



**RECOMMANDÉ / AANGETEKEND**

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles - STIB  
Rue Royale 76  
1000 BRUXELLES

Notre réf. / Onze ref      04/PFD/1827328  
Réf. DPC / DCE ref  
Votre réf. / Uw ref.

Annexes / Bijlagen      1 exemplaire des plans cachetés + avis

Contact      Martial RESIBOIS, Attaché - tél. : 02 432 84 63 mail : mresibois@urban.brussels  
Lindsay Lejeune, tél. : +32(0)24328480, E-mail : llejeune@urban.brussels

Contact Patrimoine/Erfgoed      -/-

**PERMIS D'URBANISME**

**LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,**

**vu la demande de permis d'urbanisme :**

- Commune :                      Bruxelles
- Demandeur :                    Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles - STIB
- Situation de la demande :    Rue de Heembeek - Rue François Vekemans - Chemin Vert - Rue de Ransbeek - Avenue de Tyras - Rue Bruyn
- Objet de la demande :        Créer une ligne de tramway (T10) et aménager l'espace public entre l'avenue des Croix de Feu et la rue Bruyn ;  
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 Mandela
  - la rue de Ransbeek (entre le stade et l'avenue de Tyras)
  - l'avenue de Tyras
  - la rue Bruyn (de l'avenue de Tyras à la rue militaire sans nom).

**ARRETE:**

**Art. 1er.** Le permis visant à créer une ligne de tramway (T10) et aménager l'espace public entre l'avenue des Croix de Feu et la rue Bruyn, est délivré aux conditions de l'article 2

**Art. 2.** Le titulaire du permis devra :

- 1) se conformer aux plans suivants, datés du 18/11/2021, sans préjudice des conditions émises ci-dessous <sup>(1)</sup> :
  - « n°2021/001\_PLAN\_Z1\_SEC1\_PL1 : Plan d'aménagement – Avenue des Croix de Guerre et des Croix du Feu » ;
  - « n°2021/001\_PLAN\_Z1\_SEC1-2\_PL2 : Plan d'aménagement – Avenue des Croix du Feu – Rue de Heembeek » ;
  - « n°2021/001\_PLAN\_Z1\_SEC2\_PL3 : Plan d'aménagement – Rue de Heembeek » ;

- « n°2021/001\_PLAN\_Z1\_SEC2\_PL4 : Plan d'aménagement – Rue de Heembeek » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z1\_SEC3\_PL5 : Plan d'aménagement – Zavelput » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z2\_SEC4\_PL6 : Plan d'aménagement – Rue François Vekemans » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z2\_SEC4\_PL7 : Plan d'aménagement – Rue François Vekemans » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z2\_SEC4-5\_PL8 : Plan d'aménagement – Rue François Vekemans – Chemin Vert » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z2\_SEC5-6\_PL9 : Plan d'aménagement – Chemin Vert » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z2\_SEC7\_PL10 : Plan d'aménagement – Stade Nelson Mandela » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z3\_SEC8\_PL11 : Plan d'aménagement – Rue de Ransbeek » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z3\_SEC8\_PL12 : Plan d'aménagement – Rue de Ransbeek » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z3\_SEC9\_PL14 : Plan d'aménagement – Avenue de Tyras » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z3\_SEC9\_PL15 : Plan d'aménagement – Avenue de Tyras » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z3\_SEC9-10\_PL16 : Plan d'aménagement – Rue Bruyn » ;
- « n°2021/001\_PLAN\_Z3\_SEC9-10\_PL17 : Plan d'aménagement – Rue Bruyn » ;
- « n°2021/001\_COU\_SEC1\_C01 : Coupes Avenue des Croix du Feu » ;
- « n°2021/001\_COU\_SEC1\_C02 : Coupes Avenue des Croix du Feu » ;
- « n°2021/001\_COU\_SEC1\_C03 : Coupes Avenue des Croix du Feu » ;
- « n°A-PR-PG100 : Sous-Station électrique « Solvay » - Implantation » ;
- « n°A-PR-PG201 : Sous-Station électrique « Solvay » - Vues en plan » ;
- « n°A-PR-PG301 : Sous-Station électrique « Solvay » - Coupes » ;
- « n°A-PR-PG401 : Sous-Station électrique « Solvay » - Elévations » ;
- « n°2021/001\_COU – Carnet des Coupes d'aménagements » :
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC1\_C04 : Avenue des Croix du Feu » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC2\_C01 : Rue de Heembeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC2\_C02 : Rue de Heembeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC2\_C03 : Rue de Heembeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC3\_C01 : Zavelput » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC3\_C02&03 : Zavelput » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC4\_C01 : Rue François Vekemans » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC4\_C02 : Rue François Vekemans » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC4\_C03 : Rue François Vekemans » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC4\_C04 : Rue François Vekemans » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC4\_C05 : Rue François Vekemans » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC5\_C01 : Chemin Vert » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC5\_C02 : Chemin Vert » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC5\_C03 : Chemin Vert » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC5\_C04 : Chemin Vert » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC5\_C05&06 : Stade Nelson Mandela » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC5\_C07 : Stade Nelson Mandela » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC6\_C01 : Rue de Ransbeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC6\_C01 : Rue de Ransbeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC6\_C02 : Rue de Ransbeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC7\_C01 : Avenue de Tyras » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC7\_C02 : Avenue de Tyras » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC7\_C03 : Avenue de Tyras » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC7\_C04 : Rue Bruyn » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC7\_C05 : Rue Bruyn » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_SEC7\_C06 : Rue Bruyn » ;
- « n°2021/001\_DETAILS – Carnet des détails techniques voirie » :
  - o « n°2021/001\_COU\_D01 : Rue de Heembeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D02 : Rue de Heembeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D03 : Rue François Vekemans » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D04 : Rue François Vekemans » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D05 : Chemin Vert » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D06 : Rue de Ransbeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D07 : Rue de Ransbeek » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D08 : Avenue de Tyras » ;
  - o « n°2021/001\_COU\_D09 : Rue Bruyn » ;

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

- 2) respecter les conditions suivantes<sup>(1)</sup> :
- a. Concernant l'aménagement du Zavelput :
    - i. prolonger la zone engazonnée au pied des arbres situées au sud de l'espace de terrasse au droit du n°288 jusqu'au passage de 2m situé le long des façades, tout en s'assurant du maintien d'un passage libre depuis les façades jusqu'à la terrasse d'un minimum de 2m de largeur ;
    - ii. remplacer le revêtement du cheminement prévu en béton lavé au droit de centre médical Zavelput par un revêtement plus perméable (pleine terre, ou au minimum pavé en terre cuite semi-perméable) ;
    - iii. limiter à la fin de l'abribus côté sud la zone engazonnée située derrière l'abribus côté pair de la place du Zavelput ;
    - iv. maintenir une largeur similaire sur l'ensemble du chemin en terre cuite situé dans le triangle engazonné au nord de la place, basée sur la largeur minimale qu'a le chemin dans la situation projetée ;
    - v. rendre conforme l'ensemble des fosses de plantation prévues sur le Zavelput aux articles 17 et 18 du titre VII du R.R.U. ;
  - b. prévoir une fondation qui permette l'infiltration des eaux au minimum sur les trottoirs et sur les emplacements de stationnement, là où de la terre-cuite semi-perméable est prévu dans la rue François Vekemans ;
  - c. implanter des petits logos vélos entre les rails de tram là où les véhicules automobiles sont susceptible de s'engager dans les zones de plain-pied en pavés de terre cuite (rue François Vekemans et Chemin Vert), notamment à l'entrée de la rue François Vekemans depuis le Zavelput, ainsi qu'à ses carrefours avec la place Peter Benoit, avec l'allée du Cimetière, avec l'avenue des Croix de Guerre et la rue de Ransbeek, ainsi qu'à l'entrée du Chemin Vert depuis le Petit Chemin Vert ;
  - d. pour la replantation des 9 arbres en lieu et place des chênes abattus situés au droit de l'école de Heembeek situé rue F. Vekemans, choisir une des trois autres essences prévues dans cette rue : Acer platanoides, Gleditsia triacanthos, ou Prunus avium ;
  - e. planter de la végétation arbustive et/ou des plantes grimpantes le long de la clôture entourant la sous-station Solvay ;
  - f. rendre le sanitaire prévu au terminus situé aux abords de l'hôpital militaire accessible au public, notamment aux P.M.R. ;
  - g. marquer des chevrons en complément aux logos vélos pour améliorer la lisibilité des trajectoires des cyclistes au carrefour situé abords du stade Nelson Mandela ;
- ~~3) s'acquitter des charges d'urbanisme suivantes<sup>(4)</sup> : ... ;~~
- 4) respecter les conditions fixées par l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) référencé **T.2022.0203/1** du 12/05/2022, figurant dans le dossier de demande de permis<sup>(1)</sup> ;
- ~~5) Clause archéologique :~~
- 6) prendre en compte les indications particulières de mise en œuvre du permis suivantes<sup>(1)</sup> : voir annexe du présent permis ;

~~**Art. 3.** Les travaux ou actes permis<sup>(4)</sup> concernant ... ne peuvent être maintenus au-delà d'une durée de ... à dater de la notification du présent permis. (Article à n'utiliser que dans le cadre de l'article 102 du CoBAT relatif aux permis à durée limitée)~~

**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

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

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 ;

<sup>(1)</sup> Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 juin 1993 déterminant les personnes de droit public pour lesquelles les permis d'urbanisme, permis de lotir et certificats d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué ;

<sup>(1)</sup> 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 ;

~~<sup>(4)</sup> Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 relatif aux changements d'utilisation soumis à permis d'urbanisme ;~~

<sup>(1)</sup> 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 ;

~~<sup>(4)</sup> Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service incendie et d'aide médicale urgente ;~~

<sup>(1)</sup> 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 ;

<sup>(1)</sup> 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 ;

~~<sup>(4)</sup> Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme ;~~

<sup>(1)</sup> Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 janvier 2004 relatif aux permis d'urbanisme à durée limitée ;

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

<sup>(1)</sup> Vu le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) approuvé le 15/06/1964 et dénommé « PPA N° 51-11/12 QUARTIER DE L'AVENUE DES CROIX DE GUERRE » ;

~~<sup>(4)</sup> Vu le plan particulier d'aménagement approuvé en application de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 concernant l'urbanisation ou en application de l'article 17 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et qu'il s'agit du plan particulier d'affectation du sol dénommé .... et approuvé le .... ;~~

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

~~(4) Vu le permis de lotir non périmé délivré en date du ...;~~

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

(1) Vu les règlements communaux d'urbanisme ;

~~(4) Vu l'arrêté du ... de classement, d'inscription sur la liste de sauvegarde suivant...;~~

~~(4) Vu l'arrêté du ... de classement, d'inscription sur la liste de sauvegarde, décidant de ne pas entamer la procédure de classement, décidant de ne pas classer, suivant...;~~

~~(4) Vu le plan de gestion patrimoniale adopté par l'arrêté du ...;~~

## 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 04/01/2022 ;

Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande porte la date du 02/03/2022 ;

~~(4) Considérant que la demande modifie le permis d'urbanisme délivré en date du ... (permis modificatif — art. 102/1 du CoBAT);~~

Considérant que le bien concerné se trouve en réseau viaire, en espace structurant, en zone d'intérêt régional, en zone de sports ou de loisirs de plein air au plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

~~(4) Considérant que la demande déroge au(x) :~~

- ~~— plan particulier d'affectation du sol visé ci-dessus, en ce qui concerne ...~~
- ~~— permis de lotir visé ci-dessus, en ce qui concerne ...~~
- ~~— règlement(s) d'urbanisme visé(s) ci-dessus, en ce qui concerne ...;~~

(1) Vu l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du 12/05/2022 portant les références **T.2022.0203/1** , figurant dans le dossier de demande de permis ;

(1) Considérant que la présente demande a été soumise à rapport d'incidences, qu'il a été déclaré complet en date du 02/03/2022 ;

~~(4) Considérant que la présente demande a été soumise à étude d'incidences ;~~

~~(4) Considérant que la demande a été soumise à évaluation appropriée des incidences et à l'avis de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, dans le cadre de la législation relative à la conservation de la nature ;~~

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

- Ville de Bruxelles ;
- Bruxelles Mobilité ;
- Bruxelles Environnement ;
- Conseil des Gestionnaires du Réseau de Bruxelles (C.G.R.B.) – Vivaqua ;
- SIAMU
- Commune de Vilvoorde (Flandre) ;
- Région Flamande ;

(1) Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité ; que l'enquête publique s'est déroulée du 20/04/2022 au 16/06/2022 et que 777 observations et/ou demandes à être entendu ont été introduites ;

(1) vu l'avis de la commission de concertation du 26/07/2022 ;

(1) vu l'avis du collège des Bourgmestre et échevins de Bruxelles du 07/07/2022 ;

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

~~(4) Vu l'avis conforme du ... du collège des bourgmestre et échevins de ... portant sur le changement d'affectation du bien relevant de la compétence du fonctionnaire délégué du seul fait qu'il fait l'objet d'une mesure de protection, libellé comme suit ...;~~

~~(4) Considérant que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles n'a pas émis son avis dans les délais prescrits;~~

~~(4) Considérant que les actes ou travaux faisant l'objet de la demande, étant de minime importance, sont dispensés de l'avis préalable de la commune;~~

~~(4) Vu l'avis non conforme de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) du ...;~~

~~(4) Vu l'avis conforme de la CRMS du ..., libellé comme suit ...;~~

~~(4) Considérant que les actes ou travaux faisant l'objet de la demande, étant de minime importance, sont dispensés de l'avis de la CRMS;~~

(1) Vu l'avis de l'Administration régionale - Bruxelles Mobilité du 01/04/2022, sur la conformité de la demande avec le plan régional ou communal de mobilité, libellé comme suit : Avis favorable à condition de :

- Pour l'avenue de Tyras et le rond-point Tyras-Van Oos (Figure 197 à 203) : de soumettre les plans à un audit de sécurité routière et s'y conformer.
- Pour les trottoirs :
  - De respecter les 2% de pentes transversales et les 5% de pentes longitudinales.
  - En cas d'entrée de garages, ne pas abaisser le trottoirs au niveau zéro pour faciliter l'accès au voitures, cette facilité se fera au moyen d'une bordure chanfreinée de type E. Le trottoir garde son niveau sur toute la longueur.
- Pour l'équipement des passages pour piétons en dalles podotactiles :
  - Rue de Heembeek (Figure 179), PP à hauteur du n°45 : prolonger la ligne de guidage jusqu'au mur.
  - Rue de Ransbeek (Figure 192) : équiper la traversée piétonne à l'angle du Centre Mandela de dalles Podotactiles.
  - Rue de Ransbeek (Figure 194) : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages.
  - Rue de Ransbeek (Figure 195) : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages.
- Par rapport à l'environnement, des mesures supplémentaires devraient être mises en œuvre :
  - Permettre l'infiltration des eaux sur le plus grand nombre possible de places de stationnement. Tant pour les places de stationnement que pour les boxes à vélos.
  - Intégrer de la végétation (strate arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, les oreilles de trottoirs, les ilots, ...).
  - Ajouter des arbres aux zones de plantation (en particulier le long de la voirie).
  - Végétaliser tous les abris de bus et de tramway.
- Pour l'Avenue Croix de Feu (Figure 177 et 178) : d'assurer la coordination avec projet de Parkway.
- Pour la Rue de Heembeek à la Rue François Vekemans (Figure 179 à 197) : de limiter les risques de conflits liés au stationnement à gauche du sens de la marche, idéalement en supprimant le stationnement de ce côté, autrement, en le limitant au maximum.
- Concernant les feux de signalisation :
  - Pour la rue de Ransbeek (Figure 191) : gérer entièrement le carrefour et ajouter un poteau signal à destination du tram, compte tenu des difficultés de visibilité pour l'insertion automobile.
  - Au carrefour Chaussée de Vilvoorde/Van Osslaan (Figure 197) : de revoir l'aménagement et intégrer les autres traversées du carrefour. L'aménagement ne peut être réalisé tel quel : D'une part, la traversée piétonne existante à feux de van Oss intègre dorénavant également la piste cyclable (il y a donc un conflit et des feux nécessaires pour les cyclistes, aussi au niveau de cette traversée) et, d'autre part, les signaux prévus pour la traversée cycliste de la Chée de Vilvoorde ne sont pas conformes (feux bicolores, alors qu'il ne s'agit que d'une traversée cycliste et non cyclo-piétonne).

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

- Au carrefour Tyrias/Bruyn (Figure 203) :
  - Fig 1 : de revoir la « chicane » de l'itinéraire piéton pour la traversée du by-pass. En effet, le poteau permettant l'accès au BP et au guidage sonore devra être mis de l'autre côté. Il ne resterait alors que 1.5m de passage au mieux.
  - Fig 2 : d'ajouter des feux pour les cyclistes en traversée de ce by-pass qui n'est pas géré, mais pour lequel il est possible d'ajouter des feux.
  - Fig 3 : de décaler les PP et traversées vélo vers le centre. Ceci agrandirait l'espace disponible sur la chicane et distancierait la traversée vélo gérée et non gérée par feux. Aussi, pour compacter le carrefour, le bypass pourrait-être supprimé au profit de feux à flèche pour les véhicules en provenance de Flandre.
  - Fig 4 : l'arbre dans la courbe ne doit pas être planté au risque de cacher le feu de droite.
- Pour la rue Bruyn (Figure 203) : l'arbre situé entre les n° 239 et 219 ne doit pas être planté pour garantir la visibilité sur les feux.

~~<sup>(4)</sup>Considérant que le demandeur a produit, d'initiative, des plans modificatifs, en date du ... (art. 177/1, §1<sup>er</sup> du CoBAT);~~

~~<sup>(4)</sup>que la demande modifiée n'a pas dû être soumise à de nouveaux actes d'instruction;~~

~~<sup>(4)</sup>que la demande modifiée a été soumise, à nouveau, aux actes d'instruction;~~

<sup>(1)</sup>Considérant que le fonctionnaire délégué a notifié, en date du 12/09/2022, la décision d'imposer des conditions impliquant des modifications aux plans déposés à l'appui de la demande (art. 191 du CoBAT);

<sup>(1)</sup>que les plans modifiés ont été notifiés au fonctionnaire délégué en date du 03/10/2022 et que la demande modifiée n'a pas dû être soumise à de nouveaux actes d'instruction;

~~<sup>(4)</sup>que les plans modifiés ont été notifiés au fonctionnaire délégué en date du xxx et que la demande modifiée a été soumise, à nouveau, aux actes d'instruction;~~

#### Objet :

Considérant que la demande vise à Créer une ligne de tramway (T10) et aménager l'espace public entre l'avenue des Croix de Feu et la rue Bruyn ; que ce projet implique de 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 Mandela ;
- la rue de Ransbeek (entre le stade et l'avenue de Tyras) ;
- l'avenue de Tyras ;
- la rue Bruyn (de l'avenue de Tyras à la rue militaire sans nom) ;

#### Procédure :

Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- 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 0.7. du P.R.A.S : *équipements d'intérêt collectif ou de service public ne relevant pas des activités autorisées par les prescriptions particulières ou dépassant la superficie de plancher autorisée par les prescriptions particulières de la zone ;*
- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : *actes et travaux ayant pour objet la création de voiries et la modification de l'aménagement de voiries et itinéraires des transports en commun.*
- 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.*

Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 20/04/2022 au 16/06/2022, 777 réclamations ont été introduites ; que ces réclamations portent sur les aspects suivants :

#### Générales :

- La réunion de la commission de concertation qui se tient en vidéoconférence est remise en question vu la levée des interdictions liées au COVID ;

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

- Le projet de tram aurait dû s'inscrire dans une vision plus large ; les citoyens regrettent qu'il n'y ait pas de vision urbanistique pour NOH ; la bétonisation de NOH ces dernières années entraîne une commune de moins en moins verte ; la création de cette ligne de tram aggravera cette situation ; Ce projet aurait dû solliciter une grande consultation citoyenne ; Les études ne reflètent pas les besoins réels en flux de mobilité actuels et futurs entre N.O.H. et le centre-ville. De plus, elles n'ont pas su intégrer l'augmentation du télétravail, consécutive à la crise sanitaire du Covid 19. Le prétendu « report modal » qui serait consécutif à l'implantation du tram n'a jamais été démontré nulle part ;
- La création d'un tram n'émane pas d'une demande citoyenne., les conclusions des études ne sont pas convaincantes en termes de besoins réels d'un tram ; Le tram est un moyen de transport obsolète, peu flexible et très impactant pour l'environnement. Sa consommation électrique est élevée, en comparaison aux moyens alternatifs tels que le bus électrique ; Pourquoi ne pas avoir choisi un bus articulé électrique ? d'autant qu'un bus nécessite moins d'entretien qu'un tram et peut-être remis en fonction plus rapidement après entretien. A l'heure actuel nous parlons beaucoup d'énergies alternatives (telles que l'hydrogène qui équipe déjà certains bus) le choix du tram semble manquer d'audace sur le plan écologique ;
- La zone dans laquelle s'inscrit le tram est une zone marécageuse, avec une nappe phréatique proche de la surface (le bas de NOH (milieu de la rue de Heembeek/rue de l'Ancre). Une étude a démontré qu'au niveau de la station actuelle « Heembeek » et le Delhaize ainsi que des relevés de niveaux dans un puits situé un peu plus haut, au 166 rue de Heembeek., que la nappe phréatique est à certains moments de l'année à peine quelques dizaines de centimètres sous le niveau de la rue. Dans le rapport d'incidence, il est indiqué qu'une seule zone est problématique à proximité de la rue de l'Ancre, or la zone située entre la rue du Pré Commun et le n°166 de la rue de Heembeek n'a pas été reprise dans cette étude « vu la nature du sol », cette zone concerne une quarantaine d'habitation dont il faudra également prendre des mesures pendant les travaux afin d'éviter tout risque pour la stabilité des bâtiments adjacents. Dans ce contexte, les vibrations engendrées par les passages incessants de lourds trams vont très certainement endommager les habitations (fissures) mais également risquer de déstabiliser le bon équilibre des maisons situées à peine à 4 m des rails. La Région, la Ville et la STIB veulent-elles se rendre responsables du risque d'effondrement d'habitations alors qu'ils sont au courant de la problématique de cette nappe phréatique affleurante ?
- Rapport d'incidence EI-03 : P.8 : « il est impossible de certifier à quel on assistera à une urbanisation de NOH d'ici 2035 » la STIB reconnaît que les prévisions d'accroissement démographiques et urbanistiques qui motivent ce projet sont incertaines ;
- Rapport d'incidence EI\_05 : P.5 « il s'agissait d'une situation en période COVID (mars 2021) où les comportements de mobilité étaient, de fait, différents d'une période dite « classique ». L'Étude d'incidence trafics réalisée en période Covid et ne tenant pas compte du changement en matière de télétravail et de son impact durable au-delà de la crise sanitaire ;
- Le tracé choisi passe par des rues étroites, sinueuses et pentues alors qu'une avenue bien plus large et rectiligne aurait été mieux adaptée (avenue des Croix de Guerre, pas si éloignée du cœur de NOH). Ce choix permettrait de préserver les lignes de bus existantes et donc de desservir les commerces, les écoles etc ;
- Les trams occasionnent beaucoup plus de bruit et vibrations dans les tournants et dans des rues inférieures à 20m de large. Il passera à environ 3-4 mètres de façades de vieilles petites maisons aux faibles fondations qui ne résisteront pas à de telles vibrations alors qu'au niveau de l'avenue de la Croix de Guerre, il aurait été à une douzaine de mètres des façades des habitations (avenue de 24m de large + 4-5 m de jardins devant les immeubles aux fondations bien plus imposantes). Il n'est pas pris en compte l'avis d'experts de l'IBGE qui déconseillent très fortement l'installation de lignes de tram dans des voiries inférieures à 20 m (voirie canyon). Les conclusions d'une note de synthèse de Bruxelles Environnement, datant de 2014 dans le cadre du recours à l'article 10 de l'ordonnance bruit par des riverains de l'avenue de l'Hippodrome, sont interpellantes. On y lit notamment ceci ; « *la configuration particulière de la voirie (étroite, fronts bâtis continus R+2 ou R+3) n'est pas favorable à une ambiance sonore modérée. Le bruit est d'une certaine manière pris au piège dans cette rue en forme de « U ».* Ce que l'on appelle l'effet canyon est en passe de se reproduire dans les rues étroites de Heembeek (16m), Veekemans (13m) et le Chemin Vert ;
- Les rues Veekemans et Heembeek possèdent une largeur de 14/16m, vu l'étroitesse de ces rues, le tram devra limiter sa vitesse. Cette limitation de vitesse entraînera des nuisances sonores considérables qui dépasseront les seuils acceptables en termes de bruits (frottement sur les rails), la quiétude des riverains et leur santé mentales sont en danger (voir la "Convention Environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB relative aux bruit et vibrations" (25/06/2004)) ;
- Les vibrations menacent l'intégrité du bâti existant, les maisons anciennes vont subir des tremblements sérieux avec le passage du tram et également en amont du tram, lors de ce chantier qui par ailleurs est très coûteux (75,000,000.00 €) ;
- La nouvelle ligne de tram engendre des modifications des sens de circulation des rues. Ces modifications entraîneront des embarras de circulation pour les habitants de rues, qui actuellement sont moins fréquentées. Ces changements de circulations vont probablement engendrer des embouteillages dans les rues perpendiculaires au tracé du tram, ce qui va inévitablement créer des tensions en termes de circulation et amener une pollution liée aux particules fines et aux émissions de CO2 générées par les véhicules. Des nuisances sonores dues à cette circulation importante est une atteinte au bien être mental des habitants ;

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

- Au niveau de la vitesse commerciale, à titre d'exemple, sur le trajet Heembeek-Veekemans, le tram fera face aux multiples petites camionnettes qui déposent les élèves présentant un handicap, dans deux écoles différentes (Pilifs ADO et Les Quatre Vents), aux nombreuses livraisons du Delhaize, aux multiples livraisons des différents commerces de la rue Veekemans, aux arrêts obligatoires des riverains pour décharger leurs courses par exemple. La STIB devra donc réduire fortement sa vitesse commerciale. Est-ce que la création d'un tram, qui, par ailleurs, est toujours prioritaire et dont la distance de freinage est considérable, ne constitue pas plus un danger pour la sortie des écoles, pour le passage des véhicules d'urgence, lors d'un déménagement ? Sur le trajet très étroit et sinueux, il sera très difficile de trouver de bons emplacements de quais répondant aux normes tant en taille et en pente d'accès pour l'accès au PMR. Un tram serait donc bien plus adapté à un trajet en site propre qu'au cœur de petites rues aux trottoirs étroits voir absents ;
- Au niveau du parking, de la mobilité et de l'accessibilité ce projet entraîne la suppression d'une quantité démesurée d'emplacements de parking. Aucune solution concrète de remplacement « hors voirie » ne semble être proposée par la Ville de Bruxelles ou la Région au niveau de la rue de Heembeek par exemple. Les zones de livraison pour les commerçants sont bien insuffisantes par exemple. De plus, comment faire cohabiter le tram avec des métiers comme les prestataires de soins à domicile ? où vont-ils se garer ? Comment faire cohabiter un camion de déménagement avec le passage d'un tram ? ou encore des travaux lourds avec pose de container en voirie ? ou encore les camions poubelles ? Le tram va enclaver NOH et ses commerces/écoles/centres médicaux etc... et ceux-ci seront moins accessibles vu l'insuffisance de place de parking ;
- La durée des travaux couplée au manque de place de parking et d'aménagements adéquats vont tuer le commerce qui sort à peine de la crise COVID ;
- En cas d'incendie, les caténaires risquent de poser problème pour le déploiement des équipements d'intervention ;
- Les bus existants répondent aux besoins actuels en transport, pourquoi créer un tram ? Pourquoi ne pas travailler à optimiser les lignes de bus existantes ?
- Suppression de la connexion Vilvoorde – NOH ;
- Les désagréments en termes d'accès pendant la durée des travaux ; Quid du phasage des travaux ?
- Nombreuses craintes sur la baisse de la valeur des biens immobiliers ;
- Les plans d'aménagements ne prévoient aucune borne Villo, ni d'espace suffisant pour le parcage de vélo privé ; De plus dans la création de cette nouvelle ligne, ne faudrait-il pas étudier le placement de nouvelles stations Villo ? ou station Cambio ?
- Le GUTIB juge donc l'opportunité de construire une ligne de tram à cet endroit pleinement justifiée, le GUTIB juge tout à fait inopportun le choix de la STIB de vouloir établir le tracé en voirie sur les rues François Veekemans et de Heembeek, qui sont excessivement étroites, et bordées de petites maisons anciennes, probablement sensibles aux vibrations que ne manqueront pas de créer les passages fréquents de lourds tramways. Le virage serré et le dénivelé au droit du Zavelput nous semble source de nuisances sonores, de ralentissements et de dépenses faramineuses en termes d'entretien de voies. Nous pensons que la vitesse commerciale du tram souffrira considérablement du fait de se faufiler dans ces petites rues, et enlèvera tout l'intérêt de la vitesse d'une ligne de tram à cet endroit. C'est pourquoi le GUTIB préconise de faire passer le tram par la rue des Croix de Guerre, bien plus large, bordée d'immeubles plus modernes et plus densément peuplés, et qui offre une ligne droite entre le rond-point du chemin vert et l'avenue des Croix de Feu, point de raccordement avec les voies existantes ;
- DRP conteste formellement comme inapproprié le choix du tram (déjà affiché depuis des années) comme véhicule d'exploitation de cette nouvelle ligne, parce que la STIB refuse de tenir compte de deux évolutions :
  - o a) l'accroissement considérable du poids, des trams au cours des dernières décennies (jusqu'à 75 tonnes en charge pour le modèle 4000 qui roule pour la ligne 3 actuelle)
  - o b) le développement de bus 100 % électriques et de grande capacité, comme le modèle biarticulé VH de 150 places (contre 180 pour le tram du type 3000) ;
  - o 1) Contre le choix du tram comme véhicule, pris par STIB sur base de critères partiels et d'hypothèses non justifiées, en présentant les avantages du tram mais en omettant de citer ses graves inconvénients.
  - o 2) Contre la prétendue nécessité de transporter sur la nouvelle ligne 30 000 voyageurs par jour et 1500 à 1700 voyageurs par heure de pointe.
  - o 3) Contre le plaidoyer anti-bus bi-articulé présenté par la STIB, alors que la bonne performance de ces bus est visible dans une série de villes (parfois depuis 8 ans) et depuis 2021 entre Jette et Zaventem (ligne parfois sinueuse opérée par De Lijn)
  - o 4) Contre la présentation unilatérale de l'intérêt du véhicule tram, sur base de prétendus avantages, avec une réfutation point par point
  - o 5) Contre la suppression massive d'emplacements de parking le long du trajet, alors que les places existantes sont actuellement occupées quasi nuit et jour
  - o 6) POUR la réalisation de parkings de compensation
  - o 7) Contre le projet de nouveau Pôle de la STIB sur la voirie des Croix de feu, qui exigerait que soit préalablement cédé à la STIB l'espace occupé par l'axe de haute capacité (2 bandes) montant vers l'A12 (av des Croix de feu) ;
  - o 8) Pour la réclamation d'un test relatif à la faisabilité du doublement de la fréquence du tram 7

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

- 9) Contre la dissimulation du choix entre le véhicule 3000 et le 4000 pour exploiter la nouvelle ligne proposée avec un tram ;
- Irrégularité du rapport d'incidence pour absence d'analyse des alternatives et absence d'analyse des effets du projet sur l'avifaune et le non-respect de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature (voir la réaction n°708) ;

#### **Rue Francois Veekemans :**

- La rue est trop étroite pour le passage d'un tram de grand gabarit comme il est prévu. C'est une rue commerçante, les places de parking sont déjà très limitées, elles le seront encore plus avec l'arrivée du tram ;

#### **Place du Zavelput :**

- La place du Zavelput va perdre sa fonction d'espace récréatif, le bac à sable pour les plus petits et l'espace jeu pour les plus grands ;
- Le réaménagement du Zavelput me semble très agréable et peut faire revivre cette place en enlevant les tendances négatives quotidiennes. Merci beaucoup pour cet investissement et ce courage. Ce serait mieux si le périmètre du projet était élargi jusqu'à la rue des Bons Enfants. Pour le moment il y a beaucoup d'espace qui pourrait faire partie de la place verte et récréative ;

#### **Rue du Wimpelberg :**

- A la lecture de la page 133 du rapport d'incidence partie 1 du 19/11/2021, il semble que le petit tronçon en sens unique au début de la rue du Wimpelberg (côté croix de guerre) sera inversé. Cela va malheureusement à l'encontre avec la solution trouvée il y a 35 ans pour désengorger la rue du trafic allant et venant entre le centre de la ville et l'autoroute, et ce problème va très probablement se reproduire à cause de cette nouvelle configuration.

Quelques habitants de la rue et moi-même avons pensé à trois solutions possibles :

- solution A: inverser également le reste de la rue du Wimpelberg, afin de rendre le trafic uniquement local (aménagement routier probablement nécessaire en haut de la rue).
- solution B : inverser le sens de la boucle wimpelberg-petit chemin vert-ramsbeek que vous aviez prévue dans le projet.
- solution C : conserver le sens unique tel qu'avant le projet, mais le rendre accessible pour la circulation locale ("excepté circulation locale")

En tant qu'habitant de la rue du Wimpelberg, papa de 2 enfants en bas âge et utilisateur de mobilité douce, je souhaite attirer votre attention sur un point à la page 133 du rapport d'incidence partie 1 du 19/11/2021. En effet, il est prévu que le sens unique au début de la rue du Wimpelberg soit inversé. Dans les faits, cela en ferait le chemin le plus court pour que les véhicules rejoignent l'autoroute depuis le centre de la Ville. Aujourd'hui, les logiciels GPS comme WAZE et google maps, proposent systématiquement le chemin le plus rapide.

Avec cette nouvelle configuration, il est fort à parier que les véhicules soient invités à prendre la rue du Wimpelberg, plutôt que la rue de Ransbeek et l'avenue de Tyras. Il me semble que cela irait à l'encontre de la volonté de la Ville et de la région d'avoir des quartiers apaisés, sans trafic de transit ;

#### **Chemin Vert :**

- Passage du tram dans ce petit chemin qui est dans une zone calme et qui risque d'être bruyant et dangereux pour les enfants ;  
Le tram dans ce quartier résidentiel va dénaturer totalement le projet initialement conçu pour favoriser le lien social ;
- Ce nouveau lotissement est en zone 20km, cette zone ne peut donc pas accueillir un tram alors que les enfants y jouent et s'y balade ;
- De plus, le tracé du tram prévoit de traverser la zone verte et y menacer les espèces présentes ;
- La conservation de la haie était une des conditions du permis octroyé pour le lotissement Chemin Vert ;
- Destruction du parking du stade Mandela ;
- Le côté idyllique, verdoyant de ce quartier disparaîtra ;

#### **Zone Buissonnet-Araucaria-De Wand-Mutsaert :**

- Problème de connexion : l'installation de cette ligne 10 à NOH va provoquer un problème de rupture de charge pour tous les riverains de la zone Buissonnet-Araucaria-De Wand-Mutsaert qui n'auront plus le tram 3 les menant jusqu'à Rogier directement. On nous parle d'une meilleure connexion avec le cœur de la Ville mais cette ligne 10 aura son terminus à Rogier alors qu'actuellement, nous allons directement jusqu'à la Gare du Midi et plus loin encore, sans rupture de charges ;

#### **Place Peter Benoît :**

- Niveau sécurité, on peut également s'en inquiéter au niveau des arrêts qui seront prévus près de la Place Peter Benoît vu le nœud étroit formé à ce niveau par les différentes rues et passages de différents transports en commun ;

#### **Van Praet :**

- La mise en double-sens de Van Praet doit être bien préparée et doit avoir lieu bien avant que le tram n'arrive. Ce thème est peu abordé (on renvoie la balle vers d'autres organismes) alors qu'il reste l'épine dorsale de la mise en œuvre du projet.  
Cette mise en double-sens fait craindre aux commerçants de De Wand que l'accès à leur quartier sera rendu plus difficile aux automobilistes, il faudrait expliquer le rôle que le nouveau rond-point Gros Tilleul, une fois réaménagé, jouera. La requalification de l'A12 + Croix du Feu doit, selon les recommandations, se réaliser

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

simultanément au projet du tram, pourtant on a du mal à percevoir la synergie entre les acteurs de ces deux projets (requalification A12/Croix du Feu et tram 10). Tout retard sur la requalification de l'A12 + Van Praet + Croix du Feu aura une incidence sur la poursuite des travaux du tram 10.

- Une ligne de tram dessert déjà NOH le tram 3, il oblige les usagers des hauts quartiers de NOH à descendre du tram pour emprunter un bus qui les emmène jusqu'à Vilvorde ou dans le haut de NOH ; le tram 10 serait la solution à ce problème mais celui-ci entraîne un autre point problématique qui impactera les riverains du quartier De Wand (Usagers de l'actuelle ligne 3 vouée à disparaître) qui ne pourront plus se rendre directement au centre-ville si la ligne 10 est adoptée ;

#### **Ransbeek :**

- Qu'avez-vous prévu pour prévenir, limiter, compenser les nuisances sonores et visuelles du passage du tram entre l'arrière des jardins de la rue de Ransbeek et les terrains de football ? Quels sont les précédents d'implantation d'une ligne de tram en fond de jardin à Bruxelles ? Qu'avez-vous prévu pour garantir la possibilité de sortir par l'arrière du jardin, comme c'est le cas depuis toujours ? Vu la taille de certains jardins, sera-t-il toujours possible d'occasionnellement acheminer ou évacuer des matériaux/déchets de jardin par l'arrière ? Sinon, quelles autres solutions suite à la modification des accès avez-vous prévu ?

#### **Croix du Feu :**

- Il ressort de différents rapports que les normes de bruit aux abords de l'avenue des Croix du Feu sont dépassées, il en va donc de la santé des riverains. Il en est de même au niveau de la pollution ;

#### **Commentaires particuliers :**

- Le Bourgmestre a affirmé lors du Conseil Communal du 28 Mars 2022 que la STIB financerait les expertises des façades ET de l'intérieur des immeubles. Quelles garanties avons-nous qu'il en soit ainsi ?
- Je propose de rester avec notre bus 47 comme solution de transport en commun et de déplacer le tram 10 vers l'avenue des croix de guerre, car ce quartier n'a pas de linge de la STIB ;
- Nous avons acheté notre appartement il y a presque vingt ans dans une commune calme et verdoyante où il faisait bon vivre. Nous avons fait le choix de rester à Bruxelles alors que l'on voit nos amis et notre famille quitter Bruxelles pour des coins plus accueillants. Depuis dix ans, on construit à tout va dans la commune. Comment pouvons-nous rester sereins face à cela ?
- Le bus 47 sera supprimé ? Plus de liaisons directes avec Vilvorde, son marché et ses hôpitaux ;
- une étude du site avant les travaux, (de chaque maison ou bâtiment) aux frais du constructeur, est nécessaire pour rendre irréfutable la preuve des causes des dommages. Le tram, par sa construction dans des rues étroites, entraîne une réduction du revenu cadastral, étant donné la diminution de la qualité des logements ;
- j'ai participé à plusieurs rencontres organisées par nos élus et par la Stib. Lorsque je me renseignais si l'objectif second n'était pas d'installer un dépôt de trams en fin de parcours, on m'a toujours assuré que ce ne serait pas le cas. Or, je lis un peu estomaquée dans le rapport d'incidence nr 1 à la page 120 qu'il serait peut-être question d'installer un dépôt tram dans l'avenir vu le développement futur des différentes lignes de tram dans le nord de Bruxelles. Ceci serait donc synonyme pour les milliers d'habitants qui auraient cette ligne de tram à 3-4 mètres de leur fenêtre, d'avoir un charroi d'environ 80 trams rentrant au dépôt après minuit et en ressortant vers 5h du matin ;
- L'arrivée de ce tram aura pour conséquence l'augmentation de l'offre de logements et de zoning industriels et commerciaux qui se fera indéniablement au détriment des espaces verts ;
- je trouve dommage que le trajet du 3 soit modifié bien que ravie qu'il y ait une nouvelle ligne. Travaillant à Anderlecht et habitant les dessus de Neder, c'est mon trajet le plus simple avec un seul changement. Le nouveau trajet du 3 me ferait changer plusieurs fois de transport et donc perdre pas mal de temps dans les communications ;
- En tant que cycliste, je risque de rester coincé dans les voies ;
- Actuellement, Neder-Over-Heembeek est très bien desservie par les transports publics. Vous pouvez rejoindre le centre-ville en 20 minutes. Le Tram 10 mettra fin à cette accessibilité facile. Pour les voyageurs au-delà de l'arrêt Heembeek, il n'y aura plus de correspondance directe depuis le terminus Esplanade, puisque le tram 3 disparaît. A l'avenir, il faudra prendre le tram 7 pour changer au tram 10 à l'arrêt Heembeek et changer à nouveau à Rogier pour le métro. Cela nécessite un temps de trajet supplémentaire. Je suis hypersensible. Pouvez-vous me garantir que ces vibrations n'auront aucun impact sur mon état de santé ? Je pratique un certain type de relaxation. Comment se détendre quand le tram passe toutes les 10 minutes ? Le délai des travaux. Certains de mes patients viennent en chaise roulante. J'ai reçu un courrier stipulant que ma façade servira à installer des fixations pour les câbles du tram. Je n'ai aucune garantie quant à la conservation de l'état de mon bien à long terme suite aux vibrations. Ma maison risque de perdre de sa valeur. La modification de la voie de circulation qui transforme la rue en sens unique avec une diminution des places de parking. Mon cabinet se situant au 1er étage côté rue, il est très peu probable que je puisse continuer mon activité avec autant de nuisances. Il en résultera de lourds tords au niveau financier ;
- La continuité et la lisibilité de l'infrastructure cyclable doivent être assurées. La piste cyclable à l'angle de la Heembeeksestraat et de la Vuurkruisenlaan est particulière : elle commence/se termine brusquement après un parking. Comment les cyclistes accèdent-ils à cette piste cyclable ? Une liaison cyclable en asphalte de couleur ocre devrait également être créée ici avec la piste cyclable existante sur la Vuurkruisenlaan ;

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

- C'est une bonne chose qu'il y ait une infrastructure cyclable sur la Groenweg et la Ransbeekstraat. Cependant, les deux pistes cyclables pourraient être mieux reliées (elles sont actuellement interrompues par une zone partagée avec les piétons). Il est recommandé d'assurer la continuité en poursuivant l'asphalte de couleur ocre ;
- Le lien avec le projet Werkvennootschap doit également être bien exécuté (figure 203). Les plans actuels ne permettent pas de savoir si cela a été fait ;
- Le début de la piste cyclable dans la Bruynstraat prête à confusion (figure 205). Pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons qui traversent, un plateau de circulation pourrait être placé ici au croisement, juste après le rond-point ;
- Il faut également veiller à ce qu'il n'y ait pas de places de stationnement autour des passages pour piétons, afin que les piétons qui traversent soient bien visibles. À certains endroits, les voitures risquent de se garer juste devant les passages à niveau, par exemple à la maison numéro 82 de la Heembeeksestraat (figure 180) où il y a un emplacement pour un garage. Il y a un risque que des voitures se garent à cet endroit. Il est préférable de mettre en place un trottoir plutôt qu'un parking ;
- il y a des parties du projet où la végétalisation pourrait être meilleure. Dans la Heembeeksestraat et la Frans Vekemansstraat, il faudrait planter davantage d'arbres à certains endroits (par exemple, un arbre toutes les trois places de stationnement) ;
- Grands risques de chutes pour les usagers de trottinettes et de vélos qui devront emprunter la même route que le tram ;
- Les fonds sur lesquels les immeubles sont construits sont fragiles, j'en ai moi-même fait les frais à la suite d'un sinistre causé par l'enfouissement de pieux sur un terrain proche de ma maison. Ce sinistre m'a valu de voir ma police d'assurance défense en justice résiliée, et m'a obligée à avancer pendant plus de 10 ans les frais de réparation à mon habitation (voir notamment jugement du tribunal de commerce A/09/01530 du 18/02/2013 confirmé en 2019 par la Cour d'appel. La maison a été réparée et sa structure est stable, mais vu la structure des constructions du lotissement sis du 3 au 25, rue Warandeveld, qui reposent sur des dalles de béton 2 par 2, les vibrations causées par le chantier puis le passage incessant des trams extrêmement lourds risquent de se propager de proche en proche dans tout le lotissement et même dans tout l'îlot, causant fissures et bruit qui affecteront tous les habitants du premier bloc de la rue. Les expériences dans d'autres quartiers de Bxl avec les trams gigantesques comme celui que la Stib projette d'exploiter entraînent des dégâts récurrents et des nuisances perpétuelles qu'il est encore temps d'épargner à ce quartier ;
- Le processus de « participation citoyenne » s'est apparenté à une farce, les lignes directrices ayant été suivant l'opportunité politique corsetées dans des décisions préétablies par la Stib (par exemple l'aménagement du Zavelput, où on devait choisir entre 3 épures prédéfinies en faisant fi du rôle clé de cette place comme point central de la mobilité de NOH) ou au contraire, laissées à la décision « de la majorité » sans prendre en compte les aspects techniques et nuisances de certaines options (par exemple le tracé qui sinue entre des rues étroites, bordées par des immeubles plutôt anciens avec des fondations fragiles imposées par la ville à l'époque et qui reposent sur des sols marécageux au lieu de le faire emprunter l'avenue des croix de guerre dont les immeubles plus récents ont des fondations plus résistantes et subiront moins les vibrations inhérentes aux travaux et au passage des trams ;
- Mes filles utilisent l'une le 3 et l'autre le 7 pour rejoindre leurs lieux d'études respectifs. L'une et l'autre signalent que les trams 3 et 7 arrivent bondés du Heysel le matin. Si le tram 3 est supprimé, mis à part les évidents inconvénients pour les gens qui vivent dans le quartier Mutsaert et les utilisateurs à venir du futur parking de dissuasion, le tram 7 sera complètement saturé et l'arrêt Heembeek sera le théâtre perpétuel d'une cohue entre usagers. Par ailleurs c'est une erreur évidente de couper la ligne de tram à Rogier. Pour aller, par exemple, de Rogier-Mutsaert à la maison communale, il ne faudra pas moins de 3 changements en site propre : Heembeek-Rogier-De Brouckère alors qu'il n'y en a aucun actuellement. Certes on parle de quelques minutes chaque fois, mais on ajoute vite 10 minutes de trajet au final ;
- Je trouve bien que la Rue Filip Vander Elst et la Rue des Bons Enfants deviendront des rues à sens unique dans le sens descendant – Ca va améliorer la qualité de l'air! J'espère que la Place Saint-Nicolas, ce qui est dans le prolongement de la Rue Filip Vander Elst, deviendra aussi à sens unique. C'est une zone résidentielle où les gens roule dans les 2 sens et où il y a aussi beaucoup de stationnement. Pour clarifier, ce n'est pas une place, c'est une rue étroite. Donc agrandir le périmètre et adapter toutes ces rues en zones résidentielles à la hauteur de la Place Saint Nicolas pour que seulement les riverains puissent y conduire. Afin que ça devienne un endroit sécurisé vu que beaucoup des parents amènent leur enfant vers les 2 écoles. Si le passage (des voitures) n'est pas découragé, les 3 rues petites risquent de devenir victime du trafic de transit ;
- Moins de voiture dans la ville, moins d'emplacement de parking dans les rue, c'est le futur et c'est courageux de progresser dans cette direction, et de changer le règlement de parking du quartier. A part le tram nous avons besoin des autres solutions dans le cas où les gens sont obligés d'utiliser parfois une voiture. Des combinaisons sont souvent la solution :
  - o J'aimerais plus de stations Cambio dans Heembeek-Mutsaard pour faciliter l'accès aux voitures partagées. Pour le moment c'est vraiment difficile de réserver une Cambio dans le quartier NOH, ou alors il ne reste que des petites voitures.
  - o Construire vite un Park&Ride avec des connexions de bus ou tram au cœur de NOH. Les personnes qui prennent la voiture par nécessité peuvent le laisser aux P&R. Une visite ou journée de travail où je dois déplacer ma voiture chaque 2h n'est pas réalisable. Veuillez aussi garantir une connexion entre

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

T10 et le Ringtrambus ou le RER pour que NOH soit complètement accessible par transport en commun ;

- Ma maison est déjà fragilisée et de nombreuses fissures sont déjà présentes suite à la construction d'une école. Les vibrations du tram vont aggraver cette situation ;
- Rue François Veekemans 26 : que va-t-il advenir du parking moto que j'ai payé devant chez moi ?
- Les aménagements proposés ne permettent pas l'accès aisés aux PMR ;
- Heembeek 63, vu les aménagements difficultés pour sortir de mon garage ;
- Heembeek 207 : problèmes qui nécessitent une place de parking devant chez lui ;
- Heembeek 212 : soins médicaux importants 3x par semaine, peur d'être bloqué par un tram ;
- Rue de la Balsamine : route fermée accès et déchargement à l'habitation ?
- Heembeek 130 : craintes de départ des locataires à cause du bruit et des tremblements + problèmes déjà actuels de livraison qui seront accentués par le tram ;
- Croix de Guerre 197 : je crains l'afflux d'une circulation importante dans une avenue réputée calme ;
- Chemin vert : ma sortie de garage donne sur le petit chemin vert où sera placé un quai pour le tram. Je ne pourrai plus sortir de mon garage ;
- 199 rue ransbeek : procédure de régularisation de la situation actuelle de la maison qui n'a pas de plan cadastral mais les démarches sont en route pour faire les plans avec l'architecte afin de démontrer qu'il y a un garage qui existe à l'arrière du chemin vert près du stade Mandela. Le tram et la piste cyclable ne nous permettra plus de rentrer et sortir du garage ;
- Veekemans 211 : je ne veux pas que les câbles du tram soient attachés à ma maison ;
- Des gros travaux ont déjà amené une invasion de souris et de rats, les travaux du tram risquent de provoquer la même chose ;
- Heembeek 74 : ma maison subit déjà énormément de fissures ; mon fils est handicapé moteur, son bien-être sera affecté ;
- Lombardzyde 243 : le tram 3 ne passera plus par mon arrêt de tram « buissonnet », je ne pourrai plus me rendre sur mon lieu de travail à « Esplanade ». Pour aller en ville je devrais changer 2x de transport ;
- Rue Général Biebuyck : même remarque
- Avenue des Croix de Guerre 27 : suppression ligne 47 NOH – Vilvorde, mes enfants prennent le bus pour aller à l'école ;
- Heembeek 61 : quid accès au garage durant les travaux ;
- Veekemans 57 : quid accès aux garages en locations ?
- Heembeek 248 : je constate que sur le plan "MOVE NOhW\_PLAN\_4bis" il n'y a pas de zone de chargement et de déchargement, alors que cela avait été demandé lors des premières réunions. Nous avons des livraisons quotidiennes de marchandises volumineuses, telles que des palettes de machines à laver, de réfrigérateurs, etc. Vous ne pouvez pas simplement déplacer ces marchandises et ne pas les utiliser. Ces biens ne peuvent pas être déplacés et doivent être livrés à notre garage de livraison qui se trouve à Heembeeksestraat 238-240. Si aucune zone de chargement et de déchargement n'est prévue, les camions qui doivent charger et décharger les marchandises perturberont la circulation du tram, ce qui peut prendre jusqu'à 30 à 45 minutes. Si Recupel doit venir chercher les appareils, cela prendra environ 45 minutes. C'est pourquoi je demande explicitement de prévoir une zone de chargement pour un camion de +/- 10m devant notre garage d'entrée ;
- J'habite au 73 rue de Ransbeek et cela fait plusieurs années que nous subissons une intense pression due aux nombreux chantiers de construction (133 logements du nouveau quartier Chemin Vert, 42 logements pour seniors rue de Ransbeek, 15 logements privés au 79 rue de Ransbeek...). Pollution, saleté, nuisance sonore, non-respect du voisinage, difficulté de circulation, bref nous sommes à bout de nerfs. La Commission de Concertation prend-elle en considération la santé mentale et physique des citoyens ? L'offre de stationnement sera considérablement réduite dans ma rue et sur tout le tracé. Il m'est déjà très difficile de trouver une place dans le quartier, actuellement. Ce sera pire si ce projet aboutit. Il suffit de voir la pagaille des stationnements dans le nouveau quartier Chemin Vert (les parkings souterrains servent-ils?) pour comprendre le dérèglement que cela va provoquer! Je travaille avec un horaire décalé et il devient impossible de trouver une place de stationnement après 20h près de mon domicile (la carte de riverain n'a rien changé) ;

#### **Commentaires positifs :**

- projet positif : il réalise un ajustement indispensable de l'espace public pour renforcer les transports publics, au détriment de l'espace occupé par la circulation automobile. Les habitants de Neder-Over-Heembeek auront plus d'alternatives et pourront voyager plus facilement. Les changements en faveur des usagers actifs de la route (piétons, cyclistes) sont également à saluer, tout comme les ambitions de verdurisation de l'espace public ;
- La réduction du nombre de voies dans la zone industrielle est une bonne chose. Le plan de circulation à sens unique dans le centre de Neder-Over-Heembeek rendra également les rues plus calmes et est positif ;
- Merci de construire un tram dans NOH. C'est un progrès dans la bonne direction ;

Considérant l'avis favorable conditionnel de Bruxelles Mobilité du 01/04/2022, favorable aux conditions suivantes :

- Pour l'avenue de Tyras et le rond-point Tyras-Van Oos (Figure 197 à 203) : de soumettre les plans à un audit de sécurité routière et s'y conformer.
- Pour les trottoirs :

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

- de respecter les 2% de pentes transversales et les 5% de pentes longitudinales.
- En cas d'entrée de garages, ne pas abaisser le trottoirs au niveau zéro pour faciliter l'accès au voitures, cette facilité se fera au moyen d'une bordure chanfreinée de type E. Le trottoir garde son niveau sur toute la longueur.
- Pour l'équipement des passages pour piétons en dalles podotactiles :
  - Rue de Heembeek (Figure 179), PP à hauteur du n°45 : prolonger la ligne de guidage jusqu'au mur.
  - Rue de Ransbeek (Figure 192) : équiper la traversée piétonne à l'angle du Centre Mandela de dalles Podotactiles.
  - Rue de Ransbeek (Figure 194) : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages.
  - Rue de Ransbeek (Figure 195) : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages.
- Par rapport à l'environnement, des mesures supplémentaires devraient être mises en œuvre :
  - Permettre l'infiltration des eaux sur le plus grand nombre possible de places de stationnement. Tant pour les places de stationnement que pour les boxes à vélos.
  - Intégrer de la végétation (strate arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, les oreilles de trottoirs, les îlots, ...).
  - Ajouter des arbres aux zones de plantation (en particulier le long de la voirie).
  - Végétaliser tous les abris de bus et de tramway.
- Pour l'Avenue Croix de Feu (Figure 177 et 178) : d'assurer la coordination avec projet de Parkway.
- Pour la Rue de Heembeek à la Rue François Vekemans (Figure 179 à 197) : de limiter les risques de conflits liés au stationnement à gauche du sens de la marche, idéalement en supprimant le stationnement de ce côté, autrement, en le limitant au maximum.
- Concernant les feux de signalisation :
  - Pour la rue de Ransbeek (Figure 191) : gérer entièrement le carrefour et ajouter un poteau signal à destination du tram, compte tenu des difficultés de visibilité pour l'insertion automobile.
  - Au carrefour Chaussée de Vilvoorde/Van Osslaan (Figure 197) : de revoir l'aménagement et intégrer les autres traversées du carrefour. L'aménagement ne peut être réalisé tel quel : D'une part, la traversée piétonne existante à feux de van Oss intègre dorénavant également la piste cyclable (il y a donc un conflit et des feux nécessaires pour les cyclistes, aussi au niveau de cette traversée) et, d'autre part, les signaux prévus pour la traversée cycliste de la Chée de Vilvorde ne sont pas conformes (feux bicolores, alors qu'il ne s'agit que d'une traversée cycliste et non cyclo-piétonne).
  - Au carrefour Tyrias/Bruyn (Figure 203) :
    - Fig 1 : de revoir la « chicane » de l'itinéraire piéton pour la traversée du by-pass. En effet, le poteau permettant l'accès au BP et au guidage sonore devra être mis de l'autre côté. Il ne resterait alors que 1.5m de passage au mieux.
    - Fig 2 : d'ajouter des feux pour les cyclistes en traversée de ce by-pass qui n'est pas géré, mais pour lequel il est possible d'ajouter des feux.
    - Fig 3 : de décaler les PP et traversées vélo vers le centre. Ceci agrandirait l'espace disponible sur la chicane et distancierait la traversée vélo gérée et non gérée par feux. Aussi, pour compacter le carrefour, le bypass pourrait-être supprimé au profit de feux à flèche pour les véhicules en provenance de Flandre.
    - Fig 4 : l'arbre dans la courbe ne doit pas être planté au risque de cacher le feu de droite.
  - Pour la rue Bruyn (Figure 203) : l'arbre situé entre les n° 239 et 219 ne doit pas être planté pour garantir la visibilité sur les feux.

Considérant l'avis de Vivaqua du 06/04/2022 ;

Considérant l'avis de Bruxelles Environnement du 13/04/2022, favorable aux conditions suivantes :

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

- Prévoir des fosses de plantations de volume et avec substrat adaptés aux plantations planifiées (avec l'aide d'un·e expert·e en la matière, le facilitateur nature pouvant être sollicité) ;
- Végétaliser les voies du secteur Chemin vert et de tout le tronçon en site propre avec un mélange d'herbacées et ou de plantes grasses (sedums) ;
- Afin de préserver davantage de zone d'espace vert de haute valeur biologique, n'implanter un cheminement de mobilité active que d'un seul côté des voies de tram dans les secteurs Chemin vert et Ransbeek-Tyras ;
- Prendre toutes les mesures de protection des arbres existants à conserver, y compris en termes de formation et communication avec toute personne intervenant sur le chantier ; interdire le stockage de machines ou matériaux sous la couronne des arbres ;
- Poursuivre l'étude détaillée avec des experts en biodiversité et intégrer aux cahiers des charges des travaux ceci :
  - l'aménagement d'un écoduc enterré dans le coffre de la voirie de la rue de Ransbeek ainsi que de l'avenue du Tyras ;
  - un éclairage public raisonné, moins nuisible pour la faune, dans les zones les plus sensibles notamment pour les chiroptères (Chemin vert, Ransbeek) ([https://document.environnement.brussels/opac\\_css/elecfile/RT\\_Eclairage\\_raisonne\\_FR.pdf](https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/RT_Eclairage_raisonne_FR.pdf)) ;
- Réutiliser le substrat local dans le réaménagement des abords de voies et bermes de voiries (régénération spontanée et banque de graines présentes dans ce substrat) notamment pour les secteurs présentant une flore herbacée particulière (Ransbeek, Tyras) ;
- Prévoir des revêtements drainants au niveau de tous les emplacements de stationnement ;
- Prévoir une temporisation des eaux pluviales de manière intégrée au niveau de la Rue de Heembeek ;
- Déplacer l'appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans vers une zone où il y a moins de riverains à proximité directe. Par exemple au niveau de la place Peter Benoit.

Considérant l'avis du S.I.A.M.U. du 23/05/2022, favorable sous conditions ;

Considérant l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins du 07/07/2022, favorable sous conditions ;

Considérant que la commune de Vilvoorde (Flandres) et la Région Flamande n'ont pas émis leurs avis dans les délais prescrits ;

Projet tel qu'introduit :

Considérant que l'ensemble du tracé du tram a fait l'objet d'un plan de circulation afin de mettre en œuvre le Plan Régional de Mobilité « Good Move », de faciliter et de sécuriser le passage du tram tout en améliorant la qualité des espaces tout au long de son parcours ; que dans le cœur de NOH, des sens uniques tête-bêche sont mis en place dans les rues principales, soit Heembeek et Vekemans, afin d'en supprimer le trafic de transit tout en y maintenant les accès riverains et locaux ;

#### Secteur 01 – Pole Heembeek

Considérant que le projet tel que proposé se raccorde à l'aménagement proposé par le projet actuellement en instruction visant à restructurer l'axe routier R21 à Laeken / Neder-Over-Heembeek, introduit le 25/11/2021 et référencé 04/PFD/1823732 ; qu'il ne se raccorde pas de à la situation existante, notamment en ce que le projet implique la suppression de deux bandes de circulation automobile ;

Considérant que le projet prévoit le nouveau pôle de trams 7 et 10 sur l'avenue des Croix de Feu, au droit de l'école fondamentale « La Croisée des Chemins » ; que sa localisation a été choisie au plus près du carrefour avec l'avenue des Croix de Guerre afin de faciliter les connexions trams/bus d'un part mais également l'accès à l'école et au futur nouveau quartier, par cet équipements de la ZIR4 ;

Considérant que le tracé des deux voies de tram existant est modifié et une 3<sup>ème</sup> voie est ajoutée afin de venir insérer les deux nouveaux quais, composés d'un quai simple (3.5m de large) vers Faubourg et d'un quai double (5m de large) vers Ville ;

Considérant que, parallèlement aux quais, on trouve la piste cyclo-piétonne (voie verte) du projet de Parkway de Bruxelles Mobilité d'une largeur ponctuelle de 4 à 4.5m ; que cette piste cyclo-piétonne est prévu en lieu et place de deux bandes de circulation automobiles ; qu'une berme centrale plantée d'arbres de 2m de largeur sépare la piste cyclo-piétonne des voies de circulation automobile ; que l'infrastructure de la contre allée à double sens est

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

maintenue à l'identique, ainsi que l'alignement de platanes qui la borde côté école ; que la piste cyclable existante est remplacée par un trottoir de 2.5m de largeur ;

Considérant que deux traversées piétonnes sont installées de part et d'autre des quais ; que le pied du talus le long du pôle trams sera revu, une emprise dans ce talus étant nécessaire à l'installation du pôle Heembeek ; que ce réaménagement donne lieu à la réalisation d'un soutènement paysager, en terrasse successive plantées ;

Considérant que plusieurs arbres sont à abattre afin de modifier le tracé des voies et l'insertion des quais ; que quelques arbres devront également être abattus dans le bas du talus afin d'organiser le re-talutage en terrasses ; que 39 arbres sont abattus dans ce secteur, pour 27 arbres plantés ; que le projet augmente la superficie de surface perméable ;

Considérant que l'avenue des Croix de Guerre est réaménagé uniquement dans la section devant l'école fondamentale « A la croisée des chemins » ; que cette partie d'avenue accueille les arrêts et le terminus des lignes de bus 56 et 57 ;

Considérant qu'afin de garantir un cheminement piéton et cycliste sécurisé, l'actuelle piste unidirectionnelle séparée est déviée à l'arrière des arrêts et terminus ; qu'un petit local avec des sanitaires est prévu dans le périmètre de la ZIR4 pour les chauffeurs mais rendu également accessible au public ;

Considérant que dans ce secteur, le projet prévoit la suppression de 11 places sur les 13 places existantes ;

#### Secteur 02 – Rue de Heembeek

Considérant que la rue de Heembeek est réaménagé en contresens tram ; que les voies de tram sont implantées dans l'axe de la voirie ; que la voirie est en sens unique depuis Croix de Feu jusque Pâturage et inversément de Zavelput à Pâturage afin de créer une discontinuité dans les trajets automobiles ;

Considérant que son profil reste sensiblement le même qu'actuellement avec du stationnement de part et d'autre de la chaussée mais avec des trottoirs élargis de l'ordre de 2,5 à 3m ; que les zones de stationnement sont réorganisés en vue de libérer des espaces de plantation dont des jardins de pluie et des arbres ;

Considérant que les cyclistes circuleront avec les trams en site propre dans un sens et avec la circulation automobile dans l'autre sens ;

Considérant qu'afin de pouvoir installer l'arrêt de tram à ce carrefour, les rues de l'Ancre et de la Balsamine doivent être mises en cul-de-sac ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 29 places sur les 155 places existantes ; qu'il prévoit l'installation de 23 arceaux vélos supplémentaires ;

Considérant qu'en terme de plantation, le projet prévoit la plantation de 55 arbres en plus des 10 arbres existants et maintenus ; qu'il prévoit également l'aménagement de 815m<sup>2</sup> de surface perméables (actuellement 175m<sup>2</sup>) ;

Considérant que les zones de stationnement automobiles sont revêtus de pavés de pierre naturelles avec joints perméables ; qu'une structure réservoir en sous-sol permet de maximiser le tamponnage des eaux pluviales ; que les jardins de pluie et les arbres participent également à cette gestion des eaux pluviales ;

#### Secteur 03 – Zavelput

Considérant que la place s'étend de façade à façade de plain-pied, marqué par un revêtement continu constitué de béton lavé drainant (beige clair) ; que les voies de tram viennent traverser le Zavelput en biais entre Heembeek et Vekemans et que l'arrêt s'installe dans la partie basse de la place, avant la courbe nécessaire pour rejoindre Vekemans ; que les arrêts de bus 53 sont déplacés sur le Kruipegweg avant le Zavelput ;

Considérant que l'aménagement de la place a été travaillé en atelier avec les riverains ; que le principe d'aménagement se base sur la volonté de maintenir un maximum d'arbres existant et de planter densément d'une part ; que d'autre part, il y avait également une volonté de rendre plus attractives les fonctions ludiques comme la plaine de jeux et de les agrémenter de zones de séjour ;

Considérant que des zones pour installer des terrasses sont prévus à l'ouest de la place ; que des zones de livraisons sont prévues de tous côtés de la place ;

Considérant que la circulation automobile est modifiée ; qu'au travers de la place, la circulation se fait sur les voies de tram depuis le Kruipegweg vers Heembeek ; que les carrefours sont simplifiés par la mise en place de sens unique : Craetveld vers Versailles, Vekemans vers Peter Benoit et Kruipegweg vers Vekemans au nord de la place, ainsi que Bons-Enfants vers Lombardzijde, et Heembeek vers Pâturage ;

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

Considérant que le projet prévoit la suppression de 21 places de stationnement sur les 30 places existantes ; que le projet prévoit l'installation de 15 arceaux en supplément des 11 arceaux existants, et l'installation de 2 box vélos ;

Considérant que la place devient totalement autonome en terme de gestion des eaux pluviales par infiltration directe d'une part, par stockage et infiltration différée d'autre part grâce à un ruisseau tantôt construit, tantôt naturel, qui dirige l'eau vers un bassin de stockage et d'infiltration ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 50 arbres en plus des 17 arbres existants et maintenus ; que les surfaces perméables passent de 714m<sup>2</sup> à 1625m<sup>2</sup> ;

#### Secteur 04 – Rue François Vekemans

Considérant que la rue François Vekemans devient un plain-pied ; que des sens uniques pour les véhicules privés sont mis en place depuis le Zavelput vers Peter Benoit et de Croix de Guerre vers Peter Benoit ; que les trams et les circulent quant à eux dans les deux sens ;

Considérant que les voies de tram s'insèrent tantôt dans l'axe de la voirie, tantôt s'en décalent pour créer des zones de largeur variable en trottoir selon qu'il y ait ou pas du stationnement ;

Considérant qu'à l'ouest de la place Peter Benoit, des poches de stationnement sont aménagées en alternance d'un côté puis de l'autre de la chaussée ; que la suppression des places de stationnement des deux côtés de la voirie se fait au profit des trottoirs ;

Considérant qu'à l'est de la place Peter Benoit, la voirie accueille du stationnement de part et d'autre de la chaussée carrossable ; que les trottoirs respectent le minimum de 1,5m de largeur prévu par le RRU ;

Considérant que la place Peter Benoit n'est pas réaménagé dans son ensemble ; que les abords de cette place, situés le long de la rue François Vekemans, accueillent les nouveaux arrêts de tram, de part et d'autre de la place, et remplace les arrêts de bus actuels ; que les arrêts de bus sont déplacés et installés symétriquement sur les voiries longeant la place ; que la place Peter Benoit devient un pôle de connexions tram/bus ;

Considérant que l'emplacement réservé pour des motos ainsi que l'emplacement pour autocars scolaires au droit de l'école maternelle sont maintenus ; que de nouvelles zones de livraisons sont créées, passant de 2 à 5 zones de 12m chacune ; que le projet prévoit la suppression de 56 places de stationnement sur les 140 places existantes ; qu'il prévoit l'ajout de 34 arceaux vélos en plus des 27 arceaux existants ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 27 arbres en plus des 13 arbres existants, et qu'il augmente les surfaces perméables de 335 à 1000m<sup>2</sup> ; que la gestion des eaux pluviales reste la même ;

#### Secteur 05 – Chemin Vert

Considérant que ce secteur est aménagé en deux parties distinctes, avec un espace partagé de plain-pied traversé par le nouveau tram dans la partie entre Croix de Guerre et Petit chemin vert, et un espace verdurisé cyclo-piéton entre Petit chemin vert et le stade Mandela ;

#### Entre Croix de Guerre et Petit Chemin Vert

Considérant que l'ensemble est aménagé en plain-pied, en zone de rencontre, dans la continuité de la rue Vekemans ; qu'un arrêt de tram est prévu au début du Chemin vert, en amont du carrefour avec Croix de Guerre au droit de la nouvelle antenne CPAS ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de nombreux arbres de part et d'autre des voies, l'aménagement de quelques places de stationnement longitudinale, et des zones verdurisées soit le long des façades, soit dans l'alignement des arbres, afin de retrouver autant que possible la philosophie paysagère des lieux ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 6 des 18 places de stationnement existantes dans ce secteur, et l'installation de 20 arceaux vélos (aucun existant) ;

Considérant que le projet prévoit également la plantation de 27 arbres ; qu'il n'en existe aucun actuellement, mais que le permis d'urbanisme du Chemin Vert en prévoyait 30 ; que le projet réduit la surface perméable dans ce secteur de 1260 à 855m<sup>2</sup> ;

Considérant que les eaux pluviales sont gérées par les zones plantées, les noues paysagères, les revêtements infiltrants (notamment sous les zones de stationnement) avec structure réservoir en sous-sol afin limiter au maximum le renvoi de ces eaux dans le réseau d'égouttage ;

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

### Entre Petit chemin vert et le stade Mandela

Considérant que dans ce secteur, le tram et les cyclistes s'ajoutent aux chemins piétons existants ; que le nouveau profil a une largeur proche de 25m ; qu'il se compose d'un espace vert « tampon » entre les fonds de jardins et une piste cyclable bidirectionnelle de 4m ; que le long de cette piste, on trouve les voies de tram, séparées de cette dernière par une noue paysagère plantée de 3,5m ; qu'enfin, l'espace piéton de promenade se développe sur 10 à 12m de large entre les voies et la limite parcellaire ;

Considérant que cette zone est aménagée afin de répondre avec l'aménagement de la zone humide « La Grenouillère » qui se trouve de l'autre côté du stade ; que les platelages en bois y sont installés afin de maintenir le sol d'origine le plus intact et infiltrant possible ; que ces espaces en bois s'articulent à des zones revêtues de pavés de terre cuite de récupération (sur place) avec joints élargis et plantés ;

Considérant qu'afin de créer une réelle interaction entre la nouvelle voirie et l'actuelle zone ludique de la Ville de Bruxelles qui se trouve à l'angle de Chemin vert et Petit Chemin vert jouxtant la zone de projet, il est proposé de retirer le grillage qui les sépare ;

Considérant que l'arrêt « Mandela » est implanté en bordure de la nouvelle esplanade d'accueil du stade, tout au bout du Chemin vert, faisant la jonction entre espace vert et espace minéral ; qu'un accès très limité aux riverains disposant d'un garage est maintenu ;

Considérant que de nombreux arbres sont abattus là où les voies de tram doivent passer ; que le projet prévoit la plantation de nombreux arbres pour compenser les abattages ; que ce secteur a un nombre d'arbre plus élevé d'un sujet après le réaménagement prévu ; que la surface perméable est réduite de 4505 à 2800m<sup>2</sup> ;

Considérant que les eaux pluviales sont gérées par des zones plantées, des noues paysagères et des revêtements infiltrant avec structure réservoir en sous-sol ;

### Stade Mandela

Considérant que l'ensemble des abords du stade, le long de la rue de Ransbeek entre Chemin vert/Marly et l'accès au site Solvay est revu et restructuré ; que le tram effectue sa giration depuis Chemin vert autour du bâtiment du stade pour filer vers Tyras via la rue de Ransbeek ;

Considérant que l'espace actuel de parking disparaît au profit d'un espace public aéré, cyclo-piéton et végétalisé, traversé par le tram ; que cette esplanade de plain-pied s'étend du Chemin vert au pied des escaliers menant au bâtiment du stade ;

Considérant qu'un talus planté dans lequel est installée une rampe d'accès pour les piétons et PMR est créé afin de gérer la différence de niveau entre la rue et l'esplanade ; qu'une autre rampe cyclo-piétonne est installée le long des nouvelles voies de tram ; qu'un trottoir est également prévu entre le bâtiment et les voies de tram dans la prolongation du trottoir de la rue de Ransbeek, et que ce trottoir est protégé des voies de tram, notamment à cause du manque de visibilité possible dans la courbe ; qu'un arrêt de bus est prévu sur la rue de Ransbeek ;

Considérant qu'afin de revoir les niveaux et la pente de l'esplanade, une modification de l'escalier actuel du stade est à prévoir, ainsi que la suppression d'une petite partie du mur de béton le long de cet escalier ;

Considérant que le projet prévoit d'installer du stationnement en épi sur la voirie côté Solvay afin de compenser la perte du parking aux abords du stade Mandela ; qu'au total, le projet prévoit la suppression de 21 places sur les 50 places existantes ;

Considérant qu'il prévoit également l'abattage de quelques arbres afin de pouvoir faire passer le tram ; que ces abattages sont compensés par la plantation de nouveaux sujets ; qu'au total, le projet permettra à ce site de bénéficier de 9 arbres supplémentaires (50 en situation existante pour 59 en situation projetée) ;

Considérant que les eaux pluviales sont majoritairement gérées par les zones plantées, noues paysagères et revêtement infiltrant avec structure réservoir en sous-sol ; qu'une partie des eaux pluviales de la section de la rue de Ransbeek longeant le stade sera rejetée dans le réseau d'égouttage ;

### Secteur 06 – Ransbeek

Considérant que le profil de cette voirie change tout en maintenant la berme engazonnée et plantée d'arbres d'alignement tous en bonne santé ; que les voies de tram viennent s'implanter de part et d'autre de l'actuelle berme, élargie par le projet ;

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

Considérant que la voirie est mise à sens unique depuis le stade jusque Van Oss/Tyras ; que du côté de la zone verte, les voies sont enherbées (gazon et sédum) tandis que côté Solvay, elles sont partagées avec les automobilistes et le bus ;

Considérant que le trottoir longeant la zone verte (côté ouest) est maintenu ; que sur un tronçon, ce trottoir empiète sur la zone à haute valeur biologique d'environ 2,50m ; que cependant, son aménagement prend en considération cette donnée en utilisation des matériaux naturels, de récupération, sans joint ni fondation liée (intervention minimale et strictement réservée à des travaux légers et piétonniers ;

Considérant qu'un passage cyclo-piéton d'une largeur de 4m est aménagé de l'autre côté de la chaussée carrossable (côté est) ; que cet axe cyclo-piéton est revêtu de béton lavé drainant de couleur ocre ;

Considérant qu'une sous station électrique est aménagé sur le terrain de Solvay, en face du Trassersweg ;

Considérant que deux arrêts de tram sont aménagés sur cette section, au niveau de la berme centrale (Trassersweg et Van Oss) ;

Considérant que le projet prévoit la suppression des 9 places de stationnement existante ; que le projet ne prévoit l'aménagement d'aucune place de stationnement sur ce secteur ;

Considérant que le projet prévoit la conservation de la majorité des arbres ; que seul 14 d'entre eux sont abattus aux arrêts de tram et aux abords du stade ; qu'afin de compenser ces abattages, de nombreux arbres sont replantés, notamment dans la bande de terrain cédée par Solvay ; que l'installation de la sous-station nécessite également l'abattage de 9 arbres ;

Considérant qu'au total, pour ce secteur, le projet permet d'avoir un bilan positif : 128 arbres en situation projetée pour 91 arbres en situation existante ; que la surface perméable est légèrement réduite (de 7575 à 6485m<sup>2</sup>) ; que la gestion des eaux pluviales est intégrée à l'aménagement, qui devrait éviter tout rejet à l'égout des eaux pluviales sur ce secteur ;

#### Secteur 07 – Tyras-Bruyn

##### Tyras

Considérant que le projet propose la mise à 2x1 bande de circulation dans chaque sens en lieu et place des 2x2 bandes actuelles ; que le profil proposé est : un trottoir piéton dans la continuité de Ransbeek, le site réservé aux trams partagé avec les bus, une berme engazonnée et plantée d'arbres, et deux bandes de circulation à double sens, et un espace de 5m partagé entre piétons et cyclistes (environ 3m de piste cyclable et 2m réservé aux piétons) ;

Considérant qu'une piste cyclable bidirectionnelle d'un côté de la voirie pourrait être créée tout le long de l'avenue Van Oss ; que le projet en prévoit l'amorce jusqu'au carrefour avec la chaussée de Vilvoorde ; que le projet prévoit donc la traversée cyclable de la chaussée de Vilvoorde le long de Van Oss ;

Considérant que l'actuel rond-point Van Oss/Tyras/Ransbeek est revu et redimensionné afin de permettre de maintenir le site tram le long de la zone de haute valeur biologique, dans la continuité de Ransbeek ; que le trafic automobile est décalé vers Van Oss ;

Considérant que l'avenue de Tyras comprends l'arrêt Mercator, mutualisé avec les bus à hauteur de la rue Saint-Landry, sur le site propre ; que l'arrêt Van Oss sera séparé, le premier se trouvant hors de périmètre du projet sur la rue Van Oss, et le deuxième est aménagé sur le site propre au début de l'avenue de Tyras, juste après le rond-point ;

Considérant que le carrefour avec l'avenue Béjar est géré par des feux, tel qu'à l'existant, qui seront adaptés aux mouvements des bus vers le site propre ; que le carrefour avec la rue Bruyn continue de fonctionner avec des feux dont les phases sont adaptées à l'intégration des trams et des cyclistes ;

Considérant qu'il n'y a pas de stationnement, ni existant ni projeté, sur ce tronçon du projet ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 70 arbres ; que sur ce tronçon, aucun arbre n'est présent en situation existante ; que le projet prévoit la réduction des surfaces perméables de 5650m<sup>2</sup> à 3035m<sup>2</sup> ;

Considérant que la gestion des eaux pluviales est intégrée à l'aménagement, qui devrait éviter tout rejet à l'égout des eaux pluviales sur ce secteur ;

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

## Bruyn

Considérant que l'aménagement de la rue Bruyn se fait dans la continuité urbanistique et paysagère de Tyras ; que le projet prévoit également la réduction du nombre de bandes de circulation à 2x1 bande (une dans chaque sens) ;

Considérant que l'actuel rond-point au droit de l'accès visiteur de l'hôpital devient un carrefour à feux pour des questions de sécurité et d'accès des bus vers et depuis le site propre ;

Considérant que l'arrêt « Hôpital Militaire » s'implante au-delà du nouveau carrefour donnant accès à l'hôpital, dans le prolongement du site propre entre l'hôpital et les voies de circulation automobile ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 12 places de stationnement sur les 58 places existantes ;

Considérant que le projet prévoit également l'abattage des 24 arbres existants afin de reconstituer un nouvel alignement ; qu'il prévoit la plantation de 45 arbres ; que la surface perméable diminue de 1400m<sup>2</sup> à 780m<sup>2</sup> ;

Considérant que la gestion des eaux pluviales est intégrée à l'aménagement, qui devrait éviter tout rejet à l'égout des eaux pluviales sur ce secteur ;

### Objectifs :

Considérant que le réaménagement complet de l'espace public le long du tracé de la nouvelle ligne de tram a pour but de répondre aux enjeux suivants :

- Infrastructure et exploitation :
  - Minimiser la complexité de mise en œuvre du projet, difficultés d'implantation, impacts sur les services existants (accès aux commerces et autres fonctions), durée et phasage du chantier ;
  - Mise en place de site propre lorsque la largeur de voirie le permet ou d'aménagements renforçant la performance (plan de circulation, site propre virtuel, etc.) ;
- Mobilité et intermodalité :
  - Aménagements permettant la résolution de points noirs (zones à concentration d'accidents) et l'amélioration de la sécurité routière ;
  - Etudier l'impact sur le fonctionnement du quartier (livraisons, rotations, PMR, etc.), compensation potentielle hors voirie ;
  - Mettre en avant la cohérence du projet avec la Spécialisation Multimodale des Voiries pour l'ensemble des modes de transport ;
  - Intégrer l'accessibilité de la ligne, des arrêts et des espaces en général pour les PMR (dénivelé, ouvrages d'arts, etc.) ;
- Urbanisme :
  - Développer un projet conforme aux plans et règlements, en cohérence avec les projets urbains et les opportunités de revalorisation, etc. ;
  - Veiller aux effets de barrière, à l'intégration des infrastructures créées dans le paysage (dans le respect de la typologie, profil, scénographie des quartiers) ;
  - Développer l'habitabilité de l'espace public, favoriser les modes actifs, saisir les opportunités de création d'espaces verts, d'espaces pour la collectivité, d'espaces de récréation, etc. ;
  - Dans la mesure du possible, veiller au maintien du patrimoine architectural, social et botanique ;
- Environnement :
  - Minimiser les bruits et vibrations liés au passage du tram, être vigilant à la proximité des immeubles, aux virages serrés, etc. ;
  - Être vigilant à la perméabilité des sols, favoriser l'évitement d'inondations, etc. ;
  - Développer les maillages bleu et vert, etc. ;
  - Augmenter la surface végétalisée, les mini-forêts, la couverture arborée (canopée) ;

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

Conclusion de la commission de concertation :

Considérant que les conditions de l'avis de la commission de concertation du 26/07/2022 sont les suivantes :

- Revoir l'aménagement du pôle Heembeek (secteur 01) sur l'avenue des Croix de Feu afin que le projet proposé se raccorde à la situation existante, et non au projet de restructuration de l'axe routier, en prévoyant une temporisation des eaux pluviales de manière intégrée ;
- Favoriser l'aménagement de quais baignoires afin de maintenir des cheminements piétons les plus confortables possible, notamment en terme de planéité des revêtements ;
- Assurer un raccord cohérent entre le présent projet et les aménagements finaux du futur bâtiment qui accueillera une antenne sociale et une école de devoirs aux abords du Chemin Vert ;
- Concernant la place du Zavelput, revoir l'aménagement notamment afin de raccorder les terrasses aux façades des horeca (en évitant les obstacles), et d'agrandir les surfaces perméables et de pleine terre en limitant les cheminements imperméables à leur minimum ;
- Revoir et améliorer l'éclairage urbain de la rue François Vekemans ;
- Concernant les aspects environnementaux :
  - prévoir le plus grand nombre d'arbres possible sur les rues concernées par le tracé du tram tout en garantissant le passage libre nécessaire pour les services de secours et tout en garantissant la sécurité routière ;
  - Permettre l'infiltration des eaux sur le plus grand nombre possible de places de stationnement (notamment dans la rue François Vekemans) ;
  - Étudier la possibilité d'intégrer de la végétation (strate arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, oreilles de trottoirs, les îlots, ...)
  - Prévoir des fosses de plantations de volume et avec substrat adaptés aux plantations planifiées (avec l'aide d'un·e expert·e en la matière, le facilitateur nature pouvant être sollicité) ;
  - Réutiliser le substrat local dans le réaménagement des abords de voies et bermes de voiries (régénération spontanée et banque de graines présentes dans ce substrat) notamment pour les secteurs présentant une flore herbacée particulière (Ransbeek, Tyras) ;
  - Végétaliser les voies du secteur Chemin vert et de tout le tronçon en site propre, notamment aux abords du quai au niveau du Stade Mandela avec un mélange d'herbacées et ou de plantes grasses (sedums) ;
  - Étudier la possibilité d'aménager d'un écoduc enterré dans le coffre de la voirie de la rue de Ransbeek ainsi que de l'avenue du Tyras ;
  - Apporter une attention particulière aux avaloirs afin d'éviter l'effet piège pour les batraciens ;
  - Prévoir un éclairage public raisonné, moins nuisible pour la faune, dans les zones les plus sensibles notamment pour les chiroptères (Chemin vert, Ransbeek) ;
  - Déplacer l'appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans vers une zone où il y a moins de riverains à proximité directe. Par exemple au niveau de la place Peter Benoit ;
  - Privilégier des dispositifs simples d'entretien et pensés pour assurer la pérennité des ouvrages et leur bon fonctionnement ;
  - Faire émerger un projet exemplaire en matière de gestion des eaux pluviales en particulier de zones inondables situées en aval dans la partie basse de NOH ;
  - Récueillir, lorsque c'est possible, les eaux pluviales propres vers les fosses d'arbres et les zones plantées ;
  - Ne pas renvoyer les eaux pompées dans la nappe phréatique vers le réseau d'égouttage et permettre la réutilisation de celle-ci ;
  - Avenue des Croix de Guerre : prévoir des revêtements perméables en vue de les infiltrer vers le futur parc triangulaire ;

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

- Rue de la Balsamine : envisager au minimum des places de stationnement infiltrantes au niveau du rond-point et envisager la gestion des eaux de ruissellement du rond-point dans le parc communal attenant ;
- Prévoir des parterres infiltrants et augmenter le volume des massifs drainants au niveau du tronçon place Peter Benoît/rue Vekemans,
- Envisager la réalisation d'un massif drainant sous la voirie de la rue de Ransbeek ;
- Envisager des trottoirs infiltrants depuis le site STIB (en amont du bassin d'orage à ciel ouvert) jusqu'au site de l'hôpital militaire ;
- Concernant la mobilité :
  - Adapter le guidage podotactile conformément au R.R.U. et en réponse aux remarques émises par l'avis de Bruxelles Mobilité ;
  - Prévoir le marquage de logos vélos entre les rails de tram lorsque l'itinéraire des cyclistes est prévu entre celles-ci ;
  - Améliorer la lisibilité du cheminement des cyclistes et veiller à sa fluidité en évitant les obstacles sur les zones partagées, par le marquage de logos vélos par exemple (notamment aux abords du stade Nelson Mandela) ;
  - Concernant l'axe cyclo-piéton situé le long de la rue de Ransbeek, remplacer le revêtement de teinte ocre par le revêtement prévu en trottoir pour les usagers les plus faibles devant le stade Nelson Mandela (béton lavé drainant beige) ;
  - Remplacer le stationnement en épis prévu aux abords du stade Mandela par du stationnement longitudinal ;
  - Pour l'insertion des automobiles sur la rue de Ransbeek, gérer entièrement le carrefour et ajouter un poteau signal à destination du tram, compte tenu des difficultés de visibilité pour l'insertion automobile ;
  - Au carrefour Chaussée de Vilvoorde/Van Osslaan, revoir l'aménagement afin de mutualiser les traversées cyclistes et piétonnes du carrefour, et adapter la signalisation en fonction ;
  - Revoir l'aménagement du carrefour Tyrias/Bruyn, afin de rendre plus confortable et sécurisante la traversée cyclo-piétonne et zone refuge, et également de compacter le carrefour ;
  - Déplacer l'arbre situé dans la courbe au niveau du carrefour Tyrias/Bruyn, qui induit un risque de cacher le feu de droite tel que projeté ;
  - S'assurer que l'arbre situé entre les n° 239 et 219 ne masque pas les feux de signalisation, en revoyant son implantation le cas échéant ;
  - Prévoir, sur les zones de livraison de la rue Vekemans, un horaire de 6h à 19h, du lundi au samedi et qu'en dehors de ces heures, ces zones puissent être occupées pour le stationnement des habitants et clients de l'Horeca ;
  - Agrandir la zone de livraison devant le Carrefour et prévoir une zone de livraison supplémentaire à l'hauteur de rue de Heembeek 240 ;
  - Prévoir plus de bornes électriques au niveau de la place Peter Benoît, de la rue Vekemans ou du Zavelput ;
  - Décaler l'abribus situé en face du n°270 place du Zavelput vers le haut et étudier la possibilité de redresser le mur de soutènement de la pente vers le quai ;
  - Aux abords de l'Ecole Maternelle de Heembeek (rue François Vekemans) de faire correspondre le plan au réel alignement prévu ;
  - Aux abords de l'école du Vlaesendael, de prévoir un emplacement de parcage pour 2 bus de ramassage scolaire, et le cas échéant, de supprimer une zone de plantation ;
  - Aux abords du stade Mandela, agrandir la zone de parcage de bus afin que celle-ci puisse accueillir 2 bus simultanément ;
  - Replacer la signalétique à front de rue, après les travaux, et s'assurer qu'elle soit visible ;

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

- Respecter les conditions de l'avis SIAMU, notamment :
  - S'assurer que les manœuvres des auto-échelles soient possibles sur l'ensemble du projet, notamment sur l'aire de retournement de la rue de la Balsamine, au bout de la rue de l'Ancre, sur l'aire de parking située au bout de la venelle de l'Alchimiste ;
  - Permettre aux véhicules du SIAMU de sortir des latérales en cul-de-sac de la place du Zavelput par l'installation de potelets amovibles ;
  - Eloigner la latérale située du côté impair de la place du Zavelput de manière à ce que la zone pour le placement des auto-échelles s'étende jusqu'à 6m50 du plan de façade ;
  - Aménager une zone carrossable devant les immeubles n°10 et 12 de la venelle de l'Alchimiste pour permettre le placement d'une auto-échelle ;
  - Permettre aux véhicules de secours de se rapprocher des immeubles n°239 à 245, 217 à 213, 189 à 191 et 167 à 165 (en leur donnant accès aux pistes cyclables, par exemple) ;

#### Plans modifiés, article 191 du CoBAT :

Considérant que le demandeur a introduit des plans modifiés, conformément aux conditions formulées par le fonctionnaire délégué en application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (courrier du 12/09/2022), comme suit :

- Revoir l'aménagement du pôle Heembeek (secteur 01) sur l'avenue des Croix de Feu afin que le projet proposé se raccorde à la situation existante, et non au projet de restructuration de l'axe routier, en prévoyant une temporisation des eaux pluviales de manière intégrée ;
- Aménager les arrêts de transport en commun de manière à assurer des cheminements piétons les plus confortables possibles, notamment en terme de planéité des revêtements, et de manière à proscrire les « quais podium » qui créent des différences de niveau dans le trottoir, par exemple par l'aménagement de « quais baignoires » ;
- Aménager le projet de sorte qu'un raccord cohérent entre le présent projet et les aménagements finaux du futur bâtiment qui accueillera une antenne sociale et une école de devoirs aux abords du Chemin Vert soit assuré ;
- Concernant la place du Zavelput, revoir l'aménagement notamment afin de raccorder les terrasses aux façades des horeca (en évitant les obstacles), d'agrandir les surfaces perméables et de pleine terre en limitant les cheminements imperméables à leur minimum, tout en s'assurant de maintenir les espaces nécessaires aux différentes manifestations (marchés, kermesses, ...) ;
- S'assurer que l'éclairage urbain de la rue François Vekemans soit suffisant en coordination avec Sibelga ;
- Concernant les aspects environnementaux :
  - Maximiser le nombre d'arbres plantés dans les rues concernées par le tracé du tram, tout en garantissant le passage libre nécessaire pour les services de secours et tout en garantissant la sécurité routière ;
  - Aménager l'ensemble des zones de stationnement à l'aide d'un revêtement perméable, ou le cas échéant, justifier ce qui empêche la mise en place de ce revêtement ;
  - Intégrer de la végétation (strates arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, oreilles de trottoirs, les ilots, ...) ;
  - Prévoir des fosses de plantations de volume et avec substrat adaptés aux plantations planifiées (avec l'aide d'un·e expert·e en la matière, le facilitateur nature pouvant être sollicité) ;
  - Réutiliser le substrat local dans le réaménagement des abords de voies et berms de voiries (régénération spontanée et banque de graines présentes dans ce substrat) notamment pour les secteurs présentant une flore herbacée particulière (Ransbeek, Tyras) ;
  - Végétaliser les voies du secteur Chemin vert et de tout le tronçon en site propre, notamment aux abords du quai au niveau du Stade Mandela avec un mélange d'herbacées et ou de plantes grasses (sedums), à l'exception de la partie qui traverse la zone de rencontre, ou le cas échéant, justifier ce qui empêche cette végétalisation ;
  - Aménager d'un écoduc enterré dans le coffre de la voirie de la rue de Ransbeek ainsi que de l'avenue du Tyras ;

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

- Prévoir une typologie d'avaloir qui ne risque pas de piéger les batraciens ;
- Prévoir un éclairage public raisonné, moins nuisible pour la faune, dans les zones les plus sensibles notamment pour les chiroptères (Chemin vert, Ransbeek) ;
- Déplacer l'appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans vers une zone où il y a moins de riverains à proximité directe, ou le cas échéant, justifier ce qui empêche son déplacement ;
- Prévoir une gestion intégrée des eaux pluviales pour l'avenue de la Croix de Guerre et pour le rond-point situé rue de la Balsamine, par exemple en les rejetant vers les parcs situés aux abords, en aménageant des places de stationnement perméable, etc., ou le cas échéant, justifier ce qui empêche la mise en œuvre de cette gestion intégrée ;
- Prévoir des parterres infiltrants et augmenter le volume des massifs drainants au niveau du tronçon place Peter Benoît/rue Vekemans, ou le cas échéant, justifier ce qui empêche la mise en œuvre de ces parterres infiltrants et l'augmentation de ces massifs drainants ;
- Réaliser un massif drainant sous la voirie de la rue de Ransbeek, ou le cas échéant justifier ce qui en empêche la mise en œuvre ;
- Etudier la possibilité d'aménager des trottoirs infiltrants depuis le site STIB (en amont du bassin d'orage à ciel ouvert) jusqu'au site de l'hôpital militaire ;
- Concernant la mobilité :
  - Adapter le guidage podotactile conformément au R.R.U. et en réponse aux remarques émises par l'avis de Bruxelles Mobilité, à savoir :
    - Rue de Heembeek, passage piéton à hauteur du n°45 : prolonger la ligne de guidage jusqu'au mur ;
    - Rue de Ransbeek : équiper la traversée piétonne à l'angle du Centre Mandela de dalles Podotactiles ;
    - Rue de Ransbeek : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages ;
    - Rue de Ransbeek : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages.
  - Prévoir le marquage de logos vélos entre les rails de tram lorsque l'itinéraire des cyclistes est prévu entre celles-ci ;
  - Améliorer la lisibilité du cheminement des cyclistes, par exemple par le marquage de logos vélos, et veiller à sa fluidité en évitant les obstacles sur les zones partagées (notamment aux abords du stade Nelson Mandela) ;
  - Concernant l'axe cyclo-piéton situé le long de la rue de Ransbeek, remplacer le revêtement de teinte ocre par un revêtement dont la teinte est similaire à celle prévue en trottoir pour les usagers les plus faibles, par exemple devant le stade Nelson Mandela (béton lavé drainant beige) ;
  - Remplacer le stationnement en épis prévu aux abords du stade Mandela par du stationnement longitudinal ;
  - Pour l'insertion des automobiles sur la rue de Ransbeek, gérer entièrement le carrefour et ajouter un poteau signal à destination du tram, compte tenu des difficultés de visibilité pour l'insertion automobile, ou le cas échéant justifier ce qui en empêche la mise en œuvre ;
  - Au carrefour Chaussée de Vilvoorde/Van Osslaan, revoir l'aménagement afin de mutualiser les traversées cyclistes et piétonnes du carrefour, et adapter la signalisation en fonction, ou le cas échéant justifier ce qui en empêche la mise en œuvre ;
  - Revoir l'aménagement du carrefour Tyrias/Bruyn, afin de rendre plus confortable et sécurisante la traversée cyclo-piétonne et la zone refuge, et également de compacter le carrefour ;
  - Déplacer l'arbre situé dans la courbe au niveau du carrefour Tyrias/Bruyn, qui induit un risque de cacher le feu de droite tel que projeté ;
  - S'assurer que l'arbre situé entre les n° 239 et 219 ne masque pas les feux de signalisation, en revoyant son implantation le cas échéant ;

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

- Agrandir la zone de livraison devant le Carrefour et prévoir une zone de livraison supplémentaire à la hauteur de la rue de Heembeek 240 ;
- Augmenter le nombre de bornes électriques au niveau de la place Peter Benoît, de la rue Vekemans ou du Zavelput, en accord avec le gestionnaire de la voirie ;
- Décaler l'abribus situé en face du n°270 place du Zavelput vers le haut de la place et étudier la possibilité de redresser le mur de soutènement de la pente vers le quai ;
- Aux abords de l'École Maternelle de Heembeek (rue François Vekemans), faire correspondre le plan au réel alignement prévu ;
- Aux abords de l'école du Vlaesendael, prévoir un emplacement de parcage pour 2 bus de ramassage scolaire, et le cas échéant, de supprimer une zone de plantation ;
- Aux abords du stade Mandela, agrandir la zone de parcage de bus afin que celle-ci puisse accueillir 2 bus simultanément ;
- Remplacer la signalétique à front de rue, après les travaux, et s'assurer qu'elle soit visible ;
- Respecter les conditions de l'avis SIAMU, notamment :
  - S'assurer que les manœuvres des auto-échelles soient possibles sur l'ensemble du projet, notamment sur l'aire de retournement de la rue de la Balsamine, au bout de la rue de l'Ancre, sur l'aire de parking située au bout de la venelle de l'Alchimiste ;
  - Permettre aux véhicules du SIAMU de pouvoir sortir des latérales en cul-de-sac de la place du Zavelput par l'installation de potelets amovibles ;
  - Eloigner la latérale située du côté impair de la place du Zavelput de manière à ce que la zone pour le placement des auto-échelles s'étende jusqu'à 6m50 du plan de façade ;
  - Aménager une zone carrossable devant les immeubles n°10 et 12 de la venelle de l'Alchimiste pour permettre le placement d'une auto-échelle ;
  - Permettre aux véhicules de secours de se rapprocher des immeubles n°239 à 245, 217 à 213, 189 à 191 et 167 à 165 (en leur donnant accès aux pistes cyclables, par exemple).

Considérant que les plans modifiés et les documents complémentaires introduits par la STIB (demandeur) en date du 03/10/2022 répondent aux conditions formulées par le fonctionnaire délégué ;

Considérant que les modifications apportées au projet sont les suivantes :

- Réaménagement du pôle Heembeek sur l'avenue des Croix de Feu afin de correspondre à la situation existante ;
- Adaptation du projet, notamment au niveau des places de parking jouxtant le bâtiment du CPAS aux abords du Chemin Vert ;
- Réaménagement de la zone de terrasse au droit du n°288 afin de créer un cheminement et une vue plus directe vers la façade ;
- Inclinaison de la pente de travers au niveau de Croix de Guerre afin que les eaux soient infiltrées vers la ZIR4 ;
- Adaptation de l'aménagement des dalles podotactiles ;
- Marquage de logos vélos entre les rails de tram sur la rue de Heembeek ;
- Amélioration de la lisibilité des cheminements des modes actifs sur le carrefour situé aux abords du Stade Mandela ;
- Changement de teinte d'ocre à gris (en béton drainant avec fondation en béton maigre poreux) au niveau de l'axe cyclo-piéton situé le long de la rue de Ransbeek ;
- Remplacement du stationnement en épis par du stationnement longitudinal de part et d'autre de la chaussée aux abords du stade Mandela (18 places longitudinales, soit une perte de 3 places de stationnement) ;
- Adaptation du carrefour Tyras/Bruyn en décalant les traversées piétonnes et cyclistes afin de laisser plus de place sur l'îlot pour les piétons et les cyclistes ;
- Déplacement des arbres créant des masques de visibilité (celui situé dans la courbe du carrefour Tyras/Bruyn, ainsi que celui situé entre les n°239 et 219 de l'av. de Tyras) ;

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

- Agrandissement de la zone de livraison devant le carrefour et aménagement d'une zone de livraison supplémentaire à la hauteur de la rue de Heembeek 240, au dépens de 3 places de stationnement ;
- Modification de la position du mur de soutènement re la rampe situé en face du n°270 place du Zavelput afin notamment de laisser passer les éventuels véhicules SIAMU ;
- Remise en plan des limites existantes de l'école maternelle de Heembeek (rue François Vekemans), et abattage et replantation de 9 sujets, les arbres existants ne pouvant être maintenus pour la pose des modules de voies préfabriqués ;
- Aménagement d'un emplacement réservé de 20m est prévu aux abords de l'école du Vlaesendael au dépend de la zone de plantation et de 3 places de stationnement ;
- Agrandissement de la zone de parcage pour bus aux abords du stade Mandela ;
- Eloignement des arbres d'alignement d'un mètre par rapport à la zone carrossable sur la latérale côté impair de la place du Zavelput ;

Considérant que, notamment en vue de répondre aux objections suscitées lors de l'instruction de la demande, le demandeur a introduit d'initiative, le 03/10/2022, des petites modifications supplémentaires, en application de l'article 177/1 du CoBAT ;

Considérant que les modifications apportées au projet sont les suivantes :

- Aménagement d'une aire de retournement pour le SIAMU dans le futur parking situé au bout de la venelle de l'Alchimiste au dépens de 3 places de stationnement ;
- Implantation d'un édicule sanitaire prévu au terminus de l'hôpital militaire ;
- Implantation de la sous-station Solvay au droit du Trassersweg dans la rue de Ransbeek (cette sous-station était déjà comprise dans la note et dans le Rapport d'Incidence) ;
- Adaptation des plans concernant la signalisation afin de répondre à une demande de la police ;

Considérant que les plans modifiés introduits, en application de l'article 177/1 du CoBAT, ne modifient pas l'objet du projet soumis aux devoirs d'instruction ; que ces modifications sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ; que dès lors, le permis peut être délivré sans que les derniers plans modifiés ne soient soumis à nouveau aux actes d'instruction ;

#### Motivations :

Considérant que le projet prévoit une liaison de transport en commun capacitaire vers la zone enclavée de Neder-Over-Heembeek (NOH) et du Nord-Ouest de la région bruxelloise ;

Considérant qu'une étude d'impacts et d'opportunités a été réalisée entre juin 2019 et janvier 2020 et a permis de confirmer le mode de transport, le besoin d'une ligne de tram structurante et capacitaire dans la zone, mais également de définir l'itinéraire à développer ;

Considérant que le choix du mode de transport à mettre en place sur NOH a été faite suite à l'analyse comparative de 3 scénarios :

- Le renforcement des bus standards ;
- La mise en place de bus à haut niveau de service ;
- La mise en fonction d'un tramway ;

Considérant que les résultats de l'étude d'impact justifient le choix du tram à l'horizon 2035 notamment au vu des charges prévisibles de 1500 à 1700 passagers à l'heure de pointe du matin (sur NOH seulement) soit 50% de la capacité d'un T3000 toutes les 6 minutes ; qu'il faut, de plus, considérer l'ensemble de la ligne car un nombre plus important de voyageurs est attendu entre Heembeek et Rogier ; qu'on approcherait alors de la saturation, considérée à partir de 80% de la capacité ;

Considérant que plusieurs éléments ont conduit au choix du mode tram :

- Le constat de la situation existante : les modes de déplacement actuels, la fréquentation des lignes actuelles, etc ;
- Le diagnostic prospectif : évolution à court et moyen terme de la population, de l'habitat, des services (écoles, centres sportifs, etc.), des entreprises de la zone ;
- L'évolution du réseau de transport en commun à l'échelle régionale et suprarégionale : développement d'un maillage sur l'ensemble de la Région et au-delà ;

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

- L'étude de potentiel : pertinence d'une desserte forte et captation possible d'usagers nouveaux attirés par la nouveauté, le caractère pratique, le confort et les performances d'une ligne de tram moderne.
- La volonté politique : l'ambition du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale et du Collège de la Ville de Bruxelles de soutenir un projet ambitieux de transport en commun et de requalification et embellissement de l'espace public où sera développé le tramway, qui seront de nature à donner un nouvel élan au quartier ;

Considérant que le mode tram est aussi choisi pour les avantages suivants :

- Le confort : Dans un tram, l'embarquement se fait de plain-pied et une accessibilité parfaite est garantie (avec une infrastructure développée dans le respect des normes actuelles). Le tram roule de manière douce et sans à-coups. Contrairement à la remorque d'un bus articulé, où l'on est fortement secoué, plus encore dans un bus biarticulé ;
- La capacité : Avec un bus articulé, faisant un passage toutes les 5 min, seraient transportés environ 1000 passagers par heure. En effet, un bus articulé a une capacité de 104 places. Cependant, afin de garantir le confort des clients, la STIB préconise un taux d'occupation de maximum 80%. Ce qui porte à 83 le nombre de personnes transportées par bus articulé. On voit donc que nous ne pourrions couvrir le scénario "moyen" prévisible explicité dans l'étude d'impact (1600-1800 personnes par heure sur l'heure de pointe du matin) avec le renforcement des bus standard en bus articulés, et même en augmentant la fréquence à 5 minutes ;
- La rapidité : En voirie mixte (transport public et automobiles) le bus est soumis au code de la route, contrairement au tram qui est soumis à des règles distinctes. Dans une ville à 30km/h telle que prévue par la Région, le bus sera donc limité à 30km/h. De plus, il est plus facile de protéger le tram que le bus du trafic automobile. On peut par exemple utiliser un site propre tram infranchissable. Un site propre bus lui, est physiquement accessible à tous les autres modes (sauf à devoir le protéger avec des barrières, des fosses etc. ce qui nécessite des aménagements très peu urbains). Sur tout son tracé, le tram circulera à minima sur un demi site propre (en site propre dans un sens). Sur le chemin vert, l'avenue de Tyras et la rue Bruyn, il sera en site propre complet et profitera donc de ces avantages ;
- L'attractivité : l'expérience récente a montré que le tram est un mode de transport plus attractif que le bus. A Jette, le tram 9 a remplacé l'ancien bus 13 pourtant très fréquenté. Dès la mise en service du tram, la fréquentation de celui-ci a largement dépassé celle de l'ancienne ligne de bus, et même les estimations des études prédictives . Le même phénomène a été observé sur le boulevard de la Woluwe où la fréquentation du tram 8, qui remplace l'ancien bus 42 qui circulait pourtant confortablement dans les latérales du boulevard, est bien supérieure à celle du bus qu'il a remplacé ;

Considérant que, si les modes tram et bus ont été comparés entre eux, la possibilité d'exploiter la nouvelle ligne avec un bus biarticulé a également été étudiée ; que plusieurs éléments sont à mettre dans la balance de la décision de ne pas faire usage de ce type de véhicule à NOH :

- La logistique : Aujourd'hui la STIB n'opère pas ce type de véhicule. La logistique liée à l'utilisation d'un nouveau matériel roulant est très lourde, qui plus est pour une seule portion de ligne. Cela imposerait de tester le matériel, l'acheter, former le personnel roulant et de maintenance, adapter les dépôts, etc. Ceci pour 5 km de réseau STIB. Cela imposerait également une autre rupture de charge à Heembeek pour retrouver le tram 3 en site propre jusqu'à Rogier.
- Les contraintes techniques :
  - o Le tram, plus capacitaire, prend aussi moins de place : le bus biarticulé a une largeur similaire voire plus imposante que le bus classique. Leur amplitude de giration est également plus conséquente que celle des trams. Les bus biarticulé, comme les bus "classiques" doivent pouvoir se retourner aux terminus, ce qui « mange » beaucoup d'espace et est compliqué à réaliser en milieu urbain, densément construit ;
  - o S'agissant avant tout d'un matériel roulant de type routier de 24m de long, l'utilisation des bus biarticulés est particulièrement adaptée le long de boulevards urbains ou d'avenues larges et rectilignes, comme c'est le cas dans les villes étrangères qui les expérimentent. En revanche, dans un environnement urbain contraint, sa mise en service nécessite un certain nombre d'adaptations aux infrastructures routières. L'insertion typologique d'un bus biarticulé peut s'avérer beaucoup plus problématique (largeur de voirie, contraintes de

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

giration, risque de blocage en cas de véhicule en panne ou de stationnement en double file, aménagement des arrêts et terminus, etc.). C'est pourquoi, dans le cadre de la mise en service du Ringtrambus, De Lijn a l'ambition de rectifier (redresser) progressivement l'itinéraire de la ligne 820 sur laquelle les trambus sont utilisés, pour faciliter leur circulation et tirer le plein potentiel de ce mode de transport.

- On peut d'ailleurs ajouter que le gabarit dynamique d'un tram (l'emprise du véhicule en déplacement et notamment dans les virages) est plus faible que celui d'un bus biarticulé, en effet, la largeur d'un tram est de 2,30m (hors rétroviseurs, qui se déploient uniquement aux arrêts) alors que celle d'un bus biarticulé est de 2,55m, 3,05m rétroviseurs compris (déployés en permanence)
- Un bus biarticulé occupera enfin plus de place dans une voirie que son gabarit : en effet, quand un tram passera toujours au même endroit dans une rue en suivant au centimètre près ses rails, un bus plus large fera toujours des écarts et d'un passage à l'autre se retrouvera davantage à gauche ou davantage à droite sur sa bande de circulation qui de ce fait doit être plus large.

Considérant dès lors que si on veut maximiser l'effet de changement de mode de déplacements et compte tenu de la densité des quartiers concernés, le choix du tram s'impose en termes d'efficacité ;

Considérant que la Ville de Bruxelles ainsi que le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale ont confirmé leur volonté de réaliser cette nouvelle ligne notamment dans l'accord du Gouvernement 2019-2024 ;

Considérant que le projet répond à l'action B6 de GoodMove : *Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public, dans lequel est cité le tram NOH* ;

Considérant que le choix du tracé s'est basé sur une analyse multicritère et multi-acteurs ; que les étapes d'analyse et d'évaluation ont été les suivantes :

- Propositions de tracés : sur base d'analyses territoriales et de visites de terrain ;
- Choix des critères : co construction d'une grille de 20 critères pertinents pour le développement d'une nouvelle ligne de tram avec l'ensemble des acteurs ;
- Pondération par les acteurs : hiérarchisation des critères selon une mise en commun des préférences des différents d'acteurs ;
- Score pour chaque critère : évaluation technique (qualitative et/ou quantitative) de chaque critère sur base d'un travail collaboratif entre techniciens des différentes administrations ;
- Classement des tracés : mise en évidence des tracés préférés pour chaque type d'acteurs en fonction de leurs préférences déclarées ;
- Tracé préférentiel : Identification d'une liste succincte de tracés qui sont plébiscités par un maximum d'acteurs et obtiennent les scores les plus élevés. Sélection, d'un commun accord, du tracé préférentiel.

Considérant que, au total, 23 tracés ont été sélectionnés comme potentiellement exploitables et ont été passés au crible de 20 critères d'évaluation ; qu'en plus de la pondération portée par les membres du comité de pilotage, une enquête publique en ligne a été mise en place (900 répondants) ;

Considérant qu'à la suite du débat entre les acteurs, le tracé qui est apparu comme un tracé équilibré est le tracé qui fait l'objet de cette demande de permis d'urbanisme et passe par les rues mentionnées ci-avant ; qu'à la fin de l'étude d'impacts, des options restaient à prendre ; qu'elles sont levées à présent :

- Passage par Chemin vert ou Ransbeek. Le choix s'est porté sur Chemin vert étant donné l'étroitesse ponctuelle de la rue de Ransbeek (expropriation nécessaire).
- Passage par le site Solvay ou Ransbeek. Le choix s'est porté sur Ransbeek, aucun accord ayant pu être conclu avec Solvay, notamment car le site est en cours de réorganisation.

Considérant que le tram est plus impactant que le trafic des bus en terme de vibration ; que la STIB met tout en œuvre pour assurer un niveau sonore et vibratoire maîtrisé et le plus réduit possible du fait des études et des techniques actuellement disponibles pour ce fait ; qu'elle suit de près les évolutions et participe activement à la recherche en ce sens ;

Considérant que les changements de mobilité ont été étudiés dans le cadre du rapport d'incidence et lors de plusieurs études de mobilité présentes dans le dossier de demande de permis d'urbanisme, annexé au rapport d'incidence ; que certaines propositions faites lors de l'élaboration de ce plan de circulation n'ont pas abouti à un

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

accord ou seront prises en compte par la Ville de Bruxelles dans un second temps ; que la Ville pourra compléter ce plan de circulation après la mise en service du tram et une période d'observation des impacts sur le trafic d'une part et d'autre part afin de mettre en place des boucles de circulation dans le cadre de contrats locaux de mobilité liés à la mise en place progressive de Good Move ;

Considérant qu'en tout état de cause, les propositions de modifications de sens de circulation sur le tracé du tram faites dans le cadre de l'actuel projet ne mettent pas en péril le plan que la Ville mettra au point ; que, fait en coordination avec les services et le Collège de la Ville, la circulation automobile sur le tracé du tram est l'amorce du futur plan général dont celui-ci tiendra compte ; que ces premières modifications à mettre en place dès l'arrivée du tram préfigurent d'éventuels autres modifications dans d'autres rues à l'avenir ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'une étude hydrologique à l'amont et que les aménagements pour la gestion des eaux pluviales ont été définis sur base des conclusions de celle-ci ;

Considérant que le projet dans son ensemble se veut exemplaire dans sa gestion des eaux pluviales par la mise en œuvre d'une gestion intégrées des eaux pluviale et dans une large partie avec déconnexion du réseau d'égouttage ;

Considérant l'implantation d'une partie du tracé du Chemin vert en zone de développement du réseau écologique bruxellois et dans une zone verte de haute valeur biologique ; que les aménagements du projet tentent de s'éloigner de la charmille afin de préserver ce patrimoine ;

Considérant qu'à l'Avenue Croix de Feu, le projet initial ne s'accordait pas à la situation existante ; que le projet de restructuration de l'axe R21 est toujours en instruction ; que le présent projet doit se raccorder à la situation existante de droit ; que le projet modifié revoit l'aménagement du pôle Heembeek afin de correspondre à la situation existante ;

Considérant que le nouvel aménagement du pôle Heembeek maintient une situation aussi sécurisante et confortable pour tous les modes qu'en situation existante ; qu'une piste cyclable bidirectionnelle est installée en lieu et place d'une partie du trottoir actuel afin d'assurer une continuité de cyclable sur cet axe ; que les piétons sont invités à circuler le long de la voirie locale à double sens, sur un trottoir de 1,60m de largeur ; que la chaussée carrossable est aménagée à hauteur des trottoirs pour des raisons de sécurité et de maintien des arbres afin de limiter le risque d'impact sur le système racinaire ; que les piétons sont protégés de la circulation par l'installation de potelets ;

Considérant qu'afin d'éviter la multiplication des pentes et d'assurer un confort maximal pour les piétons, notamment les P.M.R., le projet ne comporte pas de quai « podium » et les arrêts s'intègrent dans la continuité des trottoirs existants dans le respect des pentes prévus par le R.R.U. ;

Considérant que la place du Zavelput revêt un caractère très morcelé et fragmenté ; que, dans le projet initial, la terrasse située au nord de la place était déconnectée des façades par l'aménagement de la zone verte ; que le projet modifié prévoit le réaménagement de la zone de terrasse au droit du n°288 afin de créer un cheminement et une vue plus directe vers la façade ;

Considérant cependant que la forme de la terrasse en pavé de terre cuite participe à la complexification de la lisibilité de la place et à son aspect morcelé ; qu'il y a lieu de prolonger la zone engazonnée au pied des arbres situées au sud de l'espace de terrasse au droit du n°288 jusqu'au passage de 2m situé le long des façades, tout en s'assurant du maintien d'un passage libre depuis les façades jusqu'à la terrasse d'un minimum de 2m de largeur ;

Considérant que le mur de soutènement de la rampe d'accès au quai a été rapproché du quai afin notamment de laisser passer les véhicules du SIAMU et de permettre l'installation d'une terrasse plus confortable ; que le déplacement de l'abribus nécessiterait de revoir l'ensemble du mobilier prévu sur ce quai ; qu'il se situe à plusieurs mètres des façades (plus de 6m) et qu'il est camouflé par des arbres plantés à l'arrière de ce dernier ; que dès lors, il n'a pas été déplacé ;

Considérant que de nombreux chemins limitent les surfaces perméables et de pleine terre ;

Considérant que la zone engazonnée en triangle située au nord du Zavelput est traversée par un chemin en terre cuite ; que ce chemin n'a pas la même largeur sur tout son tracé ; que la zone engazonnée pourrait bénéficier d'un léger agrandissement par la réduction du largeur du cheminement afin d'augmenter la surface de pleine terre de la place du Zavelput ; que dès lors, il y a lieu de maintenir une largeur similaire sur l'ensemble de ce chemin, basée sur la largeur minimale qu'a le chemin dans la situation projetée ;

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

Considérant que le cheminement prévu en béton lavé au droit de centre médical Zavelput n'est pas nécessaire ; que les piétons peuvent atteindre le quai et l'axe diagonal par d'autres chemins ; qu'afin de limiter le morcellement de la place, il y a lieu de remplacer le revêtement de ce cheminement par un revêtement plus perméable (pleine terre, ou au minimum pavé en terre cuite semi-perméable) ;

Considérant également que les zones engazonnées en angle trop aigu sont difficiles à entretenir et sont souvent susceptible de ne pas être correctement engazonnée ; qu'à ce titre, il y a lieu de revoir la forme de la zone engazonnée située derrière l'abribus côté pair de la place du Zavelput en l'arrêtant plus tôt (au niveau de la fin de l'abribus, par exemple) ; que cet aménagement permettrait également d'adoucir l'angle pour les piétons situé en haut de la rampe ;

Considérant que certaines fosses à arbre ne sont pas précisément dessinées sur les plans (notamment dans les zones revêtues de béton lavé et dans les zones revêtues de pavés de terre cuite de récupération) ; qu'il y a lieu de rendre l'ensemble des fosses de plantation prévues sur le Zavelput conforme aux articles 17 et 18 du titre VII du R.R.U. ;

Considérant que le projet a été travaillé en collaboration avec Sibelga qui a réalisé une étude photométrique sur l'ensemble du tracé, jointe au dossier de demande de permis d'urbanisme, notamment sur la rue François Vekemans ; que le mobilier a également été choisi en collaboration et est repris dans le dossier de demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que la superficie de pleine terre est réduite d'environ 13%, que la superficie imperméable se verrait également réduite d'environ 13%, et que la superficie de revêtement semi-perméable passerait quant à elle de 645 m<sup>2</sup> à 16.245 m<sup>2</sup> ;

Considérant que le projet est étudié de manière à maximiser l'intégration de la végétation (strates arbustives, herbacées, etc.) et l'infiltration des eaux dans les espaces non-utilisés (bermes, oreilles de trottoirs, ilots, etc.) à l'exception de la rue Vekemans dans laquelle la priorité d'aménagement a été mise sur le maintien de places de stationnement, ce qui a très fortement limité les possibilités d'implantation de zones vertes et de récupération des eaux ; que la section basse de la rue de Heembeek est aussi gérée par des avaloirs classiques avec rejet à l'égout car l'étude des sous-sol a démontré la présence d'une nappe affleurante et de sous-sols peu propices à l'infiltration ;

Considérant que le demandeur précise dans la note accompagnant le projet modifié que le revêtement de la rue François Vekemans est réalisé de plain-pied en pavé de terre cuite ; que ce revêtement peut être semi-perméable s'il est correctement mise en œuvre et qu'il ne se situe pas sur une fondation imperméable ; que dès lors, moyennant une mise en œuvre correcte, il est possible de maintenir le revêtement de la rue F. Vekemans tout en s'assurant que le revêtement soit semi-perméable, au minimum là où des fondations trop lourdes ne sont pas nécessaires (trottoirs et zones de stationnement) ;

Considérant qu'il n'est pas souhaitable de végétaliser davantage le secteur Chemin Vert ; que la zone de quai ne peut pas être végétalisée car les freinages et démarrages du tram génèrent une chaleur qui empêche la végétation de se développer correctement ; que la zone de quai doit rester facile à entretenir puisqu'elle est sujette à une quantité plus importante d'incivilités (détritus) ; que le tronçon de voie se situant sur la zone partagée au niveau du parvis du stade Mandela ne peut être végétalisée pour des raisons de confort et d'accessibilité piétonne ;

Considérant que le projet prévoit certaines replantations et plantations spécifiques (prairie fleurie à Heembeek/ ZIR4, noues paysagères, plantations arborées adaptées à quatre types de milieux bien différents...) ;

Considérant qu'au stade du chantier, il y aura lieu de s'assurer que les fosses de plantation soient prévues avec un volume et un substrat adaptés aux plantations planifiées ; que de la même manière il y aura également lieu de réutiliser le substrat local dans le réaménagement des abords de voies et bermes de voiries (régénération spontanée et banque de graines présentes dans ce substrat) notamment pour les secteurs présentant une flore herbacée particulière (Ransbeek, Tyras), afin de limiter l'impact du projet sur les zones d'espace vert aux abords du projet ;

Considérant les enjeux de biodiversité (flore, batraciens, ...) également au niveau et à proximité de la rue de Ransbeek et aux abords de l'avenue de Tyras ;

Considérant que le projet prévoit la mise en place de 3 écoducs :

- rue de Ransbeek, un écoduc est prévu après le stade en allant vers Van Oss ;

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

- avenue de Tyras, un écoduc est prévu au droit de l'avenue De Béjar, et un autre est prévu au droit du bassin d'orage proche du dépôt Marly.

Considérant les impacts du projet au niveau de l'éclairage public, les points lumineux passant de 302 à 263 lampes non plus sur poteaux et façades mais sur caténares et poteaux ;

Considérant que le projet d'éclairage a été élaboré en collaboration avec Sibelga ; que Natagora a également été consulté ; que les recommandations de Natagora ont été incluses dans le projet ; qu'il est prévu un dimensionnement reprenant un niveau d'éclairage assez bas, l'installation d'un système de dimming et un type de luminaire adapté (avec une bonne répartition lumineuse) ; que cependant, Sibelga attire l'attention sur le fait que les efforts portés le long du Chemin Vert seront vains si l'éclairage des terrains de sport n'est pas maîtrisé ;

Considérant en outre que l'étude photométrique est jointe au présent dossier de demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que le projet prévoit l'installation d'un appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans, ce qui est de nature à produire des nuisances acoustiques et vibratoires ; que cependant la STIB doit prévoir des communications entre les voies de tram à intervalles réguliers afin de ne pas bloquer de trop longues portions d'axes lorsqu'un tram est défaillant ou lors d'un événement ; que ces communications doivent s'inscrire dans un alignement droit et sur une surface plane ; qu'il est fortement déconseillé de placer ces aiguillages dans les carrefours et sur les traversées piétonnes pour éviter le risque de conflit avec les piétons et cyclistes ; que dans la rue François Vekemans, ces conditions ne peuvent être rencontrés qu'à hauteur du n°127 ;

Considérant que les aménagements et leur mise en œuvre prévus dans le périmètre doivent être conformes au RRU et répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que le projet doit garantir que l'ensemble des traversées piétonnes soient accessibles et conformes et entièrement équipées de dalles podotactiles (et abaissement de bordure) ;

Considérant que, de manière générale, l'aménagement doit garantir le confort des cyclistes et la lisibilité de leurs parcours ; que le marquage de logos vélos est prévu le long des itinéraires cyclables, notamment entre les rails de tram sur les chaussées carrossables ; que dans les zones de plain-pied en terre cuite, un marquage n'est pas pérenne et que l'ajout de logos vélos ne serait pas qualitatif et difficile à entretenir ; que cependant, le régime de circulation est celui d'une zone 30km/h dans ces zones en terre cuite de plain-pied ; que le cycliste se retrouve également à devoir rouler entre les rails de tram ; que dans ces zones, le demandeur propose le marquage de petits logos aux abords des voies d'accès ; qu'il y a lieu de réaliser cet aménagement en plaçant de petits logos vélos entre les rails de tram là où les véhicules automobiles sont susceptibles de s'engager dans la rue François Vekemans et dans le Chemin Vert, notamment à l'entrée de la rue François Vekemans depuis le Zavelput, ainsi qu'à ses carrefours avec la place Peter Benoit, avec l'allée du Cimetière, avec l'avenue des Croix de Guerre et la rue de Ransbeek, ainsi qu'à l'entrée du Chemin Vert depuis le Petit Chemin Vert ;

Considérant que le projet modifié améliore la fluidité des itinéraires cyclistes en ajoutant de nombreux logos vélos afin de clarifier les trajectoires et les insertions sur les différentes pistes ; que ces logos vélos pourraient être doublés de simples chevrons pour améliorer leur lisibilité aux abords du stade Nelson Mandela ;

Considérant que dans le projet initial, l'axe cyclo-piéton situé le long de la rue de Ransbeek était constitué de béton lavé drainant de couleur beige/ocre ; que cette teinte est principalement utilisée pour les pistes cyclables marquées et/ou séparées ; que son utilisation sur un axe où les piétons peuvent également marcher peut prêter à confusion et induire des conflits entre usagers ; que le projet modifié y prévoit un des revêtement prévu en trottoir pour les piétons : un béton drainant gris (plutôt que le béton lavé drainant beige prévu devant le stade Mandela, réservé aux espaces de respiration et de rassemblement) ; que ce nouveau revêtement répond aux remarques émises lors de la commission de concertation ;

Considérant que le projet initial prévoit du stationnement en épis aux abords du stade Nelson Mandela ; que ce type de stationnement revêt un caractère très autoroutier ; qu'afin de limiter l'emprise de l'automobile sur l'espace public, et ce même à l'arrêt, le projet modifié prévoit du stationnement longitudinal de part et d'autre de la voirie ; que ce nouvel aménagement implique une perte de 3 places de stationnement par rapport à la proposition en épis ;

Considérant que l'insertion des automobiles sur la rue de Ransbeek pose question en terme de visibilité et de risque de conflits entre les automobiles et les tramway ; que la solution retenue est de privilégier le tram par

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

l'installation d'un feu Transport en Commun placé pour le tram en provenance du Chemin Vert ; qu'en l'absence de tram, le feu à destination des véhicules privés restera vert et les automobiles pourront s'insérer ; que de plus, l'inclinaison de la voirie ralentie le mouvement de ces véhicules ; qu'ils doivent en cas de défaillance du feu, se soumettre à un cédez-le-passage ; que le tram quant à lui, sort d'une courbe et roulera à faible vitesse ; que la visibilité est dégagée au mieux, par l'absence de plantation dans la berme séparant site propre tram et chaussée carrossable ;

Considérant que la gestion des carrefours à feux du projet initial devait être corrigée, que la position des poteaux de feux ne correspondaient pas exactement aux endroits où ils seront implantés et que de nombreux arbres masquaient la visibilité des poteaux de feux ainsi que des rappels de gauches ;

Considérant que l'aménagement du carrefour chaussée de Vilvoorde/Van Oss ne peut être réaliser tel que présenté dans le projet initial ; que d'une part, la traversée piétonne existante à feux de van Oss intégrait également la piste cyclable (il y a donc un conflit et des feux nécessaires pour les cyclistes, aussi au niveau de cette traversée) et, d'autre part, les signaux prévus pour la traversée cycliste de la Chée de Vilvorde n'étaient pas conformes (feux bicolores, alors qu'il ne s'agit que d'une traversée cycliste et non cyclo-piétonne) ;

Considérant cependant que ce carrefour était initialement hors du périmètre du projet ; que le demandeur a intégré cet aménagement à la demande de la Région lors de réunions préparatoires ; que le but ici est de créer un maillon manquant pour rejoindre une zone cyclable existante et non pas de revoir l'ensemble du carrefour ; que le déplacement de cette traversée cyclable vers la traversée piétonne impliquerait une déviation des cyclistes sur leur trajectoire ; que le déplacement de la traversée piétonne vers la traversée cyclable impliquerait le réaménagement de l'ensemble du carrefour car l'îlot ne pourrait être maintenu, empêchant les girations de véhicules lourds ; qu'il y aura lieu de revoir la position de cette traversée lors d'un projet de réaménagement plus global de ce carrefour ;

Considérant que l'aménagement du carrefour Tyrias/Bruyn du projet initial soulevait de nombreuses remarques : la zone de refuge trop étroite, la chicane inconfortable, et les feux pas adaptés aux cyclistes ; que le projet modifié prévoit le décalage des traversées piétonnes et cyclistes afin de laisser plus de place sur l'îlot pour les piétons et cyclistes ;

Considérant qu'un arbre était également prévu dans la courbe, devant un feu de signalisation ; que cet arbre a été déplacé à l'arrière du feu ;

Considérant également que pour la rue Bruyn, l'arbre situé entre les n° 239 et 219 induisait un risque de masque de visibilité sur les feux dans le projet initial ; que le projet modifié prévoit le déplacement de l'arbre de l'autre côté du feu ;

Considérant qu'afin d'assurer les livraisons aux commerces et horeca, le demandeur a agrandi la zone de livraison devant le magasin Carrefour et a aménagé une zone de livraison supplémentaire à la hauteur du n°240 de la rue de Heembeek ; que ces aménagements impliquent la suppression de 4 places de stationnement ;

Considérant que le projet modifié prévoit le réaménagement des abords de l'école maternelle de Heembeek (situé rue François Vekemans) ; que les limites ont été revus en fonction du réel alignement ; qu'après vérification, la pose des modules de voies préfabriqués nécessite l'abattage des 10 chênes existants ; que 9 nouveaux sujets seront plantés en lieu et place des existants et dans la continuité des nouvelles plantations prévues ; que cependant, le contexte se prêterait à une essence plus adaptée ; qu'il y a lieu de prévoir une des trois autres essences prévues dans cette rue : Acer platanoïde, Gleditsia triacanthos, ou Prunus avium ;

Considérant que le projet modifié prévoit également la suppression de l'emplacement autocar scolaire afin de maximiser la largeur de trottoir devant l'école ;

Considérant qu'un emplacement réservé de 20m situé aux abords de l'école de Vlaesendael et réservé au stationnement de 2 bus de ramassage scolaire a été aménagé dans le projet modifié ; que cet aménagement implique la suppression de la zone de plantation et ainsi que de 3 places de stationnement ;

Considérant qu'aux abords du stade Mandela, le projet modifié prévoit l'agrandissement de la zone de stationnement de bus afin que celle-ci puisse accueillir 2 bus simultanément ;

Considérant que la signalétique à front de rue sera replacé suite aux travaux ; que cette demande sera assurée par les gestionnaires de voirie (ici la Ville de Bruxelles et Bruxelles Mobilité) ;

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

Considérant qu'il y a lieu de respecter les conditions émises par l'avis du SIAMU du 23/05/2022 ; que le projet modifié prévoit une série d'aménagements afin de répondre aux exigences du SIAMU :

- les girations ont été étudiées et sont possibles sur l'ensemble du projet ;
- l'accessibilité du SIAMU sur les latérales du Zavelput est assurée par le déplacement du muret de soutènement, et par l'éloignement des arbres des façades du côté impair de la rue et un renforcement du substrat sur une distance d'un mètre par rapport à la zone carrossable ;
- une zone carrossable existe devant les immeubles n°40 et 42 de la venelle de l'Alchimiste ;
- l'accessibilité aux pistes cyclables est physiquement possible à chaque carrefour (rond-pont et accès d'immeubles sur la rue Bruyn ;

Considérant en outre qu'une aire de retournement dans le futur parking situé au bout de la venelle de l'Alchimiste afin de pouvoir quitter cette venelle en marche avant (notamment pour les véhicules du SIAMU) ; que cet aménagement implique une diminution de 3 places de parking ;

Considérant que le projet modifié propose d'initiative plusieurs nouveaux aménagements dont l'aménagement d'un édicule sanitaire implanté au terminus de l'hôpital militaire ; que cet aménagement est accessoire et répond aux besoins de la STIB ; que cependant, il y a lieu de rendre ce sanitaire également accessible au public, notamment aux P.M.R. ;

Considérant également qu'une sous-station est prévu à Solvay ; qu'une erreur matérielle dans le projet initial faisait apparaître cette sous-station en dehors du périmètre du projet ; que cette erreur a été rectifiée dans le projet modifié ; que le demandeur a également fourni les documents graphiques liés à cette sous-station ; que cette sous-station était déjà intégrée aux autres documents de la demande (note explicative et rapport d'incidence) ;

Considérant que cette sous station est revêtu de parois en béton préfabriqué ; qu'elle est également entourée de panneaux de clôture en fils galvanisés ; qu'il y a lieu d'améliorer l'intégration de cette sous-station par la plantation de végétation au pourtour de cette clôture ;

Considérant que le périmètre de réaménagement se situe en partie en région Flamande, la limite régionale traversant le carrefour Tyras/Bruyn ; qu'afin de faire coïncider l'actuel projet de tram avec les aménagements en cours par la région Flamande sur l'avenue de Tyras, les modifications de profil doivent se prolonger afin de correspondre parfaitement avec le profil prévu par la Flandre ; que la nécessité de demander un permis d'urbanisme pour cette partie de projet est analysée par les interlocuteurs de la Région Flamande ; qu'en outre la région Flamande a été consultée dans le cadre de l'actuelle demande de permis ;

Considérant que le P.R.D.D. et le P.R.M. « Good Move » prévoit la réduction du stationnement en voirie au sein de la Région Bruxelles-Capitale ; que le P.R.M., dans son chapitre « 1.B Le volet stratégique » reprend les recommandations du P.R.D.D. ayant pour objectif de réduire le stationnement à l'horizon 2030 en dessous de 200000, contre 265000 actuellement ; que cela représente une réduction d'environ 25% du stationnement en voirie ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 178 places de stationnement sur le projet ; que le projet modifié aménage en tout 295 places de stationnement qu'à l'existant, le périmètre comprend 473 places de stationnement ; que cela représente une réduction de 35% du stationnement en voirie ;

Considérant de plus que l'article 57 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement mentionne que les gestionnaires de voirie doivent préalablement à tous travaux notifier toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du stationnement afin qu'elle puisse calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie ;

Considérant que le projet implique l'abattage de 167 arbres (sur le tracé global de 5 km) parmi lesquels :

- 39 arbres au pôle Heembeek (dont 26 dans le talus),
- 11 des 13 chênes fastigiés du secteur Vekemans,
- 9 des 17 arbres au Zavelput,
- 64 arbres au Chemin vert (principalement ormes et saules),
- 10 chênes en berme 'centrale' et une vingtaine d'arbres sur l'emprise Solvay (Ransbeek),
- 24 tulipiers de Virginie (Bruyn) ;
- 10 chênes aux abords de l'école de Heembeek ;

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

Considérant que le projet propose de « compenser » :

- la perte de biotope au niveau du Chemin vert par l'amélioration du CBS global du projet sur l'ensemble du tracé ;
- l'abattage des arbres par un plus grand nombre d'arbres plantés ;

Considérant en outre que l'abattage de ces arbres est nécessaire à l'implantation de ce nouveau tramway et à la mise en conformité des aménagements (notamment au R.R.U., à l'accessibilité des P.M.R aux arrêts, etc.) ;

Considérant que le bilan est largement positif ; qu'en situation existante, 321 arbres étaient compris dans le périmètre du projet ; qu'au total, le périmètre du projet modifié comptera 599 arbres ;

Considérant qu'afin de maximiser la compensation de l'abattage d'un grand nombre d'arbre à haute-tige sur l'ensemble du périmètre du projet, la plantation de tous les nouveaux arbres est faite en vue de maximiser la végétalisation et est pensée dans le respect des cheminements et selon les possibilités d'implantation liées au sous-sol ;

Considérant que le projet répond aux politiques régionales ; qu'il améliore le réseau de transport en commun ; qu'il respecte les règlements d'urbanisme et améliore le confort et la sécurité des modes actifs ; que, moyennant le respect des conditions susmentionnées, il est conforme au bon aménagement des lieux ;

Fait à Bruxelles, le

Le fonctionnaire délégué,

  
Bety WAKNINE,  
Directrice générale

*Notification du présent permis est faite simultanément, envoi par recommandé, au demandeur et au collège des bourgmestre et échevins. (Références dossier communal : H259/2022)*

*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](mailto:beroep-recours@gov.brussels)) ou par lettre recommandée à la poste à l'adresse suivante :*

*Recours au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Monsieur Pascal SMET, 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](mailto: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](http://urban.brussels).*

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

## 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 racinaire ;
- 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.

### Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis en matière d'arbres, pour ce qui est des spécimens nouvellement plantés :

- les sujets à planter devront être choisis en pépinière et réceptionnés en chantier en présence d'un responsable du service vert de la Commune.

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

### **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<sup>er</sup>, du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 25 avril 2019 réglant la forme ainsi que les procédés d'information et de mise à disposition des décisions prises en matière de permis d'urbanisme, de permis de lotir et de certificat d'urbanisme par le collège des bourgmestre et échevins, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement tel que modifié par l'Arrêté n° 2020/037 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoirs spéciaux modifiant l'arrêté, il vous incombe de procéder, durant 15 jours :

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

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

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

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

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

Les parties à compléter ou modifier sont numérotées :

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

(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 m<sup>2</sup>, les mentions reprises dans l'annexe doivent, en outre, être reproduites en grands caractères sur un panneau d'au moins 4 m<sup>2</sup>.*

#### 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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, pour les permis portant sur des zones d'espaces verts ou visés à l'article 123/2, § 1<sup>er</sup>, 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<sup>(1)</sup>  
PERMIS DE LOTIR N° ...<sup>(1)</sup>

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING<sup>(1)</sup>  
VERKAVELINGSVERGUNNING NR ...<sup>(1)</sup>

délivré le ...  
à ...  
par ...  
prorogé le ...<sup>(1)</sup>  
prorogation reconduite le ...<sup>(1)</sup>

afgegeven op ...  
aan ...  
door ...  
verlengd op ...<sup>(1)</sup>  
verlenging vernieuwd op ...<sup>(1)</sup>

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>.

**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 PEB<sup>1</sup>

### 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 CO<sub>2</sub>, des bâtiments tout en améliorant le climat intérieur.

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

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

- Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez envoyer ;
  - o le formulaire de « **notification PEB du début des travaux** » dûment complété et signé conformément à Art. 2.2.8 §1<sup>er</sup> du CoBrACE
  - o ainsi que, pour les URS, le rapport PEB généré par le logiciel PEB
- Au plus tard 2 mois après la réception provisoire ou après la fin de chantier, vous devez envoyer le formulaire de « **déclaration PEB** » dûment complété et signé conformément à Art. 2.2.11 §1<sup>er</sup> du CoBrACE 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](mailto: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](mailto: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,

<sup>1</sup> 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](http://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	<a href="mailto:facilitateur@environnement.brussels">facilitateur@environnement.brussels</a>	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Urban.brussels	<a href="mailto:peb-epb@urban.brussels">peb-epb@urban.brussels</a>	/	Particuliers Professionnels
Cellule Energie et Environnement CCB	<a href="mailto:info@confederationconstruction.be">info@confederationconstruction.be</a>	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
Hub.brussels	<a href="http://hub.brussels">http://hub.brussels</a>	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](http://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: