les bonnes sources lumineuses (cf. : Avis de Bruxelles Environnement) ;

Considérant que le projet a été étudié de façon à limiter le bruit par la réduction des infrastructures du trafic automobile, la réduction des flux et de la vitesses des automobiles et la mise en place d'aménagements limitant les effets de réfléchissements des sources de bruit ;

Considérant que le projet améliore globalement la gestion des eaux de pluie en visant à retenir et infiltrer les eaux de pluie par la création de noues, d'espaces verts inondables et de la mise en place de dispositifs permettant de gérer une partie d'éventuelle pollution accidentelle ; que cependant les eaux infiltrées sont chargées en polluants ;

Considérant cependant que le projet pourrait parfaire sa réflexion sur la gestion des eaux pluviales en intégrant une réflexion sur l'ensemble du périmètre y compris sur l'avenue Van Praet et le rondpoint du Gros Tilleul ainsi qu'une réflexion plus précise sur la filtration de l'ensemble des eaux polluées afin de garantir une gestion totale des eaux de pluie ;

Considérant la nécessité d'adapter les accès des entrées au parc du Pavillon chinois et leurs abords pour les services techniques de BE-DEV-Gestion afin de garantir leur sécurité et la possibilité de ralentir dans cet axe ;

Considérant qu'il y a lieu de préciser la propriété du périmètre de la patinoire qui se situe dans la zone de du domaine royale et s'assurer que la convention notifie bien la donation royale à la Région ;

Considérant que le projet prévoit de créer des axes continus, confortables et sécurisés pour les modes actifs ; qu'il consacre une partie de ces aménagements à la valorisation paysagère de ces axes ; que ces aménagements doivent en revanche, garantir l'accessibilité de la région et de la zone d'activité portuaire ; que l'accessibilité des automobiles et des poids lourds doit être préservé ; que le projet doit être réétudié en conséquence de son statut « Auto - Poids Lourd Plus » ;

Considérant que le projet revalorise et apaise l'Avenue des Croix du Feu et en corrélation avec son statut de voirie de quartier comme le recommande Goodmove ;

Considérant que le projet vise à apporter des infrastructures cyclables adaptées pour les itinéraires du RER Vélo et de l'ICR ; qu'il rentre également en corrélation avec la spécialisation multimodale vélo de Goodmove « Vélos Plus » et « Vélos Confort »

Considérant, de ce qui précède, et moyennant les conditions précitées, que le projet pourrait s'accorder aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et ne serait pas contraire au principe de bon aménagement des lieux ;

Avis FAVORABLE à condition de :

Mobilité :

- revoir la structure de la voirie Van Praet et maintenir 3 bandes de circulation en revoyant le profil sur Avenue Van Praet prenant en compte le statut Auto-PLUS et Poids Lourds – PLUS au niveau de la spécialisation multimodale des voiries de Good Move pour assurer l'accueil des flux de véhicules existants, dont notamment les poids lourds et les convois exceptionnels ;
- s'assurer au travers d'une étude complémentaire de l'accessibilité de la région et de ses zones d'activités portuaires et d'industries aux poids lourds comme le recommande Goodmove ;
- consulter Brupartners ;
- adapter le projet de façon à limiter les conflits pour les véhicules de transports publics et poids lourds :
 - adapter la signalétique et les marquages de façon à améliorer la lisibilité des espaces qui leurs sont réservés ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- s'assurer que les aménagements puissent assurer la giration et la circulation des véhicules à la hauteur du rond-point du Gros Tilleul ;
- s'assurer de la fluidité des circuits de transports en commun et que les liaisons nécessaires aux potentielles déviations ne soient pas impactées, de façon à ne pas altérer leur vitesse commerciale ;
- s'assurer que les aménagements ne soient pas conflictuels avec les projets en cours ou en développement ;
- vérifier que le rond-point Gros-Tilleuil puisse fonctionner avec la restructuration évoquée ci-dessus ainsi que les futures connexions lors de la phase 2 liée au projet de l'A12, garantissant une gestion optimale des flux automobile y passant.

Tram :

- se coordonner au mieux entre les projets connexes du Parkway – A12 et du futur pôle tram-bus Heembeek et ajuster tant au niveau des plans qu'au niveau du timing de réalisation
- revoir l'aménagement du tronçon de l'avenue des Croix du Feu situé entre l'avenue des Croix de Guerre et la rue de Heembeek en élargissant le périmètre à l'ensemble de l'avenue afin de proposer un aménagement continu et cohérent tout en intégrant les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du tram dit NOH, autorisé par le permis d'urbanisme référencé 04/PFD/1827328 et notifié le 10/11/2022 par le Fonctionnaire Délégué;

RER vélo :

- augmenter les pistes cyclables dans les axes « Vélos Plus » à 2,50 mètres minimum pour les voies unidirectionnelles et 4 mètres ou plus si nécessaires pour les voies bidirectionnelles en vue de respecter les normes de largeur de pistes cyclable pour le RER vélo ;

Stationnement en voirie :

- revoir et adapter les aménagements de certaines zones de stationnement afin de limiter les conflits entre les différents usagers, notamment dans les courbes, comme par exemple au carrefour des Avenues du Buissonnets et des Croix du Feu ;

Eclairages :

- apporter une réflexion sur la trame noire et s'assurer d'équiper les dispositifs avec les bonnes sources lumineuses afin que l'ensemble des dispositifs d'éclairage ne nuisent pas à la faune et flore bordant le périmètre du projet ;

Urb/patrimoine :

- adapter les alignements au nouveau réaménagement de l'A12 et des avenues Van Praet et Croix de Feu, tenant compte que certains alignements de droit ne seront plus d'actualité et seront mieux adaptés afin de distinguer le domaine public régionale et communale et sa gestion et entretien y relatif ;
- intégrer et valoriser les ouvrages d'art situés entre l'Avenue Van Praet et l'Avenue des Croix du Feu et veiller à leur mise en valeur ;
- améliorer l'intégration paysagère de la passerelle cyclo-piétonne du rond-point du Gros Tilleul et/ou de son expression architecturale afin de mieux l'intégrer dans le paysage urbain environnant ;
- s'assurer que les matériaux des nouvelles placettes soient de même ton, assurer un caractère anti-dérapant et une planéité comme le recommande le « Vademecum piéton » ;
- ne pas implanter de clous qui délimitent l'espace cyclable sur les nouvelles placettes ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

PMR :

- prévoir des dalles podotactiles pour chaque passage piéton conformément à l'article 5 du Titre VII du RRU et les planter jusqu'aux lignes guides naturelles (façades) ;

Aménagement paysager et récupération des eaux de pluie :

- fournir une analyse concernant l'opportunité des passages de la petite faune et intégrer des habitats pour celle-ci ;
- renforcer le caractère végétale/planté des abords de la patinoire et réduire si possible sensiblement l'espace im/semi-perméable au profit de l'espace perméable ;
- fournir des solutions pour éviter une infiltration des polluants accidentelle ou non ;
- étudier un changement de la collecte et évacuation des eaux de pluie pour le rond-point Gros Tilleul et l'avenue Van Praet afin de viser une gestion des eaux sur l'ensemble du périmètre ;
- prendre en compte la pluie centennale de référence pour dimensionner les volumes minimum à gérer ;
- gérer in situ les eaux pluviales de toutes les surfaces réaménagées dans le cadre du présent projet ;
- si des pompages de nappe s'avèrent nécessaire lors de la phase chantier, s'assurer les eaux collectées ne devront être renvoyées qu'en dernier recours vers le réseau d'égouttage ;

Equipements :

- solliciter un permis ultérieure pour l'implantation de la guinguette dans l'espace de la patinoire ;
- compléter l'offre d'équipements extérieurs par : un agoraspace, une zone de skatepark, des tables de ping-pong et une plaine de jeux, une fontaine d'eau potable ainsi que des bornes de recharge électriques pour vélos ;

Donation Royale :

- vérifier le projet au regard de la convention de 1949 passée entre la Ville et la Donation Royale qui précise, notamment, que la zone du pôle Heembeek doit uniquement être réservée à des plantations. »

Considérant que le Fonctionnaire Délégué se rallie à la motivation reprise dans l'avis de la commission de concertation ; qu'il fait dès lors sien 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 **14/11/2022**, libellé comme suit :

« Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) ;
vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale ;
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 et de patrimoine ;
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 que le bien se situe en partie dans les périmètres suivants :

- plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « PPAS N° 49-02, 49-03 "QUARTIER MUTSAARD" », ayant fait l'objet d'un arrêté de type « Loi 62 - Arrêté PPAS » en date du 28/03/1960.
- plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « PPA N° 50-01 QUARTIER VAN PRAET », ayant fait l'objet d'un arrêté de type « Loi 62 - Arrêté PPAS » en date du 14/11/1952 ;
- plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET », ayant fait l'objet d'un arrêté de type « Cobat 04 - Arrêté Mod Presc. » en date du 21/11/2013. ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- la Z.I.R. n°15 - "Heysel" » ;
 vu le Règlement régional d'urbanisme (R.R.U.) ;
 vu le Règlement communal sur les bâtisses (R.B.) ;
 vu le Règlement sur les trottoirs (R.T.) ;
 considérant que le bien est situé en zone d'intérêt régional, zone de parcs, zone vertes, zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, zone d'activités portuaires et de transports, zone d'habitation, zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement et le long d'un espace structurant au PRAS ;
 considérant que le bien est repris dans la zone de protection autour d'un bien classé (Jardin du Pavillon chinois, avenue Van Praet) ;

[...]

considérant que l'auteur de projet précise que d'un point de vue mobilité, que le projet est avantageux pour tous les modes de transport, y compris pour le trafic routier du R21 qui ne perd rien en capacité mais gagne en fluidité du trafic ; considérant qu'une voie verte cyclo-piétonne est créée et forme la 'colonne vertébrale' du Parkway et parcourt, sans interruption les trois kilomètres du tronçon ; l'aménagement profite également au confort de la promenade verte régionale qui passe par là ;

considérant que ce réaménagement intègre également le renforcement et l'amélioration d'un maillon important du RER vélo reliant la limite régionale, à hauteur de la chaussée Romaine, au Canal ;

considérant en ce qui concerne les transports publics, que le projet contribue à la réalisation du projet Move NOhW visant notamment la réalisation de la nouvelle ligne de tram 10 à Neder-Over-Heembeek ; de plus, la réalisation du Parkway offre une amélioration considérable pour le confort d'accès et d'utilisation des arrêts Heembeek, Buissonnets et Araucaria aujourd'hui bordés par le R21 ;

considérant les grands objectifs :

- relier N.O.H. aux autres quartiers urbains en améliorant les différents flux de circulation (modes actifs, transports publics, trafic motorisé).
- isoler le trafic supralocal sur des axes plus éloignés des zones résidentielles pour améliorer la qualité de vie.
- créer des espaces publics et verts de qualité qui s'intègrent au réseau d'espaces verts à l'échelle de la région. Cela renforcera la structure du paysage et améliorera la relation des zones résidentielles avec ces espaces verts.
- rationaliser les flux motorisés, par la création de nouveaux espaces verts à grande échelle et la conception d'une nouvelle promenade cyclo-piétonne qualitative et agrémentée d'espaces de séjour et de loisirs répondent de manière positive et ambitieuse à divers enjeux de premier plan en Région bruxelloise et sur le territoire de la Ville de Bruxelles ;
- réduire le gabarit de l'avenue Van Praet et de diminuer le nombre de voies de circulation afin de répondre de manière favorable à l'objectif régional de transformation des 'autoroutes urbaines' et des entrées de ville en boulevards urbains. La réduction de gabarit de cette infrastructure routière, aujourd'hui vétuste et révolue, contribuera à adapter les vitesses réelles aux limitations de vitesse (vitesse autorisée = 70 km/h aujourd'hui, 50 km/h à l'avenir), à réduire de manière significative les accidents graves et à fluidifier les flux de véhicules par rapport à la situation existante ;

considérant que la réalisation du projet est prévue en deux phases :

- la présente demande de permis d'urbanisme vise la première phase de réalisation du projet et concerne principalement la restructuration du tronçon 'Van-Praet/Croix du Feu' ;
- la deuxième phase du projet fera l'objet d'une demande de permis séparée et concernera la restructuration du tronçon de l'autoroute A12 en y incluant également une nouvelle liaison routière avec le plateau du Heysel ;

En ce qui concerne les aspects mobilité :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

considérant en ce qui concerne l'avenue Van Praet, que la largeur de chaussée proposée varie généralement entre 5,8 mètres et 6 mètres, permettant une bande dans chaque sens d'environ 3 mètres chacune. L'objectif de réduction et de resserrement des bandes de circulation répond favorablement à l'objectif de réduction des vitesses et d'accidents graves. Cette largeur réduite ne permet néanmoins pas de tenir compte d'un statut qui est à la fois Auto-PLUS et Poids Lourds – PLUS au niveau de la spécialisation multimodale des voiries de Good Move ;

considérant qu'il est ainsi préconisé de maintenir une largeur permettant l'organisation de manière flexible de la circulation sur 3 bandes de circulation. L'aménagement et la largeur de la piste cyclable descendante devrait tenir compte de ce profil à 3 bandes de circulation ;

Considérant que l'avenue van Praet est également un RER Vélo, qu'il convient de garantir les largeurs nécessaires de pistes cyclables pour assurer le confort du RER vélo ; malgré les adaptations qui devront être apportées au projet ;

considérant de plus, qu'il convient :

- pour Bruxelles Mobilité d'ajouter des alternatives et déviations possibles en cas d'incidents majeurs en coordination avec les services de Police. Il convient de bien vérifier si ces flux déviés pourraient être absorbés sur des itinéraires secondaires, que ce soit directement sur l'avenue Van Praet (une bande de circulation fermée en partie par exemple) ou via d'autres axes structurants dans cette partie de ville ;
- pour Bruxelles Mobilité et la STIB de se coordonner au mieux pour les projets connexes du Parkway – A12 et du futur pôle tram-bus Heembeek. Le pôle Heembeek étant financé par la STIB et se faisant en parallèle du projet de Bruxelles Mobilité, ces deux projets doivent être entièrement coordonnés et ajustés niveau plans et timing de réalisation ;

considérant qu'il conviendrait de revoir le projet de manière à améliorer la manœuvrabilité de l'accès depuis la chaussée de Vilvorde vers l'avenue Van Praet pour les poids lourds en déplaçant la bretelle vers l'est ; le virage serait bien moins serré et les véhicules en attente pourraient avantageusement dégager les deux bandes de tout droit ;

considérant de plus, qu'il convient d'envisager un phasage des travaux pour le rond-point du Gros Tilleul permettant à tout moment une accessibilité dans les deux sens de circulation, via l'avenue Van Praet ;

considérant outre les aspects susmentionnés, que le projet vise à améliorer la promenade cyclo-piétonne et s'inscrit dans les objectifs régionaux en matière de mobilité douce ; ainsi un axe RER vélo est projeté ;

En ce qui concerne les aspects paysagers ;

considérant que la restructuration de l'A12 et la création d'un Parkway permet de reconnecter le quartier du Mutsaard au reste du quartier de Laeken par des traversées sécurisées ; permettant de recréer un lien physique aujourd'hui perdu du fait de la barrière urbaine formée par l'infrastructure routière et le tramway.

considérant de plus, que ces nouvelles connexions piétonnes et cyclistes facilitent le déplacement d'un quartier à l'autre et contribuent de ce fait à renforcer le modèle de la Ville à 10 minutes ;

Faune & Flore

considérant qu'à la lecture des plans et des rapports, un état sanitaire des arbres à abattre manque à l'étude ;

considérant qu'il y a lieu de compléter l'analyse et de fournir un plan précis des arbres maintenus et à abattre ;

considérant qu'il y a lieu de profiter des travaux projetés au niveau de plusieurs portions de trottoir situées côté bâti de l'avenue des Croix du Feu, pour agrandir les fosses des arbres d'alignement ainsi que les parterres existants ; ceci permettrait de réduire les surfaces imperméables, d'augmenter la recharge en eau des arbres et d'agréments le paysage ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

considérant que le long de l'avenue des Croix du Feu, les aménagements naturels semblent peu variés et consistent globalement à des zones engazonnées avec alignements d'arbres, des prairies fleuries (majoritairement de milieu ombragé) ou des noues plantées ;

considérant qu'il serait intéressant d'y créer une plus grande diversité afin de dynamiser cet axe vert et de mieux isoler les modes actifs des véhicules motorisés ;

Eau et sol :

considérant de manière globale, que le projet présente une certaine sensibilité en termes de gestion des eaux pluviales, via une augmentation des surfaces (semi-)perméables et la réalisation de dispositifs de gestion intégrée de ces eaux ;

considérant cependant, l'absence d'un rapport technique exposant clairement la stratégie en matière de gestion des eaux pluviales par tronçon ; ainsi il n'est pas envisageable de se prononcer en connaissance de cause ;

considérant que la pluie de référence prise en compte pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales du projet se base sur une pluie avec un temps de retour décennal. Or, la pluie de référence à prendre en compte pour dimensionner les volumes minimum à gérer doit maintenant se baser sur la note « Pluies de référence pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales et des eaux résiduaires urbaines en Région de Bruxelles-Capitale » ;

considérant que cette note établie par Bruxelles-Environnement correspond à une position commune de tous les opérateurs de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale. En synthèse, cette norme impose notamment la gestion in situ (récupération, infiltration et évapo(trans)piration) de la totalité des 8 premiers millimètres de pluie. Ce volume d'eau ne pouvant donc en aucun cas être rejeté dans le réseau d'égouts publics, même à débit régulé ;

considérant de plus, que cette note précise également que les ouvrages de rétention devront pouvoir accueillir, tenant compte de leurs actions combinées, une pluie de temps de retour de 20 ans sans jamais dépasser en sortie de parcelle le débit de fuite règlementaire. Lorsque la connexion se fait au réseau d'égouts publics, ce débit de fuite est de maximum 5 l/s/ha de surface imperméabilisée exposée à la pluie et connectée au réseau. Lorsque la connexion du maillage pluie se fait vers un espace naturel, le débit de fuite sera fonction des capacités d'accueil de ce dernier.

considérant de plus, que le projet de nouvelle ligne de tram de la STIB est très ambitieux en termes de gestion des eaux pluviales, en visant la gestion de pluies présentant généralement des temps de retour de 100 ans ; il y a donc lieu ici de développer un projet exemplaire en matière de gestion des eaux pluviales et aligné avec les ambitions du projet voisin de la STIB, surtout pour un opérateur public tel que Bruxelles-Mobilité ;

considérant que s'il est compréhensible que les portions de voirie qui ne sont pas réaménagées, ne soient pas déconnectées du réseau d'égouttage, il est à déplorer que le présent projet ne tienne pas compte de leur potentiel réaménagement futur. Il serait, en effet, opportun de déjà surdimensionner, ou de prévoir de nouveaux, dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales qui pourraient également servir à capter les eaux de ruissellement des voiries qui seront réaménagées dans le futur ;

considérant dès lors, qu'il y a lieu d'anticiper les possibilités de gestion des eaux pluviales de tous les espaces publics avoisinant dont, notamment, les avenues Croix du Feu et Van Praet ;

considérant de plus, qu'il y a lieu de gérer in situ les eaux de ruissellement de toutes les surfaces réaménagées dans le cadre de la présente demande de permis d'urbanisme, à l'instar, par exemple, de la voirie décaissée du rond-point du Gros Tilleul ou encore, les différentes oreilles de trottoir qui seraient refaites ; concernant ces dernières, il serait opportun de profiter des travaux projetés pour agrandir les fosses des arbres d'alignement (côté bâti de l'avenue des Croix du Feu) ainsi que les parterres existants. Et ce, afin de les utiliser pour y infiltrer si possible les eaux de ruissellement des trottoirs ce qui permettra d'augmenter la recharge en eau des arbres ;

considérant enfin, qu'une attention particulière devra être menée lors des éventuels pompages qui seraient menés en phase de chantier ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

En ce qui concerne les équipements ;

considérant qu'à l'analyse de la demande, il est constaté un manque important dans ces quartiers d'équipement extérieurs tels que plaines de jeux, équipements, sportifs, ... ;

considérant que le projet intègre des équipements sportifs publics extérieurs ainsi que des plaines de jeux ; mais force est de constater que le projet ne répond pas suffisamment aux besoins des différents quartiers qui bordent ce projet ;

considérant en effet que le projet ne prévoit que 3 emplacements pour des engins de fitness et la patinoire urbaine à ciel ouvert qui permettra la pratique extérieure du roller, de l'apprentissage du vélo ou autre sport comme le waveboard ;

considérant qu'il y a lieu de compléter l'offre par : un agoraspace, une zone de skate park, des tables de ping-pong et une plaine de jeux ;

considérant outre les équipements susmentionnés, qu'il y a lieu de prévoir, en plus d'une toilette publique et du kiosque à proximité de la patinoire urbaine, une fontaine d'eau potable ainsi que des bornes de recharge électriques pour vélos ;

En ce qui concerne les aspects liés à la donation Royale ;

considérant au droit de l'actuel pôle multimodal Heembeek, que l'espace qui se libère suite au déplacement du pôle Heembeek est aménagé par une piste de course à pied, une guinguette et des rangements vélos ;

considérant qu'il est à signaler que la convention de 1949 passée entre la Ville et la Donation Royale stipule que cette zone est définie comme un espace vert qui doit être aménagé tel que : « Article 7 : Les terrains s'étendant entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu, depuis le Pavillon Chinois jusqu'à la rue de Heembeek, figurés par une teinte verte au plan annexé aux présentes, seront réservés à des plantations décoratives ; les terrains dont il s'agit ne pourront recevoir aucune autre affectation. » ;

considérant que ces restrictions auraient une implication sur les aménagements projetés, tels que la patinoire et aussi la guinguette ;

considérant de plus, que les accès à cet espace semblent sous-dimensionnés et non adéquats, le réaménagement du pôle Heembeek libéré doit se faire au moyen d'une vision macroscopique des maillages (verts, modes actifs, bleus, équipements, ...) à l'échelle de toute l'avenue des Croix de Feu ;

En ce qui concerne les alignements projetés ;

considérant que le réaménagement de l'A12 et des avenues Van Praet et Croix de Feu se fait principalement sur le domaine public mais également en partie sur des parcelles cadastrales, il s'agit de propriétés Communales et régionales, déjà aménagées en espaces publics ;

considérant que certains alignements de droit ne sont plus d'actualité et seront donc adaptés afin de distinguer les espaces privés / publics ;

considérant de ce qui précède, moyennant les modifications demandées, que le projet ne s'accorde pas aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au bon aménagement des lieux ;

PROPOSÉ

- 1) d'émettre un avis favorable sur la demande à condition de :
 - a) revoir le profil sur Avenue Van Praet tenant en compte le statut Auto-PLUS et Poids Lourds – PLUS au niveau de la spécialisation multimodale des voiries de Good Move pour assurer

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

d'accueil des flux de véhicules existants, dont notamment les poids-lourds et les convois exceptionnels :

- *veiller que la circulation qui emprunte la voirie locale est vraiment une circulation de destination et que les bandes de circulation sur Van Praet jouent leur rôle prévu dans le plan Good Move (auto plus et poids lourds plus) ;*
- *prévoir 2 bandes de circulation dans le sens sortant de la ville afin de garantir la fluidité sur base des flux actuels sortant ville ;*
- *prévoir dans chaque sens au moins une bande avec une largeur suffisant pour permettre un passage aisé des poids lourds (minimum 3,20m si seule bande et minimum 3m si combiné avec autres bandes de circulation dans le même sens) ;*
- *Respecter les normes de largeur de pistes cyclable pour le RER vélo sur tout l'axe*
- b) *Vérifier que le rond-point Gros-Tilleuil puisse fonctionner avec la restructuration évoquée ci-dessus ainsi que les futures connexions lors de la phase 2 liée au projet de l'A12, garantissant une gestion optimale des flux automobile y passant.*
- c) *revoir le projet de manière à améliorer la manœuvrabilité de l'accès depuis la chaussée de Vilvorde vers l'avenue Van Praet pour les poids lourds en déplaçant la bretelle vers l'est. Le virage serait bien moins serré et le véhicule en attente pourrait avantageusement dégager les deux bandes de tout droit ;*
- d) *se coordonner au mieux entre les projets connexes du Parkway – A12 et du futur pôle tram-bus Heembeek et ajuster tant au niveau des plans qu'au niveau du timing de réalisation ;*
- e) *s'assurer que le réaménagement permette d'assurer les flux logistiques nécessaires au maintien de l'activité économique ;*
- f) *consulter Brupartners."*
- g) *revoir le plan arboré afin de mieux rencontrer les objectifs et ambitions de la déminéralisation, intégration et valorisation paysagère et la diversification biologique :*
 - *clarifier le nombre d'abattages et replantations des arbres et représenter sur plan les arbres à abattre et à replanter ;*
 - *étudier et argumenter de façon approfondie la nécessité de l'abattage de chaque arbre, en tenant en compte son état phytosanitaire et sa qualité paysager (notamment les arbres remarquables) ;*
 - *replanter 2 nouveaux arbres de grand taille pour chaque arbre abattu dans le projet ;*
 - *favoriser encore plus les essences d'arbres indigènes dans les choix des essences ;*
- h) *prendre en compte la pluie centennale de référence pour dimensionner les volumes minimum à gérer ;*
- i) *gérer in situ les eaux pluviales de toutes les surfaces réaménagées dans le cadre du présent projet ;*
- j) *prendre en compte dans le dimensionnement des dispositifs de gestion des eaux pluviales prévus dans le présent projet, les eaux pluviales qui pourraient provenir des espaces publics avoisinant actuellement non concernés par la présente demande de PU (comme les avenues Croix du Feu et Van Praet) et ce, afin de tenir compte de leur potentiel réaménagement futur ;
Il s'agirait donc de déjà surdimensionner, ou de prévoir de nouveaux, dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales qui pourraient également servir à capter les eaux de ruissellement des voiries qui seront réaménagées dans le futur ;*
- k) *si des pompages de nappe s'avèrent nécessaire lors de la phase chantier, s'assurer les eaux collectées ne devront être renvoyées qu'en dernier recours vers le réseau d'égouttage ;*
- l) *compléter l'offre d'équipements extérieurs par : un agoraspace, une zone de skatepark, des tables de ping-pong et une plaine de jeux, une fontaine d'eau potable ainsi que des bornes de recharge électriques pour vélos ;*
- m) *vérifier le projet au regard de la convention de 1949 passée entre la Ville et la Donation Royale qui précise, notamment, que la zone du pôle Heembeek doit uniquement être réservée à des plantations ;*
- n) *adapter les alignements au nouveau réaménagement de l'A12 et des avenues Van Praet et Croix de Feu, tenant compte que certains alignements de droit ne seront plus d'actualité et seront mieux adapté afin de distinguer le domaine public régionale et communale et sa gestion et entretien y relatif ; »*

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le demandeur a notifié sa volonté d'introduire d'initiative des plans modificatifs (art. 177/1 du CoBAT), en date du **05/12/2022** ; que les plans modificatifs ont été introduits en date du **01/02/2023** ;

Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande modifiée porte la date du **01/03/2023** ;

Considérant que les plans ont été adaptés afin de répondre aux conditions de la commission de concertation ;

Considérant que les plans ont été adaptés afin de répondre aux conditions de la commission de concertation ; que ces modifications sont décrites dans la « situation projetée modifiée » de l'avis de la commission de concertation du **24/05/2023** (reporté au **20/06/2023**) ci-dessous ;

Considérant que les modifications apportées au projet sont substantielles et telles qu'elles ont nécessité de reprendre la procédure au stade de l'enquête publique ;

Considérant que la demande modifiée vise à restructurer l'axe routier R21 à Laeken / Neder-Over-Heembeek, de requalifier l'autoroute A12 en boulevard urbain, de mettre en double sens l'avenue Van Praet et maintenir 3 bandes, de supprimer les voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu, de renforcer l'infrastructure RER vélo et de créer une promenade cyclo-piétonne. ;

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

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

- Au Collège des Bourgmestres et Echevins de la Ville de Bruxelles ;
- Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) ;
- Conseil des Gestionnaires de Réseau Bruxelles (CGRB) ;
- Service D'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) ;
- Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS) ;
- Bruxelles Environnement (BE) ;
- Bruxelles Mobilité (BM) ;
- Accessandgo ;
- De Lijn.

Vu l'avis du SIAMU sur le projet initial du **30/03/2023**, portant la référence **T.2012.1002/6** figurant dans le dossier de demande de permis ;

Vu l'avis favorable conditionnel non-conforme de la CRMS, joint au dossier, du **14/03/2023**, conclu comme suit :

« ANTÉCÉDENTS

En sa séance du 17/08/2022, la CRMS avait émis sur la demande un avis favorable sous condition de :

- *revoir le dessin de la passerelle pour cyclistes prévue au rond-point du Gros Tilleul pour mieux l'intégrer au paysage urbain environnant ;*
- *réorienter le choix des plantations vers une palette végétale qui soit mieux en accord avec les aménagements paysagers historiques, pour la plupart conservés ;*
- *intégrer au projet et mieux valoriser les ouvrages d'art situés entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu ;*
- *replanter l'espace réservé dans le projet à la « patinoire urbaine » et restituer son état antérieur aux infrastructures liées à la zone de bus existante. Ces observations ont, pour la plupart, été relayées par la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles, réunie en séance du 16/11/2022. Celle-ci formulait aussi de nombreuses remarques sur les incidences urbanistiques et paysagères du projet ainsi qu'en termes de circulation, de mobilité et de gestion des eaux de pluie, qui ont donné lieu au projet modificatif, objet de la présente demande.*

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

AVIS CRMS SUR LE PROJET AMENDÉ (VERSION JANVIER 2023)

À l'examen du nouveau dossier, la CRMS constate que les conditions de son avis – globalement favorable du 17/08/2022 ne trouvent pas de réponses patrimoniallement adéquates dans la nouvelle mouture du projet, dans la mesure où :

- le projet de passerelle ne montre aucune évolution dans son design qui est toujours composé d'une structure à arc unique et tirants obliques. Ce dessin ne répond pas aux objectifs de discrétion souhaitée ;
- le projet n'intervient pas davantage sur la mise en valeur directe des ouvrages d'art voulus par Léopold II, dont la gestion et l'entretien dépendent d'une autre instance que celle demanderesse du permis. Il n'y a donc aucune évolution du projet par rapport à la demande initiale ;
- les plans amendés maintiennent la zone de patinoire en asphalte et l'on se limite à une déminéralisation partielle de la plateforme existante. Cette proposition ne rencontre pas la remarque formulée par la CRMS demandant un retour de l'aménagement dans son état antérieur à la réalisation de la zone de bus ;
- la demande de la CRMS au sujet de la palette végétale n'a pas été suivie d'effets. Par conséquent, elle propose de poursuivre le travail sur les points mentionnés ci-avant, de simplifier la structure et l'expression architecturale de la passerelle et d'adapter l'intégration paysagère des infrastructures en collaboration étroite avec tous les acteurs concernés. En attendant, Commission reconduit son avis favorable sous conditions, rendu sur l'opération Parkway en sa séance du 17/08/2022. La version intégrale de cet avis, qui renseigne aussi l'intérêt patrimonial et l'évolution historique du lieu, est consultable sur son site web via le lien suivant : https://crms.brussels/sites/default/files/avis/694/BXL40200_694_PU_A12_VanPraet.pdf »

Vu l'avis favorable conditionnel de la STIB, joint au dossier, du **22/03/2023**, conclu comme suit :

« La STIB a bien reçu la demande d'avis sur l'objet en rubrique et vous en remercie.

De manière générale, la STIB observe que ce projet de Bruxelles Mobilité développe un programme ambitieux mais qu'il se donne les moyens de ses ambitions de requalification de l'axe à caractère autoroutier en entrée de ville tant au niveau de l'approche paysagère que des analyses de mobilité. La STIB tient à souligner à la fois le caractère ambitieux des plans et le pragmatisme des études qui y ont prévalu. Les lignes de la STIB ont plus nature à rouler dans ce futur environnement urbain avec ce que cela suppose pour les zones d'échange et d'arrêts et leur accessibilité, que sur des latérales rapides parallèle à une chaussée autoroutière.

Pour l'analyse des aspects spécifiquement liés au transport public urbain, le projet peut selon la STIB être scindé en quatre grandes zones : la section actuellement en voie rapide sise entre les avenues de Meysse et de Madrid, la zone d'échanges routiers du Gros Tilleul, les axes parallèles de l'avenue Van Praet et de l'avenue des Croix de Feux, et la zone de carrefours actuels comprise entre le nouveau pôle Heembeek et le pont Van Praet.

1. Le tronçon en voie rapide entre la frontière régionale et le Gros Tilleul

La STIB marque son accord global sur les plans de ce tronçon moyennant une seule petite remarque plus bas. La STIB observe avec satisfaction que la zone sous le pont de l'A12 par-dessus la chaussée Romaine n'est pas modifiée et qu'en conséquence, les espaces réservés sous l'ouvrage d'art pour un passage de voies de tram dans les deux sens sans empiéter sur la voirie carrossable sont préservés pour le futur et le projet de prolonger dans l'avenir la ligne de tram qui se termine actuellement en terminus à « Esplanade » vers le Palais 12 et la station de métro Heysel. En aucun cas cette possibilité future ne peut être hypothéquée en perspective des développements futurs du plateau du Heysel et la STIB soutient avec insistance cette proposition de la DPU de BM.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

→La STIB observe avec satisfaction et demande que soit bien confirmé dans le permis qui suivra la DPU de BM que la zone de voies de garage au terminus « Esplanade » n'est pas impactée par le projet de la DPU et est maintenue, car la STIB devrait en avoir besoin à la faveur de l'extension future de la ligne vers la station « Heysel » et de la réorganisation du réseau tram dans le secteur à la faveur de la mise en service du nouveau tram 10 de Neder-Over-Heembeek. La STIB n'émet qu'une remarque sur le projet mais elle est importante : une traversée piétonne est prévue à partir de l'avenue de Meysse sur les voies de tram, ce qui est pertinent en soi, mais elle est localisée dans une zone où la STIB devrait pouvoir installer des aiguillages et l'une ou l'autre voie de tram complémentaire à la faveur de la restructuration du réseau tram dans le secteur. La STIB demande que le permis prévoie que cette traversée piétonne intermédiaire sis l'avenue de Meysse soit déplacée plus loin en concertation avec la STIB pour ne pas hypothéquer ses besoins futurs à cette hauteur de l'A12.

2. Gros Tilleul

La STIB marque son accord sur le projet et soutient la volonté et la manière de la traduire pour réduire le caractère autoroutier actuel de cette sorte d'« échangeur automobile » vers un caractère sensiblement plus urbain, car cela accroîtra la sécurité de la traversée de ces carrefours notamment par la ligne de bus 53 mais aussi par les piétons qui veulent rejoindre les arrêts de bus et de tram dont le terminus De Wand à partir du cœur du plateau du Heysel et des abords du Domaine Royal.

3. Tronçon des axes parallèles des avenues Van Praet et des Croix de Feu

La STIB soutient résolument le projet dans cette section et en particulier le nouveau pôle d'échange « Heembeek » repositionné face au débouché de l'avenue des Croix de Guerre. En effet, ce pôle d'échange essentiel entre la ligne de tram 7 de la Moyenne Ceinture et le futur tram 10 de NOH mais aussi avec les bus dont le terminus de la ligne de bus 47 qui sera restructurée lors de la mise en service du tram 10, est névralgique pour la desserte du Mutsaerd et de Neder-Over-Heembeek. La STIB souligne que le projet qui a été concerté avec elle, va bien plus loin que le permis délivré à ce jour à la STIB pour cette zone du nouveau tram 10 de NOH en construction :

le pôle d'échange respecte scrupuleusement le programme fonctionnel de la STIB ainsi que le plan de normes des arrêts pour ce qui est du confort, de la sécurité et aussi de l'accessibilité PMR. Le pôle est mieux traité pour les voyageurs de la STIB dans ce projet et de manière plus généreuse (et plus qualitative paysagèrement) car il bénéficie de la suppression du trafic de transit sur l'avenue des Croix de Feu qui autorise de meilleures continuités piétonnes et cyclables et maintient les sens de circulation locaux requis. Mais ceci n'est possible et permis que par la mise à double sens de l'avenue Van Praet qui en plus d'écarter le transit des habitations, est un sine qua non pour un développement de qualité comme proposé dans cette DPU du pôle d'échange de voyageurs « Heembeek » du nouveau réseau STIB de NOH.

→La STIB demande la délivrance la plus expresse possible et la mise en œuvre la plus rapide de la construction de ce pôle d'échange afin qu'il soit prêt pour l'inauguration de la ligne de tram 10 de NOH prévue à partir de fin 2024, car ce pôle traité de manière plus qualitative que dans la DPU du tram 10 lui apportera une réelle plus-value ainsi qu'aux clients de la STIB.

4. Le tronçon sis entre le pôle « Heembeek » et le pont Van Praet

La STIB soutient le projet. Il permet d'atténuer le caractère exclusivement automobile de cette zone au profit d'un aménagement vert et plus urbain. Ceci améliorera la sécurité et les conditions de franchissement de cette zone par la ligne de bus 56 qui sera maintenue après la mise en service du tram 10 de NOH.

La STIB rappelle qu'à la faveur de cette mise en service du tram 10, il n'y aura plus d'arrêt de correspondance entre le bus 57 et les trams à l'actuel arrêt « Van Praet » qui n'existe que pour cette raison et qui sera désaffecté dès lors que cette seule raison n'existera plus, et d'autant que cet arrêt est à 100% non aux normes et inaccessible aux PMR et qu'il est impossible vu la trémie du tunnel « Léopold » et la courbe de remédier à cela. Ceci est compatible avec la DPU de BM.

La STIB rappelle aussi qu'après la mise en service du tram 10 de NOH, l'amélioration de la circulation des trams qui passent sous l'avenue Van Praet dans le tunnel « Léopold » est à l'étude. Soit il sera rénové en profondeur et ses courbes en « S » atténuées, ce qui permettra d'augmenter la vitesse de sa traversée

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

par les trams actuellement limitée à 10km/h. Soit il serait remplacé si le Gouvernement régional le décide et le finance, par un nouveau tunnel rectiligne. Dans les deux cas, le projet de BM est compatible avec ces deux options.

Conclusion

En conclusion, la STIB soutient clairement le projet de BM marqué par de nombreuses franchises qualités et ambitions et pas que pour le transport public, et ne demande qu'un léger déplacement d'une traversée piétonne qui peut être rapidement rédigée sous forme d'une condition de se concerter entre BM gestionnaire de voirie et demandeur du PU et la STIB, car la STIB demande la délivrance la plus rapide possible du permis afin d'intégrer la réalisation du pôle Heembeek dans le planning de la construction du tram 10 et avant sa mise en service.»

Vu l'avis favorable conditionnel de VIVAQUA (CGRB), joint au dossier, du **16/03/2023**, reprenant une série de conditions génériques ;

Vu l'avis favorable conditionnel de BE, joint au dossier, du **12/05/2023**, conclu comme suit :

« EAU

*Considérant que le projet améliore la situation existante vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales en créant des noues, des jardins de pluie et des espaces verts creux inondables ;
Considérant que le projet prévoit de gérer in situ la pluie centennale de référence ;
Considérant qu'il y a une réflexion sur l'ensemble du site et que des liens sont faits entre chaque zone pour assurer une continuité hydraulique ;*

BRUIT

*Considérant que ce projet de Bruxelles Mobilité a été conçu en collaboration avec le département bruit de Bruxelles Environnement ;
Considérant que l'avenue des Croix du Feu a fait l'objet, en 2017, d'une plainte collective des riverains pour nuisances acoustiques (art. 10 Ordonnance bruit) ;
Considérant que le parc situé entre l'avenue des Croix du Feu et l'avenue Van Praet est repris comme zone de confort acoustique à améliorer dans le plan Quiet.Brussels ;
Considérant que ce projet est de nature à fortement réduire le bruit du trafic routier vers les quartier à proximités de NOH via les éléments suivants :*

- mise en place de murs anti-bruit équipé de revêtements non réfléchissants côté source de bruit
- éloignement du trafic automobile
- réduction du flux et de la vitesse du trafic automobile

Considérant qu'en matière de lutte contre le bruit, BE soutient le projet compte tenu des points énumérés ci-dessus ;

NATURE- ESPACES OUVERTS

*Considérant le passage de la Promenade Verte régionale au niveau du projet ;
Considérant les ambitions du Gouvernement bruxellois en matière climatique et de biodiversité, plus particulièrement en termes de maillage vert ;
Considérant que l'abattage d'arbres a des conséquences sur la gestion de l'eau et le climat et que la présence d'arbres d'alignement en RBC est très importante ;
Considérant que Bruxelles Environnement est gestionnaire du parc du Pavillon Chinois et de la bande Van Praet ;*

MOBILITE

Considérant que l'avis favorable conditionnel unanime émis par la commission de concertation (Ref.: V1862/2022 (PFD) - 16/11/2022), demandait entre autres de :

- revoir la structure de la voirie Van Praet et maintenir 3 bandes de circulation en revoyant le profil sur Avenue Van Praet prenant en compte le statut Auto-PLUS et Poids Lourds – PLUS au niveau de la spécialisation multimodale des voiries de Good Move pour assurer l'accueil des flux de véhicules existants, dont notamment les poids-lourds et les convois exceptionnels ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- d'augmenter les pistes cyclables dans les axes « Vélos Plus » à 2,50 mètres minimum pour les voies unidirectionnelles et 4 mètres ou plus si nécessaires pour les voies bidirectionnelles en vue de respecter les normes de largeur de pistes cyclable pour le RER vélo ;

Considérant que le projet tel que modifié par le maintien des 3 bandes de circulation sur l'avenue Van Praet ne permet la mise en place d'un RER Vélo correctement dimensionné tel que demandé lors de la commission de concertation du 16/11/2022 sur un axe Vélo PLUS ;

Considérant qu'en l'absence RER Vélo correctement dimensionné, il y aura un report du trafic Vélo PLUS sur la promenade verte et que ce dernier créera des conflits d'usage ;

Considérant qu'il est important de préserver l'espace vert tel que défini par le projet actuel et de ne pas l'impacter pour la réalisation d'un RER vélo de qualité ;

Considérant que le volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité Good Move introduit le principe STOP, qui vise à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture ;

Considérant que rien ne laisse entendre dans la note stratégique sur le trafic des poids lourds que la suppression d'une bande de circulation leurs serait préjudiciable ;

AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS

- Madrid : Sur la piste cyclable, éviter les dalles gazon et réaliser l'élargissement à 4m de manière franche et roulable.
- Gros-tilleul : Ajouter une traversée piétons entre les deux trottoirs de la branche entrée A12 dans rond-point Gros-tilleul ;
- Fontaine de Neptune : Fluidifier le tracé du cheminement en béton pour piétons vélos entre Van Praet et Croix de Feu. Vu la suppression de la traversée de l'A12 devant le pavillon chinois, supprimer les autres traversées et cheminements (piste cyclable et trottoirs) menant à cette pointe en cul de sac. Supprimer les chemins autour de la fontaine et développer tout l'ilot en zone naturelle comme actuellement ;
- Domaine royal en face de Fontaine de Neptune : Matérialiser la différence entre le chemin aboutissant à la traversée maintenue vers Croix de Feu & la surface au pied du mur du domaine Royal afin de ne pas orienter des promeneurs vers une zone ne menant à rien. Végétaliser au maximum cette zone, en maintenant uniquement le passage (d'entretien) requis au pied du mur ;
- De Wand : le piétonnier au niveau du jardin du Pavillon Chinois côté de Wand est fort minéral, agrandir les zones de plantations ;
- De Wand : Revoir l'emplacement de l'aire de jeux située à l'entrée du Pavillon Chinois côté rue de Wand. Il se trouve dans les axes de vue du site classé. Le piétonnier est assez spacieux afin de pouvoir y intégrer pleinement un espace dédié aux enfants et ainsi éviter de combler un recoin avec une structure de jeux ;
- Van Praet : Vérifier la giration (véhicule d'entretien avec remorque) pour entrer dans le Pavillon Chinois en sortie de ville obligatoire – raccourcir la haie si besoin ;
- Fournir une note explicative afin de comprendre comment les accès de services sont prévus pour le Pavillon Chinois et la Languette Van Praet. Il est en effet compliqué de concevoir sur base des plans comment cela se présentera ;
- Van Praet : Confirmer le choix dommageable de ne donner aucune possibilité d'accès à la Tour Japonaise depuis l'avenue Van Praet (entrée à front de voirie) ;
- Van Praet : Permettre aux cyclistes empruntant la piste le long de van Praet de continuer tout droit à Araucaria (supprimer la zone engazonnée dans le tournant) ;
- Van Praet : Officialiser l'accès carrossable depuis/vers la cressonnière ;
- Pôle Heembeek - accès ouest : Créer un cheminement direct entre la traversée du tram et la zone asphaltée pour éviter les chemins de chèvre ;
- Pôle Heembeek Préciser le gestionnaire de la zone de jeux/fontaines/toilettes/mobilier du pôle de jeux Heembeek. BE souligne la difficulté du contrôle social de ces zones de jeux isolées. Examiner l'intérêt de les placer sur la ZIR4 en concertation avec le développeur et dédier davantage ces zones reculées à la nature (strates et gestion appropriée) ;
- Carrefour giratoire Van Praet – Vilvoorde : Maintenir les 5 marronniers d'alignement en ne créant qu'une seule bande large de sortie du rond-point qui devient deux bandes dès que largeur suffisante;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- *Carrefour giratoire Van Praet – Vilvoorde : Ne créer qu'une seule bande large (gabarit camions) de sortie (qui devient 2) du rond-point vers le pont Van Praet. Augmentation de la berme plantée ;*
- *Chaussée de Vilvoorde : Placer un feu à la demande pour la traversée de la chaussée de Vilvoorde par la Promenade Verte qui nécessite des aménagements sécurisés au maximum ;*
- *Chaussée de Vilvoorde : maintenir une zone végétalisée de qualité entre le piste cyclable porté à 4m et la chaussée, par la plantation d'une haie avec profil concave, permettant de laisser infiltrer les eaux de ruissellement de la piste cyclable & trottoir ;*
- *Croix de feu : Réaliser l'éco-tunnel pour liaison avec la ZIR4 en concertation avec le développeur de la ZIR ;*
- *Formaliser l'implantation de panneaux prévenant que l'espace est une zone inondable reprise comme zone de jeux et de sports ;*
- *Elaborer une note de gestion des habitats naturels pour les parties verdurisées en vue d'accroître la biodiversité des lieux ;*
- *Privilégier la mise en place du RER-Vélo tout le long de l'avenue Van Praet en ne maintenant pas les 3 bandes de circulation automobile ; »*

Considérant que les autres instances (De Lijn, Acces And Go et Bruxelles Mobilité) n'ont pas émis leurs avis dans les délais prescrits par le CoBAT ; qu'ils sont réputés favorables ;

Considérant que la demande modifiée est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- En application de l'article 175/20 1er du CoBAT, mesures particulières de publicité requises en ce que la demande est soumise à rapport d'incidence ;
- En application de la prescription 0.3. du P.R.A.S : actes et travaux dans les zones d'espaces verts ;
- En application de la prescription 18 al. 3 du P.R.A.S, relative aux zones d'intérêt régional : actes et travaux en l'absence de plan particulier d'affectation du sol ;
- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;

Considérant que le projet modifié est soumis à l'avis de la commission de concertation, en vertu du motif suivant :

- En application de l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du **07/04/2023** au **06/05/2023** dans la Ville de Bruxelles et que 53 réclamations ou demandes à être entendu ont été introduites, portant principalement sur :

Général

- S'oppose au projet ;
- Soutien, remercie et félicite le projet et la restructuration des espaces qu'il engendre ;
- Regrette les modifications apportées au projet par rapport au projet initial ;
- Établit une synthèse des procédures d'instruction du dossier et rappelle les prescriptions établies sur la zone du projet ;
- Décrit la situation actuelle et projetée du périmètre du projet ;
- Déclare que le projet modifié ne répond pas aux conditions de la première commission de concertation ;
- Se questionne sur la validité des procédures de l'enquête publique ;
- Déclare que le rapport d'incidences est erroné et que les informations reprises dans celui-ci ne représentent pas la réalité ;
- Déclare que les études transmises par Bruxelles Mobilité se basent sur des informations incomplètes ou erronées et que les études sont peu compréhensibles et manque d'objectivité ;
- Déplore le saucissonnage du présent dossier ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Déplore le saucissonnage du projet de l'itinéraire RER-Vélo aux abords du Canal ;
- Déplore que le présent projet soit engagé alors que le projet du parking (P+R) ne soit toujours pas en cours d'élaboration ;
- Sollicite que le présent projet soit postposé le temps que les projets avoisinants se réalisent (tram NOH, Parking P+R, cyclostrades, modifications des sens de circulation - Goodmove,...) afin de limiter les impacts des incidences de tous les projets additionnés ;
- Déplore le manque de vision globale sur l'ensemble des projets dans le périmètre d'étude du présent projet et craint que ceux-ci soient mal coordonnés ;
- S'oppose aux nouvelles mesures prises en terme de mobilité, tant régionales que communales, et qu'elle conduisent à augmenter la pollution, le temps de trajets, les diverses nuisances, les embouteillages, ... ;

Aspects économiques et portuaires

- Mentionne l'importance de l'axe A12-R21 pour les entreprises du port de la Région de Bruxelles , au regard des aspects logistique, économique et industriel;
- Craint que le projet engendre un impact négatif sur la zone d'entreprises du canal et déplore le manque d'étude sur les incidences de celui-ci ;
- Déclare que le projet initial et modifié, visant à modifier le régime de circulation et à aménager les voiries de l'axe A12/R21, aura des impacts sur l'accessibilité des zones d'industries de la région, et de facto, des industries et entreprises de la Région de Bruxelles ;
- Déplore que le projet ne tienne pas compte du rôle économique de la zone industrielle du port et des ambitions régionales qui y sont liées (Goodmove, PRDD) ;
- Déclare que le projet va engendrer une délocalisation des entreprises dans les autres régions de Belgique et nuira au bon développement des entreprises ;
- Déclare que le présent projet aura des impacts sur le développement du tourisme car il dépend fortement de l'accessibilité en voiture ;
- Sollicite la mise en place de réflexion pour accueillir la clientèle du plateau du Heysel (Palais 12, stade du roi Baudouin, ...) et améliorer l'offre en mobilité individuelle ;
- Déclare que la commission de concertation a suivi les objections de la communauté du port alors que les études d'accessibilité de Bruxelles Mobilité et Tractebel démontrent que son accessibilité est assurée voir améliorée ;

Mobilité

- Félicite la création du parkway et de sa promenade cyclo-piétonne verte ;
- Cite les observations et incidences théoriques du rapport d'incidences au regard de la mobilité et de l'accessibilité de la zone du port de Bruxelles ;
- Déclare que la configuration actuelle de la circulation engendre des problèmes de sécurité dans les quartiers résidentiels engendré par le trafic de transit de l'A12 ;
- Mentionne la grande présence de congestion automobile existante au sein du périmètre et dans les voiries adjacentes ;
- Déplore que les projets de mobilité avoisinants le périmètre du présent projet amènent des incidences négatives sur l'accessibilité et la mobilité de la zone du port ; que leur addition n'est pas prise en considération ;
- Signale que dans l'Avenue de Meysse, la vitesse des véhicules dépassent celle autorisée et entraîne des accidents avec les cyclistes et déplore les aménagements existants car accidentogène ;
- Déclare que les nombreuses lignes de transports en commun engendrent des problèmes de circulation et congestion dans certaines voiries limitrophes au projet ;
- Mentionne que le projet modifié est amélioré au regard du projet initial vis-à-vis de la gestion des flux du trafic automobile ;
- Déclare que le rapport d'incidences ne prenne pas en compte certaines situations dans le calcul des flux du trafic (accidents, passage des véhicules d'urgence,...) et se basent sur une situation théorique et non-applicable dans la pratique ;
- Se questionne sur les limitations de vitesse sur différents tronçons du projet ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Approuve le giratoire entre Van Praet et Croix de Feu qui permettra de limiter le trafic de transit de l'A12 ;
- Déplore que le projet modifié impactera la circulation et la gestion des flux engendré par la réduction de l'emprise des infrastructures dédiés à la circulation automobile et les mesures prioritaires prises pour les modes actifs ;
- Déplore que le projet ne tienne pas compte des ambitions prescrites dans Goodmove au regard du renforcement de l'utilisation des voies d'eau, de la création d'itinéraires adaptés et des réflexions sur les transbordement nécessaires liés à l'usage de celle-ci ;
- Craint que les changements de circulation entraînent des ralentissements pour les services d'urgences (SIAMU, ambulance, police,...) ;
- Se questionne sur la modification du régime de circulation du quartier et des environs ;
- Déplore le manque d'étude sur les conséquences de l'ensemble des projets de mobilité actuellement en cours qui auront un impact sur la zone du port de Bruxelles ; que le projet de l'A12 aura des incidences négatives sur l'accessibilité de ladite zone ;
- Déclare que les simulations réalisées par Tractebel ne tiennent pas compte de certains paramètres et facteurs de la situation existante ce qui fausse les résultats obtenus ;
- Craint que le projet engendre des congestions automobiles dans le périmètre du projet et dans les voiries adjacentes (rond-point De Wand, rue Croix de Feu, A. Araucaria, ...) ;
- Déplore les nouvelles mesures de circulation prises et les incidences potentielles sur la circulation (Carrefour Chaussée de Vilvorde/Van Praet, Rond-point Gros Tilleul, Avenue des Pagodes, A. de l'Araucaria,...) ;
- Déplore la suppression du nombre de stationnement dans le périmètre ;
- Déplore le manque de suppression d'emplacements de stationnement dans le périmètre ;
- Sollicite une attention particulière en ce qui concerne les aménagements de l'entrée de ville afin qu'elle soit la plus fluide possible ;
- Sollicite des mesures afin d'assurer la réduction de la vitesse dans certaines voiries (A. de Meisse, A. des Croix de Feu) ;
- Félicite le projet pour l'amélioration des conditions d'accessibilité des arrêts de transports en commun ;
- Déclare que le principe STOP n'est pas respecté ;
- Déplore la suppression des aménagements cyclables plus qualitatifs au profit du maintien des 3 bandes de circulation sur l'A. Van Praet ;
- Déplore le manque de dispositifs pour le stationnement vélos ;
- Propose des solutions pour pallier aux problèmes existants et futurs des zones situés en dehors du projet (suppression de stationnement, élargissement des aménagements dédiés aux modes actifs, zone d'arrêt déplacé, changement de circulation,...) ;
- Sollicite la réinsertion des nouveaux aménagements cyclables sur l'Avenue Van Praet ou l'intégration d'un cheminement partagé cyclo-piéton ;
- Sollicite que les aménagements cyclables soient sécurisés et de dimensions légalement valables, comme recommandé dans le « Vademecum Vélos » et le « Kwaliteitseisen FietsGEN/ cyclostrade » et en adéquation avec le statut prédéfinis (RER, ICR,...) et demande à augmenter la largeur des pistes cyclables sur Van Praet ;
- Sollicite que le projet intègre le moins possible de traversées ou demande à ce qu'elles soient simplifiées et sollicite de maximiser les croisements simples ;
- Craint que le cheminement cyclopiéton du parkway n'assure pas suffisamment la séparation entre les cyclistes et les vélos pour qu'il soit considéré comme axe qualitatif pour les cyclistes ;
- Demande à ce que le projet intègre une piste cyclable séparée bidirectionnelle, des passages piétons près des lieux d'activités, des passages surélevés, des panneaux, zones de stationnement pour vélos ...
- Demande la création d'aménagements cyclables séparés du trafic routier et des piétons ;
- Sollicite que le projet intègre le moins possible de pavés et améliore le confort des cyclistes ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Félicite le retrait des clous au sol au profit des marquages ;
- Informe que dans l'A. de Meisse certains trottoirs sont trop étroits pour le cheminement piétons et que le mobilier urbain vient encore à réduire ces espaces trop étroits ;
- Sollicite des aménagements continus pour les voiries avoisinantes dans le but de sécuriser et améliorer le confort des modes actifs ;

Environnement

- Déclare que le projet améliore le bien être des riverains, améliore la densité de végétation et répond aux ambitions environnementales ;
- Propose d'optimiser et restaurer les plantations/la zone verte entre l'A12 et la Meiseselaan (à certains endroits, il y a actuellement de grands vides) ;
- Informe des problèmes de nuisances sonores provenant de la circulation de Van Praet au sein du quartier ;
- Déclare que l'intégration de la patinoire et de zones végétalisées ne suffisent pas pour compenser les impacts négatifs du projet sur la pollution ;
- Regrette que le projet modifié engendre la suppression du mur anti-bruit et sollicite la réintégration de ce mur anti-bruit pour améliorer la qualité de vie des habitants, rendre la promenade verte attrayante et contribuer au développement durable du quartier Van Praet ;
- Demande l'intégration d'un écran antibruit végétalisé de 500 mètres ou d'un revêtement routier anti-bruit ;
- Propose des solutions sur la réorganisation du trafic dans le but de réduire les nuisances sonores ;
- Regrette que le projet nécessite l'abattage de certains arbres ;
- Craint que les zones de convivialités engendrent des nuisances sonores dans les périodes estivales ;
- Se questionne sur la propreté des aires de convivialités ;
- Demande d'implanter des points d'eau potable à proximité des aires de jeux ;

Social

- Craint que le projet induise des nuisances sonores pour les riverains ;
- Craint que le projet induise des nuisances de propreté publique pour les riverains ;
- Se questionne sur la création d'une patinoire dans le pôle Hembeek ;
- Déclare que le projet modifié qui supprime le mur anti-bruit est contraire à l'amélioration de la qualité de vie des habitants ;
- Déclare que le parkway ne sera que très peu emprunté car peu de personnes empruntent l'Avenue des Croix du Feu et utilise plutôt le petit Bois de l'Avenue Van Praet ;
- Déclare que le projet améliorera la cohésion sociale dans le quartier par la nouvelle offre d'activités et d'espaces verts ;
- Demande de ne pas placer des infrastructures dédiés au foot dans la zone de multisport ;

Vu l'avis de la commission de concertation du **24/05/2023** sur le projet modifié, reporté au **20/06/2022**, libellé comme suit :

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

Ville de Bruxelles – Direction régionale de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites:

[...]

SITUATION DU PROJET MODIFIÉE

MOBILITÉ

Régime de circulation pour véhicules motorisés :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le projet modifié intègre une étude destinée à analyser le trafic des poids lourds sur l'axe A12 et sur les zones d'activité portuaire afin d'assurer de leur bonne accessibilité ; que cette étude se base sur les données « Viapass » et sur des études de micro-simulation de trafic (étude Tractebel) ; que ces deux études ont été introduites à la suite de l'avis de la commission de concertation qui s'est déroulée le 16/11/2022 ;

Considérant que le projet modifié revoit la configuration des bandes de circulation de l'Avenue Van Praet et prévoit 3 bandes de circulation, une dans le sens de l'entrée de ville et deux dans le sens de la sortie de ville ;

Considérant qu'il ressort des conclusions de l'étude Tractebel que les valeurs du temps perdu moyen ne poseront pas de problèmes pour la circulation, l'heure de pointe du soir (HPS) sera moins problématique que celle du matin (HPM) ;

Considérant que la modification du régime de circulation propose d'organiser la circulation automobile sur l'Avenue du Parc Royal et l'Avenue Van Praet selon un système de boucle ; que ce régime de circulation vise à inciter les automobiles à utiliser l'Avenue du Parc Royal pour entrer dans la ville et l'Avenue Van Praet pour en sortir ; que les modifications engendrées par le projet modifié permet d'augmenter la capacité des poids lourds sur l'Avenue Van Praet (flux entrant) - étude Viapass ;

Considérant que cette modification visera à affecter deux bandes de circulation sur le trafic sortie de ville et augmentera la capacité de cet axe dont le trafic provient du Boulevard Lambertmont (R21) et de la Chaussée de Vilvorde ; qu'au niveau du rond-point du Gros-Tilleul les voies de circulation se divisent en deux, l'une vers l'A12 et l'autre vers ledit rond-point ;

Considérant que pour cette modification, le projet modifié prévoit des élargissements de voiries à hauteur du parc du pavillons chinois ; que cette modification entraîne la suppression de l'accotement entre la chaussée et le domaine royal et d'une bande de trottoir longeant l'espace vert de la fontaine de Neptune ; qu'une traversée piétonne/cycliste est sécurisée entre la fontaine de Neptune et le jardin du pavillon chinois en intégrant un feu de circulation « à la demande » et que la traversée située dans le virage sera supprimée pour des questions de sécurité ;

Considérant que la disposition des voies de circulation du projet modifié permet d'offrir ultérieurement la possibilité de revoir les flux de circulation comme convenu dans le projet initial afin de renforcer la multimodalité et enlever la surcapacité de l'Avenue Van Praet pour les véhicules automobile ;

Considérant que le projet modifié prévoit d'aménager un sentier de bouclage autour de la fontaine de Neptune ;

Considérant que le carrefour de l'Avenue Van Praet et de la Chaussée de Vilvorde sera également adapté afin d'intégrer un rond-point central et une bande destinée à l'insertion sur ledit rond-point afin de permettre de renforcer la liaison entre le R21 (entrée de ville) et la branche Est de la chaussée de Vilvorde ;

Considérant que les feux de circulation seront supprimés au profit d'un aménagement plus fluide laissant la circulation s'insérer dans les bandes pourvues à cet effet ; que cette modification entraîne également la suppression d'une partie de la berme latérale plantée de l'Avenue Van Praet ;

Considérant que pour l'ensemble de ces modifications le demandeur mentionne qu'une attention particulière a été apportée afin d'assurer la circulation et les manœuvres des véhicules de grands gabarits (y compris des convois exceptionnels) ;

Considérant que la note explicative modifiée mentionne que la conception et les aménagements projetés à la hauteur du rond-point du Gros Tilleul permettent de garantir le fonctionnement de ce carrefour et des flux qu'il sera amené à gérer ;

Considérant que l'axe carrossable depuis/vers la cressonnière de Laeken est compris dans le périmètre du projet ;

Transports publics

Considérant que le projet modifié a été adapté en fonction des remarques émises par les sociétés de Transport Public (STIB-De Lijn) ; que des modifications ont été réalisés à la hauteur de l'Avenue de Meysse, Gros Tilleul, Pôle Hembeek, rue De Wand et les axes parallèles Van Praet/Croix du Feu ; que le projet modifié revoit les marquages et la dimension des largeurs des chaussées carrossables, réorganise les flux et assure la giration de leurs véhicules ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le projet a été adapté de façon à améliorer la circulations des véhicules de grands gabarits jusqu'aux convois exceptionnels ; qu'en cas de déviation des lignes de bus, le carrefour entre l'Av. du parc royal et l'Av. Van Praet a été adaptée afin d'assurer que la giration des bus sans difficulté et sans débordement ;

Considérant que les virages sur l'Av. Van Praet, rond-point du Gros Tilleul et du Pavillon Chinois restent contraignants par l'encombrements des bus et poids lourds articulés et que de ce fait la vitesse sera limitée et l'itinéraire adapté pour les véhicules encombrants;

Considérant que le projet modifié intègre également une réflexion dans le cas des déviations de bus afin d'assurer leur giration dans l'ensemble des voiries concernées ;

Considérant que le projet modifié a été adaptée afin de se raccorder aux différents projets en cours ou en développement (tram NOH, ...) qu'il a fait l'objet d'une collaboration avec les différents acteurs disposant d'un projet dans le périmètre d'étude afin de ne pas engendrer des conflits avec les projets actuellement en cours d'élaboration/construction ;

Considérant que les plans modifiés ont été adaptés en prenant en compte les nouvelles infrastructures du pôle Heembeek autorisées dans la demande de permis de la réalisation du tram NOH (ref. : 04/PFD/1827328) ; que ces modifications ont été réalisées en concertation avec la STIB et Bruxelles Mobilité pour assurer la bonne cohérence des deux projets ;

Considérant que la note explicative précise qu'en terme de timing pour maintenir la capacité du R21, la déviation de trafic de l'av. des Croix du Feu sur l'av. Van Praet devrait intervenir avant la réalisation des travaux de la STIB à hauteur du pôle Heembeek ;

Vélo

Considérant que la demande modifiée précise dans sa note explicative que l'infrastructure cyclable du RER Vélo de l'Avenue Van Praet ne peut être amélioré au regard de la situation existante ; que la largeur entre les arbres d'alignement et le mur d'enceinte du domaine royal est insuffisante pour permettre le maintien de ces 3 bandes de circulation et la réalisation d'une infrastructures cyclables de 4 mètres ;

Considérant que de ce fait, l'infrastructure cyclable côté Van Praet reste inchangée à la situation existante ;

Considérant cependant, le projet modifié porte la largeur de la piste cyclable du RER Vélo à 4 mètres le long de la chaussée de Vilvorde (excepté à la hauteur de la station-service Texaco en raison de la largeur nécessaire de la voirie automobile) ; que dans l'axe parallèle à l'Avenue de Madrid le RER Vélo était déjà prévu dans le projet initial à 4 mètres de large ;

Considérant que le parcours des cyclistes qui empruntent l'axe de la petite placette vers l'Avenue Araucaria n'est pas rectiligne et est dévié par un espace vert ;

Stationnement en voirie

Considérant que le projet modifié prévoit de supprimer les encoches de stationnement prévus initialement dans les carrefours Buissonnets et Fusain avec l'avenue des Croix du Feu ;

Considérant que dans la situation existante le périmètre dispose de 395 emplacements ; que dans la situation du projet initial le périmètre accueillait 383 emplacements et dans la situation du projet modifié il accueillera 374 emplacements de stationnement ;

Piétons - PMR

Considérant que le projet prévoit de définir un sentier de bouclage de la fontaine de Neptune afin de valoriser les éléments patrimoniaux en créant un parcours donnant accès à la fontaine et en intégrant des points de vue vers le pavillon chinois ;

Considérant que le projet modifié intègre des cheminements en pavés porphyre concassés aux abords de la fontaine de Neptune ; que ces cheminements permettent de créer des connexions de l'Avenue Van Praet vers la rue de Wand ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que le revêtement des placettes sont constitués de porphyre clivé et que le calepinage diffèrera en fonction de la zone du cheminement ; que les zones de cheminement seront réalisées en rangées de dalles rectangulaires et les zones hors cheminement sont proposées en calepinage 'opus romana' ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le projet modifié revoit également l'implantation des dalles podotactiles en les prolongeant jusqu'aux lignes guides ;

Considérant que le projet modifié prévoit de récupérer une petite partie du trottoir du domaine royale au profit de l'augmentation des bandes de circulation, et qu'il est porté à 1,26 mètre ; qu'il prévoit également la suppression du trottoir Nord de l'îlot de la Fontaine de Neptune ;

Considérant que dans le pôle Heembeek deux traversées piétonne/cyclistes seront prévues à l'ouest et à l'est du projet pour permettre la traversée des voies de tram ;

URBANISME ET PATRIMOINE

Considérant que le grand-pont et les ouvrages d'arts sous l'Avenue Van Praet sera mis en valeur visuellement par le dégagement engendrés par les nouveaux aménagements du parkway ;

Considérant que dans son premier avis la commission de concertation a émis comme condition d'améliorer l'intégration paysagère de la passerelle, dont l'architecture de type moderne s'inscrit de façon trop proéminente dans le contexte du paysage patrimonial ;

Considérant que les montages photos et la note explicative modifiée démontrent que la passerelle n'altère pas les vues vers les bâtiments classés ; qu'elle offrira une infrastructure de rencontre et qui disposera d'un « point de vue » vers les bâtiments classés ;

Considérant que le projet modifié prévoit pour de mieux intégrer la passerelle cyclo-piétonne en concevant toute la structure métallique en acier corten ; que le choix s'est porté sur ce matériau pour rappeler les teintes organiques du paysage naturel aux abords ;

Considérant que sur le plan paysager le projet modifié prévoit de planter de la végétation basse (prairie fleurie, noue) avec ponctuellement des massifs de plantations et d'arbustes ; que le choix des essences reste dans la même logique que celles du plan paysagers du parkway ; qu'il prévoit également la plantation ponctuelle de magnolias et liquidambar, disposé à proximité de la passerelle ;

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET RÉCUPÉRATION DES EAUX DE PLUIE

Considérant que le projet modifié prévoit la suppression des clous au profit d'un simple marquage en thermoplastique ;

Considérant que la demande modifiée supprime le muret anti-bruit au profit du maintien des 3 bandes de circulation sur l'Avenue Van Praet ;

Considérant qu'au total le projet modifié prévoit l'abattage de 156 arbres et la plantation de 154 nouveaux arbres d'essences diversifiées ainsi que 24 arbres transplantés ;

Considérant que le projet modifié prévoit l'implantation de jardins de pluie supplémentaires par rapport au projet initial ; que le choix de ce type d'aménagement vise à améliorer les qualités environnementales et la gestion des eaux de pluie ;

Considérant que dans la situation existante la surface pleine terre est de 159 500 m² et dans le projet modifié cette surface est augmentée à 175 100, soit une augmentation de la surface perméable de 9% ;

Considérant que le projet précise que les arbres abattus seront remplacés par des essences d'arbres plus qualitatives, notamment pour le paysage ou l'environnement ; que le bilan des arbres n'est que très légèrement négatif (-2 arbres sur l'ensemble du périmètre) ;

Considérant que le projet précise que la grande majorité des essences sélectionnées sont indigènes ;

Considérant que le projet prévoit la création de bandes de lisières, de noues, la sélection d'essences favorisant la biodiversité, la création de zones vertes connectées, le renforcement des couloirs écologiques du tronçon du parkway par la densification des éléments végétaux et la désimperméabilisation du périmètre ;

Considérant que l'aménagement de la patinoire visera à déminéraliser l'actuel terminus bus Heembeek ; que les espaces plantés seront intensifiés et des espaces de jeux et de repos créés ;

Considérant que cette placette sera déminéralisée sur près de la moitié de sa surface pour laisser placer à des jardins de pluie et des zones récréatives et de flânerie ;

Considérant que le projet prévoit des zones d'infiltrations réfléchies afin de collecter les eaux de pluie dans des cuvettes de stockage pourvues d'une couche de terre végétalisée filtrantes et ouvertes aux rayons UV ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant qu'en cas de pollution accidentelle, elle pourra être circonscrite dans les cuvettes formées par les noues et jardins de pluie ; que la couche superficielle filtrante permettra de ralentir la migration de la pollution dans le sol et facilitera la dépollution ;

Considérant que le projet modifiée inclura des zones d'infiltrations dans les zones de pleine terre du rond-point du gros Tilleul, des noues, des empièvements infiltrants, des couches végétalisées filtrantes et redirigera les eaux de pluie vers un bassin unique de stockage et infiltration ;

Considérant cependant que le projet modifié intègre au parkway une zone inondable de grande capacité dans la partie basse du projet, à hauteur de l'avenue Croix de Guerre ; que ce bassin d'orage d'une capacité 1000 m³ est prévu pour les pluies exceptionnelles ; que cet aménagement permet de garantir une pluie centennale ;

Considérant que cet espace peut être utilisé en temps normal à la pratique de jeux et sports ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que la réalisation du projet ne nécessite pas d'intervention en profondeur dans le sous-sol ;

EQUIPEMENTS

Equipements et zones d'activités

Considérant que la guinguette n'est plus prévue dans l'espace de la patinoire ;

Considérant que le projet modifié précise l'offre des différentes zones dédiées aux activités sociales ; qu'une zone se trouve sur l'ancien pôle Heembeek et une à la hauteur du croisement entre la Chaussée de Vilvorde et l'Avenue des Croix du Feu ;

Considérant que la zone de l'ancien terminus de bus Heembeek offrira une plaine de jeux pour les petits, une patinoire pour les débutants, et des zones végétalisées ; que cette zone sera équipée d'une fontaine à eau ainsi qu'un édicule de toilette publique ;

Considérant que le croissant au nord du pôle Heembeek (croisement entre la Chaussée de Vilvorde et l'Avenue des Croix du Feu) est aménagé pour accueillir la pratique libre de jeux et sport, et sera constitués d'un agoraspace, d'une plaine de jeux pour les plus grands, d'un terrain multisports, de tables de ping-pong et d'un parcours santé ;

Éclairages

Considérant que le projet modifié précise que les éclairages seront destinés uniquement dans les lieux de passage du projet (voirie, piste cyclable, trottoirs) et que les dispositifs lumineux n'émettront pas de réflexions et de pollution lumineuse vers le ciel ;

DONATION ROYALE

Considérant que le périmètre de l'ancien terminus se situe sur la zone des donations royales ; que le projet prévoit de réduire la surface minéralisée de cette zone, de la planter et de créer des aménagements qui offrent plusieurs activités pour les petits et grands ;

Considérant que le projet modifié intègre la convention de 1949 ; que cette convention souligne que cette zones est réservée à des plantations décoratives ;

MOTIVATION PROJET MODIFIÉ

MOBILITÉ

Régime de circulation pour véhicules motorisés :

Considérant que le constat actuel de l'étude Via-pass démontre que l'axe A12/R21 est aujourd'hui surdimensionné par rapport aux flux qu'il accueille et que l'enjeu diagnostiqué est sa restructuration afin de valoriser l'usage des autres moyens de transport ;

Considérant que le projet modifié répond aux remarques et craintes de la première commission de concertation, en ce qu'il prévoit de maintenir deux axes sortants et un axe entrant sur l'Avenue Van Praet et d'assurer la circulation des flux existants dans le périmètre du projet ;

Considérant que les études jointes aux documents du projet modifié, démontrent que les impacts du projet sont relativement faibles et qu'il peut accueillir le flux de trafic déjà présent ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que l'étude Tractebel et les données du Via-pass démontrent que les heures de pointes pour les flux de camion et les flux automobiles ne se rencontrent pas en même temps ;

Considérant que le projet vise à créer un régime de circulation automobile basé sur le système de boucle Van Praet/Parc Royal pour assurer l'entrée de ville ; que de ce fait, l'axe Van Praet (entrée de ville) disposera d'une plus grande capacité pour les poids lourds ; que cet aménagement permet de renforcer sa SMV Poids Lourd Plus par l'assurance d'une plus grande capacité d'accueil des flux poids lourds ;

Considérant d'autant plus que Goodmove considère également l'Avenue du Tyras comme un axe « Poids Lourds Plus » et « Auto Confort » ; que la zone portuaire de Bruxelles dispose de deux accès depuis le Ring, une via Van Praet et une via l'A. du Tyras ; que de ce fait les poids lourds qui souhaitent se rendre dans la zone portuaire au Nord peuvent continuer sur le R0 pour y accéder via l'A. du Tyras ;

Considérant que le projet du Tram NOH (référéncé : 04/PFD/1827328) permet de renforcer le réseau de transport en commun et inviter ainsi au report modal ; que la conjonction des deux projets permet également de réduire l'usage de la voiture individuelle ;

Considérant que la disposition des voies de circulation prévue dans le projet modifié permet d'accueillir le flux actuel de tous types véhicules motorisés (3 voies de circulation) ; que cette modification permet également d'assurer le trafic en cas d'évènements exceptionnels (accident, passages des véhicules d'urgences, travaux,...) sur l'A. Van Praet et de réserver une des 3 bandes à ceux-ci ;

Considérant que les ambitions du projet invitent à ce que l'axe de l'A12-R21 (Van Praet-Ch. de Vilvorde) soit destiné à accueillir le trafic des poids lourds, en entrée et en sortie de ville ; que le croisement de l'Axe Van Praet et Parc Royal est destiné à conduire le trafic automobile vers la Ville et que l'Avenue des Croix du Feu est destiné à accueillir le trafic local (depuis la Ville) ;

Considérant que le projet modifié prévoit de restructurer les gabarits des voiries et qu'il permet également d'offrir la possibilité d'adapter ce périmètre ultérieurement afin d'organiser le trafic comme prévu dans le projet initial et de répondre à l'axe B.2. de Goodmove en ce qu'il pourrait prévoir de réaménager les grands axes urbains afin d'accueillir différents modes de mobilité ; que cette modification future ne pourra être mise en œuvre que si la circulation, suite au présent projet, reste fluide et adaptée ;

Considérant que le projet modifié a étudié la capacité d'accueil des flux existants sur l'A12, le R21 (Van Praet et Croix du Feu), la chaussée de Vilvorde, l'avenue du Parc Royal, le rond-point du gros Tilleul, l'Avenue Mutsaard et l'Avenue de Madrid en tenant compte du trafic existant, des mouvements d'échanges, de la fermeture des voies de circulations (Avenue de l'Araucaria) et des types de véhicules empruntant ces voiries ; que les études intégrées au projet modifié permettent de confirmer que les voies de circulation peuvent accueillir le flux existants sans créer de congestion et de remontées de files trop importante ;

Considérant que le nouveau carrefour giratoire de l'Avenue Van Praet et de la Chaussée de Vilvorde permet d'accueillir le flux actuel de véhicules motorisés ; que le nouveau rond-point de la Chaussée de Vilvorde et de l'Avenue Van Praet permettra aux véhicules de s'insérer dans le rond-point de manière plus fluide via des voies « by-pass » et sans être réguler par un feu pouvant provoquer des remontées de files bloquant le flux d'entrée de ville ;

Considérant que les mouvements de Van Praet vers Chaussée de Vilvorde pourraient être le plus problématique ; qu'il y a lieu de bien coordonner et gérer les feux en amont, pour éviter les remontées de files depuis le Pont Van Praet telles qu'envisagées dans le rapport de mobilité ; qu'une bonne gestion des feux permettrait de pallier aux problèmes de remontées de files ;

Considérant qu'il serait opportun d'étudier la possibilité de prolonger la bande de présélection (tourne-à-gauche) depuis l'avenue Van Praet avant d'entrer au niveau du rond-point faisant la jonction entre avenue Van Praet et chaussée de Vilvorde ; que ces aménagements pourraient être réalisées par la modification de simple marquage si la situation n'est pas satisfaisante ;

Considérant que ces modifications entraînent une diminution de l'espace perméable et la suppression de certains trottoirs par rapport au projet initial ; que ces modifications sont réalisées en faveur des véhicules motorisés et au détriment des modes actifs et des objectifs environnementaux ; que cela est acceptable au regard du plan Goodmove et du PRDD visant à maintenir et renforcer l'accessibilité des zones économiques de la région de Bruxelles-Capitale ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le projet n'engendre pas d'impact considérable sur la zone portuaire étant donné que le régime de circulation n'est que très légèrement modifié et permet d'accueillir le même flux de transport que dans la situation actuelle ;

Considérant que l'ensemble de ces modifications renforcent les statuts Auto et Poids Lourds Plus de l'Avenue Van Praet conformément à la spécialisation multimodale (SMV) des voiries reprises dans le plan Goodmove ;

Considérant que l'ensemble de ces réflexions se conforment aux recommandations de Goodmove en ce que le nouveau régime de circulation vise à améliorer les conditions de circulation des véhicules lourds pour l'accès aux grands pôles logistiques et industriels bruxellois situés à terme au nord (Schaerbeek-Formation) [...] avec une attention particulière pour la desserte des zones d'industrie urbaine (ZIU) ;

Considérant l'étude viapass (traçage GPS Viapass) intégré dans le dossier du projet modifié, reprend les réflexions globales du périmètre d'étude et mentionne les mesures de circulation adaptés aux différents moyens de transport afin de rendre la circulation plus fluide dans le Nord de la Région de Bruxelles-Capitale et d'améliorer l'accessibilité de la zone portuaire à destination des poids lourds ;

Considérant qu'il ressort des conclusions de l'étude Tractebel que la modification du régime de circulation du projet modifié n'entraînera qu'un impact minime le matin et négatif le soir ; que ces nouvelles mesures de circulation viseront à offrir une plus grande capacité d'accueil pour les poids lourds sur l'axe de l'A12 et en particulier de l'Avenue Van Praet ;

Considérant cependant, qu'il y a lieu de s'assurer que le nouveau régime de circulation mis en place n'engendrera pas de trafic de transit dans les voiries des quartiers de Neder-over-Heembeek et ne réduira pas la vitesse commerciale des transports en commun ;

Considérant que la note explicative du projet modifiée précise que des collaborations seront entreprises avec Brupartners pour les questions d'accessibilité des poids-lourds via le R21 mais également du transport de marchandises et de l'accessibilité des poids-lourds dans les zones d'activités industrielles et de logistiques de la région ;

Considérant qu'elle précise que le projet modifié a été soumis aux consultations avec la communauté de la zone portuaire, et en lien avec l'adaptation du carrefour Van Praet/Vilvorde ;

Considérant que le demandeur précise en commission de concertation qu'il s'engage à entamer les discussions avec Bruxelles Environnement afin de rendre le chemin de la cressonnière le plus accessible possible ;

Transports publics

Considérant que suivants les remarques émises par les sociétés de TC, le projet modifié a été adapté en conséquence afin d'éviter les conflits avec la circulation automobile, faciliter leur parcours pour favoriser leur fluidité et améliorer leur vitesse commerciale ;

Considérant que la STIB dans son avis favorable, mentionne sa satisfaction quant aux modifications apportées au projet ;

Considérant que la traversée cyclo-piétonne de l'Avenue de Meysse (dans l'axe du Sentier du Boxer), se situe sur une zone où la STIB prévoit des futurs aiguillages sur les voies de tram ; que cette traversée doit donc être déplacée ;

Considérant que dans la note explicative du projet modifiée, il est précisé que cette traversée peut être déplacée et que cet aménagement être adapté de manière à être intégrés dans le projet des abords du dépôt de tram ;

Considérant que vu les précisions données dans la note explicative modifiée et les modifications apportées dans les plans modifiés, le présent projet n'est plus conflictuel avec les projets en cours (tram NOH, dépôt de tram, ...) ; que si nécessaire, certaines zones peuvent être adaptées avec les futurs projets en cours pour autant qu'un permis soit sollicité si nécessaire ;

Vélo

Considérant que la justification concernant la largeur du RER Vélo de l'Avenue Van Praet est acceptable en ce que la condition émise lors de la première commission de concertation contraint le projet à faire un choix et qu'il se porte sur le maintien des bandes de circulation au profit des véhicules motorisés et du maintien de

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

l'infrastructure cyclable existante ; que le projet modifié vise tout de même à améliorer les infrastructures cyclables à la hauteur de la chaussée de Vilvorde en augmentant la largeur de la piste à 4 mètres ;

Considérant que ces aménagements répondent au mieux aux ambitions de Goodmove et recommandations du « Vademecum Vélo » ; que le périmètre de l'Av. Van Praet n'est que très légèrement modifiée ; qu'à terme, si les voies de circulation ne sont pas soumises à une pression du trafic routier, le périmètre du projet pourrait accueillir un projet de restructuration visant à donner plus d'espaces aux modes actifs ;

Considérant que certaines réclamations soulignent que les raccords faits entre le présent projet et la situation existante située en dehors du périmètre peuvent démontrer des incohérences ou des zones d'insécurité de par les raccords entre les aménagements cyclables ;

Considérant que le constat est clair et démontré mais que cependant cette zone ne fait pas partie du périmètre du présent projet ; qu'il serait intéressant à l'avenir de solliciter au gestionnaire de la voirie de sécuriser ces zones pour que les habitants du quartiers et usagers de l'espace public bénéficient de chemins sécurisés et confortables ;

Considérant que l'axe de la petite placette vers l'Avenue Araucaria est un espace partagé où les cyclistes doivent assurer une vitesse moins importante afin de ne pas créer de conflits avec les piétons ;

Considérant que cet espace vert et l'axe induit par cet aménagement ne sont pas problématiques en ce qu'il permet aux cyclistes de réduire leur vitesse et qu'ils peuvent tout de même, depuis la traversée du tram continuer tout droit ; qu'aucun mobilier urbain n'est placé pour délimiter la voie verte (juste marquage) ;

Stationnement en voirie

Considérant que le projet vise une réduction de 5% des emplacements de stationnement (projet initial 3%) au profit de la sécurité routière ; que cette réduction est satisfaisante et nécessaire ; que les ambitions de Goodmove concernant les 25% du stationnement ne sont pas atteintes mais qu'au regard des différents projet dans le périmètre d'étude, beaucoup de stationnement ont été supprimés dans le quartier ;

Piétons - PMR

Considérant que l'adaptation des dalles podotactiles est conforme au « Vademecum Piéton » et au Titre VII du RRU ;

Considérant que le projet visera à garantir une planéité sur les revêtements de sol dédiés aux modes actifs et conformément au Titre VII du RRU et aux vademécums piéton et vélos ;

Considérant que le projet modifié réduit à 1,26 mètre une partie du trottoir aux abords du domaine Royal, dans l'Avenue Van Praet, au profit des 3 bandes de circulation ; que cet aménagement déroge à l'article 4 du Titre VII du RRU en ce que le cheminement piéton fait moins de 1,50 mètres ; qu'il y a lieu de se conformer au RRU ;

Considérant que les cheminements prévus aux abords de la fontaine de Neptune sont superfétatoires étant donné que le monument est visible depuis les trottoirs ; qu'il est préférable de maintenir un espace perméable et planté aux abords ;

Considérant que la traversée piétonne située dans la pointe de l'îlot de la Fontaine de Neptune débouchent sur un trottoir étroit au Sud et un espace non traversable au Nord (cul-de-sac) ; que vu la création de la traversée de Wand/Van Praet il serait pertinent de rediriger les modes actifs vers cette traversée et de supprimer la traversée piétonne qui débouchent vers des zones peu confortables et praticables ;

Considérant que dans son avis BE mentionne la différence de matérialité entre les différents chemins de l'axe des traversées De Wand/Van Praet qui pourraient orienter des promeneurs vers une zone ne menant à rien ; que suite à la suppression de la traversée piétonne les autres cheminements sont cohérents et permettent de renforcer l'axe de la promenade ;

Considérant qu'à la hauteur du pôle Heembeek, les traversées ont été prévues en collaboration avec la STIB afin que le présent projet se raccorde correctement au projet du tram NOH ; que le déplacement de ces traversées n'est pas opportun ;

URBANISME ET PATRIMOINE

Considérant que le demandeur (Bruxelles Mobilité) s'engage à mettre à jour les données cadastrales et d'alignements de propriété à la suite de l'obtention du permis d'urbanisme ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que la note explicative modifiée précise que les ouvrages d'art situés entre l'Avenue Van Praet et l'Avenue des Croix du Feu sont inclus dans le domaine géré par Bruxelles Environnement et se situent en dehors du périmètre de la demande ;

Considérant que le choix du liquidambar, bien qu'adapté dans les milieux très urbains, ne dispose pas des qualités appropriées pour la zone du projet ; qu'il s'agit d'une essence invasive dans les milieux plus naturels et n'est pas indigène ; qu'il y a donc lieu de remplacer le liquidambar par le magnolia ;

Considérant que la mise en œuvre d'un revêtement d'une bonne planéité participe aux confort des usagers et est conforme avec les recommandations du Vademecum piéton ;

Considérant que le marquage en thermoplastique (en lieu et place des clous) est peu durable et esthétique ; que le choix du revêtement en pavés porphyre permet le dessin d'une ligne en sélectionnant des pavés d'une même teinte ; qu'un tel aménagement est plus durable et s'intègre mieux dans le paysage ;

Considérant qu'il serait intéressant de réintégrer un dispositif d'insonorisation le long de l'Avenue Van Praet ; qu'à cette fin un petit murs anti-bruit et/ou un revêtement de sol insonorisant pourrait être une solution à envisager ;

Considérant la suppression de la traversée de l'A12 devant le pavillon chinois les nouveaux cheminement sont superfétatoires ; qu'il convient de supprimer les autres traversées et cheminements (piste cyclable et trottoirs) menant à cette pointe en cul de sac et supprimer les chemins autour de la fontaine et développer tout l'îlot en zone naturelle comme actuellement ;

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET RÉCUPÉRATION DES EAUX DE PLUIE

Considérant que les aménagements paysagers proposés permettent de valoriser la biodiversité au regard des alignements homogènes existants, de contribuer à gérer les eaux pluviales et de créer des zones paysagères plus riches en éléments végétaux ;

Considérant que le projet prévoit la transplantation de certains arbres du périmètre ; qu'il y a lieu de s'assurer que les mottes permettant de concentrer les racines soit préparées longtemps à l'avance afin de faciliter leur déplacement et la survie des arbres ;

Considérant qu'il y a lieu de préciser de ce qu'il adviendra du petit îlot vert qui sépare la piste cyclable de la chaussée carrossable le long de la Chaussée de Vilvorde ; qu'il serait opportun de créer une rupture physique et visuelle en plantant une haie mi-haute (max 60cm) qui sépare la voie cyclable de celle carrossable ;

Considérant que cette haie pourrait également servir à récupérer les eaux de pluie ;

Considérant que la diversité des essences sélectionnées, les fonctions qu'elles apportent et l'augmentation du nombres de sujets d'essences basses dans le périmètre du projet permet de rendre la situation acceptable à l'égard des ambitions environnementales du projet ;

Considérant qu'afin de respecter le patrimoine arboré existants il y a lieu de sélectionner au maximum des essences en lien avec celles déjà présentes dans les aménagements paysagers historiques ;

Considérant que l'ensemble des aménagements paysagers et environnementaux permettent de créer plusieurs opportunités nouvelles pour le passage de la petite faune et de leurs habitats ;

Considérant que ces aménagements répondent aux différents objectifs du PRDD et du Plan Nature de Bruxelles Environnement ;

Considérant cependant, que dans son avis le service planification de la Ville de Bruxelles déclare que le dessin de l'éco-tunnel n'est pas implanté au bon endroit ; qu'il y a lieu de se concerter afin d'établir un axe guide clair, correct et défini pour la petite faune ; qu'au besoin la Ville et le bureau d'étude chargé du projet se tiennent à disposition pour engager les discussions pour établir une vision uniforme ;

Considérant que le présent projet gagnerait en qualité environnementale s'il prévoyait la création d'un éco-tunnel relié à la zone de la ZIR4 et en concertation avec les acteurs de celle-ci ; que de ce fait il y a lieu de prévoir l'implantation d'un éco-tunnel afin de ne pas réitérer les travaux ultérieurement au même endroit ;

Considérant que le projet modifié amène une dimension renforcée de la gestion des eaux pluviales ; que son périmètre est étudié afin de garantir une gestion responsable des eaux de pluie ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le renforcement de l'ensemble des dispositifs de gestion des eaux de pluie permet de répondre aux ambitions du Plan de la gestion Eaux de Pluviales de BE ;

Considérant qu'au vu de l'importance du périmètre du projet, l'étude des dimensions des infrastructures de gestion des eaux de pluie sera précisée lors de la phase d'exécution ; qu'il y a lieu de fournir cette note après réalisation des travaux pour appuyer la présente demande de permis d'urbanisme ;

EQUIPEMENTS

Equipements et zones d'activités

Considérant que l'ancien pôle Heembeek sera aménagé en seconde plaine de jeux destinée aux plus petits (1 à 6 ans) ; que cependant, il serait plus opportun de regrouper les zones de jeux et d'intégrer une plaine de jeux destinés aux plus petits dans la zone du croisement entre la Chaussée de Vilvorde et l'Avenue des Croix du Feu ; que cette proposition permettrait de regrouper les différentes tranches d'âges ;

Considérant que de ce fait l'ancien terminus Heembeek pourrait être destiné à un lieu de flânerie, ombragé et arboré ; que cette proposition permettrait de renforcer la biodiversité et le caractère naturelle de cette zone et de se rapprocher le plus possible de la situation historique du lieu (orthoplan de 1966) ;

Considérant qu'il y a lieu de déplacer les édicules de jeux vers la zone de jeux située au croisement entre la Chaussée de Vilvorde et l'Avenue des Croix du Feu et d'intensifier la végétation dans la zone du pôle Heembeek, et de créer des zones plantées d'arbres, de prairies fleuries ou de massifs arbustifs, en lieu et place de la plaine de jeux et dans des zones de la partie centrale ;

Considérant qu'au besoin, le(s) futur(s) gestionnaire(s) de ces équipements se tiennent à disposition pour apporter une réflexion supplémentaire à l'intégration paysagère de ces zones ; que certains travaux peuvent être soumis à une demande permis d'urbanisme ultérieure ;

Considérant que des toilettes publiques et une fontaine d'eau seront prévues sur le site de la patinoire ; qu'il serait opportun d'ajouter les mêmes équipements (sanitaire et fontaine) dans la zone du terrain multisport afin d'offrir le même confort ;

Considérant que le projet propose l'implantation d'un sanitaire mais que cet édicule ne fait pas partie de la présente demande ; que si le demandeur souhaite intégrer un édicule sanitaire, cette demande devra être soumise à une demande de permis d'urbanisme ultérieure la détaillant ;

Considérant que l'aménagement de l'actuel terminus bus Heembeek permet d'offrir un espace public de rencontre en lieu et place d'une infrastructure urbaine destinés au transport public ; que cet aménagement est une réponse au nouveau projet de la STIB en ce qu'il offre un nouvel espace aux habitants du quartier au détriment d'une infrastructures dédiées aux transports en commun ;

Éclairages

Considérant que la trame noire est respectée et que son impact sera réduit à l'espace public et non vers les espaces verts ;

DONATION ROYALE

Considérant que le présent projet s'inscrit dans le cadre de la convention royale, en ce qu'il déminéralise l'ancien terminus de bus Heembeek au profit d'un aménagement plus perméable ; qu'il serait plus opportun au profit de sa végétalisation et du respect pour la convention royale, si d'application, de rendre à cette zone son aspect arboré et de la désimperméabiliser le plus possible afin de la rendre la plus compatible possible avec la situation historique;

Considérant que la limite entre les domaines régionaux et communaux peut être précisée par un acte administratif distinct ne concernant pas cette demande de permis ;

Considérant que le projet modifié permet de répondre à des objectifs régionaux de mobilité distincts, comme la rationalisation des flux, la promotion des modes actifs et l'assurance de l'accessibilité des zones industrielles ; que cette réflexion permet également de concevoir de nouveaux espaces verts, des voies végétalisés confortables pour les modes actifs et la création de nouveaux espaces dédiés au séjour et à la flânerie ;

Considérant que le projet répond aux ambitions régionales (axe 2, 3 et 4 du PRDD et Goodmove) et aux ambitions de la ville de Bruxelles, en ce qu'il crée de nouveaux espaces de vie agréables et végétalisés dans

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

les quartiers Neder-Over- Heembeek, mais aussi des voies d'accès sécurisés et fluides pour les différents modes ;

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

Avis FAVORABLE sous condition de :

Mobilité

- Adapter en concertation avec la STIB la traversée de Meysse afin que son implantation ne soit pas conflictuelle avec la disposition de l'aiguillage des voies de tram ;
- Revoir la largeur du trottoir situé le long de l'Avenue Van Praet, le long du domaine Royale afin de se conformer à l'article 4 du Titre VII du RRU ;
- Supprimer les cheminements en pavés porphyre dans l'îlot de la fontaine de Neptune et laisser cet espace perméable et planté ;
- Supprimer la traversée piétonne sur l'Avenue Van Praet, à la pointe de l'îlot de la Fontaine de Neptune ;
- Clarifier le cheminement cycliste depuis Van Praet vers Araucaria et inversement ;
- Prolonger, si possible, le 'voorsorteerstrook' pour emprunter le rondpoint afin d'éviter des files sur la voie tout droit ;

Environnement

- Intégrer un dispositif antibruit et/ou un revêtement de sol antibruit dans la rue Van Praet, si possible ;
- Ne pas planter de liquidambar à proximité de la passerelle et remplacer cette essence par d'autres prévues, comme par exemple des Magnolias ;
- Planter une haie entre la piste cyclable et la chaussée carrossable le long de la Chaussée de Vilvorde de façon à créer une rupture physique et améliorer le sentiment de sécurité et permettre l'écoulement des eaux de pluie dans la zone plantée ;
- Formaliser l'implantation de panneaux prévenant que l'espace est une zone inondable reprise comme zone de jeux et de sports ;
- Prévoir la création d'un éco-tunnel relié à la future ZIR4 et/ou se concerter avec les auteurs du projet pour améliorer la connectivité des deux projets ;

Urbanisme et paysage

- Revoir l'emplacement de l'aire de jeux située à l'entrée du Pavillon Chinois côté rue de Wand vers le piétonnier pour garantir les perspectives vers les biens classés et en dehors de zones de protection ;
- Remplacer le marquage en thermoplastique qui délimitent l'espace cyclable sur les nouvelles placettes par un travail de calepinage de pavés de même teinte qui dessinent cette limite;
- Opter pour des essences en lien avec le patrimoine arboré existant et indigènes ;
- Revoir l'aménagement du Pôle Heembeek :
 - Déplacer la plaine de jeux destinée aux plus petits vers la deuxième plaine de jeux (dans le croissant) afin de regrouper les activités ;
 - Déminéraliser le plus possible la zone au profit d'aménagement perméables et végétalisés ;
 - Créer et renforcer des zones plantées (arbres, massifs arbustifs, prairies fleuries,..) en lieu et place de la zone où les édicules de jeux devaient être implantés et au centre de la zone à proximité des noues ;
 - Se concerter avec les futurs gestionnaires des lieux afin d'améliorer les qualités paysagères des zones ;
- Déplacer l'implantation du sanitaire vers la zone de jeux (croissant) ;

Divers - Chantier

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- *S'assurer que les mottes permettant de concentrer les racines des arbres transplantés doivent être préparées longtemps à l'avance afin de faciliter leur déplacement et leur survie ;*
- *Assurer la bonne coordination du chantier avec celui du Tram NOH ;*
- *Se conformer à l'avis du SIAMU daté du 30/03/2023 référencé T.2012.1002/6 ; »*

Considérant que le Fonctionnaire Délégué se rallie à la motivation reprise dans l'avis de la commission de concertation ; qu'il fait dès lors sien 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 12/07/2023 libellé comme suit :

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

Vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale ;

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

*Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement et de patrimoine ;
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 périmètre du projet se situe dans les limites des plans particuliers d'affectation du sol dénommés « PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET » approuvé par arrêté en date du 21/11/2013, « PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET » approuvé par arrêté en date du 18/04/1956, « PPA N° 50-01BIS QUARTIER VAN PRAET » approuvé par arrêté en date du 14/11/1952 et « PPAS N° 49-02, 49-03 "QUARTIER MUTSAARD » » approuvé par arrêté en date du 28/03/1960 ;

Vu que le bien se situe partiellement dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « Z.I.R. n° 15 - "Heysel" » ;

Vu le Règlement régional d'urbanisme (R.R.U.) ;

Vu le Règlement communal sur les bâtisses (R.B.) ;

Vu le Règlement sur les trottoirs (R.T.)

[...]

MOTIVATION PROJET MODIFIÉ

Mobilité

Régime de circulation pour véhicules motorisés :

Considérant que le constat actuel de l'étude Via-pass démontre que l'axe A12/R21 est aujourd'hui surdimensionné par rapport aux flux qu'il accueille et que l'enjeu diagnostiqué est sa restructuration afin de valoriser l'usage des autres moyens de transport ;

Considérant que l'A12 joue néanmoins le rôle de porte d'entrée pour les flux logistiques de marchandise à destination de la zone portuaire.

Considérant aussi l'importance pour la Ville de maintenir sur l'avenue Van Praet un accès important pour les flux logistiques de marchandise, tel que le préconise Good Move.

Considérant dès l'importance qu'il soit démontré que les aménagements de l'A12 en amont et en aval du rond Gros tilleuls permettent de garantir la vitalité économique de la zone portuaire et de son bassin d'emploi.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant à cet effet, qu'il devra être procédé à une évaluation complète du nouveau schéma de mobilité 1 an après la mise en œuvre du plan.

Considérant qu'il conviendra aussi d'effectuer, sans délai et sans attendre la date anniversaire, toutes adaptations nécessaires en cas de constatation de problème majeur ;

Considérant que le projet modifié répond aux remarques et craintes de la première commission de concertation, en ce qu'il prévoit de maintenir deux axes sortants et un axe entrant sur l'Avenue Van Praet et d'assurer la circulation des flux existants dans le périmètre du projet ;

Considérant que les études jointes aux documents du projet modifié, démontrent que les impacts du projet sont relativement faibles et qu'il peut accueillir le flux de trafic déjà présent ;

Considérant que l'étude Tractebel et les données du Via-pass démontrent que les heures de pointes pour les flux de camion et les flux automobiles ne se rencontrent pas en même temps ;

Considérant que le projet vise à créer un régime de circulation automobile basé sur le système de boucle Van Praet/Parc Royal pour assurer l'entrée de ville ; que de ce fait, l'axe Van Praet (entrée de ville) disposera d'une plus grande capacité pour les poids lourds ; que cet aménagement permet de renforcer sa SMV Poids Lourd Plus par l'assurance d'une plus grande capacité d'accueil des flux poids lourds ;

Considérant d'autant plus que Goodmove considère également l'Avenue du Tyras comme un axe « Poids Lourds Plus » et « Auto-Confort » ; que de ce fait les poids lourds qui souhaitent se rendre dans la zone portuaire au Nord peuvent continuer sur le R0 pour y accéder via l'A. du Tyras ;

Considérant que le projet du Tram NOH (référéncé : 04/PFD/1827328) permet de renforcer le réseau de transport en commun et inviter ainsi au report modal ; que la conjonction des deux projets permet également de réduire l'usage de la voiture individuelle ;

Considérant que la disposition des voies de circulation prévue dans le projet modifié permet d'accueillir le flux actuel de tous types véhicules motorisés (3 voies de circulation) ; que cette modification permet également d'assurer le trafic en cas d'évènements exceptionnels (accident, passages des véhicules d'urgences, travaux, ...) sur l'A. Van Praet et de réserver une des 3 bandes à ceux-ci ;

Considérant qu'il serait nécessaire pour renforcer la robustesse de l'aménagement de l'avenue Van Praet

- d'étudier la mise en place des bandes intelligentes sur van Praet pour permettre par exemple une circulation à double bande, alternée le matin et le soir, pour entrer ou sortir de la ville.
- de réaménager l'accotement de l'avenue Van Praet (le long du mur du palais), pour permettre aux véhicules en difficulté de se rabattre et, le cas échéant, prévoir des aires de secours

Considérant que sur le tronçon en entrée de Ville avant le rond-point Gros Tilleuls, l'assiette de voirie ne sera pas modifiée et pourrait permettre un retour à la situation existante

Considérant que les ambitions du projet invitent à ce que l'axe de l'A12-R21 (Van Praet-Ch. de Vilvorde) soit destiné à accueillir le trafic des poids lourds, en entrée et en sortie de ville ; que le croisement de l'Axe Van Praet et Parc Royal est destiné à conduire le trafic automobile vers la Ville et que l'Avenue des Croix du Feu est destiné à accueillir le trafic local (depuis la Ville) ;

Considérant que le projet modifié prévoit de restructurer les gabarits des voiries et qu'il permet également d'offrir la possibilité d'adapter ce périmètre ultérieurement afin d'organiser le trafic comme prévu dans le projet initial et de répondre à l'axe B.2. de Goodmove en ce qu'il pourrait prévoir de réaménager les grands axes urbains afin d'accueillir différents modes de mobilité ; que cette modification future ne pourra être mise en œuvre que si la circulation, suite au présent projet, reste fluide et adaptée ;

Considérant que le projet modifié a étudié la capacité d'accueil des flux existants sur l'A12, le R21 (Van Praet et Croix du Feu), la chaussée de Vilvorde, l'avenue du Parc Royal, le rond-point du gros Tilleul, l'Avenue Mutsaard et l'Avenue de Madrid en tenant compte du trafic existant, des mouvements d'échanges, de la fermeture des voies de circulations (Avenue de l'Araucaria) et des types de véhicules empruntant ces voiries ; que les études intégrées au projet modifié permettent de confirmer que les voies de circulation peuvent accueillir le flux existants sans créer de congestion et de remontées de files trop importante ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le nouveau carrefour giratoire de l'Avenue Van Praet et de la Chaussée de Vilvorde permet d'accueillir le flux actuel de véhicules motorisés ; que le nouveau rond-point de la Chaussée de Vilvorde et de l'Avenue Van Praet permettra aux véhicules de s'insérer dans le rond-point de manière plus fluide via des voies « by-pass » et sans être réguler par un feu pouvant provoquer des remontées de files bloquant le flux d'entrée de ville ;

Considérant l'importance de renforcer la robustesse du réaménagement du rond-point en prévoyant sur la voirie centrale une assiette de voirie qui permettrait, le cas échéant, d'ajouter une bande supplémentaire

Considérant que les mouvements de Van Praet vers Chaussée de Vilvorde pourraient être le plus problématique ; qu'il y a lieu de bien coordonner et gérer les feux en amont, pour éviter les remontées de files depuis le Pont Van Praet telles qu'envisagées dans le rapport de mobilité ; qu'une bonne gestion des feux permettrait de pallier aux problèmes de remontées de files ;

Considérant qu'il serait opportun d'étudier la possibilité de prolonger la bande de présélection (tourne-à-gauche) depuis l'avenue Van Praet avant d'entrer au niveau du rond-point faisant la jonction entre avenue Van Praet et chaussée de Vilvorde ; que ces aménagements pourraient être réalisées par la modification de simple marquage si la situation n'est pas satisfaisante ;

Considérant que ces modifications entraînent une diminution de l'espace perméable et la suppression de certains trottoirs par rapport au projet initial ; que ces modifications sont réalisées en faveur des véhicules motorisés et au détriment des modes actifs et des objectifs environnementaux ; que cela est acceptable au regard du plan Goodmove et du PRDD visant à maintenir et renforcer l'accessibilité des zones économiques de la région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que le projet modifié n'engendrait pas d'impact considérable sur la zone portuaire étant donné que le régime de circulation n'est que très légèrement modifié et permet d'accueillir le même flux de transport que dans la situation actuelle ;

Considérant que l'ensemble de ces modifications renforcent les statuts Auto et Poids Lourds Plus de l'Avenue Van Praet conformément à la spécialisation multimodale (SMV) des voiries reprises dans le plan Goodmove ;

Considérant que l'ensemble de ces réflexions se conforment aux recommandations de Goodmove en ce que le nouveau régime de circulation vise à améliorer les conditions de circulation des véhicules lourds pour l'accès aux grands pôles logistiques et industriels bruxellois situés à terme au nord (Schaerbeek-Formation) [...] avec une attention particulière pour la desserte des zones d'industrie urbaine (ZIU) ;

Considérant l'étude Viapass (traçage GPS Viapass) intégré dans le dossier du projet modifié, reprend les réflexions globales du périmètre d'étude et mentionne les mesures de circulation adaptés aux différents moyens de transport afin de rendre la circulation plus fluide dans le Nord de la Région de Bruxelles Capitale et d'améliorer l'accessibilité de la zone portuaire à destination des poids lourds ;

Considérant qu'il ressort des conclusions de l'étude Tractebel que la modification du régime de circulation du projet modifié n'entraînera qu'un impact minime le matin et négatif le soir ;

que ces nouvelles mesures de circulation viseront à offrir une plus grande capacité d'accueil pour les poids lourds sur l'axe de l'A12 et en particulier de l'Avenue Van Praet ;

Considérant cependant, qu'il y a lieu de s'assurer que le nouveau régime de circulation mis en place n'engendrera pas de trafic de transit dans les voiries des quartiers de Neder-over-Heembeek et ne réduira pas la vitesse commerciale des transports en commun ;

Considérant que la note explicative du projet modifiée précise que des collaborations seront entreprises avec Brupartners pour les questions d'accessibilité des poids-lourds via le R21 mais également du transport de marchandises et de l'accessibilité des poids-lourds dans les zones d'activités industrielles et de logistiques de la région ;

Considérant qu'elle précise que le projet modifié a été soumis aux consultations avec la communauté de la zone portuaire, et en lien avec l'adaptation du carrefour Van Praet/Vilvorde ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que le demandeur précise en commission de concertation qu'il s'engage à entamer les discussions avec Bruxelles Environnement afin de rendre le chemin de la cressonnière le plus accessible possible;

Transports publics

Considérant que suivants les remarques émises par les sociétés de TC, le projet modifié a été adapté en conséquence afin d'éviter les conflits avec la circulation automobile, faciliter leur parcours pour favoriser leur fluidité et améliorer leur vitesse commerciale ;

Considérant que la STIB dans son avis favorable, mentionne sa satisfaction quant aux modifications apportées au projet ;

Considérant que la traversée cyclo-piétonne de l'Avenue de Meysse (dans l'axe du Sentier du Boxer), se situe sur une zone où la STIB prévoit des futurs aiguillages sur les voies de tram ; que cette traversée doit donc être déplacée ;

Considérant que dans la note explicative du projet modifiée, il est précisé que cette traversée peut être déplacée et que cet aménagement être adapté de manière à être intégrés dans le projet des abords du dépôt de tram ;

Considérant que vu les précisions données dans la note explicative modifiée et les modifications apportées dans les plans modifiés, le présent projet n'est plus conflictuel avec les projets en cours (tram NOH, dépôt de tram, ...) ; que si nécessaire, certaines zones peuvent être adaptées avec les futurs projets en cours pour autant qu'un permis soit sollicité si nécessaire ;

Vélo

Considérant que la justification concernant la largeur du RER Vélo de l'Avenue Van Praet est acceptable en ce que la condition émise lors de la première commission de concertation contraint le projet à faire un choix et qu'il se porte sur le maintien des bandes de circulation au profit des véhicules motorisés et du maintien de l'infrastructure cyclable existante ; que le projet modifié vise tout de même à améliorer les infrastructures cyclables à la hauteur de la chaussée de Vilvorde en augmentant la largeur de la piste à 4 mètres ;

Considérant que ces aménagements répondent au mieux aux ambitions de Goodmove et recommandations du « Vademecum Vélo » ; que le périmètre de l'Av. Van Praet n'est que très légèrement modifiée ; qu'à terme, si les voies de circulation ne sont pas soumises à une pression du trafic routier, le périmètre du projet pourrait accueillir un projet de restructuration visant à donner plus d'espaces aux modes actifs ;

Considérant que certaines réclamations soulignent que les raccords faits entre le présent projet et la situation existante située en dehors du périmètre peuvent démontrer des incohérences ou des zones d'insécurité de par les raccords entre les aménagements cyclables

Considérant que le constat est clair et démontré mais que cependant cette zone ne fait pas partie du périmètre du présent projet ; qu'il serait intéressant à l'avenir de solliciter au gestionnaire de la voirie de sécuriser ces zones pour que les habitants du quartiers et usagers de l'espace public bénéficient de chemins sécurisés et confortables ;

Considérant que l'axe de la petite placette vers l'Avenue Araucaria est un espace partagé où les cyclistes doivent assurer une vitesse moins importante afin de ne pas créer de conflits avec les piétons ; Considérant que cet espace vert et l'axe induit par cet aménagement ne sont pas problématiques en ce qu'il permet aux cyclistes de réduire leur vitesse et qu'ils peuvent tout de même, depuis la traversée du tram continuer tout droit qu'aucun mobilier urbain n'est placé pour délimiter la voie verte (juste marquage);

Stationnement en voirie

Considérant que le projet vise une réduction de 5% des emplacements de stationnement (projet initial 3%) au profit de la sécurité routière ; que cette réduction est satisfaisante et nécessaire ; que les ambitions de Goodmove concernant les 25% du stationnement ne sont pas atteintes mais qu'au regard des différents projet dans le périmètre d'étude, beaucoup de stationnement ont été supprimés dans le quartier ;

Piétons - PMR

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que l'adaptation des dalles podotactiles est conforme au « Vademecum Piéton » et au Titre VII du RRU ;

Considérant que le projet visera à garantir une planéité sur les revêtements de sol dédiés aux modes actifs et conformément au Titre VII du RRU et aux vademécums piéton et vélos ;

Considérant que les cheminements prévus aux abords de la fontaine de Neptune sont superfétatoires étant donné que le monument est visible depuis les trottoirs ; qu'il est préférable de maintenir un espace perméable et planté aux abords ;

Considérant que la traversée piétonne située dans la pointe de l'îlot de la Fontaine de Neptune débouche sur un trottoir étroit au Sud et un espace non traversable au Nord (cul-de-sac) ; que vu la création de la traversée de Wand/Van Praet il serait pertinent de rediriger les modes actifs vers cette traversée et de supprimer la traversée piétonne qui débouchent vers des zones peu confortables et praticables ;

Considérant que dans son avis BE mentionne la différence de matérialité entre les différents chemins de l'axe des traversées De Wand/Van Praet qui pourraient orienter des promeneurs vers une zone ne menant à rien ; que suite à la suppression de la traversée piétonne les autres cheminements sont cohérents et permettent de renforcer l'axe de la promenade ;

Considérant qu'à la hauteur du pôle Heembeek, les traversées ont été prévues en collaboration avec la STIB afin que le présent projet se raccorde correctement au projet du tram NOH ; que le déplacement de ces traversées n'est pas opportun ;

Urbanisme et Patrimoine

Considérant que le demandeur (Bruxelles Mobilité) s'engage à mettre à jour les données cadastrales et d'alignements de propriété à la suite de l'obtention du permis d'urbanisme ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que les ouvrages d'art situés entre l'Avenue Van Praet et l'Avenue des Croix du Feu sont inclus dans le domaine géré par Bruxelles Environnement et se situent en dehors du périmètre de la demande ;

Considérant que le choix du liquidambar, bien qu'adapté dans les milieux très urbains, ne dispose pas des qualités appropriées pour la zone du projet ; qu'il s'agit d'une essence invasive dans les milieux plus naturels et n'est pas indigènes ; qu'il y a donc lieu de remplacer le liquidambar par le magnolia ;

Considérant que la mise en œuvre d'un revêtement d'une bonne planéité participe aux comforts des usagers et est conforme avec les recommandations du Vademecum piéton ;

Considérant que le marquage en thermoplastique (en lieu et place des clous) est peu durable et esthétique ; que le choix du revêtement en pavés porphyre permet le dessin d'une ligne en sélectionnant des pavés d'une même teinte ; qu'un tel aménagement est plus durable et s'intègre mieux dans le paysage ;

Considérant qu'il serait intéressant de réintégrer un dispositif d'insonorisation le long de l'Avenue Van Praet ; qu'à cette fin un petit murs anti-bruit et/ou un revêtement de sol insonorisant pourrait être une solution à envisager ;

Considérant la suppression de la traversée de l'A12 devant le pavillon chinois les nouveaux cheminements sont superfétatoires ; qu'il convient de supprimer les autres traversées et cheminements (piste cyclable et trottoirs) menant à cette pointe en cul de sac et supprimer les chemins autour de la fontaine et développer tout l'îlot en zone naturelle comme actuellement ;

Aménagements paysagers et récupération des eaux de pluie

Considérant que les aménagements paysagers proposés permettent de valoriser la biodiversité au regard des alignements homogènes existants, de contribuer à gérer les eaux pluviales et de créer des zones paysagères plus riches en éléments végétaux ;

Considérant que le projet prévoit la transplantation de certains arbres du périmètre ; qu'il y a lieu de s'assurer que les mottes permettant de concentrer les racines soit préparées longtemps à l'avance afin de faciliter leur déplacement et la survie des arbres ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant qu'il y a lieu de préciser de ce qu'il adviendra du petit îlot vert qui sépare la piste cyclable de la chaussée carrossable le long de la Chaussée de Vilvorde ; qu'il serait opportun de créer une rupture physique et visuelle en plantant une haie mi-haute (max 60cm) qui sépare la voie cyclable de celle carrossable ;

Considérant que cette haie pourrait également servir à récupérer les eaux de pluie ;

Considérant que la diversité des essences sélectionnées, les fonctions qu'elles apportent et l'augmentation du nombre de sujets d'essences basses dans le périmètre du projet permet de rendre la situation acceptable à l'égard des ambitions environnementales du projet ;

Considérant qu'afin de respecter le patrimoine arboré existants il y a lieu de sélectionner au maximum des essences en lien avec celles déjà présentes dans les aménagements paysagers historiques ;

Considérant que l'ensemble des aménagements paysagers et environnementaux permettent de créer plusieurs opportunités nouvelles pour le passage de la petite faune et de leurs habitats ;

Considérant que ces aménagements répondent aux différents objectifs du PRDD et du Plan Nature de Bruxelles Environnement ;

Considérant cependant, que dans son avis le service planification de la Ville de Bruxelles déclare que le dessin de l'éco-tunnel n'est pas implanté au bon endroit ; qu'il y a lieu de se concerter afin d'établir un axe guide clair, correct et défini pour la petite faune ; qu'au besoin la Ville et le bureau d'étude chargé du projet se tiennent à disposition pour engager les discussions pour établir une vision uniforme ;

Considérant que le présent projet gagnerait en qualité environnementale s'il prévoyait la création d'un éco-tunnel relié à la zone de la ZIR4 et en concertation avec les acteurs de celle-ci ; que de ce fait il y a lieu de prévoir l'implantation d'un éco-tunnel afin de ne pas réitérer les travaux ultérieurement au même endroit ;

Considérant que le projet modifié amène une dimension renforcée de la gestion des eaux pluviales ; que son périmètre est étudié afin de garantir une gestion responsable des eaux de pluie ;

Considérant que le renforcement de l'ensemble des dispositifs de gestion des eaux de pluie permet de répondre aux ambitions du Plan de la gestion Eaux de Pluviales de BE ;

Considérant qu'au vu de l'importance du périmètre du projet, l'étude des dimensions des infrastructures de gestion des eaux de pluie sera précisée lors de la phase d'exécution ; qu'il y a lieu de fournir cette note après réalisation des travaux pour appuyer la présente demande de permis d'urbanisme ;

Equipements

Equipements et zones d'activités

Considérant que l'ancien pôle Heembeek sera aménagé en seconde plaine de jeux destinée aux plus petits (1 à 6 ans) ; que cependant, il serait plus opportun de regrouper les zones de jeux et d'intégrer une plaine de jeux destinés aux plus petits dans la zone du croisement entre la Chaussée de Vilvorde et l'Avenue des Croix du Feu ; que cette proposition permettrait de regrouper les différentes tranches d'âges ;

Considérant que de ce fait l'ancien terminus Heembeek pourrait être destiné à un lieu de flânerie, ombragé et arboré ; que cette proposition permettrait de renforcer la biodiversité et le caractère naturelle de cette zone et de se rapprocher le plus possible de la situation historique du lieu (orthoplan de 1966) ;

Considérant qu'il y a lieu de déplacer les édicules de jeux vers la zone de jeux située au croisement entre la Chaussée de Vilvorde et l'Avenue des Croix du Feu et d'intensifier la végétation dans la zone du pôle Heembeek, et de créer des zones plantées d'arbres, de prairies fleuries ou de massifs arbustifs, en lieu et place de la plaine de jeux et dans des zones de la partie centrale ;

Considérant qu'au besoin, le(s) futur(s) gestionnaire(s) de ces équipements se tiennent à disposition pour apporter une réflexion supplémentaire à l'intégration paysagère de ces zones ; que certains travaux peuvent être soumis à une demande permis d'urbanisme ultérieure ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que des toilettes publiques et une fontaine d'eau seront prévues sur le site de la patinoire ; qu'il serait opportun d'ajouter les mêmes équipements (sanitaire et fontaine) dans la zone du terrain multisport afin d'offrir le même confort ;

Considérant que le projet propose l'implantation d'un sanitaire mais que cet édicule ne fait pas partie de la présente demande ; que si le demandeur souhaite intégrer un édicule sanitaire, cette demande devra être soumise à une demande de permis d'urbanisme ultérieure la détaillant ;

Considérant que l'aménagement de l'actuel terminus bus Heembeek permet d'offrir un espace public de rencontre en lieu et place d'une infrastructure urbaine destinés au transport public ; que cet aménagement est une réponse au nouveau projet de la STIB en ce qu'il offre un nouvel espace aux habitants du quartier au détriment d'une infrastructures dédiées aux transports en commun ;

Éclairages

Considérant que la trame noire est respectée et que son impact sera réduit à l'espace public et non vers les espaces verts ;

Donation

Royale

Considérant que le présent projet s'inscrit dans le cadre de la convention royale, en ce qu'il déminéralise l'ancien terminus de bus Heembeek au profit d'un aménagement plus perméable ; qu'il serait plus opportun au profit de sa végétalisation et du respect pour la convention royale, si d'application, de rendre à cette zone son aspect arboré et de la désimperméabiliser le plus possible afin de la rendre la plus compatible possible avec la situation historique ;

Considérant que la limite entre les domaines régionaux et communaux peut être précisée par un acte administratif distinct ne concernant pas cette demande de permis ;

Considérant que le projet modifié permet de répondre à des objectifs régionaux de mobilité distincts, comme la rationalisation des flux, la promotion des modes actifs et l'assurance de l'accessibilité des zones industrielles ; que cette réflexion permet également de concevoir de nouveaux espaces verts, des voies végétalisés confortables pour les modes actifs et la création de nouveaux espaces dédiés au séjour et à la flânerie ;

Considérant que le projet répond aux ambitions régionales (axe 2, 3 et 4 du PRDD et Goodmove) et aux ambitions de la ville de Bruxelles, en ce qu'il crée de nouveaux espaces de vie agréables et végétalisés dans les quartiers Neder-OverHeembeek, mais aussi des voies d'accès sécurisés et fluides pour les différents modes ;

Considérant, de ce qui précède et moyennant les conditions précitées, le projet s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux ;

ARRETE

Article 1

D'émettre un avis favorable sur la demande, à condition de :

Mobilité

- Qu'il soit démontré que les aménagements de l'A12 en amont et en aval du rond Gros tilleuls permettent de garantir la vitalité économique de la zone portuaire et de son bassin d'emploi. A cet effet, il est demandé à la Région de :
 - o procéder à une évaluation complète du nouveau schéma de mobilité 1 an après la mise en œuvre du plan.
 - o effectuer, sans délai et sans attendre la date anniversaire, toutes adaptations nécessaires en cas de constatation de problème majeur
- Etudier la mise en place de bandes intelligentes sur van Praet pour permettre par exemple une circulation à double bande, alternée le matin et le soir, pour entrer ou sortir de la ville.
- Réaménager l'accotement de l'avenue Van Praet (le long du mur du palais), pour permettre aux véhicules en difficulté de se rabattre et, le cas échéant, prévoir des aires de secours.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- Dans le cadre du réaménagement du Rond-point Gros Tilleuls, garantir sur la voirie centrale une assiette de voirie qui permettrait, le cas échéant, d'ajouter une bande supplémentaire. Si ce n'était pas réalisable pour des raisons budgétaires, réévaluer la nécessité de disposer d'un feu de signalisation à cet endroit.
- Adapter en concertation avec la STIB la traversée de l'avenue de Meysse afin que son implantation ne soit pas conflictuelle avec la disposition de l'aiguillage des voies de tram ; ;
- Supprimer les cheminements en pavés de porphyre dans l'îlot de la fontaine de Neptune et laisser cet espace perméable et planté ;
- Supprimer la traversée piétonne sur l'Avenue Van Praet, à la pointe de l'îlot de la Fontaine de Neptune ;
- Clarifier le cheminement cycliste depuis Van Praet vers Araucaria et inversement;
- Prolonger, si possible, la bande de présélection pour emprunter le rondpoint afin d'éviter des files sur la voie qui continue tout droit ;

Environnement

- Intégrer si possible un dispositif antibruit et/ou un revêtement de sol antibruit dans la rue Van Praet ;
- Ne pas planter de liquidambar à proximité de la passerelle et remplacer cette essence par d'autres essences déjà prévues dans le projet, comme par exemple des Magnolias ;
- Planter une haie entre la piste cyclable et la chaussée carrossable le long de la Chaussée de Vilvorde de façon à créer une rupture physique, à améliorer le sentiment de sécurité et à permettre l'écoulement des eaux de pluie dans la zone plantée ;
- Formaliser l'implantation de panneaux prévenant que l'espace est une zone inondable reprise comme zone de jeux et de sports ;
- Prévoir la création d'un éco-tunnel relié à la ZIR4 et/ou se concerter avec les auteurs du projet d'aménagement des espaces verts de la ZIR 4 pour améliorer la connectivité des deux projets ;

Urbanisme et paysage

- Revoir l'emplacement de l'aire de jeux située à l'entrée du Pavillon Chinois côté rue de Wand vers le piétonnier pour garantir les perspectives vers les biens classés et en dehors de zones de protection ;
- Remplacer le marquage en thermoplastique qui délimite l'espace cyclable sur les nouvelles placettes par un travail de calepinage de pavés de même teinte qui dessinent cette limite ;
- Opter pour des essences en lien avec le patrimoine arboré existant et indigènes ;
- Revoir l'aménagement du Pôle Heembeek :
 - o Déplacer la plaine de jeux destinée aux plus petits vers la deuxième plaine de jeux (dans le croissant) afin de regrouper les activités ;
 - o Déminéraliser le plus possible la zone au profit d'aménagements perméables et végétalisés ;
 - o Créer et renforcer des zones plantées (arbres, massifs arbustifs, prairies fleuries,..) en lieu et place de la zone où les édicules de jeux devaient être implantés et au centre de la zone à proximité des nœuds ;
 - o Se concerter avec les futurs gestionnaires des lieux afin d'améliorer les qualités paysagères des zones ;
- Déplacer les sanitaires vers la zone de jeux (croissant) ;

Divers - Chantier

- S'assurer que les mottes permettant de concentrer les racines des arbres transplantés soient préparées longtemps à l'avance afin de faciliter leur déplacement et leur survie ;
- Assurer la bonne coordination du chantier avec celui du Tram NOH ;
- Se conformer à l'avis du SIAMU daté du 30/03/2023 référencé T.2012.1002/6 ;

Article 2 - De faire connaître la décision du Collège au fonctionnaire délégué en application de l'art. 177 du CoBAT ; »

Considérant que le Collège des Bourgmestres et Echevins de Bruxelles n'a pas émis son avis dans les délais prescrits ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que cet avis est tardif et donc présumé, de droit, favorable sans conditions, qu'il peut cependant en être tenu compte ;

Considérant que la demande modifiée répond à plupart des remarques émises lors de la première commission de concertation du **26/10/2022** (reporté au 16/11/2022) ;

Mobilité

En ce qui concerne les motivations relatives projet modifié :

Considérant que l'objectif du projet de réaménagement de l'axe A12/R21 vise à enlever la surcapacité du trafic sur les axes Van Praet/Avenue des Croix du Feu et renforcer la multimodalité ;

Considérant que le projet modifié a introduit deux études supplémentaires visant à répondre aux remarques et craintes émises lors de la première commission de concertation ; qu'une étude de micro-simulations sur les flux motorisés et leurs mouvements au sein du périmètre du projet ainsi qu'une autre étude sur le trafic poids lourds à destination de la zone du port depuis l'axe A12, ont été introduites ;

Considérant que le projet modifié a augmenté le nombre de voies à 3 bandes dans l'Avenue Van Praet afin de répondre aux remarques de la commission de concertation ; qu'une bande peut être réservée aux services de secours ou pour d'autres événements occasionnels en cas d'urgence ; que les largeurs des bandes et le nombre sont adaptés au flux de circulation existant ;

Considérant que les observations de ces études et des aménagements modifiés ont été détaillées dans l'avis de la commission de concertation du projet modifiée ;

Considérant la création d'un parkway, permettant d'améliorer les conditions d'accessibilité des quartiers de Laeken, de Neder-Over-Heembeek et aux alentours du domaine royal pour les modes actifs (habitants, touristes, usagers de l'espace public) ;

Considérant que ces aménagements permettent également d'offrir des nouveaux lieux de vie dans des espaces publics dédiés en grande majorité à la voiture ;

Considérant que le projet d'extension de réseau de la STIB au niveau de l'a. de Meysse n'est pas encore abouti et nécessite une demande de permis d'urbanisme ; que par ailleurs, le déplacement de la traversée piétonne pourrait être facilement adaptée au projet de la STIB ; que de ce fait, la traversée peut être aménagée tel que proposé dans le projet ;

Considérant que suite à l'avis du Collège, des remarques sont adressées au demandeur quant à la réalisation d'une évaluation du nouveau schéma de circulation 1 an après sa mise en place afin d'identifier les potentielles adaptations à réaliser en cas de problèmes majeurs ; que cette évaluation pourra être faite sur base du présent projet ;

Considérant que le projet pourrait prévoir la mise en place d'un système de bandes intelligentes le long de l'axe R21/A12 afin de gérer les flux motorisés le plus efficacement possible ; que le présent projet n'écarte pas la possibilité d'intégrer ce type de dispositifs ultérieurement, si l'évaluation mentionné ci-dessus démontre que ce type de dispositif est nécessaire ; que son intégration devra faire l'objet d'une étude de mobilité approfondie (sécurité routière, simulation, ...) et d'une intégration fine dans le paysage, afin de ne pas altérer les qualités paysagères du lieu ;

Considérant que des feux de signalisation sont implantés au croisement du rond-point du Gros Tilleul et de l'Avenue du Parc Royal ; que l'assiette de la voirie est d'environ 7,70 mètres et qu'elle accueille deux bandes de circulation (minimum) ;

Considérant que le présent projet est étudié pour accueillir deux bandes de circulation et que si nécessaire, après les résultats du nouveau régime de circulation, le périmètre du projet pourrait accueillir 3 bandes de circulation grâce à la légère surlargeur de l'assiette de la voirie ; que le présent projet n'écarte pas la possibilité d'ajouter une bande supplémentaire à terme ;

Considérant que les feux de circulation sont destinés à prioriser la fluidité des véhicules motorisés venant et entrant sur le rond-point et que le projet est réalisé dans le but de favoriser les véhicules venant des voies de circulation les plus empruntées ;

En ce qui concerne les conditions émises par le présent permis :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que pour les accès piétons il y a lieu de revoir le trottoir situé le long de l'Avenue Van Praet, le long du domaine Royale afin de se conformer à l'article 4 du Titre VII du RRU, de supprimer les cheminements en pavés porphyre dans l'îlot de la fontaine de Neptune et laisser cet espace perméable et planté (situation existante), de supprimer la traversée piétonne sur l'Avenue Van Praet, à la pointe de l'îlot de la Fontaine de Neptune ;

Considérant qu'il y a lieu de préciser le cheminement des cyclistes depuis Van Praet vers Araucaria (et inversement) en prévoyant des marquages (chevrons et pictogramme) sur la voie verte, à la limite avec la zone de rencontre, et en chaussée carrossable ;

Considérant que la création du rond-point (Van Praet/Vilvorde) pourrait altérer la bonne la fluidité du flux de trafic entrant dans la ville ; qu'il conviendrait de prolonger la bande de présélection ('voorsorteerstrook' - tourne-à-gauche) depuis l'avenue Van Praet avant d'entrer au niveau du rond-point faisant la jonction entre avenue Van Praet et chaussée de Vilvorde ; que de ce fait le marquage peut être prolongé en chaussée carrossable et pour autant que les travaux n'induisent pas l'abattage d'arbres ;

Considérant qu'afin de renforcer la robustesse et la fluidité de l'Avenue Van Praet, il y a lieu d'intégrer des aires de secours, à l'aide de panneaux et de marquage, pour permettre aux véhicules en difficultés de se rabattre temporairement ; qu'il y a lieu de les prévoir sur l'accotement Van Praet, le long du mur du palais ;

Considérant que ces aires de secours doivent être aménagés grâce à du marquage et signalées à l'aide de panneaux de signalisation routière, sur les revêtements repris dans les plans du présent projet ;

Urbanisme et paysage

En ce qui concerne les motivations relatives projet modifié :

Considérant que le projet apporte une vision paysagère dans un périmètre fortement imprégné de l'emprunte automobile ; qu'il vise à créer et renforcer les alignements d'arbres le long de l'Avenue des Croix du Feu et à renforcer la biodiversité par la plantation de différentes essences et types de végétations (arbres, essences arbustives, prairies fleuries,...) ;

Considérant qu'il y a lieu d'indiquer le cheminement des cyclistes sur les placettes par la mise en place d'un calepinage différencié en lieu et place d'un marquage en thermoplastique ;

Considérant qu'il y a lieu d'opter pour des essences le plus possible indigènes et en corrélation avec le patrimoine arboré existant ;

En ce qui concerne les conditions émises par le présent permis :

Considérant qu'il y a lieu de déplacer l'aire de Jeux prévu du côté de la rue De Wand le long de la voie verte à proximité des tables de pique-nique dans le prolongement de la rue De Wand et prévoir des jeux en bois afin que l'édicule de jeux n'obstrue pas la visibilité vers le domaine royale et sites protégés ;

Considérant que Bruxelles Mobilité sera le futur gestionnaire du pôle Heembeek ; qu'il y a lieu de réfléchir à réintégrer une ambiance paysagère plus boisée, comme défini dans l'aménagement historique ;

Considérant que cette zone peut être plantée de 9 arbres (7 arbres dans le projet) et qu'il y a donc lieu de planter 2 arbres supplémentaires en lieu et place de la plaine de jeux ; que de ce fait l'aménagement tel que proposé se rapproche de la situation historique par sa déminéralisation et par la plantation de plusieurs arbres et de végétations basses ;

Considérant que lors de la commission de concertation le demandeur précise que la superficie minéralisée du pôle Heembeek (situation existante) est réduite dans la situation projetée (patinoire) ; que de ce fait l'aménagement du pôle Heembeek, moyennant la suppression de la zone de jeu et la plantation d'arbres et d'essences basses vise à offrir un espace public végétalisé, de flânerie et récréatif ;

Considérant que de ce fait, la zone récréative destinée aux plus petits doit être implantée à proximité de la deuxième plaine de jeu (dans le croissant) afin de regrouper les activités récréatives et éviter au possible de minéraliser le pôle Heembeek ; qu'il y a lieu d'implanter cette zone entre le double alignement d'arbres existant (à l'Ouest du chemin en béton) et sans impacter le système racinaire de ceux-ci ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que l'implantation du sanitaire doit être prévu à proximité de la deuxième plaine de jeux (dans le croissant) ; que l'implantation d'un édicule sanitaire n'est pas compris dans la présente demande de permis d'urbanisme

Environnement

En ce qui concerne les motivations relatives projet modifié :

Considérant qu'en situation existante, le périmètre du projet dispose d'une surface imperméable de 148 200 m² et d'une surface perméable de 159 500m² (51%) ; que la situation modifiée prévoit une surface perméable de 175 250 m² (60%) et 132 600 m² (comprenant 15.000m² équipés d'infrastructures destinées à la gestion des eaux de pluie), soit une augmentation de la surface pleine terre de 9% ;

Considérant que lors de la commission de concertation le demandeur a précisé que les aménagements sur l'Avenue Van Praet se limitent en majeure partie à du simple marquages ; qu'il serait cependant pertinent si le revêtement est rénové, de sélectionner un matériau permettant de réduire les nuisances sonores ; que ces travaux peuvent être envisagées lors de la rénovation du revêtement de sol de l'A. Van Praet ;

Considérant que le maintien des 3 bandes de circulation ne permet plus l'implantation d'un dispositif anti-bruit sur long de l'Avenue ; qu'à terme si des travaux visent à réaménager l'Avenue Van Praet, comme prévu dans le projet initial, il serait opportun de placer un mur antibruit ;

Considérant qu'il y a lieu de ne pas planter de liquidambar à proximité de la passerelle et remplacer cette essence par d'autres prévues, comme par exemple des Magnolias et de planter une haie entre la piste cyclable et la chaussée carrossable le long de la Chaussée de Vilvorde ;

Considérant qu'il y a lieu de formaliser les zones inondables par l'implantation de panneaux ;

En ce qui concerne les conditions émises par le présent permis :

Considérant qu'il y a lieu de revoir l'implantation de l'éco tunnel prévu dans les plans modifiés et le réaliser en concertation avec la Ville de Bruxelles et son projet ZIR4 ;

Considérant qu'il y a lieu d'intégrer dans l'aménagement de la voirie le projet d'éco tunnel de la ville de Bruxelles liée à la ZIR4 ; qu'il y a lieu de l'implanter à la hauteur du Heembeek, au croisement de la rue de l'Ancre, Avenue des Croix de Guerre et avenue des Croix de Feu, plus précisément en face du Grand Pont existant vers le Domaine Royal ;

Considérant que la Ville de Bruxelles et son service planification se tiennent à disposition pour fournir les informations nécessaires pour la bonne réalisation de celui-ci ;

Considérant que l'annexe 1 du présent permis liste une série de dispositions à prendre pour la bonne mise en œuvre du chantier et la protection des sujets végétaux ;

En conclusion

Considérant que le projet est conforme aux plans régionaux de mobilité (PRM et Goodmove) et à l'axe 4 du PRDD en ce qu'il assure l'accessibilité de tous les modes (Piétons, Vélos, TC, Auto, Poids lourds), offre un nouveau cadre de vie de qualité par la création de zones apaisées et végétalisées et incite à la multimodalité ;

Considérant que le projet répond aux prescriptions générales 1, 2, 5, 6 et 7 de Goodmove, en ce qu'il contribue au développement d'une mobilité durable, offre une accessibilité à tous, respecte le principe STOP, offre des réseaux de mobilité cohérent et performants et offre des espaces publics de qualité ;

Considérant que le projet apporte un aménagement cohérent de l'axe A12 en ce qu'il répond aux spécialisations multimodale des voiries ; qu'il répond aux axes « Auto-Plus », « Vélo Plus » et « Auto Confort » sur l'Avenue Van Praet ainsi que « Auto-quartier » et « Vélo confort » sur l'Avenue des Croix du Feu ;

Considérant que le projet est une réponse aux actions souhaitées par Goodmove en ce qu'il apaise les quartiers (ref. : A.2 Goodmove), offre une qualité d'usage et de l'animation urbaine sur des grands espaces publics régionaux, renforce les fonctions de séjour, inscrit ces espaces publics dans des ensembles cohérents (ref. : A.6 Goodmove) ;

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

Considérant que les ambitions de ces aménagements se réalisent en cohérence avec l'ambition de faciliter l'accès des poids lourds vers les zones logistiques de la Région (ref. : B.7 Goodmove) en ce qu'il prévoit de restructurer les flux en corrélation avec ceux observés et existants et de leur assurer l'accessibilité des zones portuaires par un nouveau régime de circulation visant à supprimer les zones d'engorgement (où se trouve des feux de circulation par exemple) et fluidifier les flux ;

Considérant que l'étude stratégique « Canal-Nord » a observé que « *La capacité automobile d'entrée de ville au sein de la zone Canal Nord est globalement très importante et présente une opportunité de réduction* » ; que cette étude vise en particulier à renforcer et optimiser les réseaux « Plus » et « Confort » ; que le projet répond à cette étude stratégique en ce qu'il rationalise les voiries Van Praet, Croix du Feu et Chaussée de Vilvorde ;

Considérant que dans l'axe B.10 de Goodmove, les ambitions portent sur la réalisation de mesures de gestion du trafic, se déclinant en études sur les variations et comportements du trafic réalisées au moyen d'observations, d'études de scénarios de programmations des carrefours à feux ou encore en la maîtrise des congestions ; que le projet s'est réalisée au moyen de ces études ;

Considérant de ce fait, l'axe Van Praet est une des zones d'accès à la zone portuaire Nord de Bruxelles et que les aménagements répondent à sa spécialisation multimodale « Poids Lourds Plus » tout en renforçant le système de gestion dynamique du trafic, en corrélation avec l'axe B.10 de Goodmove ;

Considérant que le projet répond aux ambitions souhaitées par Goodmove, notamment à l'action 2 en ce qu'il apaise les quartiers de Laeken et de Neder-Over-Heembeek et à l'action 6 en ce qu'il rénove et valorise les grands espaces publics emblématiques, comme le présent projet bordant le domaine royale et des sites classés ;

Considérant qu'il répond à la stratégie 2 de l'axe 2 du PRDD en ce qu'il offre des espaces accessibles par tous les modes et attractifs, permettant d'offrir une nouvelle dynamique dans le quartier et de renforcer le rôle structurant de l'espace public ;

Considérant qu'il répond également à sa stratégie 5 en ce qu'il offre de nouveaux espaces verts, renforce la biodiversité et déminéralise de 9 % l'ensemble du périmètre ; qu'il répond également au renforcement du maillage bleu en offrant des infrastructures de temporisation, rétention, infiltration des eaux pluviales permettant une nette amélioration de sa gestion ;

Considérant qu'il répond à la stratégie 4 du PRDD en ce qu'il prévoit un parkway à proximité d'une zone d'intérêt culturel et historique et permet de valoriser son environnement et ses espaces publics structurants ;

Considérant que ces aménagements se corrént aux ambitions du PRDD et du Plan Nature, en ce qu'ils créent des espaces publics conviviaux, végétalisés, à destination des habitants des quartiers aux usagers de l'espace public au détriment de la voiture ;

Considérant que le projet améliore l'espace public en ce qu'il crée une nouvelle fonction au sein de la voirie en offrant une solution pour la gestion intégrée des eaux pluviales, qu'il améliore l'aspect paysager en offrant une plus grande surface perméable et par l'ajout de différents sujets plantés ; qu'il est également conforme au Plan de la Gestion de l'Eau de Bruxelles Environnement ;

Considérant que ces nouveaux aménagement visent à améliorer la qualité urbanistique de l'espace public ; que le projet améliore la circulation des modes actifs, la biodiversité et la gestion des eaux ;

Considérant de ce qui précède, et moyennant les conditions précitées, 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

Le fonctionnaire délégué,

Bety WAKNINE,
Directrice générale

Bénédicte Annegarn



Fonctionnaire délégué suppléant
Plaatsvervangend gemachtigd ambtenaar

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)



Notification du présent permis est faite simultanément, envoi par recommandé, au demandeur et au collège des bourgmestre et échevins. (Références dossier communal : V1862/2022)

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 en matière de plantations, en ce qui concerne les arbres maintenus :

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

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.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

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

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

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) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- 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.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

§ 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 :

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

§ 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.*

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

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)

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

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

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

- 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.

(1) Supprimer la/les mention(s) inutile(s)

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: