

RECOMMANDÉ / AANGETEKEND

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

Notre réf. / Onze ref 13/PFD/1903271

Annexes / Bijlagen Accusé de réception complet du projet modifié + 1 exemplaire des plans cachetés + avis d'instances

Contact Urbanisme Fanny MOSCHOS, Attachée - tél. : 02 432 83 89, E-mail : fmoschos@urban.brussels
Nancy DENAYER, Adjointe - tél. : 02 432 85 44, E-mail : ndenayer@urban.brussels
Lindsay LEJEUNE, Adjointe - tél. : 02 432 84 80, E-mail : llejeune@urban.brussels

Contact Patrimoine Cecilia PAREDES, Attachée - tél. : 02 432 83 61, E-mail : cparedes@urban.brussels
Cellule décolonisation : decolonisation@urban.brussels

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

- Commune : Saint-Gilles
- Demandeur : Service Public Régional de Bruxelles (SPRB)
Place Saint-Lazare 2
1210 Saint-Josse-ten-Noode
- Situation de la demande : Avenue du Parc
Barrière de Saint-Gilles
Carrefour Barrière / Avenue Paul Dejaer
Carrefour Barrière / Chaussée de Waterloo
Carrefour Barrière / Rue Théodore Verhaegen
Carrefour Barrière / Chaussée Alsemberg
Carrefour Barrière / Rue de l'Hotel des Monnaies
- Objet de la demande : Réaménager de façade à façade l'avenue du Parc entre la Barrière de Saint-Gilles et la place Rochefort dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbain 4.

ARRETE:

Art. 1er. Le permis visant à « réaménager de façade à façade l'avenue du Parc entre la barrière de Saint-Gilles et la place Rochefort et les carrefours adjacents », est délivré aux conditions de l'article 2.

Art. 2. Le titulaire du permis devra :

- 1) se conformer aux plans cachetés et datés du **22/03/2024**, indice 1 et numérotés «B.8737-1» «B.8738-1», «B.8755-1», «B.8756-1» et «B.8759-1», sans préjudice des conditions émises ci-dessous ;
- 2) respecter les conditions suivantes :
 - **Surélever la piste cyclable du goulet en descente depuis la Barrière à même hauteur que le trottoir (côté impair) et s'assurer que la connexion avec les aménagements cyclables soit continue, directe, sécurisé et confortable ;**

- Déplacer la friterie à gauche, en lieu et place du banc et intégrer les deux bancs dans la continuité de la friterie afin qu'ils puissent servir de protection contre le franchissement des piétons sur la piste cyclable ;
- Créer une zone de livraison sur le coin de la friterie (à proximité de l'école) en réduisant la longueur de la noue, en maintenant l'arbre et en intégrant un revêtement semi-perméable ;
- Prévoir des pavés en pierre naturelle sciés (pavés de grès) en lieu et place des pavés en terre cuite sur l'avenue du Parc tout en assurant des joints affleurants pour le confort des piétons et PMR ;
- Intégrer des bordures biseautées au niveau des jonctions entre la chaussée carrossable et les pistes cyclables séparées pour assurer un cheminement confortable et sécurisé pour les cyclistes ;
- Supprimer le potelet à la hauteur du n° 32 de l'Avenue du Parc, situé au centre de l'entrée de la piste cyclable ;
- Avancer le « cédez-le-passage » de la rue de Bosnie afin d'augmenter la visibilité des automobilistes au regard de la circulation de l'Avenue du Parc ;
- Prévoir pour la placette Bosnie/Combaz un aménagement dont les formes sont plus arrondies au détriment des formes anguleuses ;
- Dans le cadre du déplacement du monument Tabora, fournir une note justificative de sa nouvelle implantation et/ou une étude sur son déplacement dans le cimetière de Saint-Gilles, en précisant son implantation, sa contextualisation historique et toute information utile pour comprendre son intégration dans ce nouveau tissu urbain à l'adresse decolonisation@urban.brussels (voir annexe 1) ;

3) ~~s'acquitter des charges d'urbanisme suivantes⁽⁴⁾ : ...;~~

- 4) respecter les conditions fixées par l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du **31/07/2023**, portant la référence *T.2023.0589/1* et figurant dans le dossier de demande de permis ;

5) ~~Clause archéologique :~~

- 6) prendre en compte les indications particulières de mise en œuvre du permis suivantes :
- **Voir annexe 1 ;**

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

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

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

Art. 5. Le présent permis est exécutoire 30 jours après sa réception. Si, durant ce délai, le collège des bourgmestre et échevins de la commune sur laquelle se situe le bien introduit un recours au

Gouvernement à l'encontre du présent permis, celui-ci est suspendu durant toute la durée de la procédure de recours administratif.

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

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

FONDEMENT LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE :

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

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

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

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

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

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

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

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

INSTRUCTION DE LA DEMANDE ET MOTIVATION DE LA DECISION :

La décision est prise pour les motifs suivants :

Considérant que la demande initiale a été introduite en date du **02/06/2023** ;

Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande initiale porte la date du **13/07/2023** ;

Considérant que le périmètre du projet se trouve en réseau viaire, en axes structurants, en zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et en liseré de noyau commercial au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par Arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le projet se situe dans la zone de protection des biens classés suivants :

- Ancienne charcuterie classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 17/02/2011 ;
- Immeuble de rapport De Beck classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 08/05/2008 ;

Considérant que le projet se situe en partie dans un espace socio-économiquement faible, dans un noyau d'identité locale existant, le long d'un liseré de noyau commercial et dans une zone de revitalisation

urbaine (2016) dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) approuvé par arrêté le 12 juillet 2018 ;

Considérant que le projet se situe dans une zone prioritaire de verdoisement et est traversé par une continuité verte au PRDD ;

Considérant que le projet se situe le long d'une ligne de transport en commun de haute capacité existante au PRDD ;

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

Considérant que le projet se situe en majeure partie sur le territoire communal de Saint-Gilles et en partie sur le territoire communal de Forest ;

Considérant que le projet s'inscrit dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine 4 (CRU4) « Avenue du Roi » ;

Vu le Contrat Local de Mobilité « CLM Parvis » et son scénario final ;

Considérant que les voiries concernées par le projet sont reprises au Plan Régional de Mobilité (PRM) GoodMove comme suit :

- Avenue du Parc : « Piéton Plus » (rue de la Perche à Barrière), « Piéton Confort » (de Gisbert Combaz à la rue de la Perche), « piéton Quartier » (de Rochefort à G. Combaz), « Vélo Confort », « Transport en Commun Confort », « Auto Quartier » et « Poids Lourd Quartier » ;
- Barrière de Saint-Gilles : « Piéton Plus », « Vélo Confort + Quartier », « Transport en Commun Confort + Quartier », « Auto Quartier » et « Poids Lourd Quartier » ;
- Avenue Paul Dejaer : « Piéton Plus », « Vélo Quartier », « Transport en Commun Confort », « Auto Quartier » et « Poids Lourd Quartier » ;
- Rue de la Perche : « Piéton Plus + Confort », « Vélo Quartier », « Transport en Commun Quartier », « Auto Quartier » et « Poids Lourd Quartier » ;
- Rue du Canada, Chaussée de Forest, rue de Bosnie, rue Gisbert Combaz, rue du Fort, avenue des Villas, avenue Clémentine et rue Alfred Cluysenaar : « Piéton Quartier », « Vélo Quartier », « Transport en Commun Quartier », « Auto Quartier » et « Poids Lourd Quartier » ;

Considérant que la présente demande vise à réaménager complètement l'avenue du Parc dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine 4 « Avenue du Roi » ; qu'en complément à cette rénovation, est pris en compte aussi le réaménagement de la Barrière de Saint-Gilles ; que dans le cadre de ce projet, dans l'avenue Paul Dejaer côté impair, un aménagement d'arrêt de tram sera réalisé également mais aussi un arrêt de bus dans la chaussée de Waterloo vers ville côté impair et un arrêt de bus dans la rue de l'Hôtel des Monnaies côté pair ;

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

- 19) travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré complet par le fonctionnaire délégué suivant l'article 175/16 du CoBAT, en date du **13/07/2023** ;

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

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

- Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune de Saint-Gilles ;
- Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune de Forest ;
- Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) ;
- Conseil des Gestionnaires de Réseau Bruxelles (CGRB) ;
- Service D'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) ;

- Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS) ;
- Bruxelles Environnement (BE) ;
- Bruxelles Mobilité (BM) ;
- AccessAndGo ;
- De Lijn ;

Vu l'avis favorable conditionnel de la STIB réceptionné le **17/07/2023**, libellé comme suit :

« [...] »

Listing des recommandations par partie :

Barrière :

- La première couronne d'arbres intérieure au carrefour représente un masque de visibilité important pour le tram et pour les bus, notamment lors de la réinsertion dans l'av. du parc, juste avant la traversée piétonne : il faut la supprimer.
- Si ce n'est pas possible, il faut être attentif aux types d'arbres (fastigié, canopée plus haute, ou typologie d'espaces verts).
- Demande de la Stib de gérer le carr. par feux car il faut gérer les injections pour éviter les conflits qui se présentent quand le tram traverse (il y a moins de conflits que dans la situation existante).
- Attention aux marquages : cela dépendra de la solution feux mise en place.
- Les marquages en dents de requins doivent être repris sur toutes les voiries qui débouchent sur la Barrière pour être certains.
- Il faudra marquer toute les entrée tram et bus par des damiers pour marquer le passage des bus et tram.
- Il manque les traversées piétonnes sur l'ensemble du projet.
- Réintégrer un arrêt de Bus dans le sens montant Hôtel des Monnaies

Dans la rue Paul Dejaer :

- le renouvellement des voies (depuis la place communale) doit s'étendre jusqu'à 30m avant les pointes de l'aiguillage car la SIG devra implanter un circuit de voie de 15m (zone isolée) avec une antenne de commande a 15m en amont de celui-ci (la zone étant actuellement en module, il n'est pas possible pour la SIG d'effectuer ces travaux de manière ponctuelle).
- les pointes de l'aiguillage (depuis la place communale) doivent se trouver à minimum 8 m de la voirie du rond-point et ce afin d'éviter que des éléments sol SIG qui doivent être maintenus se retrouvent sur la voirie.
- une armoire SIG et un signal (au droit des pointes) devront être implantés a proximité de l'aiguillage

Dans le Goulet : juste après la communication à hauteur de la rue de la Perche :

- Le revêtement doit être praticable sur le trottoir pair à hauteur du n°22 :
- BM prévoit déjà d'interrompre la noue afin de permettre le débarquement de voyageurs en mode dégradé (en période d'exploitation anormale).
- A niveau des noues restantes, il faut mettre des grilles en caillebotis au-dessus des noues.
- Cela permettrait de combler les deux besoins : éviter que l'arrêt du tram en mode dégradé ne doivent pas se faire de manière trop précise tout en gardant l'effet de noue.

Communication à hauteur de la rue de la Perche :

- Pour le demi-tour à hauteur de la rue de la Perche, il faut ajouter un damier sur l'ensemble du site-propre pour marquer la circulation des bus et des trams.
- Il faut mettre en place une signalétique : notamment un A49 statique pour prévenir le passage du tram et un panneau C1 pour interdire aux automobilistes de tourner à droite et s'engager dans le goulet qui est un demi-site-propre dans le sens vers la Barrière et qui est uniquement réservé aux passages des trams et des bus. Il faut également un marquage au sol TRAM et

BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant).

Arrêts et carrefour Combaz :

- Revérifier le tracé de BM sur les arrêts "Combaz" et "Rochefort" (nouvelle config.)
- Pour le croisement automobile Bosnie-Clémentine il faut ajouter des marquages en Damier sur le site-propre du tram (dans les deux sens).
- Pour la sortie de Cluysenaar : il faut revoir l'aménagement et redimensionner l'espace. La bordure charretière est trop large et l'îlot donne l'impression que les voitures peuvent tourner à gauche et traverser l'av. du Parc par le site-propre.
- Attention à la configuration de la traversée sans rond-point. Reste-t-il des conflits ?
- Il faut intégrer un marquage « tourne-à-droite » au sol dans Cluysenaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche).
- A hauteur du n°116 et de la rue Alfred Cluysenaar, dans le prolongement du quai, quelles sont les différences entre les 3 couleurs ? (gris, brun et beige) Si le gris est carrossable, la partie surélevée du trottoir dans le prolongement des quais ne peut pas être gris.
- L'espace dédié à la giration des véhicules SIAMU risque de provoquer du stationnement sauvage.
- Il faut surélever la bordure ou trouver un dispositif qui permet de l'éviter.
- À hauteur de l'arrêt, la largeur du site-propre est beaucoup trop étroite : il faut au moins 3m20 (hors fusibles) donc 3m35 de bordure à bordure : Il ne faut pas oublier qu'il y a des bus qui y circulent également (2m70 est beaucoup trop étroit).
- Les pentes d'accessibilité aux quais doivent être encadrées par des croix se St-André des deux côtés de la largeur du quai.
- Les abris sont positionnés de telle manière que leur fondation tombe sur la bordure. Il faut les mettre à au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai)
- Vérifier toutes les girations sur les nouvelles esquisses de rond-point au croisement Combaz.
- Vérifier le nouveau tracé de l'av. du Parc car il a été modifié suite au déplacement de l'arrêt Combaz
- Deux poteaux de lignes aériennes sont situés sur le site-propre. Ils doivent être relocalisés sur la berme centrale.

Arrêts Rochefort :

- Le damier au niveau du rond-point Rochefort doit être prolongé jusque dans la zone d'arrêt
- Attention à la position des « mupy's » pour éviter les masques de visibilité des traversées piétonnes (surtout à Rochefort). Ils doivent au minimum se retrouver dans la berme et pas dans le sas de sécurité des piétons.

Isolation du site-propre :

- Besoin d'intégrer des bordures interrompues pour l'écoulement des eaux tout en évitant les dépassements via le site-propre.
- Il y a aussi un souci avec la largeur sur site-propre mixte tram et bus à 2,70, c'est beaucoup trop peu, il faut un minimum de 3m20 (bordures comprises).
- Dans le projet, la voie vers la Barrière a été ripée de 20 cm vers la berme centrale. Il faut garder un œil sur la proximité avec les arbres et éventuellement prévoir un entretien d'élagage régulier si la couronne est trop proche du tube de transport.
- Faire vérifier l'ensemble du tracé en interne Stib. »

Vu l'avis du SIAMU sur le projet initial du **31/07/2023** portant la référence *T.2023.0589/1* figurant dans le dossier de demande de permis ;

Vu l'avis de VIVAQUA sur le projet initial, portant la référence *IN 1380522*, daté du **01/08/2023** qui donne à titre indicatif une série de conditions concernant les conduites de distribution, les canalisations d'égout, les forages, la protection cathodique, le placements des grues, la plantation et l'abattage d'arbres ;

Vu l'avis du d'AccesAndGo sur le projet initial daté du **04/08/2023** figurant dans le dossier de demande de permis;

Vu l'avis favorable conditionnel de Bruxelles Environnement sur le projet initial daté du **01/08/2023**, libellé comme suit :

« [...] »

EAU

Considérant que le projet tend vers l'exemplarité avec la reprise des eaux pluviales des voiries et trottoirs dans des noues avec surverses connectées régulièrement à des massifs stockant souterrains ;

Considérant qu'un travail sur les revêtements pour qu'ils soient plus perméables a également été mené ;

Considérant qu'une incohérence persiste entre la note hydraulique et le rapport d'incidences : la note hydraulique évoquant, page 9, la pose de béton poreux au niveau du tronçon du Goulet, alors que dans le rapport d'incidences est évoqué (page 41 – matériaux) de l'asphalte poreux pour ce même tronçon ;

Considérant qu'il n'est pas expliqué quelles sont les raisons qui ont poussé à exclure la mise en place de massifs infiltrants sous le site propre du tram et que dès lors, l'eau de ruissellement des voies de tram continuera à être renvoyées à l'égout ;

Considérant que la note hydraulique laisse entendre qu'en phase chantier, en collaboration avec la STIB, la possibilité sera étudiée d'écouler les eaux du tram vers les grandes noues centrales ;

Considérant qu'une alternative à l'asphalte classique posé en voirie est l'asphalte poreux qui permettrait aux endroits les plus contraints (Combaz et Goulet) de diminuer le ruissellement incident mais que celui-ci n'est pas étudié ;

Considérant qu'en réunion BM-Urban, ce chantier avait été identifié comme chantier pilote pour des tests de revêtements à mener en collaboration avec le Centre de Recherche Routière ;

NATURE-BIODIVERSITE-ESPACES OUVERTS

Considérant l'importance du développement de la végétation en ville et du choix des essences en favorisant les espèces indigènes ;

Considérant l'importance de prévoir la plantation d'une strate herbacée/vivace et arbustive dès que c'est possible ;

Considérant l'importance de la récupération des matériaux pour l'aménagement ;

MOBILITE

Considérant que le projet améliore globalement la circulation des piétons et des cyclistes ;

Considérant que certaines modifications sont à même d'améliorer le projet comme notamment :

prolonger de la rue cyclable (côté impair) jusqu'à la place de Rochefort et ce en profitant de l'espace gagné pour verduriser un peu l'espace public ;

rendre plus visible le passage d'une situation avec piste cyclable séparé à la rue cyclable et ce au niveau de l'avenue du Parc et de l'avenue Clémentine. A cette fin il est possible d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo au niveau de l'insertion de la piste cyclable ;

AVIS FAVORABLE SOUS CONDITION/DEFAVORABLE

- Confirmer qu'il s'agit bien de béton poreux qui sera posé au niveau du Goulet pour les pistes cyclables (le plus approprié, notamment car le béton poreux peut être teinté en ocre) ;

- Détailler les plans afin de définir le moyen de ne pas renvoyer les eaux de ruissellement issues du tram à l'égout, par exemple en prévoyant un système de by-pass caniveaux pour rail en vue de réorienter l'eau vers les noues de manière transversale ;
- Protéger les racines des végétaux existants lors des travaux de revêtement et de fondation ;
- Mettre en œuvre des fosses de plantations suffisantes et idéalement continues pour la strate arborée ;
- Remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex: Amélanchier ovalis) ;
- Prolonger la rue cyclable (côté impair) jusqu'à la place de Rochefort et ce en profitant de l'espace gagné pour verduriser un peu l'espace public ;
- Rendre plus visible le passage d'une situation avec piste cyclable séparé à la rue cyclable et ce au niveau de l'avenue du Parc et de l'avenue Clémentine. A cette fin, il est possible d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo au niveau de l'insertion de la piste cyclable ;

[...] »

Vu l'avis favorable conditionnel de Bruxelles Mobilité réceptionné le **01/09/2023**, libellé comme suit :

« [...]

Considérant que le projet de réaménagement de l'avenue du Parc et de la Barrière de Saint-Gilles vise à améliorer la cohabitation entre tous les flux qui la traversent, à donner le juste espace aux modes actifs, à améliorer le sentiment de sécurité et à réduire l'accidentologie ;

Considérant que ce projet prévoit d'augmenter la masse végétale sur l'avenue du Parc et de planter des arbres sur la Barrière afin de renforcer une continuité verte du parc de Forest et la place de Rochefort jusqu'à la Barrière de Saint-Gilles ;

Considérant que les voiries concernées par le projet sont reprises au Plan Régional de Mobilité (PRM) GoodMove comme suit :

- Avenue du Parc : Piéton-PLUS, Vélo-CONFORT, TC-CONFORT, auto-QUARTIER et PL-QUARTIER ;
- Rue Antoine Bréart : Piéton-PLUS (de barrière à Perche) – Piéton-CONFORT (de Perche à Combaz) – Piéton-QUARTIER (de Combaz à Rochefort), Vélo-QUARTIER, TC-CONFORT, auto-QUARTIER et PLQUARTIER ;
- Barrière : Piéton-PLUS, Vélo-CONFORT (pour majorité), TC-CONFORT (pour majorité), autoQUARTIER et PL-QUARTIER ;

Considérant que le choix du revêtement en pavés de grès scié en trottoir n'offre pas un confort suffisant mais peut se justifier au regard du contexte patrimonial et de continuité des matériaux récemment utilisés sur l'avenue Paul Dejaer pour valoriser cet axe patrimonial; que les pavés sciés permettront d'offrir un standard d'aménagement qui tend à se conformer aux exigences du PRM en matière de confort pour autant que les joints entre les pavés soient affleurants afin d'assurer une planéité maximale ;

Considérant que la pose des bordures qui encadrent le site propre n'entre pas dans le contexte de la rue « qui pardonne les erreurs »; qu'elles risquent de « coincer » les cyclistes lors des manœuvres (interdites) de dépassements qui risquent de se produire dans le sens montant ;

Considérant qu'à l'avenue P. Dejaer, l'itinéraire des cyclistes passe à l'arrière du quai et au niveau du trottoir; que ce passage est étroit, derrière un arbre et à angle droit; que cet itinéraire sera difficilement respecté par les cyclistes; que la zone est occupée par des terrasses; que le revêtement de ce passage sera plus confortable que le revêtement du trottoir et risque d'engendrer des situations conflictuelles entre les piétons et les cyclistes ;

Considérant que le régime de priorité entre le site propre et la piste cyclable à l'approche de la Barrière n'est pas clair; qu'il est rendu ambigu par la position du panneau (à gauche de la PC et en travers par rapport au SP); qu'il y a lieu de clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;

Considérant qu'à la fin de la zone cyclable, la configuration des lieux est telle qu'un véhicule à l'arrêt pourrait bloquer le passage des cyclistes vers la piste cyclable; qu'il y a lieu d'élargir l'accès à cette piste cyclable ;

Considérant que la dimension de la rue A. Cluysenaar est trop large et rends possible un stationnement non souhaitable à son débouché; au'il y a lieu de réduire l'emprise visuelle de la chaussée carrossable en adaptant le revêtement du trottoir le rendant franchissable pour le passage des véhicules lourds et SIAMU (cfr. guide de bonnes pratique CRR-SIAMU) ;

Considérant que la traversée piétonne au niveau du carrefour Avenue du Parc/Rue de Bosnie est gérée par feux; qu'il manque les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur Avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt ;

Considérant que les plans semblent présenter quelques imprécisions :

- dans la représentation des couleurs : pas de référence en légende pour le revêtement des quais et mauvaise référence pour une aire au niveau du carrefour avec l'avenue Clémentine et la rue A. Cluysenaar;
- dans les symboles, le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux, or il y a le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc (et uniquement sur cette branche).

Considérant qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que les bordures doivent être au même niveau que le filet d'eau ainsi qu'au même niveau que l'asphalte; qu'en cas de souci avec l'écoulement des eaux, il y a lieu de jouer avec le niveau de l'asphalte ;

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

Considérant que les appareils d'éclairage doivent suivre les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>); que la hauteur maximum des points lumineux est de 8m; que la température de couleur des luminaires est 3000K et que la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;

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

Bruxelles Mobilité émet un avis favorable et suggère de :

- Garantir une mise en œuvre optimale des revêtements pavés pour s'assurer d'une planéité maximale, notamment par la réalisation de joints affleurants ;
- Revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures franches côté descendant, et affleurantes (niveau 0) dans le sens montant ;
- Revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'Avenue P. Dejaer, soit par un tracé moins abrupt, soit par un passage en nez de quai ;
- À l'approche de la Barrière, marquer une ligne de « cédez le passage » sur le site-propre en amont du débouché de la Piste cyclable (qui repoussée en aval prend une direction rectiligne) ;
- Élargir l'accès à la piste cyclable à l'issue de la zone cyclable de l'Avenue du Parc ;

- Limiter l'emprise visuelle de la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar à son débouché (de l'ordre de 3m80) afin d'éviter les risques de stationnement gênant, en adaptant le revêtement du trottoir le rendant franchissable pour le passage des véhicules lourds et SIAMU (cfr. guide de bonnes pratique CRR-SIAMU) ;
- Ajouter les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur Avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt ;
- Rectifier certaines imprécisions des plans qui prévoient des revêtements inadaptés ou non référencés :
 - o l'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysenaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, nous suggérons un espace vert ;
 - o Les revêtements des quais de l'Avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
- Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux. »

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

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

- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : *actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* ;
- En application de l'article 175/20 du COBAT, et du point 19 de son annexe B : *travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant* ;

Considérant que la demande initiale est également soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

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

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du **24/09/2023** au **23/10/2023** et que **536** réactions ont été introduites sur le territoire communal de Saint-Gilles (dont une pétition de 71 signatures) et 17 réclamations ont été introduites sur le territoire communal de Forest portant principalement sur :

Général

Avis général

- Soutien le projet (mentionne qu'il vise à améliorer la qualité de vie, fluidifier la circulation des différents modes, à réduire la pollution sonore,...) ;
- Félicite le projet quant aux mesures prises (suppression du stationnement au profit de la végétation, de l'amélioration de la circulation des modes actifs) ;
- Remercie les auteurs du présent projet et de l'aménagement de celui-ci ;
- S'inquiète quant aux conséquences du projet ;
- S'oppose au projet ;
- Se questionne sur le coût des travaux ;
- Se questionne sur le périmètre sélectionné et se demande si un autre périmètre n'aurait pas été préférable ;
- Déclare que les villes doivent changer et demande à ce que ces mesures doivent être tenues ;
- Déclare que le projet est nécessaire pour le quartier ;

- Déclare que la commune de St-Gilles dispose d'un taux de motorisation faible et que ce type de projet permettra de pousser les habitants vers les modes actifs ;
- Déclare qu'il est essentiel de profiter des financements régionaux octroyés dans le cadre du plan Good Move afin que Saint-Gilles ne prenne pas du retard dans la réalisation d'infrastructure et d'aménagement public ;
- Déploire que le projet engendrera des travaux de longue durée ;
- Déploire l'argent investit dans ce projet ;
- Déploire que des travaux ont déjà été réalisés récemment ;
- Déclare que « personne veut que Bruxelles change » ;
- Se questionne sur le budget dégagé pour la mise en place de ce projet ;
- Rappelle les budgets alloués à la construction du nouveau métro 3 et se questionne sur les conséquences budgétaires cumulatives de deux projets ;
- Déclare que le budget alloué au projet pourrait être mis en place pour d'autres actions ;
- S'insurge contre les deux documents reçus dans sa boîte aux lettres (sans éditeur mentionné) se déclarant être contre le projet et mentionnant que la région agit de manière caché, sans concertation citoyenne - déclare que le projet est un rêve devenu réalité et souhaite s'opposer au réfractaire ;
- Demande à la commune de rester engagé dans ce projet malgré le nombre de détracteurs ;
- Déploire que le projet n'est ni diplomatique, ni transparent ;
- Déclare que le projet invitera les habitants de Saint-Gilles à se délocaliser ;
- Déploire qu'actuellement la circulation se fait sous le régime de « la loi du plus fort » et soutien sans conditions le projet ;
- Déploire que le projet est d'une irresponsabilité sociale ;
- Déclare que les habitants de l'av. Paul Dejaer sont fortement impactés par les nuisances engendrées par les transports en commun et l'activité des terrasses HoReCa ;

Instruction

- Sollicite des informations et des précisions sur le chantier (délais, mesures prises, ...) ;
- Déclare qu'aucune concertation n'a été organisée avec les habitants Saint-Gillois, contrairement à Forest ou des concertation citoyenne ont été organisées et ateliers participatifs ;
- Sollicite que l'ensemble des projets et leurs incidences (cumulatives) soient analysées (en termes de mobilité et bien-être des habitants) ;
- Déclare que le « saucissonnage » entre le présent projet et le plan d'aménagement prévu par le CLM opacifie donc leur lisibilité et la compréhensibilité de leurs conséquences ;
- Sollicite de limiter les travaux durant la nuit afin de ne pas occasionner des nuisances sonores et vibratoires nocturnes ;
- Déclare qu'aucun rapport ou étude fiable concernant l'ensemble du trafic n'a été fourni dans le présent dossier ;
- Déclare que l'auteur du rapport d'incidences manque d'objectivité et de compétence ;
- Déclare que les études, résultats des mesures et analyse des incidences sont incomplets, manquants ou peu objectifs ;
- Se questionne sur les accords entre les différentes instances concernées par le dossiers (Police, SIAMU, STIB, ...) ;
- Demande que le projet se réalise le plus vite possible ;
- Déploire que les concertations réalisées dans le cadre de l'élaboration du projet n'ont pas été menés dans les deux langues, en ce que chacun pouvait s'exprimer dans sa langue mais aucune traduction n'a été réalisée ;
- Déclare que les concertations réalisées n'avaient pas pour but de se concerter avec les habitants mais de fournir uniquement des explications pour la réalisation du projet ;
- Déclare que peu de communication a été réalisée dans le cadre du présent projet ;
- Déploire que le projet a été menée sans collaboration préalable avec les riverains et en absence de distribution d'avis dans les boîtes aux lettres ;
- Déclare qu'aucun panneau n'a été installé au préalable pour informer de l'élaboration du projet ;

- Déploire le format des affiches d'avertissement d'enquête publique et de l'objet assez synthétique repris, qui ne mentionnait pas les nouvelles mesures de circulation ;

Urbanisme

Projet général

- Propose la mise en place d'une phase-test avant un aménagement définitif (notamment rue de la Perche et quartier avoisinant) ;
- Sollicite que les options envisagées par le projet soient soumises à des tests temporaires afin de valider, ou non, les incidences de mobilité et de pollution de l'air et d'adapter au besoin le projet ;
- S'inquiète de la pérennité de l'aménagement (durabilité des matériaux, aménagements,...) ;
- Informe que les plans ne sont pas complets (manque les passages piétons, présence de poubelles, ...) ;
- Déclare que le projet scindera le bas et le haut de Saint-Gilles ;
- Déclare que le projet réduira l'accessibilité du quartier depuis Forest ;
- Déclare que la voirie de l'avenue du Parc est assez large pour faire cohabiter tous les modes ;
- Déclare que le projet est évolutif et tient compte des personnes ;
- Félicite le projet de réaménagement et de ses ambitions et sollicite de la végétation complémentaire ainsi qu'une fonction de séjour renforcée (intégration de point d'eau, circulation libérée,...) ;
- Déclare que le projet tient compte des nombreux enjeux actuels (mobilité, environnement, population,...) ;
- Déclare que le projet engendrera une gentrification dans le quartier et déclare que le projet impactera la classe ouvrière ;
- Déclare que le projet est discriminatoire ;
- Déclare que le projet permet de créer plusieurs de valeur pour tout le monde (entreprises, résidents, utilisateurs de l'espace public) ;
- Déclare que le présent projet aura un impact similaire aux impacts du piétonnier de Bruxelles ;
- Déploire que le projet ne mène pas une véritable politique de rénovation intelligente (enlèvement des tags présent, entretien des voiries, politiques qui encourage et prime en vue de mettre en peinture les portes dégradées, verdurisation des trottoirs et façades,...) ;
- Déclare que le projet a oublié de prévoir un emplacement pour y placer les différents containers poubelles de l'école ;
- Déclare que le contexte urbain de la barrière s'est détériorée ces dernières années compte tenu de l'augmentation du trafic, de la nuisances sonores des trams et de la présence de saleté ;
- Soutien le projet en faveur de l'élargissement des trottoirs et du déplacement des rails mais demande que le projet n'envisage pas d'augmenter les terrasses HoReCa mais de favoriser la création d'espaces verts ;

Aménagement

- Sollicite une sécurisation plus accrue de la barrière ;
- Pointe la dangerosité de l'arrêt Combaz (rétrécissement de la voirie, voitures qui ne peuvent plus dépasser les cyclistes en empruntant le site propre du tram) ;
- Propose de placer l'arrêt du côté de la berme centrale ;
- Propose de prévoir des bordures entre les places de parking, les circulations piétonnes, les circulations cyclistes et les zones plantées ;
- Se questionne sur l'alternative du RER qui pourrait être une vraie alternative à la voiture ;
- Déclare que le projet est une réponse aux problématiques qui seront engendrées par le réchauffement climatique ;
- Déploire l'implantation de bancs compte tenu du statut de la voirie (dédiée à la circulation et non à la flânerie) et ceux-ci doivent être localisés dans les lieux propices à la flânerie (aux angles rue Combaz/ Rue de Bosnie, ou Rue du Canada/ Chée de Forest) ;
- Déclare que les aménagement prévus à l'embranchement prévu à l'angle des rue Combaz / Rue de Bosnie sont anguleux et contraste avec le forme du bâti environnant ;

- Déclare que le « cédez le passage » rue Bosnie est trop reculé et ne permet pas aux automobilistes d'avoir une bonne visibilité ;
- Déclare que la nouvelle configuration du rondpoint barrière permettra de réduire les conflits entre les personnes connaissant son fonctionnement et ceux qui l'ignore ;
- Déclare que l'aménagement projeté, visant à supprimer les plateaux et les feux est un ajout important pour la dimension sécurité ;
- Déploire le caractère encore très routier de l'aménagement de la barrière ;
- Propose des alternatives d'aménagement, comme le maintien du stationnement, la suppression des aménagements cyclables pour les reporter en chaussée carrossable ;
- Déploire la largeur de la chaussée carrossable
- Déclare que l'aménagement de l'avenue P. Dejaer est incompréhensible et exclusivement dédié aux transports en commun et de la sécurisation des vélos/trottinettes ;
- Sollicite que le mobilier urbain soit harmonisé entre le présent projet et celui de la place Van Meenen ;
- Déclare que les plans du projet indiquent bien la présence des garages mais que l'ouverture telle que présentée semble trop étroite pour permettre les manœuvres (3mètres) et sollicite une ouverture 5mètres ;
- Exprime son entière satisfaction quant au projet qui vise à rééquilibrer l'espace public ;
- Se questionne sur le maintien des dispositifs de ralentissement (radars, dos d'âne et casse-vitesse) et sollicite l'implantation de ceux-ci ;
- Déploire la création de placette au détriment du stationnement ;
- Sollicite la piétonnisation complète de l'avenue du Parc afin de se conformer au statut résidentiel de la voirie ;
- Déploire que des récents aménagements ont été réalisés et que ceux-ci seront supprimés ;
- Craint que le projet engendre des conflits entre piétons, cyclistes et usagers du tram ;
- Craint que le projet engendre des conflits entre les modes actifs et les automobilistes, en particulier auprès du public qui n'est pas habitué à ce type d'aménagements (exemple : rue cyclable) et demande d'informer sur les règles de circulation associées ;
- Déploire le choix du revêtement de trottoir, qui se salira vite (pavés en terre cuite) ;
- Déploire le choix d'un revêtement en pavés naturels au niveau des voies du bus qui occasionnera des nuisances sonores et vibratoires et demande une étude d'incidence ;
- Demande de revoir l'aménagement à proximité de l'école ;
- Déclare que l'aménagement de l'av. Paul Dejaer accentuera les nuisances déjà présentes sur le périmètre ; que des doubles files sont à envisager vu la réduction du stationnement (et les sonneries de tram qui seront émises pour alerter), des conflits entre piétons et cyclistes vu la configuration des arrêts, la présence de tram en enfilade pendant les heures de pointe et l'impossibilité pour le riverain de stationner leur véhicule pour décharger ;
- Déclare que des bancs doivent être prévus près du carrefour de l'av des Villas et Clémentines pour permettre l'appropriation spatiale ;
- Demande que les aménagements cyclables soient réalisés du côté de l'av. des Villas ;

Aspect économique

- Estime que l'aménagement ne prend pas en compte les besoins des commerces locaux, commerces HoReCa, les équipements, ... ;
- Demande que la frieterie de la barrière soit délocalisée (ailleurs dans le quartier ou dans le périmètre) au profit du trottoir, d'une piste cyclable, de mobilier urbain ou espace perméable et afin qu'elle n'engendre pas du stationnement en double file et induise des problèmes de sécurité pour les modes actifs ;
- Mentionne qu'aucun élément est repris concernant l'avis des commerçants du périmètre du projet et avoisinant ;
- Demande de faciliter le financement d'aménagement de terrasses convenables et confortables ;

Être humain

- Ecole des filles de Marie : la porte-cochère qui donne sur l'avenue du Parc est renseignée comme garage mais c'est une sortie de secours et une sortie par laquelle les élèves sortent ;
- Déclare que les jardins de pluie (qui accueilleront des graminées) ne permettront pas aux asthmatiques et allergiques de s'y promener à certaines périodes de l'année ;
- Déclare que le quartier est trop dangereux et envisage de déménager ;
- Déclare des actes de vandalisme « anti-voiture » ;
- Déclare que l'av. Paul Dejaer est sujet à une « stagnation » ainsi que des nuisances (sonores, de propreté publique, graffitis, ...) ;
- Craint que les mesures de circulation impacte la qualité de vie des écoles ;
- Sollicite la présence de gardien de la paix pour appliquer des sanctions ;
- S'inquiète de la présence de dealers, drogués et de personnes en errance ;
- Propose que les écoles s'impliquent dans la sensibilisation du covoiturage au moyen d'application ;
- Demande de fermer certains accès le dimanche pour faciliter les balades et les rencontres et stimuler l'usage de la berne centrale aménagée en mobilier
- Prévoir des espaces d'expression pour la Commune, les riverains, artistes graffitis,...
- Se questionne sur l'ouverture de la buvette de la piscine ;
- Sollicite d'avantage de sanctions et contrôles pour faire respecter les règles liées aux nuisances (bruit, propreté, ...) ;
- Demande qu'une sensibilisation et éducation soit réalisées auprès des citoyens pour respecter les nouvelles règles de circulation dans le périmètre ;

Aspect patrimoniale

- S'interroge sur le nombre d'abribus à l'arrêt Dejaer (2 contre 1 en face) ;
- Déclare que les aménagements (arrêt de transport en commun) entrave la visibilité de la maison De Beck (classée) ;
- Conteste et regrette le déplacement de la Porteuse d'eau qui altèrera les perspectives ;
- Déclare que le projet manque de compréhension quant au contexte paysager et patrimonial (manière de verduriser peu appropriée) ;
- Sollicite une meilleure symétrie de la berne plantée sous la porteuse d'eau afin de mieux la mettre en évidence et de la remettre dans son axe ;
- Déplore l'usage de briques en terre cuite au regard du contexte patrimonial de l'avenue et demande l'usage de pierre naturelle ;
- Déclare que l'Avenue P. Dejaer est une voirie qui dispose de nombreuses habitations remarquables, de bâtiments classés et d'une zone de protection de l'Hôtel de Ville ;
- Propose d'inverser l'implantation de la statue de la déesse du Bocq et de la porteuse d'eau ;
- Propose d'inverser l'implantation de la statue Albert et de la porteuse d'eau ;

Aspect mobilité

Plan Régional de Mobilité

- Déclare que le projet ne respecte pas le principe STOP (STIB, puis piétons, puis voiture, puis cyclistes) ;
- Déclare que le projet respecte le principe STOP (rééquilibrage de l'espace publics en faveur des piétons) ;
- Déclare que le projet répond à la SMV « Piéton Plus » ;
- Déclare que le projet, qui vise à répondre au plan Goodmove engendre beaucoup d'incidences négatives (pollution, embouteillages, bruit, congestions, insécurité routière, ...) ;
- Sollicite le développement de vision intermodale pour permettre le stationnement des véhicules individuels en dehors des villes ;
- Déclare que le projet, bien que souhaite développer les nœuds de communication, ne respecte pas l'équilibre urbanistique ;
- Déclare que le projet ne prend pas en compte l'accessibilité des visiteurs de Bruxelles et des usagers des fonctions libérales ;

- Déclare que le projet empêchera l'accessibilité des différents corps de métier dans la construction (plombier, électricien, entrepreneur, ...);
- Déclare que seul 30% des Saint-Gillois dispose d'une voiture ;
- Demande une collaboration avec « waze » pour aiguiller la circulation ;
- Déclare que le projet répond aux ambitions du CLM et que les subventions accordées dans le cadre de celui-ci laisse peu de marge de manœuvre aux communes ; que le projet en est l'exemple ;

Piéton / PMR

- Déclare que la limite entre l'espace piéton et la zone de stationnement est mal délimitée, en ce que les bordures sont d'un niveau très légèrement différent et le stationnement de la même matérialité que les zones d'infiltration ; que le stationnement empiètera sur l'espace piéton ;
- Sollicite des bordures plus haute afin de protéger le franchissement des voitures vers l'espace piéton (8cm) ;
- Déclare que la position de certains arceaux vélos gênent le passage des piétons ;
- S'inquiète de la réduction du trottoir par endroit (entre le commerce et l'abribus à hauteur du n°186 , ...) ;
- Déclare que certains passages piétons sont dangereux (passage piéton av. Paul Dejaer car manque de visibilité pour le tram, manque de dalles podotactiles , traversées mal configurées ... ;
- Déclare que la circulation piétonne sur l'Avenue P. Dejaer est entravées par les terrasses ;
- Déclare que le projet altère la circulation des piétons et PMR sur l'avenue P. Dejaer ;
- Déclare que le projet prend en compte les passages piétons et les trottoirs à proximité des écoles et améliore la situation existante ;
- Déplore la réduction par endroit de la largeur des trottoirs et demande l'élargissement du trottoir à plusieurs endroits (trottoirs entourant la barrière, à hauteur de l'av. Clémentine,...) et l'amélioration des traversées piétonnes ;
- Déplore l'élargissement des trottoirs et déclare qui n'ont pas besoin d'être élargi ;
- Demande si des box vélos seront prévus
- Déclare que projet est réalisé en faveur des cyclistes et oublie les autres modes actifs (PMR, personnes âgées) ;
- Déclare que le projet altérera la circulation des personnes PMR possédant une voiture ;
- Déclare que le rondpoint (giratoire) prévu à la barrière posera des problèmes pour la sécurité des piétons qui ne seront plus protégés par les feux de circulation ;
- Se questionne sur l'enlèvement des feux et sur la sécurité projetée sans ceux-ci ;
- Apprécie que le projet augmente la largeur des trottoirs ;
- Déclare que plusieurs enfants sont mis en danger par la configuration actuelle et risque de se faire écraser par des véhicules ne cédant pas le passage ;
- Déclare que la position de la frieterie créera des conflits entre piétons, écoliers et clients ;
- Demande de déplacer la frieterie afin de dégager l'espace piéton et scolaire ;
- Se questionne sur les aménagements au regard des PMR ;
- Déplore l'usage de pavés en terre cuite qui est moins confortable que de l'asphalte et pourrait être problématique lors du passage de véhicules ;
- Déclare que le projet ne prend pas en compte les terrasses HoReCa sur l'av. Paul Dejaer qui altèrent fortement le cheminement piéton et s'étalent au-delà des limites imposées ;

Vélo

- Déclare qu'il serait intéressant de pouvoir circuler à vélo et de se sentir en sécurité ;
- Demande à ce que la sécurité des aménagements soit validée par les associations cyclistes ;
- Contesté et émet des réserves quant aux aménagements cyclables :
 - La piste cyclable en trottoir av. Dejaer (conflit avec les terrasses des HoReCa, perte de place pour les piétons/PMR) ;
 - Une voie de circulation cyclable isolée entre Barrière et Perche pour éviter que les cyclistes partagent la voie avec les voitures ;

- Déploire et demande de supprimer la piste cyclable envisagée sur le trottoir de l'avenue Paul Dejaer, afin de limiter la réduction de la largeur du trottoir ;
- De placer une piste cyclable ailleurs dans cette artère déjà encombrée ou d'y décourager le déplacement à vélo ou à trottinette en prévoyant des itinéraires cyclables alternatifs nettement plus sécurisés sur la chaussée de Waterloo et la chaussée d'Alseberg ;
- Demande d'intégrer une piste cyclable le long de la berme centrale en lieu et place des aménagements cyclables à proximité des façades ;
- Evoque un scepticisme quant aux rues cyclables qui ne sont pas forcément respectées par les automobilistes et précise que celles-ci peuvent être respectées dans le cadre d'une réduction et une limitation de vitesse du trafic automobile ;
- Déclare que le projet manque d'aménagement cyclables ou que les aménagements proposées sont peu sécurisés :
 - Une piste cyclable séparée entre la Barrière et la place de Rochefort ;
 - Demande de poursuivre la piste cyclable jusqu'au rond-point de Rochefort ;
 - Propose une piste cyclable séparée (anneau cyclable) sur le rond-point Barrière ;
 - Déclare que les pistes cyclables proche du tram sont dangereuse pour les cyclistes ;
 - Manque de marquage pour que les voitures cèdent la priorité aux vélos quand ces derniers quittent la piste cyclable séparée et reprennent la voirie partagée ;
 - Déclare que les rues cyclables ne sont pas des aménagements adaptés, et même dangereux ;
 - Déclare que le rondpoint de la barrière aurait été plus efficace avec un rondpoint de type hollandais et regrette que l'aménagement n'en propose pas ;
 - Demande à ce que le projet prévoit une continuité cohérente dans les aménagements cyclables ;
 - Déploire que les aménagements ne soient pas continus (piste cyclable séparée à rue cyclable par exemple) ;
 - Sollicite plus d'aménagements cyclables séparés du trafic automobiles et des transports en commun ;
 - Suggère l'ajout de logo vélo entre les rails du tram de l'avenue P. Dejaer ;
 - Suggère dans le sens montant de l'avenue P. Dejaer de placer des barrières pour éviter des conflits entre le quai et la piste et propose de compléter l'aménagement à l'aide de logos vélos en chaussée carrossable et de disposer de la signalisation adaptée ;
 - Suggère que le projet soit adapté en fonction des résultats obtenus dans le groupe de travail « piste cyclable au droit des arrêt de tram ;
 - Suggère que les traversées cyclistes soient accompagnées de barrières de sécurité et d'abaissements de bordures au regard de la popularité croissante des SUV ;
 - Suggère sur la place Rochefort de débiter la piste cyclable directement au sortir du rond-point ;
 - Propose sur le débouché de l'avenue du Parc sur la place de Rochefort de poursuivre la coloration ocre (en renforcement des logos vélos) jusqu'au rond-point ;
 - Propose de renforcer la cession de priorité imposée aux cyclistes par le marquage au sol ;
 - Demander d'ajouter des marquages et des vélos en SUL ;
- Accueille positivement les aménagements cyclables projetés :
 - La piste cyclable séparé dans le sens montant ;
 - L'aménagement du rondpoint de la barrière qui définit clairement la situation de chaque modes ;
 - Déclare que la suppression du stationnement permettra de limiter le temps d'attente pour les manœuvres et le risque de conflit ;
 - Déclare que les aménagements cyclables permettent d'obtenir une sécurité accrue, d'encourager la mobilité durable, de participer au bien-être des citoyens, de diminuer le bruit et la pollution ;
 - Comprend l'aménagement cyclable dans le goulet et sollicite une surlargeur pour éviter que les cyclistes circulent sur les voies du tram ;

- Approuve l'aménagement cyclable dont le revêtement est composé d'un asphalte ocre et s'oppose au béton drainant ;
- Demande à ce que toutes les bordures soient franchissables ;
- Apprécie le déplacement de l'arrêt sur la rue T. Verhaegen qui permet au cycliste de remonter la rue en restant en dehors des rails du tram ;
- S'interroge sur la sécurité de la piste cyclable av. du Parc : manque délimitation physique entre trottoir et piste cyclable, quid de la présence de la piste sur la bande voiture au début de l'avenue du Parc ;
- Demande de mettre en place des dispositifs ralentisseurs étant donné la longueur de la rue cyclable ;
- Signale problématique du dérapage des roues des vélos sur partie dallée autour de la Barrière ;
- Emplacements des arceaux pour vélos pas clairement indiqués et devraient être plus nombreux ;
- Déclare que Bruxelles n'est pas adapté pour faire du vélo ;
- Déclare qu'il est dangereux de circuler sur les pistes cyclables avec les trottinettes et vélos électriques ;
- Se questionne sur les moyens à mettre en place pour rendre les rails du tram moins glissants ;
- Déclare que le choix des pavés et les rails de trams rendent la circulation des vélos impossibles ;
- Se questionne sur le maintien de l'accessibilité des garages au regard de la piste cyclable ;
- Déclare qu'il y a lieu d'informer les riverains des règles des aménagements cyclables ;
- Reporte des problèmes quant à l'agressivité des automobilistes au regard des cyclistes ;
- Demande à ce que les largeurs des pistes cyclables soient de 1,80 mètres hors bordures ;
- Demande à ce que le stationnement sauvage soit surveillé ;
- Déclare que le carrefour Combaz/Bosnie/Clémentine est problématique pour la sécurité des cyclistes et que les réinsertions sont dangereuses et demande que des mesures soient prises pour la circulation automobile ;
- Demande à ce que des box vélos et des drop-zone soient ajoutés afin de compenser les pertes de stationnement ;
- Déclare que plusieurs vélos sont régulièrement volés et que les arceaux sont vides pour cette raison ;
- Déclare qu'il aurait été préférable de réduire le trafic de transit dans le sens descendant (- de 200EVPs/H) afin que les aménagements cyclables proposés soient adaptés au regard du BABE de BM (Bon aménagement au bon endroit) et qu'il y a lieu de réduire le trafic de transit ;
- Déclare que la mixité du trafic (auto et vélo) est dangereuse avec un trafic auto trop important ;
- Déclare le manque de symétrie de l'aménagement des pistes cyclables au niveau du goulet ;
- Mentionne que les aménagements cyclables prévus à hauteur du goulet pourraient être inversés pour être plus logiques ;
- Se questionne sur la présence des voitures en partie en piste cyclable et en partie sur les voies du tram ;
- Sollicite que l'aménagement cyclable séparé soit continu et prolongé jusqu'au rond-point afin de sécuriser le cycliste lors des congestions automobiles ;
- Informe qu'une liaison cycliste de l'av. des villas au rond-point Rochefort serait utile afin d'éviter que les cyclistes empruntent les sentiers du parc;

Transport en commun

- Déplore la création d'un nouvel arrêt de tram ;
- Manque de précision quant à la distribution des arrêts STIB (que devient l'espace du T81 rue Th. Verhaegen, arrêts trop courts ch. de Waterloo et rue H. des Monnaies) ;
- Contesté l'implantation de l'arrêt de tram avenue Paul Dejaer : nuisances pour les riverains et commerçants, blocage possible du rond-point, élimine une zone de déchargement, et une zone de taxi ;
- Déclare que les trams consécutifs dans les deux sens nuiront à la bonne viabilité du quartier et de la rue P. Dejaer ;
- Sollicite de maintenir et de réaménager aux nouvelles normes, l'emplacement de l'arrêt du tram 81 situé en haut de l'avenue Théodore Verhaegen ;

- Demande le déplacement des arrêts de bus Tec sur la chaussée de Waterloo pour sécuriser davantage les pistes cyclables à y aménager et de ne pas créer d'encombrements complémentaires pour les piétons ;
- Apprécie la modification du tracé qui induira moins de nuisances pour les habitants de la barrière ;
- Se questionne sur le déplacement des arrêts du tram au regard de l'implantation des écoles ;
- Déclare que le bus tec W et 365 n'auront plus d'arrêt à Morichar et que les habitants n'auront plus de moyen pour rejoindre la Bascule ou revenir du marché du Parvis ;
- Sollicite la répartition des arrêts plutôt que la concentration ;
- Déclare que les nouvelles voies du tram permettront de couper la route aux véhicules irrespectueux du code de la route ;
- Se questionne sur l'implantation du nouvel abribus et déclare que d'autres positions auraient pu être moins gênante (notamment av du Parc) et déclare qu'il engendrera de nouvelles nuisances ;
- Déclare que les abribus vont dégrader esthétiquement l'avenue P. Dejaer ;
- Apprécie les aménagements réalisés en faveur des transports en commun ;

Stationnement

- S'oppose à la création de zones de stationnement dédiés aux taxis ;
- Déplore qu'actuellement le stationnement est déjà réduit au profit de l'installation de mobilier urbain (arceaux, potelets, ...)
- Félicite la suppression du stationnement au profit d'aménagements cyclables, de trottoirs accessibles et confortables et du renforcement de la végétation et gestion des eaux pluviales ;
- Conteste la suppression du stationnement vu le manque de mesures compensatoires et la saturation du quartier ;
- Sollicite que des mesures compensatoires voient le jour au préalable (par exemple parking souterrain) et que le projet soit ensuite mis en œuvre ;
- Déplore que le projet ne mentionne pas de solution de compensation quant au stationnement supprimé ;
- S'oppose à la suppression du stationnement surtout au regard des emplacements qui ont déjà été enlevés dans l'ensemble du quartier et quartier avoisinant ;
- Déclare que les habitants du quartier ont besoin de leurs voitures pour leur déplacement (notamment les personnes PMR) ;
- Sollicite la vérification de l'ensemble des accès aux garages privés (rayons de giration) ;
- Déplore qu'aucune borne de recharge électrique n'est prévu ;
- Demande de prévoir des places pour véhicules électriques et voitures partagées ;
- Demande à ce que soient déplacées la station de taxi à hauteur du n°29 av. Dejaer et la station Villo ! pour maintenir du parking ;
- Souhaite connaître l'avis de parking.brussels ;
- Demande de maintenir du stationnement et exclusivement réservés aux riverains ;
- Se déclare choqué par les réactions concernant la suppression du stationnement et mentionne que la voiture personnelle s'est fini ;
- Demande de stopper les voitures de fonctions ;
- Demande l'augmentation des tarifs de parking ;
- Déplore le paiement d'une carte de stationnement 120€ pour ne pas trouver de stationnement dans le quartier ;
- Déplore que le projet supprime des emplacements de stationnement pour planter des arbres ;
- Déclare posséder une voiture, et que celle-ci est garé au parking Stalle ;
- Sollicite des barrières physiques et pas uniquement du marquage pour limiter le stationnement sauvage ;
- Se questionne sur les possibilités de stationnement autour du parc ;
- Déclare que les habitants ont besoin de leur voiture et déplore la suppression du stationnement partout dans le quartier (Place Van Meenen et dans d'autres voiries de quartier), qui induit la recherche d'une place pendant 1 heure ;

- Déploire la suppression des places de stationnement au profit de parking vélos, places handicapées et places pour voitures électriques ;
- Demande à ce que la suppression des emplacements de stationnement soit progressif ;
- Déclare que les comptages ont été réalisés en journée et non en soirée, quand les riverains sont tous chez eux ;
- Déclare que le stationnement devrait être prévu du côté pair pour une meilleure visibilité ;
- Craint que les livraisons des commerces ne soient plus possibles et que cela puisse les impacter ;
- Craint que la suppression du stationnement engendre un impact économique ;
- Déclare qu'actuellement le quartier est soumise à une pression du stationnement et que le projet renforcera celle-ci et créera des conflits supplémentaires dans le quartier ;
- Déclare que les voitures électriques restent des véhicules polluants ;
- Demande l'intégration de bacs à plante pour limiter le stationnement ;
- Se questionne sur l'application de règles en matière de stationnement, sur le taux d'occupation des stationnement automobiles (privés, garages, marchés,...) et sur le taux d'occupation des stations villo ! ;
- Sollicite l'usage modulaire des cours de récré pour permettre aux bus scolaires de se garer dans les cours de récréation ;
- Sollicite la suppression du stationnement le long du parc vu que les villas ont chacune leur propre allée et garage ;

Régime de circulation

- Déclare que les projet permettant d'apaiser les quartiers sera plus favorables pour les équipements du quartier (écoles, crèches, ...) et mentionne de mener à bien cette ambition ;
- Déclare qu'actuellement les automobilistes roulent vite (taxis en exemple) et ne sont pas attentifs aux piétons, au risque de mettre en péril leur vie ;
- Déclare qu'actuellement la circulation est chaotique ;
- Déclare qu'aucune étude n'a été réalisée pour analyser les possibles incidences sur les quartiers avoisinants ;
- Se questionne sur le nombre de voies de circulation sur le rond-point Barrière ;
- Déclare que l'aménagement de la barrière (circulation mixte) n'est pas fonctionnel et sécurisé ;
- Souhaite le maintien des feux de circulation à la Barrière ;
- Se questionne sur la traversabilité du tram au regard des voitures ;
- Déclare que la suppression des feux est dangereux pour les enfants et les usagers de l'école ;
- Déclare que le nouveau régime de circulation impactera les personnes qui se rendent dans les établissements scolaires ;
- Déclare que les mesures prises pour la circulation, notamment sur le rondpoint de la barrière, ne permettra pas de réduire fortement la circulation ;
- Déclare que le projet engendrera des congestions dans le périmètre du projet, dans les voiries adjacentes et dans les quartiers avoisinants ;
- Craint que le projet engendre du trafic de transit dans les rues avoisinantes et les quartiers avoisinants (rue de Prague, av. des Villas, ch. Alseberg, rue de la Perche, av. Fonsny, rue de Mérode, Cureghem, haut de Saint-Gilles, rue de Prague ...) et se questionne sur les reports de circulation engendrés dans les rues locales ;
- Craint que le projet engendre un report de trafic « local » dans les rues avoisinantes et les quartiers avoisinants (rue des Villas, av. des Clémentines, ch. Alseberg, Perche, G. Tell, ...)
- Se questionne sur les différentes déviations de la circulation et craint l'encombrement des rues avoisinantes (rue de la Perche, G. Tell, T. Verhaegen,...) ;
- Déploire que les nouvelles mesures de circulation ne donneront plus accès aux voiries et quartiers qui le sont actuellement (Barrière, Parc, quartier Cureghem, ...) ;
- Déclare que le projet et les mesures de circulation prise induisent des détours pour les habitants du quartier ;
- Sollicite une réflexion sur l'av. des Villas afin de limiter le report de trafic sur cette voirie de quartier et en faire subir les conséquences aux familles et habitants et demande de considérer la proposition faite par les réseaux associatifs ;

- Demande de réfléchir à des solutions pour éviter le report du trafic de transit ;
- Se questionne sur la circulation des poids-lourds et craint que les nouvelles mesures de circulation les fasse transiter vers des voiries de quartier ou des voiries qui ne pourront accueillir la capacité du trafic existant ;
- Signale le non-respect du sens unique sur Dejaer ;
- S'inquiète de la vitesse pratiquée par les automobilistes en descente vers la Barrière ;
- Estime que passage à double-sens de Combaz sera dangereux ;
- Sollicite le maintien du régime de circulation existant (av. du Parc peut assumer le flux automobile ;
- Déclare que les nouvelles mesures de circulation engendreront beaucoup de pollution et de nuisances dans les rues impactées;
- Déclare que le régime « rue cyclable » devra s'accompagner de pédagogie afin d'informer les automobilistes des règles d'un tel aménagement ;
- Sollicite la mise en place de filtre modaux supplémentaires, en particulier à la barrière pour limiter la circulation des véhicules autos ;
- Sollicite un accès riverains/sociétés à la hauteur du n°2 à 32 de l'Avenue du Parc par le biais de plots automatique ;
- Déclare que le report de trafic que va engendrer la fermeture de la barrière depuis Rochefort est difficilement envisageable d'être reporté dans la rue de la Fourche ;
- Déclare que les nouvelles mesures de circulation vont altérer l'accessibilité des véhicules d'urgence ;
- Demande l'intégration de panneaux digitaux pour des bandes intelligentes ;
- Propose plusieurs autres alternatives au régime de circulation présenté dans le projet (plusieurs propositions d'autres régimes de circulation) ;
- Déclare que l'avant-projet était plus ambitieux en ce qui concerne le régime de circulation et que le filtre modal appliqué aurait permis de réduire encore plus le trafic de transit et qu'il est regrettable que le trafic de transit soit encore maintenu à la barrière et dans la direction descendante de l'av. du Parc ;

Aspect environnemental

Végétation

- Apprécie et félicite les aménagements ambitieux dédiés à la végétalisation ;
- Déclare un manque de protection des arbres contre les dépôts sauvages de déchets ;
- Abattages d'arbres non compensés ;
- Déplore les abattages des vieux arbres
- Ne voit pas clairement les arbres abattus dans le plan;
- Demande à ce que la végétation existante soit préservée et mieux entretenue ;
- Opposition quant à la plantation d'arbres devant les numéros impairs (moins de lumière pour les pièces à vivre, perte de plus-values) ;
- Propose de planter sur la berme en lieu et place des alignements le long des façades ;
- Déclare que le projet induira des problèmes lors des déménagements si les arbres se situent contre les façades ;
- Approuve végétalisation de la Barrière ;
- Sollicite la plantation de plus d'arbres ;
- Approuve la désimperméabilisation des sols ;
- Demande de végétaliser beaucoup plus le périmètre du projet au détriment de la voiture ;
- Déclare que le projet permettra de créer des îlots de fraîcheur ;
- Sollicite le prolongement du maillage vert dans le prolongement du parc afin de protéger la biodiversité ;
- Déclare que le projet n'aura, par la plantation des essences proposées, aucune plus-value à l'automne ;
- Déclare qu'il serait préférable de planter des Tilia en lieu et place des Gingko ;
- Sollicite la densification de la végétalisation de la berme existante ;

- Demande de minimiser les fosses de plantations afin de maintenir plus d'emplacements de stationnement ;
- Déclare que les arbres sont soumis à de grands stress (sol dur au tour de racines, coupe sauvages de branches, manque de liens entre individus, espèces mal adaptées au changement climatiques) ;
- Sollicite la végétalisation de la rue Jean Robie ;
- Demande que le projet atténue le caractère minéral du projet afin de contrer les effets d'îlots de chaleur ;
- S'inquiète de la plantation des arbres qui pourrait impacter la luminosité des bâtiments ;
- Sollicite que la commune fournisse des plantes grimpantes pour les façades des maisons ;
- Déclare que l'intégration de la végétation le long des façades donnera un aspect sale si c'est mal entretenu ;
- Sollicite qu'aucun arbre ne soit planté devant les habitations sis avenue du Parc n°111, 113 ;

Gestion des eaux

- Apprécie et félicite les aménagements ambitieux dédiés à la gestion des eaux de pluie ;
- Mentionne la présence d'érosion dans certaines rues du projet et avoisinantes à celui-ci (Combaz, Bosnie, Dethy, ...) et rappelle l'importance du volet de la gestion des eaux pluviales ;
- Déclare que le projet apporte une solution aux conséquences du changement climatique en période de sécheresse ou de forte pluie ;
- Sollicite le nettoyage régulier des avaloirs ;
- Sollicite l'installation de revêtement semi-perméable en zone de stationnement (au lieu de leur suppression) ;

Durabilité

- S'inquiète de la durabilité des matériaux utilisés (résistance dans le temps, déminéralisation)

Propreté publique

- Demande si une étude a été menée quant à la localisation de conteneurs enterrés ;
- Sollicite la mise en place de bulles et poubelles enterrées ;
- Nécessité pour l'école de pouvoir déposer une quinzaine de conteneurs déchets le long de l'avenue du Parc
- Sollicite des sanctions pour les personnes qui ne ramassent pas les excréments de chien ;
- Sollicite d'avantage de sanctions et contrôles ;
- Se questionne sur les moyens qui peuvent être mis en place contre les tags/graffitis ;
- Se questionne sur la présence des poubelles et sollicite que le projet en intègre ;
- Se questionne sur les poubelles à verre en sous-sol ;
- Sensibilisation de la propreté publique ;
- Déclare que la propreté du périmètre est déplorable ;

Bruit

- Déclare que les habitants sur l'Avenue P. Dejaer sont confrontés à de nombreuses nuisances sonores, engendrées par les commerces et le passage du tram ;
- Déclare que le projet aggravera les nuisances sonores ;

Vu l'avis de la commission de concertation du **07/11/2023**, reporté au **06/12/2023**, libellé comme suit :

AVIS MAJORITAIRE

Direction régionale de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites – Commune de Saint-Gilles :

[...]

Situation existante

Considérant la configuration de la Barrière de Saint-Gilles en carrefour complexe : sept branches aboutissent sur cet espace aménagé comme un grand rond-point avec la statue de la Porteuse d'eau, érigée sur une fontaine, au centre ;

Considérant que les trottoirs y sont étroits et protégés par des barrières; qu'ils présentent un revêtement de qualité mais vétuste; qu'il n'y a aucun aménagement spécifique pour les cyclistes qui circulent en trafic mixte sur un revêtement en pavé sur la partie plus interne de l'anneau, et en asphalte sur la partie externe ;

Considérant que deux lignes de tram circulent sur trois des sept branches et franchissent la Barrière suivant le sens de circulation autour de la fontaine ;

Considérant que la présence du tram et des aiguillages des rails, la largeur de la bande de circulation qui permet à plusieurs véhicules de circuler de front, la gestion par feux et par priorité de droite au même temps, créent souvent des problèmes de sécurité routière et de trafic ;

Considérant que l'avenue du Parc est un axe structurant dans le maillage urbain reliant la Barrière de Saint-Gilles à la place de Rochefort; que ses éléments linéaires tels que l'alignement historique d'arbres et la présence des rails de tram renforcent ce caractère ;

Considérant que la partie du goulet, proche de la Barrière, accueille les arrêts dénommés Barrière, une école, la frierie et quelques commerces; qu'elle connaît une forte fréquentation piétonne sur des trottoirs étroits et un trafic intense ;

Considérant que la barrière de Saint-Gilles est un carrefour à feux mais certaines branches adjacentes ont le feu au vert simultanément; qu'il est régi aussi par la priorité de droite, l'ensemble sème la confusion ;

Considérant que la Barrière manque de lisibilité par le fait que la circulation n'y est pas canalisée, ce qui induit à de multiples conflits et des blocages pour tous les modes ;

Considérant La Barrière de Saint-Gilles est une zone à concentration d'accidents (ZaCA); que les entrées sur le carrefour ne sont pas sécurisées; plusieurs voitures y roulent de front, ce qui crée une grande confusion ;

Considérant que sur l'avenue du Parc, l'intersection avec la rue de Bosnie, l'avenue Clémentine et la rue Alfred Cluysenaar est également reconnue comme ZaCA ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, les rails de tram sont implantés en courbe avec 6 aiguillages; que le rayon de courbure est trop serré et de surcroît la Barrière présente un relief pentu; que cela provoque une usure rapide des rails, sur les lignes 81 et 97 les trams vont être remplacés à terme par les modèles de tram 3000 ce qui va augmenter l'usure des rails ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, la vitesse commerciale des trams est faible; que ceci est dû à un problème d'ordre structurel (aiguillages, carrefour et courbe à franchir) mais la congestion automobile est aussi impactante ponctuellement (voir 3.4.1.3 Les transports publics) ; que les trams sont souvent bloqués dans le trafic ;

Considérant que dans l'avenue du Parc, les arrêts sont trop étroits et non conformes; que l'arrêt de tram « Barrière » est fort fréquenté, la largeur des quais est insuffisante et leur position n'a pas de lien direct avec la station de métro Horta ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, la circulation des cyclistes est compliquée à cause de la présence de rails et de leurs aiguillages mais aussi du fait que plusieurs automobilistes peuvent rouler de

front; que ceci est aggravé par la priorité de droite, les pavés porphyre et la forte pente qui mettent les cyclistes dans une situation inconfortable ;

Situation projetée

Barrière de Saint-Gilles :

Considérant que le projet propose de repositionner l'îlot central et l'élargir au maximum afin de réduire l'emprise dédiée au trafic automobile, au profit des modes actifs et des trams, tout en gardant la possibilité de passage des convois exceptionnels ;

Considérant que le projet prévoit de changer les parcours du tram qui traverse le nouvel îlot central au lieu d'y tourner autour ; afin de réduire la longueur des trajets des trams et le nombre d'aiguillages, ainsi que de clarifier le régime de priorité absolue du tram ; que celui-ci va couper la circulation et traverser la Barrière en deux points plutôt que s'insérer dans la circulation et permettre aux autres véhicules de circuler de front ;

Considérant que suite au réaménagement de l'îlot central et le déplacement des rails de tram, le projet prévoit de déplacer la statue de la Porteuse d'eau de sa position au centre de la fontaine qui structure l'espace actuel de la Barrière; qu'elle sera accueillie sur un nouvel ouvrage d'art dans l'îlot central, mais décentrée, au croisement des axes de la chaussée de Waterloo (vers faubourg), de la rue de l'Hôtel des Monnaies et la rue Théodore Verhaegen ;

Considérant que le projet prévoit que les axes des sept voiries sortantes sur la Barrière de Saint-Gilles soient réorientés vers le point central du nouvel îlot ; que ceci est dans le but de clarifier le régime de priorité en rond-point sans feux tricolores afin de réduire les vitesses à l'entrée et la sortie du carrefour et d'améliorer la sécurité au niveau des passages piétons ;

Considérant que le projet projette de réduire la largeur de l'espace carrossable de la Barrière à environ six mètres à l'aide d'avancées de trottoir entre chacune des branches ;

Considérant que le projet propose d'aménager des plateaux aux insertions des rues sur la Barrière, à l'exception des trois carrefours traversés par les trams (avenue du Parc, rue Théodore Verhaegen et avenue Paul Dejaer) dans le but de renforcer le sentiment de sécurité des modes actifs en réduisant les vitesses des véhicules en entrée et sortie ;

Considérant que le périmètre de l'intervention s'étend au-delà de la Barrière sur les branches qui sont traversées par les transports en commun afin d'aménager les arrêts déplacés du goulet de l'avenue du Parc en conformité avec le plan de normes de la STIB en terme d'accessibilité ;

Considérant que le projet prévoit d'aménager des arrêts bus sur la chaussée de Waterloo côté ville et sur la rue de l'Hôtel des Monnaies et un arrêt de tram sur l'avenue Paul Dejaer côté impair dans le but de désengorger d'avantage le goulet de l'avenue du Parc et d'améliorer les espaces dédiés aux piétons ;

Considérant que l'arrêt de tram de l'avenue Théodore Verhaegen est maintenu pour l'école, permettant de desservir ce côté-là de la Barrière ;

Considérant que le projet prévoit des trottoirs revêtus de pavés en pierre naturelle (grès gris) identiques à ceux de l'avenue Paul Dejaer en continuité avec son dernier réaménagement qui valorise cet axe patrimonial ;

Considérant que les zones de circulation sont prévues en asphalte pour le confort des cyclistes et pour éviter une glissance trop importante lors de conditions de pluie et hivernales sur la Barrière qui présente de surcroît un relief pentu ;

Considérant qu'au bout de certains élargissements de trottoir et pour séparer les sens de circulation au carrefour, le projet prévoit de placer du glue-stone; que le centre du rond-point sera revêtu en pavés porphyre, récupérés de l'aménagement actuel ;

Considérant que le projet prévoit des bordures en pierre bleue ; que seule la bordure de l'îlot central sera une bordure spéciale ;

Avenue du Parc :

Considérant que le projet propose de libérer la partie du goulet des arrêts de bus et tram «Barrière» qui seront déplacés sur les autres branches ;

Considérant que le projet prévoit de part et d'autre des trottoirs, un espace planté aménagé de façon à traiter localement les eaux de pluie; que du côté pair, dans le sens montant, une piste cyclable en béton poreux est également aménagée ; que de l'autre côté, dans le sens descendant, tous les modes partageront la même bande de circulation ;

Considérant qu'en accord avec le plan de circulation du CLM ParviS la circulation en sens montant entre la rue de la Perche et la Barrière est réservée aux transports en commun, les voitures provenant de la partie basse de l'avenue pourront faire demi-tour avant de s'engager dans le goulet ou continuer sur la perpendiculaire rue de la Perche ;

Considérant que le projet prévoit de déplacer la frieterie sur le même côté mais en alignement avec la bande plantée afin de dégager le maximum d'espace pour la circulation piétonne ;

Considérant que le projet propose de raccorder les 5 rues qui débouchent sur ce tronçon de l'avenue du Parc (à savoir rue du Fort, rue Gisbert Combaz, rue de Bosnie sur le côté impair, rue Alfred Cluysenaar et rue Clémentine sur le côté pair) à l'axe principal via des trottoirs traversant et leurs abords sont aménagés en placettes afin de maximiser la surface végétale et perméable et de permettre aux riverains de s'approprier ces espaces ;

Considérant que la circulation routière autour du nœud à haute concentration d'accident composé par ces 5 rues traversant l'axe de l'avenue du Parc est revue dans le projet afin d'améliorer celle-ci tout en conservant la possibilité de traverser l'axe ;

Considérant que le projet prévoit un passage ouvert dans la berme centrale en prolongation de l'axe de la rue de Bosnie afin de permettre aux automobilistes provenant de la rue de Bosnie de traverser l'avenue du Parc et de remonter la rue Clémentine ou de se diriger vers la Barrière, mais uniquement en trafic local car ils seront bloqués par le sens unique du goulet ;

Considérant que le projet prévoit les mêmes mouvements la rue Gisbert Combaz, qui change de sens de circulation dans cette configuration ; que dans l'autre sens, du haut vers le bas, la seule traversée possible est celle depuis Clémentine vers Rochefort sur l'avenue du Parc ; que depuis la rue Alfred Cluysenaar les véhicules ne pourront que remonter vers la Barrière en trafic local jusqu'au carrefour avec rue de la Perche ;

Considérant que le projet prévoit du côté pair, entre l'avenue Clémentine et l'avenue des Villas de supprimer totalement le stationnement au profit des zones plantées et d'une piste cyclable séparée ;

Considérant que le projet prévoit que la piste débute juste après le carrefour avec l'avenue des Villas, traité également en trottoir traversant, et est déviée entre la zone plantée et le trottoir jusqu'à 20 mètres avant l'avenue Clémentine, où elle est reportée à côté de la voie carrossable avant de se réinsérer dans la circulation en zone cyclable ;

Considérant qu'au niveau du dernier tronçon de l'avenue du Parc, entre la chaussée de Forest et la place Rochefort, le projet prévoit d'interrompre la zone cyclable descendante à hauteur de la chaussée de Forest et la voirie continue, divisée entre voie carrossable et piste cyclable marquée, le stationnement est interdit ; qu'avec les mêmes principes décrits plus haut, l'espace entre la chaussée de Forest et la rue du Canada est aménagé en placette, avec une végétation dense, des zones perméables et des assises ;

Considérant que le projet prévoit d'aménager les trottoirs (y compris les parties traversantes) en pavés de terre cuite en nuances de gris sur toute la longueur de l'avenue du Parc, de la place Rochefort à la Barrière ;

Considérant que la piste cyclable séparée entre Rochefort et Clémentine, ne pouvant pas être infiltrante à cause de la forte pente et de la présence des réseaux d'impétrants, est projetée en asphalté traditionnel ocre, matériel qui optimise le confort des cyclistes ;

Considérant que la piste séparée du goulet sera au contraire en asphalté poreux, permettant une infiltration locale des eaux de pluie; que les bandes de circulation seront en asphalté, marquées partiellement en ocre là où la voirie sera en statut de zone cyclable ;

Considérant que le projet prévoit que les bandes de stationnement soient en pavé porphyre à joint ouvert et enherbé ;

Considérant que les sites propres des transports en commun sont prévus dans le projet en modules préfabriqués de pavé naturel entre la place de Rochefort et la rue de la Perche; que le tronçon suivant jusqu'à la Barrière, étant un espace mixte, site propre d'un côté et site partagé de l'autre, est prévu en asphalte ;

Considérant que les différentes interventions du projet déminéralisant et perméabilisant le sol sont les suivantes :

- Tout le long de l'avenue et sur ses deux rives, des (arbres) jardins de pluie, noues plus ou moins étroites (40, 90 ou 170 cm) et de faible profondeur (30 à 40 cm), sont creusés ponctuellement entre la chaussée et le trottoir, intercalés entre des bandes de stationnement ;
- Au pied de ces nouveaux arbres sont semées des graminées et des vivaces ;
- Des longues et/ou larges noues sont également creusées dans la berme centrale, sans que cela ne porte atteintes aux racines des arbres de l'alignement historique et aux caténares ;

Considérant que de manière à pouvoir gérer dans le périmètre même du projet la quasi-totalité des eaux de ruissellement, le réseau de noues est complété dans le projet par des massifs drainants, en sous-fondation des revêtements renouvelés ;

Objectifs

Considérant que le projet de réaménagement de l'avenue du Parc et de la Barrière de Saint-Gilles vise à améliorer la cohabitation entre tous les flux qui la traversent, à donner le juste espace aux modes actifs, à améliorer le sentiment de sécurité et à réduire l'accidentologie ;

Considérant que le projet a pour objectif de :

- Développer un aménagement exemplaire autour du ruissellement des eaux, la perméabilité des sols et la symbolique de l'eau afin de pallier aux problèmes d'inondations récurrents du bas de cette avenue et des voiries aux alentours ;
- Créer une connexion paysagère depuis la Barrière jusqu'à la place Rochefort ;
- Intensifier l'usage de la bande centrale végétale pour les habitants.

Motivations

Aménagement

Considérant que le projet propose un aménagement en zone cyclable, entre la rue de la Perche et la chaussée de Forest, dans le sens descendant, et dans le sens montant, entre l'avenue Clémentine jusque à la hauteur de la rue de la Perche ; qu'afin de marquer cet aménagement le projet prévoit une bande ocre au milieu de la chaussée ; que pour des raisons de cohérence et de lisibilité il y a lieu d'étendre la couleur ocre sur toute la largeur de la zone cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone ;

Considérant que le projet propose de déplacer la friterie sur le même côté que la situation existante mais en alignement avec la bande plantée dans le but de dégager le plus d'espace pour la circulation piétonne ; que ce nouvel emplacement se trouve trop proche de l'entrée/sortie de l'école « les Filles de Marie » fortement utilisée par les parents, les élèves et réception des livraisons ; qu'afin de dégager d'avantage l'accès et le rendre visible il y a lieu de déplacer la friterie en inversant sa position avec les bancs en face du mur aveugle ;

Considérant qu'en réunion BM-Urban, ce chantier avait été identifié comme chantier pilote pour des tests de revêtements à mener en collaboration avec le centre de recherche routière ;

Considérant que les matériaux prévus dans le projet contribuent à la mise en valeur du quartier et de la Barrière de Saint-Gilles, à l'augmentation du confort d'usage, auditif et visuel, et visent à garantir une excellente tenue à l'usure, compte tenu du rôle de cet espace dans la mobilité locale et régionale ;

Considérant qu'un permis d'urbanisme a été délivré par le fonctionnaire délégué pour la restauration du parc de Forest le 04/03/2020 (07/PFU/642828) et qui est en cours d'exécution ;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer pour le revêtement de sol des briques en terre cuite le long de l'Avenue du Parc ; que cependant ce choix de revêtement ne se raccorde pas aux revêtements prévus sur les trottoirs du rond-point de la Barrière, à ceux existants sur la majorité des voiries adjacentes (rue A. Cluysenaar, Avenue Clémentine, Avenue P. Dejaer,...) et à ceux projetés pour le nouvel aménagement de la Place Van Meenen ; que ce choix ne se raccorde pas au contexte patrimonial et ajoute une matérialité supplémentaire dans un quartier déjà fortement hétérogène ;

Considérant que le présent projet répond à la stratégie 2 de l'axe 2 du PRDD en ce qu'il crée un espace public dont la qualité esthétique est améliorée par l'utilisation de mobilier urbain harmonieux et de matériaux durables, mais néanmoins nombreux et hétérogènes, ce qui pourrait compliquer la lecture du paysage ;

Considérant qu'il y a lieu de structurer la voirie de manière qualitative et de répondre à l'axe 2 du PRDD qui insiste sur la conservation de « la lisibilité de la structure urbaine » de l'espace public et le soin porté à « la qualité paysagère des aménagements » en zone 30 ;

Considérant que la pierre naturelle joue un rôle de régulateur thermique pour les microclimats urbains ; que son albédo est tel qu'il permet de limiter les effets négatifs des îlots de chaleur urbains, contrairement aux revêtements hydrocarbonés qui absorbent la chaleur ;

Considérant que la pierre naturelle est un matériau recyclable et réutilisable ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir la matérialité du revêtement de sol et de prévoir des pavés en pierres naturelles (pavés de grès ou de porphyre), afin d'améliorer la qualité esthétique de l'espace public et en se raccordant à la matérialité des voiries adjacentes ;

Considérant que le projet ne donne pas de précisions sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et les permis d'urbanisme dans le périmètre du projet ; qu'il y a lieu d'en fournir ;

Considérant que le choix du revêtement en pavés de grès scié en trottoir n'offre pas un confort suffisant mais peut se justifier au regard du contexte patrimonial et de continuité des matériaux récemment utilisés sur l'avenue Paul Dejaer pour valoriser cet axe patrimonial ; que les pavés sciés permettront d'offrir un standard d'aménagement qui tend à se conformer aux exigences du PRM en matière de confort pour autant que les joints entre les pavés soient affleurants afin d'assurer une planéité maximale ;

Considérant que la pose des bordures qui encadrent le site propre n'entre pas dans le contexte de la rue « qui pardonne les erreurs » ; qu'elles risquent de « coincer » les cyclistes lors des manœuvres (interdites) de dépassements qui risquent de se produire dans le sens montant ; que dès lors il y a lieu de revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;

Considérant qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que les bordures doivent être au même niveau que le filet d'eau ainsi qu'au même niveau que l'asphalte ; qu'en cas de problème avec l'écoulement des eaux, il y a lieu de jouer avec le niveau de l'asphalte ;

Considérant que la dimension de la rue A. Cluysenaar est trop large et rend possible un stationnement non souhaitable à son débouché (de l'ordre de 3m80) ; qu'afin de minimiser ces risques il y a lieu de réduire l'emprise visuelle de la chaussée carrossable en adaptant le revêtement du trottoir et le rendant franchissable pour le passage des véhicules lourds et SIAMU (cfr. guide de bonnes pratiques CRR-SIAMU) ;

Considérant que le projet prévoit un prolongement de la zone du quai (arrêt Combaz à hauteur du n°116 et de la rue Alfred Cluysenaar) traité avec différentes matérialités ; qu'il y a lieu de préciser la différence entre les 3 couleurs reprises sur le plan de la situation projetée (gris, brun et beige) ;

Considérant que le projet prévoit une largeur du site propre de 2.70 m au niveau des quais qu'il y a lieu de garantir une largeur suffisante à hauteur des arrêts de l'avenue du Parc afin de permettre le passage aisé des bus et des trams ;

Considérant que le projet positionne les abris de telle manière que leur fondation tombe sur la bordure qu'il y a lieu de les décaler d'au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) ;

Considérant que le projet prévoit la mise en place de dalles podotactiles au niveau des traversées piétonnes ; qu'il y a lieu que ces traversées soient conformes au RRU et au cahier de l'accessibilité piétonne édité par BM, notamment en ce qui concerne l'orientation des dalles podotactiles ; qu'il y a lieu d'intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejaer ;

Considérant que, selon le rapport d'incidence, il a été formulé d'étudier avec Bruxelles Propreté des solutions pour augmenter les poubelles autour de la zone d'intervention et pour replacer au mieux les bulles à verre dans un aménagement adapté, sécurisé et conforme ; qu'aucune piste n'a été développée pour ce point ; qu'il y a lieu de proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment à hauteur du goulet et à proximité du rond-point Rochefort ;

Mobilité

Modes actifs

Considérant qu'à l'avenue P. Dejaer, l'itinéraire des cyclistes passe à l'arrière du quai et au niveau du trottoir ; que ce passage est étroit, derrière un arbre et à angle droit ; que cet itinéraire sera difficilement respecté par les cyclistes ; qu'actuellement la zone est occupée par des terrasses de restaurants/café ; que le revêtement de ce passage sera plus confortable que le revêtement du trottoir et risque d'engendrer des situations conflictuelles entre les piétons et les cyclistes ;

Considérant que de ce fait et afin d'éviter les conflits, il y a lieu de revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'Avenue P. Dejaer, avec le tram et de permettre un aménagement des terrasses des commerces le long de l'arrêt du tram ;

Considérant que le régime de priorité entre le site-propre et la piste cyclable à l'approche de la Barrière n'est pas clair ; qu'il est rendu ambigu par la position du panneau (à gauche de la PC et en travers par rapport au SP) ; qu'il y a lieu de clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;

Considérant que le statut du goulet (de Barrière vers Rochefort) n'est pas clair en plan ; que les voitures empiètent sur le site propre du tram ainsi que sur la piste cyclable marquée ; que des lors il y a lieu de clarifier l'aménagement et d'améliorer la cyclabilité du projet en étudiant la possibilité de prévoir une piste cyclable séparée dans le sens vers la place Rochefort ;

Considérant qu'à la fin de la zone cyclable (dans le sens montant), à hauteur de la rue de Perche, la configuration des lieux est telle qu'un véhicule à l'arrêt pourrait bloquer le passage des cyclistes vers la piste cyclable ; qu'il y a lieu d'élargir l'accès à la piste cyclable séparée ;

Considérant que le passage d'une situation avec piste cyclable séparé à la rue cyclable au niveau de l'intersection entre l'avenue du Parc et l'avenue Clémentine n'est pas visible ; qu'afin d'éviter les conflits entre les automobilistes qui tournent à droite et les cyclistes qui continuent leur trajet sur l'avenue du Parc, il y a lieu d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo ;

Considérant que le projet prévoit le passage d'une rue cyclable à une piste cyclable marquée à hauteur de l'intersection de l'avenue du Parc et de la chaussée de Forest ; que ceci permet aux cyclistes de dépasser les voitures qui sont à l'arrêt au feu rouge (place Rochefort) ; que cependant, aucun marquage au sol n'est prévu afin de diriger les cyclistes vers la piste cyclable ; qu'à cet effet il y a lieu de garantir la continuité des cheminements cyclistes ;

Considérant que la mise en œuvre du béton drainant rencontre actuellement des problèmes d'exécution ; que l'ajout de couleur au liant des graviers diminue son pouvoir adhérent ce qui rend le matériau fragile au point de s'effriter ; que dès lors il y a lieu de ne pas mettre en œuvre le béton drainant au niveau de la piste cyclable à hauteur du goulet ;

Considérant qu'afin de se conformer aux objectifs d'encourager les modes actifs, il y a lieu d'augmenter le nombre d'arceaux vélos sur l'avenue du Parc tout en garantissant un cheminement piéton confortable et en respectant le bon aménagement des lieux ;

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

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer du maintien d'un box-vélo à proximité du Rond-Point de la Place Rochefort et prévoir d'en installer davantage dans le périmètre du projet ;

Trafic motorisé

Considérant que le CLM est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité (PRM ou Good Move) qui vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers en renforçant la collaboration entre les communes et la Région ;

Considérant qu'en application du plan Good Move, « les communes de Saint-Gilles et Forest (et Ixelles et Bruxelles Ville) ont été sélectionnées par la Région bruxelloise pour mettre en place une maille apaisée. » ;

Considérant que cette maille inscrite dans le Contrat Local de Mobilité «ParviS», définit plusieurs objectifs en vue d'apaiser le quartier :

- rendre la mobilité active et en transport public plus attractive (marche, vélo, transport en commun, etc) ;
- favoriser la convivialité des espaces publics ;
- réduire le trafic et la vitesse de celui-ci ;
- tout en maintenant l'accessibilité locale ;

Considérant que pour ce faire, l'accent est mis sur la réduction du « trafic de transit gênant », l'amélioration des réseaux pour les modes actifs et les transports en commun, ainsi que des projets de réaménagement d'espaces publics ;

Considérant que plusieurs phases rythment ce projet consultatif : le diagnostic ; la proposition et l'évaluation de scénarii pour aboutir à un scénario de circulation final ; et la création d'un programme de mise en œuvre sur le court, moyen et long terme ;

Considérant que dans le scénario final de la maille ParviS (et est en cours de discussion) l'axe de l'avenue du Parc constitue l'une des voiries interne au périmètre pour laquelle il est prévu de revoir le statut ; que l'objectif étant de la transformer en « voirie de quartier » de telle sorte à la « réserver pour desserte interne, [de] requalifier l'espace, [ainsi que de] valoriser les placettes ». La Barrière de Saint-Gilles y figure comme nœud de mobilité sur le quel rationaliser la circulation afin de réduire le trafic de transit mais surtout d'améliorer la qualité de l'espace et des usages ;

Considérant qu'actuellement l'Avenue du Parc est sujette à une grande fréquentation d'un trafic de transit ;

Considérant que cependant, la mise en place d'un sens unique au niveau du goulet de l'avenue du Parc est susceptible de reporter le trafic dans la rue de la Perche, qu'il s'agit d'une voirie plus locale dans laquelle se situent notamment une école et une piscine communale ;

Considérant que la rue n'est pas adaptée au passage des nombreuses voitures, qu'un tel trafic est susceptible de porter atteinte à la sécurité des accès aux équipements précités et à la tranquillité de la zone résidentielle ;

Considérant qu'il y aurait lieu de procéder à l'implémentation d'un feu à l'entrée du site propre du goulet de Perche vers Barrière assurant 100% de priorité au tram et au bus de la STIB et permettant une circulation à double sens si, dans les 6 mois après la mise en œuvre, des effets de reports insoutenables pour les voies secondaires étaient constatés ;

Considérant que, bien qu'il soit mentionné dans la note explicative que l'arrêt de tram de l'avenue Théodore Verhaegen est maintenu, ce dernier n'apparaît pas sur les plans du projet, que sa suppression en le déplaçant avenue Paul Dejaer est susceptible d'y induire une potentielle congestion des différentes lignes de tram et du trafic des automobilistes, l'abri de l'avenue Paul Dejaer étant situé à proximité du rondpoint de la barrière ;

Considérant également la présence de l'Institut des Filles de Marie dans l'avenue Théodore Verhaegen et de l'école Léonie Lafontaine et de la piscine communale dans la rue de la Perche rendant nécessaire la présence d'un arrêt de tram à proximité, que le déplacement de l'abri-tram dans l'avenue Paul Dejaer impliquerait la traversée de 2 rues du rond-point pour les nombreux élèves devant se rendre à l'Institut avec les potentiels problèmes de sécurité que cela induit ;

Considérant que la traversée piétonne au niveau du carrefour Avenue du Parc/Rue de Bosnie est gérée par feux ; qu'il manque les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur Avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt ;

Considérant que la dimension de la rue A.Cluyseñaar est trop large et peut permettre aux véhicules de tourner à gauche et traverser l'av. du Parc, de plus, la bordure charretière est trop large et l'îlot donne l'impression que les voitures peuvent tourner à gauche par le site-propre ; qu'afin d'éviter ces risques il y a lieu de revoir l'aménagement en redimensionnant l'espace au niveau de la sortie de la rue ;

Considérant que dans le même objectif que le précédent, il convient d'intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue A.Cluyseñaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;

Considérant que les plans représentent quelques imprécisions qu'il convient de définir :

- L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluyseñaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, un espace vert pourrait être envisageable ;
- Les revêtements des quais de l'Avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
- Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux ;
- Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

Considérant que le projet prévoit un marquage en damier au niveau du rond-point Rochefort afin signaler le passage des trams ; que ce marquage risque d'induire en erreur les automobilistes et provoquer l'insertion des voitures dans le site propre ; que de ce fait il y a lieu de prolonger le damier vers la zone d'arrêt ;

Considérant qu'une phase test n'est pas envisageable dans le cas de ce projet car les résultats seront incorrects du fait que les rails ne seront pas changés ;

Stationnement

Considérant les objectifs du Plan Régional de Mobilité Good move et son principe STOP, ainsi que la politique de mobilité et de stationnement qui vise à réduire la pression des voitures et libérer davantage d'espace public ainsi que de renforcer le maillage cyclo-piéton et PMR dans le quartier ;

Considérant que le PRDD et Good Move programment une diminution du stationnement en voirie de 25% ; que le projet prévoit de supprimer des places de stationnement au profit de l'amélioration du confort des piétons et des usagers des transports en commun ; que cette suppression est cohérente au regard de la spécialisation modale de la voirie « Piéton Plus », « Vélo CONFORT » ;

Considérant que toutefois le projet supprime 70% des places de stationnement soit 117 places sur un total de 155 places ; que le rapport d'incidence indique que les possibilités de compensation hors voirie en cas de suppression de stationnement sur l'avenue du Parc sont très limitées ; qu'aucun potentiel ne se dégage du Cobrace, et peu de potentialités des équipements à proximité ou des surfaces non bâties ;

Considérant qu'en commission de concertation le demandeur a mentionné une convention avec Parking.Brussels ; qu'aucun renseignement à ce sujet n'est indiquée dans le RI ; qu'il y a lieu de fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement et activer parking.brussels pour créer un offre concrète de stationnement hors voirie (d'une 30 places) dans les environs directs de l'avenue du Parc ;

Considérant que le plan de stationnement de la commune de Saint Gilles reprend l'avenue du Parc comme zone verte (stationnement continue) ; que d'après les conclusions de rapport d'incidences la demande de stationnement en voirie est forte dans ce périmètre ; que les taux d'occupation moyens varient entre 75% et 90%, en semaine comme le samedi avec des taux d'occupation plus élevés en début et fin de journée révèlent une dynamique résidentielle ; qu'afin d'éviter les risques d'une pression sur le stationnement ingérable, il y a lieu de maintenir une vingtaine de places de stationnement en voirie en plus de celles proposées dans le projet sur l'ensemble du périmètre du projet sans porter atteinte aux aménagements pour les modes ;

Considérant qu'il y a lieu de fournir également des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Considérant que pour opérer la transition vers une mobilité plus propre et durable, la Région bruxelloise s'est fixé l'objectif de rendre 22.000 points de recharge pour véhicules électriques accessibles au public d'ici 2035 ; que cette mesure a été approuvée par le Gouvernement, en 2020, dans sa « Vision stratégique sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques ; que dès lors il convient de prévoir des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques dans le périmètre du projet ;

Nature – biodiversité- espaces ouverts

Considérant l'importance de promouvoir la biodiversité en ville ;

Considérant que ce projet prévoit d'augmenter la masse végétale sur l'avenue du Parc et de planter des arbres sur la Barrière afin de renforcer une continuité verte du parc de Forest et la place de Rochefort jusqu'à la Barrière de Saint-Gilles ;

Considérant que ce réaménagement permet une clarification de l'Avenue du Parc comme espace vert public permettant un ancrage à deux échelles :

- A l'échelle locale, l'avenue réaménagée offre des espaces d'appropriation pour les riverains ;
- - A l'échelle de la ville de Bruxelles, cet espace métropolitain devient un repère paysager au sein des quartiers avoisinants ;

Considérant que le projet propose sur l'avenue du Parc de :

- Maintenir 35 arbres sur 59
- Abattre 8 arbres
- Transplanter 16 jeunes Sophoras le long de voiries bruxelloises
- Planter 106 nouveaux arbres

Considérant que sur la Barriere de Saint-Gilles, le projet propose de :

- Maintenir les 9 arbres existants
- Planter 4 nouveaux arbres

Considérant l'importance du développement de la végétation en ville et du choix des essences en favorisant les espèces indigènes ; qu'à cette fin il y a lieu de remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex :Amélanchier ovalis) ;

Considérant l'importance de promouvoir la plantation d'une strate herbacée/vivace et arbustive dès que ceci est possible ;

Considérant que lors des travaux de revêtements et de fondations il faudra faire impérativement attention à protéger les racines des végétaux existants ;

Considérant qu'afin de permettre le bon développement des arbres, il y a lieu de réaliser des fosses d'arbres suffisamment espacées et de prendre en compte les recommandations de mise en œuvre -Arbres en milieu urbain- édité par Trees & Design/Action Group, en ce qui concerne la continuité des fosses de plantation souterraines ;

Considérant que le projet propose de planter de nouveaux alignements d'arbres ; qu'il y a lieu de veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l'arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l'art.16 du titre 7 du RRU ;

Considérant que d'après le reportage photographique, un arbre se situe en face de l'Immeuble de rapport De Beck classé (avenue Paul Dejaer) , or cet arbre n'est pas repris sur plan ; qu'il y a lieu de préciser si l'arbre en face est prévu à l'abattage ;

Considérant l'importance de la récupération des matériaux pour l'aménagement ; que le projet est sensible à cette démarche prévoit de réutiliser les pavés porphyre existants dans l'aménagement projeté ;

Gestion des eaux

Considérant que le projet tant vers l'exemplarité avec la reprise des eaux pluviales des voiries et trottoirs dans des noues avec surverses connectées régulièrement à des massifs stockants souterrains ;

Considérant qu'un travail sur les revêtements pour qu'ils soient plus perméables a également été mené ;

Considérant qu'une incohérence persiste entre la note hydraulique et le rapport d'incidences : la note hydraulique évoquant, page 9 la pose de béton poreux au niveau du tronçon du Goulet, alors que dans le rapport d'incidences est évoqué (page 41-matériaux) de l'asphalte poreux pour ce même tronçon ;

Considérant qu'il n'est pas expliqué quelles sont les raisons qui ont poussé à exclure la mise en place de massifs infiltrants sous le site propre du tram et que dès lors, l'eau de ruissèlement des voies de tram continuera à être renvoyées à l'égout ;

Considérant que la note hydraulique laisse entendre qu'en phase chantier, en collaboration avec la STIB, la possibilité sera étudiée d'écouler les eaux du tram vers les grandes noues centrales ;

Considérant qu'une alternative à l'asphalte classique posé en voirie est l'asphalte poreux qui permettrait aux endroits les plus contraints (Combaz et Goulet) de diminuer le ruissèlement incident mais que celui-ci n'est pas étudié ;

Patrimoine

Considérant que l'arrêt du tram de l'avenue Paul Dejaer est situé à l'endroit d'un immeuble repris sur la liste de sauvegarde (la maison Forge au n° 10) et deux immeubles classés (l'immeuble De Beck au n° 9 et l'ancienne boucherie au n°16) ;

Considérant qu'autour des deux immeubles classés une zone de protection est établie afin de préserver les abords de ces biens et d'évaluer l'impact de travaux sur les perspectives vers et depuis ces biens ;

Considérant que l'installation d'abris de tram dans cette zone de protection ne participe pas à la mise en valeur des biens protégés ;

Considérant que le déplacement de ces abris en dehors de cette zone n'entraîne pas le déplacement de l'arrêt de tram ;

Considérant que la statue représentant la porteuse d'eau, œuvre de Julien Dillens qui se situe place de la Barrière est déplacée afin de préserver plus longuement les rails de tram qui à leur emplacement actuel sont usés rapidement à cause du rayon de courbure de ces trams qui est trop serré et du relief pentu que la Barrière présente ;

Considérant que la statue mise en place en 1900 sur un socle d'Alban Chambon a déjà été déplacée vers l'avenue du Parc en 1932 et replacée en 1974 à son emplacement actuel avec une nouvelle vasque et un nouveau socle, la statue a été remplacé par une copie en 1992 ;

Considérant que la statue ne sera plus au centre de la place, mais se trouvera dans l'îlot central, mais décentrée au croisement de la chaussée de Waterloo, rue de l'Hôtel des Monnaies et la rue Théodore Verhaegen ;

Considérant que la statue sera remise en valeur sur un nouvel ouvrage d'art ;

Autre

Considérant qu'il y a lieu de respecter les conditions émises par l'avis du SIAMU, notamment en ce qui concerne les points suivants :

1. La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,

2. En divers endroits, les alignements d'arbres semblent rendre difficile, voire impossible, l'accessibilité aux façades pour les auto-échelles du Service d'Incendie (p.e. aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl. de Rochefort). Il y a lieu d'implanter les arbres ou d'adapter les essences en vue de permettre l'accessibilité aux auto-échelles aux baies en façade (qui servent de deuxième voie d'évacuation pour les logements) ;

Considérant que sur l'avenue du Parc les luminaires existants sont conservés à l'exception de ceux qui se situent sur la berme qui sont supprimés dans le but de favoriser le développement de la faune et de la flore. En correspondance des arrêts des transports en commun, qui sont également les endroits de traversée pour les piétons et les cyclistes, des éclairages spécifiques sont placés afin de les sécuriser ;

Considérant qu'à la barrière de Saint-Gilles un renouvellement total des éclairages est prévu ; que les nouveaux éléments seront placés sur les poteaux des lignes aériennes des trams afin de désencombrer au maximum l'espace public et d'avoir un éclairage uniforme ;

Considérant que les appareils d'éclairage doivent suivre les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; que la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; que la température de couleur des luminaires est 3000K et que la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;

Conclusion

Considérant qu'à l'initiative de Bruxelles Mobilité, un processus de participation citoyenne a été réalisé par les bureaux d'études CityTools et Grounded Urbanism dans le cadre du Contrat de Renovation Urbaine CRU 4 pour le projet d'aménagement de l'avenue du Parc ;

Considérant qu'un travail de terrain, une enquête sociale et plusieurs rencontres et moments d'échange avec les habitants ont eu lieu de septembre à décembre 2021 ; qu'à la suite de cela un rapport de diagnostic a été rédigé en janvier 2022 ;

Considérant que lors d'une deuxième phase, d'autres rencontres et un atelier participatif plus large avec des acteurs locaux ont permis de déterminer les enjeux du réaménagement et des recommandations ont été faites en juin 2022 ;

Considérant que le projet améliore globalement la circulation des piétons et des cyclistes et est conforme aux objectifs du Plan Régional de Mobilité ;

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

Considérant que le projet, suivant les objectifs du CRU4, se veut un aménagement exemplaire en ce qui concerne le ruissellement des eaux de pluie et de perméabilité des sols en couplant la notion de maillage vert à celle du maillage bleu ;

AVIS FAVORABLE A CONDITION DE :**Aménagement**

- Garantir une mise en œuvre optimale des revêtements pavés pour s'assurer d'une planéité maximale, notamment par la réalisation de joints affleurants ;
- Etendre le revêtement ocre sur l'ensemble de la rue cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone cyclable ;
- Revoir la matérialité du revêtement de sol sur l'avenue du Parc afin d'obtenir une lecture paysagère cohérente avec les voiries adjacentes au projet et opter pour un revêtement en pierre naturelle ;
- Fournir des précisions sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et le permis (07/PFU/642828) délivré le 04/03/2020 pour la restauration du parc de Forest ;
- Revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;
- Limiter l'emprise visuelle de la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar à son débouché (de l'ordre de 3m80) afin d'éviter les risques de stationnement gênant pour la giration des véhicules SIAMU ;
- Préciser la différence entre les 3 couleurs (gris, brun et beige) reprises en plans dans le prolongement du quai (arrêt Combaz) à hauteur du n°116 de la rue Alfred Cluysenaar ;
- Garantir une largeur suffisante du site-propre à hauteur de l'arrêt qui prend en compte le passage des bus ;
- Décaler les abris d'au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) et les positionner de telle manière que leurs fondations ne tombent pas sur la bordure ;
- Intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejaer ; et revoir les dispositifs podotactiles conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Inverser la position de la frierie avec les bancs en face du mur aveugle afin de dégager d'avantage l'accès à l'école des filles de Marie ;
- Proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment à hauteur du goulet et à proximité du rond-point Rochefort ;
- S'assurer du maintien de l'arrêt de tram 81 de la rue Théodore Verhaegen ;

Mobilité***Modes actifs***

- Rendre plus visible le passage d'une situation avec piste cyclable séparée à la zone cyclable et ce au niveau de l'avenue du Parc et de l'avenue Clémentine, à cette fin, il est possible d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo au niveau de l'insertion de la zone cyclable ;
- Élargir l'accès à la piste cyclable à hauteur de la rue de Perche à l'issue de la zone cyclable de l'avenue du Parc afin de garantir une fluidité des cyclistes ;
- Ne pas mettre en œuvre le béton drainant au niveau de la piste cyclable à hauteur du goulet ;
- Intégrer des bordures surélevées au niveau du début de la piste cyclable séparée (avenue du Parc / tronçon Rochefort) afin de protéger les cyclistes des automobilistes ;
- Améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du rond-point de la Barriere de Saint-Gilles ;

- Marquer une ligne de « cédez le passage » sur le site-propre en amont du débouché de la piste cyclable, à l'approche de la Barrière et clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;
- Le trottoir (3m50) peut être réduit pour amener la piste jusqu'à la Barrière ;
- Les noues du goulet qui séparent la piste cyclable de la rue doivent pouvoir être réduites ou supprimées côté droit dans le sens vers Barrière pour permettre l'intégration de tout le programme dont deux pistes cyclables séparées ;
- Créer une piste cyclable séparée dans le sens Parc côté goulet en réduisant le trottoir et la largeur des noues afin de privilégier un espace pour piétons assez large et une piste cyclable ;
- Revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'avenue P. Dejaer, avec le tram, afin d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons et permettre un aménagement partiel des terrasses des commerces le long de l'arrêt ;
- Garantir la continuité de la rue cyclable et de piste cyclable à hauteur de l'intersection de l'avenue du Parc et de la chaussée de Forest ;
- Augmenter le nombre d'arceaux vélos tout en respectant le cahier de l'accessibilité piétonne édité par Bruxelles mobilité ;
- S'assurer du maintien d'un box vélos à proximité du rond-point de la place de Rochefort et prévoir d'en installer davantage dans le périmètre du projet ;

Trafic motorisé

- Supprimer l'accès à la rue de la Perche depuis le goulet de l'avenue du Parc, y inverser le sens de la circulation et s'assurer que les aménagements des voiries proposés permettent aux automobilistes de faire demi-tour dans l'avenue du Parc sans encombrement ;
- Six mois après la mise en œuvre, en cas d'évaluation d'effets de reports insoutenables pour les voies secondaires, la région, en concertation avec la commune, pourra rouvrir et procéder à l'implémentation d'un feu à l'entrée du goulet de Perche vers Barrière, à la fin de la rue cyclable avant le goulet, assurant ainsi 100% de priorité au tram et au bus de la STIB et permettant une circulation à double sens ; la réversibilité la moins onéreuse possible doit être privilégiée ;
- Ajouter les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur l'avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt à hauteur de la rue de Bosnie ;
- Prolonger le damier au niveau du rond-point Rochefort vers la zone d'arrêt afin d'éviter l'insertion des voitures sur le site propre ;
- Revoir l'aménagement en réduisant la chaussée carrossable au niveau de la sortie de la rue Cluysenaar afin d'éviter que des véhicules tournent à gauche et traversent l'av. du Parc ;
- Intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue Cluysenaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;
- Rectifier certaines imprécisions des plans qui prévoient des revêtements inadaptés ou non référencés :
 - L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysenaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, nous suggérons un espace vert ;
 - Les revêtements des quais de l'avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;

- Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux ;
- Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

Stationnement

- Fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement et activer parking.brussels pour créer un offre concrète de stationnement hors voirie (d'une 30 places) dans les environs directs de l'avenue du Parc ;
- Maintenir une vingtaine de places de stationnement en voirie en plus de celles proposées dans le projet sur l'ensemble du périmètre du projet sans porter atteinte aux aménagements pour les modes actifs ;
- Prévoir des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- Fournir des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Nature – biodiversité- espaces ouverts

- S'assurer que les fosses de plantations soient suffisantes et idéalement continues pour la strate arborée ;
- Remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex : Amélanchier ovalis) ;
- Préciser si l'arbre en face de l'Immeuble de rapport De Beck classé est prévu à l'abattage (avenue Paul Dejaer) ;
- Veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l'arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l'art.16 du titre 7 du RRU ;

Gestion des eaux

- Détailler les plans afin de définir le moyen de ne pas renvoyer les eaux de ruissèlement issues du tram à l'égout, par exemple en prévoyant un système de By-pass caniveaux pour rail en vue de réorienter l'eau vers les noues de manière transversale ;

Patrimoine

- Déplacer l'abris tram en dehors de la zone de protection autour des biens protégés de l'avenue P.Dejaer ;

Autre

- Respecter les conditions du service du SIAMU en ce qui concerne :
 - La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
- S'assurer que l'implantation des arbres ou que les essences choisies, notamment aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl.de Rochefort, permettent l'accessibilité du SIAMU aux baies en façade.
- Garantir que les appareils d'éclairage suivent les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; la température de couleur des luminaires est 3000K et la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;

AVIS MINORITAIRECommune de Forest :

[...]

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

Vu l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Gilles en date du **05/12/2023** ; que celui-ci présente les conditions suivantes :

« [...]

DECIDE

D'émettre un avis favorable à conditions de :

Aménagement

- Garantir une mise en œuvre optimale des revêtements pavés pour s'assurer d'une planéité maximale, notamment par la réalisation de joints affleurants ;
- Etendre le revêtement ocre sur l'ensemble de la rue cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone cyclable ; (voir avis GRACQ) ;
- Revoir la matérialité du revêtement de sol afin d'obtenir une lecture paysagère cohérente avec les voiries adjacentes au projet et opter pour un revêtement en pierre naturelle ;
- Fournir des précisions sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et le permis (07/PFU/642828) délivré le 04/03/2020 pour la restauration du parc de Forest ;
- Revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;
- Limiter l'emprise visuelle de la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar à son débouché (de l'ordre de 3m80) afin d'éviter les risques de stationnement gênant pour la giration des véhicules SIAMU ;
- Préciser la différence entre les 3 couleurs (gris, brun et beige) reprises en plans dans le prolongement du quai (arrêt Combaz) à hauteur du n°116 de la rue Alfred Cluysenaar ;
- Garantir une largeur suffisante du site propre à hauteur de l'arrêt qui prend en compte le passage des bus ;
- Décaler les abris d'au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) et les positionner de telle manière que leurs fondations ne tombent pas sur la bordure ;
- Intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejean ; et revoir les dispositifs podotactiles conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Inverser la position de la friterie avec les bancs en face du mur aveugle afin de dégager davantage l'accès à l'école des filles de Marie ;
- Proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment dans la zone Rochefort et du goulet ;
- S'assurer du maintien de l'arrêt du tram 81 de la rue Théodore Verhaegen ;

- Créer une piste cyclable séparée dans le sens Parc côté goulet en réduisant le trottoir et la largeur des noues afin de privilégier un espace pour piétons assez large et une piste cyclable.

Mobilité

Modes actifs

- Rendre plus visible le passage d'une situation avec piste cyclable séparée à la zone cyclable et ce au niveau de l'avenue du Parc et de l'avenue Clémentine, à cette fin, il est possible d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo au niveau de l'insertion de la zone cyclable ;
- Élargir l'accès à la piste cyclable à hauteur de la rue de Perche à l'issue de la zone cyclable de l'avenue du Parc afin de garantir une fluidité des cyclistes ;
- Ne pas mettre en œuvre le béton drainant au niveau de la piste cyclable à hauteur du goulet ;
- Intégrer des bordures surélevées au niveau du début de la piste cyclable séparée (avenue du Parc /tronçon Rochefort) afin de protéger les cyclistes des automobilistes ;
- Améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du rond-point de la Barrière de Saint-Gilles ;
- Garantir la continuité de la rue cyclable et de la piste cyclable à hauteur de l'intersection de l'avenue du Parc et de la chaussée de Forest ;
- Marquer une ligne de « cédez le passage » sur le site-propre en amont du débouché de la piste cyclable, à l'approche de la Barrière et clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit » et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;
- Le trottoir (3m50) peut être réduit pour amener la piste jusqu'à la Barrière ;
- Revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'Avenue P. Dejaer, avec le tram, afin d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons et permettre un aménagement partiel des terrasses des commerces le long de l'arrêt ;
- Augmenter le nombre d'arceaux vélos tout en respectant le cahier de l'accessibilité piétonne édité par Bruxelles Mobilité ;

Trafic motorisé

- Supprimer l'accès à la rue de la Perche depuis le goulet de l'avenue du Parc, y inverser le sens de la circulation et s'assurer que les aménagements des voiries proposés permettent aux automobilistes de faire demi-tour dans l'avenue du Parc sans encombrement ;
- - Six mois après la mise en œuvre, en cas d'évaluation d'effets de reports insoutenables pour les voies secondaires, la région, en concertation avec la commune, pourra rouvrir et procéder à l'implémentation d'un feu à l'entrée du goulet de Perche vers Barrière, à la fin de la rue cyclable avant le goulet, assurant ainsi 100% de priorité au tram et au bus de la STIB et permettant une circulation à double sens, la réversibilité la moins onéreuse possible doit être privilégiée ;
- Les noues du goulet qui séparent la piste cyclable de la rue doivent pouvoir être réduites ou supprimées côté droit dans le sens vers Barrière pour permettre l'intégration de tout le programme dont deux pistes cyclables séparées ;
- Ajouter les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur l'avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt à hauteur de la rue de Bosnie ;
- Prolonger le damier au niveau du rond-point Rochefort vers la zone d'arrêt afin d'éviter l'insertion des voitures sur le site propre ;
- Revoir l'aménagement en réduisant la chaussée carrossable au niveau de la sortie de la rue Cluysenaar afin d'éviter que des véhicules tournent à gauche et traversent l'av. du Parc ;
- Intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue A.Cluysenaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;

- Rectifier certaines imprécisions des plans qui prévoient des revêtements inadaptés ou non référencés :
 - o L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysenaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, nous suggérons un espace vert ;
 - o Les revêtements des quais de l'Avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
 - o Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux ;
 - o Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

Stationnement

- Fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement et activer parking.brussels pour créer un offre concrète de stationnement hors voirie (d'une 30 places) dans les environs directs de l'avenue du Parc ;
- Maintenir une vingtaine de places de stationnement en voirie sur l'ensemble du périmètre du projet sans porter atteinte aux aménagements pour les modes actifs ;
- Prévoir des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- Fournir des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Nature – biodiversité- espaces ouverts

- S'assurer que les fosses de plantations soient suffisantes et idéalement continues pour la strate arborée ;
- Remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex : Amélanchier ovalis) ;
- Préciser si l'arbre en face de l'Immeuble de rapport De Beck classé est prévu à l'abattage (avenue Paul Dejaer) ;
- Veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l'arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l'art.16 du titre 7 du RRU ;

Gestion des eaux

- Détailler les plans afin de définir le moyen de ne pas renvoyer les eaux de ruissèlement issues du tram à l'égout, par exemple en prévoyant un système de By-pass caniveaux pour rail en vue de réorienter l'eau vers les noues de manière transversale ;

Patrimoine

- Déplacer l'abri tram en dehors de la zone de protection autour des biens protégés de l'avenue P.Dejaer ;

Autre

- Respecter les conditions du service du SIAMU en ce qui concerne :
 - o La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
 - o S'assurer que l'implantation des arbres ou que les essences choisies, notamment aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl.de Rochefort, permettent l'accessibilité du SIAMU aux baies en façade.
 - o Garantir que les appareils d'éclairage suivent les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; la hauteur maximum des points

lumineux est de 8m ; la température de couleur des luminaires est 3000K et la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ; »

Vu l'avis du Collège des Bourgmestres et Echevins de Forest en date du **06/12/2023** ; que celui-ci présente les conditions suivantes :

« [...] »

DECIDE :

D'émettre un avis favorable sous conditions sur le permis d'urbanisme aux conditions suivantes :

Aménagement

- Garantir une mise en œuvre optimale des revêtements pavés pour s'assurer d'une planéité maximale, notamment par la réalisation de joints affleurants ;
- Étendre le revêtement ocre sur l'ensemble de la rue cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone cyclable ; (voir avis GRACQ) ;
- Revoir la matérialité du revêtement de sol afin d'obtenir une lecture paysagère cohérente avec les voiries adjacentes au projet et opter pour un revêtement en pierre naturelle ;
- Fournir des précisions sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et le permis (07/PFU/642828) délivré le 04/03/2020 pour la restauration du parc de Forest ;
- Revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;
- Limiter l'emprise visuelle de la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar à son débouché (de l'ordre de 3m80) afin d'éviter les risques de stationnement gênant pour la giration des véhicules SIAMU ;
- Préciser la différence entre les 3 couleurs (gris, brun et beige) reprises en plans dans le prolongement du quai (arrêt Combaz) à hauteur du n°116 de la rue Alfred Cluysenaar ;
- Garantir une largeur suffisante du site propre à hauteur de l'arrêt qui prend en compte le passage des bus ;
- Décaler les abris d'au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) et les positionner de telle manière que leurs fondations ne tombent pas sur la bordure ;
- Intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejean ; et revoir les dispositifs podotactiles conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Inverser la position de la friterie avec les bancs en face du mur aveugle afin de dégager davantage l'accès à l'école des filles de Marie ;
- Proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment dans la zone Rochefort et du goulet ;
- S'assurer du maintien de l'arrêt du tram 81 de la rue Théodore Verhaegen ;
- Réintégrer un arrêt de bus dans le sens montant de la rue Hôtel des Monnaies ;

Mobilité

Modes actifs

- Rendre plus visible le passage d'une situation avec piste cyclable séparée à la zone cyclable et ce au niveau de l'avenue du Parc et de l'avenue Clémentine, à cette fin, il est possible d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo au niveau de l'insertion de la zone cyclable ;
- Élargir l'accès à la piste cyclable à hauteur de la rue de Perche à l'issue de la zone cyclable de l'avenue du Parc afin de garantir une fluidité des cyclistes ;
- Ne pas mettre en œuvre le béton drainant au niveau de la piste cyclable à hauteur du goulet ;
- Intégrer des bordures surélevées au niveau du début de la piste cyclable séparée (avenue du Parc / tronçon Rochefort) afin de protéger les cyclistes des automobilistes ;
- Améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du rond-point de la Barrière de Saint-Gilles ;

- Garantir la continuité de la rue cyclable et de la piste cyclable à hauteur de l'intersection de l'avenue du Parc et de la chaussée de Forest ;
- Marquer une ligne de « cédez le passage » sur le site-propre en amont du débouché de la piste cyclable, à l'approche de la Barrière et clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit » et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;
- Revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'Avenue P. Dejaer, avec le tram, afin d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons et permettre un aménagement partiel des terrasses des commerces le long de l'arrêt ;
- Augmenter le nombre d'arceaux vélos tout en respectant le cahier de l'accessibilité piétonne édité par Bruxelles Mobilité ;
- S'assurer du maintien d'un box-vélo à proximité du Rond-Point de la Place Rochefort et prévoir d'en installer davantage dans le périmètre du projet ;

Trafic motorisé

- Supprimer l'accès à la rue de la Perche depuis le goulet de l'avenue du Parc, y inverser le sens de la circulation et s'assurer que les aménagements des voiries proposés permettent aux automobilistes de faire demitour dans l'avenue du Parc sans encombrement ;
- Ajouter les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur l'avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt à hauteur de la rue de Bosnie ;
- Prolonger le damier au niveau du rond-point Rochefort vers la zone d'arrêt afin d'éviter l'insertion des voitures sur le site propre ;
- Revoir l'aménagement en réduisant la chaussée carrossable au niveau de la sortie de la rue Cluysenaar afin d'éviter que des véhicules tournent à gauche et traversent l'av. du Parc ;
- Intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue A.Cluysenaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;
- Rectifier certaines imprécisions des plans qui prévoient des revêtements inadaptés ou non référencés :
 - o L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysenaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, nous suggérons un espace vert ;
 - o Les revêtements des quais de l'Avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
 - o Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux ;
 - o Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

Stationnement

- Fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement ;
- Maintenir des places de stationnement en voirie sur l'ensemble du périmètre du projet sans porter atteinte aux aménagements pour les modes actifs (en particulier la piste cyclable séparée) ;
- Fournir des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Nature – biodiversité- espaces ouverts

- S'assurer que les fosses de plantations soient suffisantes et idéalement continues pour la strate arborée ;
- Remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex : Amelanchier ovalis) ;
- Préciser si l'arbre en face de l'Immeuble de rapport De Beck classé est prévu à l'abattage (avenue Paul Dejaer) ;
- Veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l'arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l'art.16 du titre 7 du RRU ;

Gestion des eaux

- Détailler les plans afin de définir le moyen de ne pas renvoyer les eaux de ruissèlement issues du tram à l'égout, par exemple en prévoyant un système de By-pass caniveaux pour rail en vue de réorienter l'eau vers les noues de manière transversale ;

Patrimoine

- Déplacer l'abri tram en dehors de la zone de protection autour des biens protégés de l'avenue P.Dejaer ;

Autre

- Respecter les conditions du service du SIAMU en ce qui concerne :
 - o La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
 - o S'assurer que l'implantation des arbres ou que les essences choisies, notamment aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl.de Rochefort, permettent l'accessibilité du SIAMU aux baies en façade.
 - o Garantir que les appareils d'éclairage suivent les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005(<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; la température de couleur des luminaires est 3000K et la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance. »

Considérant que le demandeur a notifié sa volonté d'introduire d'initiative des plans modificatifs (art. 177/1 du CoBAT), en date du **20/12/2024** ; que les plans modificatifs ont été introduits en date du **25/03/2024** ;

Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande modifiée porte la date du **présent permis** ;

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

Considérant que la demande modifiée ne doit dès lors pas être soumise aux mesures particulières de publicité ni à l'avis des instances ;

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

- 0.Introduction d'un plan de plantation et d'un plan d'hydrologie ;
- Adaptation de la légende et des plans pour plus de cohérence et précision ;
- Apporte des précisions sur les garanties de mise en œuvre des revêtements de pavé en pierre naturelle ;
- Ajout de logos vélos dans les zones « rues cyclables » ;
- Intégration de bordures affleurantes sur le pourtour du site propre ;
- 6 (+32) .Réduction de la largeur de la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar et de son débouché ;
- Adaptation de la largeur des sites propres et déplacement des abribus sur l'Avenue du Parc ;
- Intégration et adaptation des dalles podotactiles sur l'ensemble du périmètre ;
- Déplacement de la friterie pour libérer plus d'espace vers l'accès de l'école ;
- Intégration de bulles à verre dans la rue Marie-Henriette (carrefour de la place Rochefort) ;
- Maintien de l'arrêt de tram 81 dans la rue Théodore Verhaegen ;

- Révision de l'aménagement des entrées des rues cyclables (marquages, panneaux et amélioration de la co-visibilité) ;
- Élargissement de la piste cyclable séparée à la hauteur du n° 23 de l'Avenue du Parc ;
- Suppression du béton drainant au niveau de la piste cyclable du goulet ;
- Intégration d'un marquage « cédez le passage » à la sortie de la piste cyclable du côté de Barrière ;
- Réduction légère des trottoirs, de la chaussée carrossable et de la bande multifonctionnelle afin d'intégrer une piste cyclable marquée direction Barrière-Rochefort de ton ocre ;
- Intégration d'un trottoir partagé au niveau de l'arrêt de bus sur l'avenue Paul Dejaer ;
- Amélioration de la connexion entre la rue cyclable et la piste cyclable à la hauteur de la chaussée de Forest ;
- Augmentation du nombre d'arceaux vélos de 38 à 75 emplacements ;
- Maintien du box vélo situé dans la rue du Canada ;
- Inversion du sens de circulation de la rue de la Perche ;
- Intégration de gaines à la hauteur de l'entrée du Goulet (vers Barrière) ;
- Intégration des lignes d'arrêt via du nouveau marquage et de signaux tricolores pour les véhicules ;
- Prolongement du marquage en damier sur le site propre ;
- Réduction de la largeur de la chaussée carrossable du carrefour Cluysenaar/Parc ;
- Intégration d'un marquage tourne-à-droite et mise en place d'un panneau de signalisation adaptée à la circulation ;
- Intégration d'un espace vert entre le site propre et la chaussée carrossable sur le Cluysenaar/Parc pour limiter les franchissements ;
- Suppression des symboles lumineux au carrefour Parc/Barrière ;
- Intégration d'un marquage au sol « TRAM - BUS » afin de limiter la circulation des véhicules sur le site propre
- Précision quant aux études du rapport d'incidences et en particulier sur le stationnement et les équipements telles que les bornes ;
- Réintégration de 17 emplacements de stationnement au détriment de 3 arbres ;
- Précision sur le maintien des zones de livraison et de l'accessibilité des façades en cas de circonstances exceptionnelles ;
- Précision sur la nature des fosses de plantations, les arbres abattus, le développement des arbres et le respect des distances au regard des façades et de l'accessibilité SIAMU ;
- Remplacement de l'essence « Amélanchiers Robin Hill » par des essences déjà prévues par la palette de plantation le projet ;
- Précision sur la gestion des eaux de pluie sur le site propre ;
- Suppression d'un abri sur les deux en face de l'immeuble classé (de Beck) ;
- Précision sur les dispositifs d'éclairage et l'étude menée dans le cadre du projet ;

En ce qui concerne les motivations relatives projet modifié :

Considérant que dans sa note explicative modifiée le demandeur précise qu'il assurera un confort optimal du revêtement en pavés en pierre naturelle et la réalisation de joints affleurants ; que la mise en œuvre sera assurée lors du chantier ;

Considérant que le demandeur précise dans la note explicative modifiée que l'aménagement d'une bande cyclable ocre au milieu de la voirie permet aux cyclistes de prendre leur place dans l'espace qui leur est réservé, c'est-à-dire au milieu de la chaussée carrossable, comme le conçoit une rue cyclable ;

Considérant néanmoins, que des logos vélos ont été ajoutés à des intervalles plus réguliers de manière à bien définir cet espace comme prioritaire pour les cyclistes ;

Considérant que cette justification et cette modification sont acceptables en ce que l'aménagement permet d'encourager les usagers à respecter les règlements d'une rue cyclable (tant les cyclistes que les voitures) ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que les raccords entre le périmètre du présent projet et celui concernant la restauration du parc de Forest (07/PFU/642828) seront réalisés par la jonction entre le trottoir et la chaussée carrossable ; que la chaussée carrossable de l'avenue des Villas sera réalisée en trottoir traversant avec un revêtement en béton imprimé et qu'une bordure enterrée fera le lien vers le revêtement en dalles de béton de la rue Reine Marie-Henriette, prévu par le PU 07/PFU/642828 ;

Considérant que le projet modifié a intégré des bordures affleurantes afin d'encadrer le site propre dans les deux sens ; que cette modification permet de protéger le cycliste en cas de mauvaise manœuvre ;

Considérant qu'initialement la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar était d'une largeur de +/- 6,80 mètres ; que le projet modifié prévoit de réduire l'emprise de sa chaussée carrossable à +/- 4,40 mètres pour éviter la possibilité de stationnement sauvage tout en assurant la giration pour les véhicules de secours et de propreté ; que son débouché est également rétréci ;

Considérant que les plans ont été adaptés afin de définir les zones carrossables, des zones de girations et des zones végétalisées ; que les quais seront conçus avec le même revêtement que les trottoirs ; que ces aménagements sont cohérents et que la légende et les plans ont été adaptés en conséquence des remarques émises en commission de concertation ;

Considérant que les plans modifiés ont été revus en collaboration avec la STIB ; qu'ils intègrent une largeur de 3,10 mètres pour les sites propres ; que les abrisbus ont été décalés de 20cm de la bordure afin que les fondations n'empiètent plus sur la bordure ;

Considérant que le projet modifié a intégré des dalles podotactiles sur la traversée située à la hauteur des n°25-26 de l'Avenue P. Dejaer et que le positionnement des dalles podotactiles a été revu de manière à conduire la ligne guide jusqu'aux façades et à se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que dans la note explicative modifiée le demandeur mentionne que l'implantation de bulles à verres enterrées nécessite un espace dégagé pour les mouvements du bras des camions, et une largeur de voirie adéquate ; que l'implantation de bulles à verre ne peut être envisagée à hauteur du goulet et à proximité du rond-point Rochefort en raison de la configuration de l'aménagement et du risque de conflits avec la piste cyclable et des nuisances que peuvent engendrer le ramassage au regard des habitations ;

Considérant de ces faits, que le demandeur propose une autre implantation, en dehors du périmètre du projet, à la hauteur du carrefour de la place Rochefort et de la rue Marie-Henriette ; que cette implantation est choisie en raison de la distance entre les bulles et les façades et de l'espace suffisant pour accueillir un tel dispositif ;

Considérant que l'arrêt de tram 81 a bien été maintenu dans le projet modifié sur la rue Théodore Verhaegen ;

Considérant que le présent projet prend en compte le contrat local de mobilité (CLM Parvis), dont le scénario final ne prévoit pas de bus dans le sens montant de la rue de l'Hôtel des Monnaies ; que de ce fait, le présent projet modifié n'intègre pas d'arrêt de bus dans le sens montant de la rue de l'Hôtel des Monnaies afin de se conformer aux mesures de circulation prises dans cette étude de mobilité ;

Considérant cependant, que si à terme, le CLM serait modifié et que de nouvelles mesures de circulation seraient prises afin de faire passer les bus dans le sens montant de la rue de l'Hôtel des Monnaies, une demande de permis modificatif devra être introduite ;

Considérant que pour rendre visible les cyclistes qui circulent d'une piste cyclable séparée à une rue cyclable, le projet modifié prévoit du marquage et de la signalisation ainsi qu'une visibilité dégagée vers la piste cyclable, afin que l'automobiliste puisse être alerté sur la priorité du cycliste en chaussée carrossable ;

Considérant que la piste cyclable a été élargie au droit de la sortie de la rue cyclable dans le projet modifié (à la hauteur de la rue de Perche) ; que cette dimension permet de garantir la fluidité des cyclistes ;

Considérant cependant qu'un potelet a été installé au centre de l'entrée de cette piste cyclable surélevée et que celui-ci pourrait être dangereux pour un cycliste qui souhaiterait doubler, en ce que le cycliste en face pourrait constituer un masque de visibilité ; qu'il y a donc lieu de supprimer ce potelet situé au centre de la piste cyclable ;

Considérant que le béton drainant n'a pas été mis en œuvre et que cette modification répond à l'avis de la commission de concertation ;

Considérant que la note explicative modifiée justifie qu'une bordure surélevée au début de la piste cyclable ne serait pas pertinente en ce que la séquence passage piéton, trottoir traversant avec rue perpendiculaire en forte pente et accès de la piste cyclable ne permet pas d'avoir ce type de bordure ; que cette justification est pertinente car elle limiterait l'accessibilité confortable et sécurisée du cycliste à la piste cyclable ;

Considérant que lors de la commission de concertation, celle-ci a sollicité d'améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du rond-point de la Barrière ; que cependant, le demandeur justifie dans sa note explicative modifiée qu'un aménagement de type « rond-point à la hollandaise » ne pourrait convenir dans ce type de configuration, étant donné que la Barrière est un itinéraire emprunté par des convois exceptionnels et nécessite des espaces de giration généreux et également pour les bus et les trams ; que cela induit l'impossibilité de mettre en place des aménagements qui sécuriseraient les cyclistes par le manque d'espace ;

Considérant de plus, qu'une configuration de type rond-point hollandais n'est pas spécialement souhaitable dans un carrefour fortement emprunté et étroit ; que ce type d'aménagement pourrait mettre le vélo en danger compte tenu qu'aucun dispositif de protection pourrait être mis en place vu le manque d'espace, comme par exemple des bermes ;

Considérant que le projet modifié a intégré un « cédez le passage » sur le site propre en amont du débouché de la piste cyclable afin que le cycliste soit prioritaire ; que ceci respecte le principe STOP ;

Considérant que le projet modifié prévoit d'intégrer un trottoir partagé (zone mixte piétons/cyclistes), à la hauteur de l'arrêt de l'avenue Paul Dejaer côté impair, en lieu et place d'une piste cyclable surélevée en trottoir ;

Considérant que cette modification permet aux cyclistes de choisir son itinéraire préférentiel, soit en trottoir ou en chaussée ; que cette proposition permet aux commerces Horeca d'installer des terrasses le long des façades ;

Considérant que la connexion entre la rue cyclable et la piste cyclable marquée a été revue dans le projet modifié afin de lier la bande ocre entre ces deux espaces et d'offrir aux cyclistes un aménagement continu et direct ;

Considérant que le stationnement vélo a été revu et est porté à 75 emplacements au total (au lieu de 38) ;

Considérant que le projet modifié réintègre le box vélos (situé initialement Avenue du Parc côté pair vers Rochefort) au carrefour de la rue du Canada et avenue du Parc ;

Considérant que le sens de la circulation de la rue de la Perche a été modifié afin que les véhicules n'entrent plus via celle-ci mais puissent y sortir ;

Considérant que le projet modifié a intégré des gaines en attente, afin de permettre au besoin, l'intégration d'un feu de circulation au niveau de l'entrée du goulet vers barrière ; que les largeurs des voies carrossables permettent d'assurer le passage en double sens des autos, bus et tram ;

Considérant que le projet modifié prévoit des lignes d'arrêt avant les traversées piétonnes et qu'elles sont réalisées grâce à du nouveau marquage ; que des signaux tricolores sont également ajoutés pour les véhicules (et non plus uniquement pour les piétons) ;

Considérant que le marquage en damier est prolongé sur le site propre afin de limiter les conflits de circulation des véhicules au niveau du site propre ;

Considérant qu'il prévoit dans cette même zone, d'intégrer un marquage tourne-à-droite, la mise en place d'un panneau de signalisation (C31) adaptée à la circulation et à la création d'un espace vert afin que l'aménagement n'invite pas les automobilistes à faire demi-tour au travers du site propre ;

Considérant que la demande modifiée précise que les plans ont été adaptés afin de démontrer que le revêtement des arrêts de tram et bus sont constitués du même revêtement que celui des trottoirs ;

Considérant que les plans du projet modifié n'indiquent plus la signalisation lumineuse au carrefour Parc/Barrière ;

Considérant que du marquage indiquant « TRAM - BUS » est prévu dans le projet modifié à proximité du damier, à la hauteur de l'entrée du site propre (près de la place Rochefort), du carrefour Bosnie/G. Combaz/Parc et du carrefour Clémentine/A. Cluysenaar/Parc ;

Considérant que Bruxelles Mobilité a sollicité une étude auprès de parking.brussels et que celle-ci est en cours d'élaboration ; qu'elle vise à dégager des pistes pour trouver des solutions de compensation de stationnement hors voirie et permettre le rééquilibrage du stationnement dans le tissu urbain ;

Considérant que la note explicative précise que l'association de parking.brussels a permis de dégager quelques pistes de compensation (en cours d'étude) et que les procédures d'enquête se déroulent sur 6 sites les plus proches de la zone du projet ; que plusieurs acteurs privés et publics sont associés au projet ;

Considérant qu'à cette fin, le projet modifié réintègre 17 emplacements de stationnement au détriment de zones vertes et de la plantation de 3 arbres ;

Considérant que cette modification est acceptable compte tenu des réclamations sur le stationnement et du taux d'occupation compris entre 75 et 90%, l'ajout de 17 emplacements permet de répondre aux craintes suscitées lors de la commission de concertation ;

Considérant néanmoins, que l'ajout de plus de places de stationnement en voirie viendrait altérer les objectifs premiers et majeurs du dossier, c'est-à-dire la désimperméabilisation, la réflexion sur la gestion des eaux de pluie et le rééquilibrage de l'espace public ;

Considérant de plus, que le taux de motorisation de la commune de Saint-Gilles reste relativement faible (0,3%) au regard de la moyenne régionale (0,6%), que le périmètre est relativement bien desservi par la présence de bus, tram, et pré-métro et que plusieurs zones de stationnement relatif au car-sharing (Cambio) se trouve à proximité du périmètre du projet (1 dans le périmètre du projet - Combaz et 3 à moins de 200 mètres du périmètre projet) ;

Considérant que le plan Good Move recommande pour le réseau « Auto Quartier » de limiter autant que possible le trafic de transit motorisé afin d'apaiser le quartier ; que le réseau « Auto Quartier » est notamment aménagé en zone 30, en zone de rencontre, en rue cyclable ou sous une autre forme d'aménagement apaisé ; que le présent projet est une réponse à cette recommandation en ce qu'il favorise la circulation des modes actifs et des transports en commun ;

Considérant que le projet répond à l'axe 2 du PRDD par le renforcement de l'identité locale du quartier et par la mobilisation du territoire afin de créer un cadre de vie agréable et attractif ; qu'il prévoit la création d'une noue et d'un nouvel alignement d'arbres le long de l'avenue et une appropriation de l'espace par les habitants ou l'ensemble des usagers du quartier, contrairement à son occupation actuelle principalement dédiée au stationnement automobile ;

Considérant que Good Move recommande de rééquilibrer les espaces publics afin de « *créer un espace public de qualité, basé sur le principe de la ville de proximité, privilégiant les cheminements naturels des modes actifs et spécifiquement des piétons, leur assurant la perméabilité des quartiers, la réduction de l'emprise de la circulation et du stationnement sur l'espace public. Ces espaces publics de qualité doivent être réalisés en y instaurant un sentiment de sécurité accru (aménagement, éclairage, etc.)* » ; que le nouvel aménagement de l'avenue du Parc répond à cet objectif ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que SIBELGA assurera le placement d'équipements destinés aux installations de bornes de recharges ; que ces bornes peuvent être placées à terme et à la demande des riverains et que SIBELGA gèrera cet aspect ;

Considérant que le projet modifié précise que l'ensemble des zones de livraison, dans la situation existante, ont été maintenues dans le présent projet ; que certaines de ces zones ont été légèrement déplacées et que les plans démontrent qu'elles restent accessibles aux commerces ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que lors des événements exceptionnels (déménagement, travaux sur les parcelles privées, incidents,...) le site propre est conçu de façon à être franchissable et peut être occupé momentanément par les véhicules le temps de ces périodes ; que cette solution permet un aménagement adapté en cas de force majeure et assure la circulation des véhicules ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que les fosses de plantations sont continu, et que le présent aménagement a pour objectif la réalisation de fosses, noues et substrats connectés par un mélange entre terre/pierre sous les zones de revêtement perméable ;

Considérant que le projet modifié a supprimé l'essence « Amélanchier 'Robin Hill' » et la remplacé par l'essence des essences de la palette existante dans le projet initial ;

Considérant que la note explicative modifiée précise que l'arbre en face de l'immeuble classé ne sera pas abattu ;

Considérant qu'elle précise également que les arbres disposeront d'une distance suffisante pour se conformer à l'article 16 du Titre VII du RRU en ce qu'une distance de 2 mètres minimum subsiste entre la façade et la couronne de l'arbre à son développement maximum ; que de plus, dans le présent contexte urbain, le développement maximum de l'arbre est réduit ; que leur implantation permet également l'accessibilité des véhicules d'urgence du SIAMU ;

Considérant que dans le plan d'hydrologie fourni démontre la présence de noues et de fondations drainantes ; que la note explicative du projet modifié déclare que le nivellement est pensé de manière à réorienter les eaux de ruissellement vers ces zones ;

Considérant qu'une réflexion est en cours d'élaboration afin de renvoyer les eaux des rails vers les zones d'infiltration ; que cependant, la faisabilité technique au stade de la demande ne peut être assurée ;

Considérant que le présent projet est tout de même une nette amélioration de la situation existante, en ce qu'il consacre une grande partie de son périmètre à la gestion des eaux de pluie afin de limiter au maximum les rejets vers les égouts et de pallier les potentiels risques d'inondations étant donné que le périmètre du projet se situe en zone d'aléa faible ;

Considérant que le projet modifié a supprimé un des deux arrêts situé le long de l'avenue Paul Dejaer ; que celui supprimé se situait à la hauteur du bâtiment classé de Beck ; que celui qui subsiste est situé un peu plus en amont de l'avenue ;

Considérant que cette modification est positive et permet de sauvegarder les perspectives vers et depuis le bâtiment classé ; que l'abri bus maintenu se situe dans la zone de protection, mais considérant la nécessité de maintenir au moins un arrêt et qu'il se situe en dehors de la visibilité dudit bâtiment cette proposition d'implantation est acceptable ;

Considérant que la conception et la réalisation des hydrants répondront aux prescriptions de la circulaire ministérielle ; que la coordination chantier assurera ce point ;

Considérant qu'un plan d'éclairage est en conception par le demandeur ; que celui-ci est étudié de manière à les mutualiser sur les mâts des lignes aériennes afin de désencombrer l'espace public et de manière à limiter la consommation énergétique ;

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

Considérant que le projet modifié prévoit pour la voie cyclable du goulet en descente depuis la Barrière, une piste cyclable en chaussée de 1,80 m de largeur, en asphalte de ton ocre et qu'à cette fin la largeur des deux

trottoirs, de la chaussée carrossable et des bandes multifonctionnelles (berme, stationnement, zone de bancs,...) a été légèrement réduite afin de redistribuer l'espace en faveur de cette piste cyclable marquée ;

Considérant que cette modification entraîne pour le tronçon compris entre Barrière et rue de la Perche le partage de la chaussée carrossable entre tram, bus et autos ;

Considérant que cette proposition permet d'offrir aux cyclistes un espace plus confortable et continu ; que cela limitera les conflits entre véhicules et vélos afin de donner la priorité à la voie cyclable ;

Considérant cependant, qu'il y a lieu de créer une piste cyclable surélevée à même hauteur que le trottoir afin d'offrir aux cyclistes une voie confortable sécurisée et séparée du trafic automobile et afin de limiter le stationnement sauvage sur la voie cyclable ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de surélever la piste cyclable tout en veillant à assurer les connexions et traversées avec l'aménagement « rue cyclable » au départ de la rue de la Perche ;

Considérant que la position de la frieterie a été revue ; qu'elle a été déplacée à la hauteur du n°12-14 (initialement prévue à la hauteur du n°10-12) ; que cette nouvelle position permet de libérer de l'espace à la hauteur de l'accès du bâtiment scolaire ;

Considérant cependant, qu'elle pourrait être déplacée à la hauteur du n°16 (à la limite de la noue) afin de dégager plus d'espaces vers l'entrée de l'école ; que les deux bancs pourraient être disposés à la hauteur des n°10 à 16 afin que ceux-ci puissent servir de protection contre le franchissement des piétons sur la piste cyclable surélevée ;

Considérant que lors de l'enquête publique certains commerçants et le gestionnaire de l'équipement scolaire ont fait part de leur crainte concernant le manque d'emplacements de stationnement ou de livraison ;

Considérant qu'il serait opportun d'offrir une zone de livraison à la hauteur de l'école afin de permettre aux commerces et aux équipements de disposer d'une zone réservée pour les livraisons à proximité de la barrière, zone à concentration de commerce ; que cet aménagement peut se réaliser au détriment de la longueur de la noue ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de créer une zone de livraison à la hauteur de l'école (côté impair) au détriment de la longueur de la noue près de la zone de l'entrée scolaire, sans supprimer l'arbre existant et en optant pour un revêtement semi-perméable ;

Considérant que dans la note explicative modifiée, le demandeur précise qu'il ne mettra pas en œuvre un revêtement en pierre naturelle sur l'avenue du Parc afin de poursuivre les objectifs du Plan Régional de Mobilité (Good Move) ; que le revêtement en pavés en terre cuite est maintenu ;

Considérant qu'actuellement l'avenue du Parc est constitué en grande partie d'un revêtement en pierre naturelle ; que le choix d'un revêtement en pavés de terre cuite altérera le caractère patrimonial, esthétique et de cohérence du périmètre projet ; que seul l'avenue du Parc serait constituée d'un tel revêtement (pavés en terre cuite) au regard des quartiers avoisinants ;

Considérant qu'il est préférable de maintenir des pavés en pierre naturelle, et en particulier des pavés de grès sciés pour se raccorder au revêtement prévu du côté de la barrière et à l'Avenue Paul Dejaer; que le revêtement en pavés de grès assure une unité et une cohérence globale avec les matériaux mis en œuvre dans les quartiers aux abords ;

Considérant que le choix de ce revêtement permet d'améliorer la scénographie urbaine; que les pavés naturels disposent d'une pérennité et d'une durée de vie plus importante, d'autant qu'ils peuvent être recyclés et réemployés; que ce choix de revêtement rencontre également les besoins de propreté publique et les impératifs de développement durable ;

Considérant que le revêtement des trottoirs en pavés naturels de grès valorise les qualités culturelles, historiques et esthétiques de l'avenue située en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou

d'embellissement (ZICHEE) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS); qu'il est cohérent avec le contexte urbain et patrimonial ;

Considérant que, bien posé avec des joints serrés et affleurants, ce revêtement de trottoir assure un bon confort d'usage ;

Considérant que les plans modifiés n'intègrent pas, pour les voies cyclables, des bordures biseautées de manière à assurer la jonction entre la chaussée carrossable (rue cyclable) et les pistes cyclables séparées ; qu'il y a lieu d'assurer la jonction entre la chaussée carrossable et les trottoirs avec des bordures adaptées (biseautées) pour assurer un cheminement confortable et sécurisé pour les cyclistes ;

Considérant que le projet prévoit un potelet à la hauteur du n°32 à l'entrée de la piste cyclable séparée ; qu'au vu de l'aménagement projeté (piste cyclable séparée en trottoir et scindée du trafic auto/tram), ce type de mobilier est superflu et pourrait engendrer des conflits ou des situations dangereuses lorsqu'un cycliste souhaiterait doubler un autre qui constituerait un masque de visibilité vers le poteau ; qu'il y a donc lieu de supprimer ce potelet ;

Considérant que lors de l'enquête publique, une réclamation fait mention du manque de cohérence entre l'aspect esthétique des placettes (en angle droit) et des bâtiments ; qu'au niveau du carrefour Bosnie/G. Combaz la placette pourrait être réalisée au moyen d'un aménagement et de mobilier plus arrondie afin de faire un rappel avec l'architecture du bâtiment commercial (sis rue de Bosnie n°104) et du bâtiment sis avenue du Parc n° 67 ;

Considérant que les fosses, bordures et bancs pourraient être prévues dans des formes plus organique, comme la fosse de plantation située à la hauteur du n°67 de l'avenue du Parc ;

Considérant que lors de l'enquête publique, certaines réclamations ont visées le manque de visibilité au niveau du carrefour Bosnie ; que le cédez le passage de la rue de Bosnie se trouve relativement loin de l'av. du Parc et que cela réduit fortement la visibilité des automobilistes au regard de la circulation des vélos et voitures ; qu'il y a lieu de l'avancer afin de permettre la visibilité des automobilistes au niveau de la circulation de l'av. du Parc ;

Considérant que le monument dédié au général Tombeur de Tabora, situé avant le carrefour Parc / Clémentine / Alfred Cluysenaar / de Bosnie et Gisbert Combaz, fait écran de visibilité et est source d'insécurité routière; que celui-ci est enlevé de la berme centrale ;

Considérant qu'à cette fin, et dans la réflexion de la décolonisation de l'espace public il y a lieu de fournir une note sur son déplacement dans le cimetière de Saint-Gilles, comprenant son implantation, sa contextualisation historique et toute information utile pour comprendre sa nouvelle intégration ;

En ce qui concerne les réclamations émises lors de l'enquête publique qui n'ont pas été visés précédemment :

Considérant que le rapport d'incidences démontre que le nombre de véhicules dans l'avenue du Parc varie entre +/- 7200 et 8500 véhicules/jour ; que ces chiffres démontrent une circulation importante au regard du taux de motorisation du quartier allant de 0,00 à 0,3 et 0,3 à 0,6 ; que l'avenue du Parc et ses voiries adjacentes sont considérées comme des voiries « auto quartier » ;

Considérant que le projet concrétise les mesures de circulation analysées et étudiées dans le cadre du contrat local de mobilité (CLM Saint-Gilles) visant à apaiser les quartiers ; que le projet permettra de réduire le trafic de transit au sein d'un quartier fortement dominé par la circulation automobile ;

Considérant que la réduction du trafic de transit et de la vitesse permettront de sécuriser les infrastructures dédiées aux modes actifs ainsi que la circulation des transports en commun, sans pour autant altérer le trafic de destination (habitant et commerces) ;

En conclusion :

Considérant que la Commune de Saint-Gilles s'est portée candidate pour la réalisation d'un contrat local de mobilité (CLM) et que celui-ci intègre ce périmètre dans la maille; que le projet prend en compte les mesures établies lors de ces études de mobilité pour la maille Saint-Gilles ;

Considérant que le projet permet de solutionner un des périmètres les plus problématiques de la Région de Bruxelles en termes de mobilité ; que le rond-point de la barrière sera plus sécurisé tant pour les piétons, vélos, transports en commun que pour les automobilistes en ce qu'il est défini par une priorité claire ;

Considérant que Goodmove recommande de rééquilibrer les espaces publics afin de « créer un espace public de qualité, basé sur le principe de la ville de proximité, privilégiant les cheminements naturels des modes actifs et spécifiquement des piétons, leur assurant la perméabilité des quartiers, la réduction de l'emprise de la circulation et du stationnement sur l'espace public. Ces espaces publics de qualité doivent être réalisés en y instaurant un sentiment de sécurité accru (aménagement, éclairage, etc.) »; que le nouvel aménagement de l'avenue du Parc et de la Barrière répond à cet objectif ;

Considérant que Goodmove mentionne que les formes de mobilité actives, requièrent moins d'espace de circulation et de stationnement que les modes motorisés et qu'elles se caractérisent par de nombreux bénéfices économiques directs et indirects ; que les investissements en zones confortables pour la marche et en infrastructures cyclables présentent un excellent rapport coût-efficacité, bien supérieur aux infrastructures routières ; que de ce fait, l'aménagement tel que proposé permet d'améliorer les bénéfices économiques du quartier ;

Considérant que le « stationnement automobile mobilise une part importante de l'espace public, ce qui nuit à sa qualité d'usage et représente un obstacle dans sa mise en valeur » comme c'est actuellement le cas pour le périmètre de la barrière et l'avenue du Parc (cf. : Goodmove); que les capacités d'accueil sur l'espace public sont limitées et une réduction de l'emprise du stationnement automobile doit être menée pour permettre le développement des autres usages souhaités sur les voiries et favoriser une meilleure qualité de l'espace public; que le présent projet permet d'améliorer la cadre de vie des habitants en offrant une dimension sociale, environnementale et paysagère à cet espace public ;

Considérant que dans son point A.2, Goodmove recommande d'apaiser les quartiers avec pour « ambition de créer de larges zones apaisées et soulagées du trafic de transit, où la sécurité, la qualité, l'usage et l'accessibilité de l'espace public sont privilégiés, d'abord au profit des modes actifs, ensuite du transport public, en collaboration avec les communes » ; que le présent projet répond à cet objectif en ce que le projet apaise l'espace public dominé par la voiture, et replace les modes actifs en priorité dans les aménagements ;

Considérant que dans son point A.6, Goodmove recommande de rénover de grands espaces publics emblématiques avec l' « ambition est de renforcer la sécurisation (concept de security by design), la qualité d'usage et l'animation urbaine des grands espaces publics régionaux, d'y renforcer les fonctions de séjour, et d'inscrire ces espaces publics dans des ensembles cohérents» ; que le présent projet répond à cette ambition en ce qu'il crée des espaces dédiés à la flânerie, le séjour et la rencontre, en cohérence avec le quartier et son usage existant ;

Considérant que la réduction du stationnement résulte de la mise aux normes de l'espace public, normes définies par le titre VII du RRU et qui concernent les trottoirs, traversées piétonnes, et quais de trams qui doivent être prévus en extensions de trottoirs; que l'ambition B.1 de Goodmove recommande également de sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et espaces publics; que le projet répond à cet objectif en ce qu'il assure la sécurité des piétons et PMR ainsi que des cyclistes par le renforcement de l'itinéraire cyclable ;

Considérant que cette mise en conformité de l'espace public a inévitablement un impact sur le stationnement, dans ce cas elle induit une réduction du stationnement en voirie; que pour le périmètre de l'avenue du parc proche d'un noyau d'identité local, cœur de quartier, le stationnement est supprimé au profit d'un espace

public (voirie) accessible pour tous et comprenant plusieurs fonctions dans son aménagement (zone de rencontre, de flânerie, gestion des eaux, augmentation de la végétalisation, renforcement de l'offre en mobilité douce pour le report modal, ...) ;

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 200 000, contre 265 000 actuellement; que cela représente une réduction d'environ 25% du stationnement en voirie ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 65% du stationnement mais que l'objectif de réduction de 25% porte sur l'ensemble de la commune; que la commune devra donc être attentive à ce que les futurs projets tiennent compte de ce paramètre afin d'atteindre cet objectif de 25% sur l'ensemble du territoire ;

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 l'aménagement de trottoirs conformes à la réglementation urbanistique en vigueur (RRU, titre VII, cahier de l'accessibilité piétonne, Goodmove, PRDD) constitue la raison principale de la suppression du nombre d'emplacements ;

Considérant que cette suppression ciblée du stationnement, aux endroits les plus critiques, permet aux modes actifs de circuler sur des trottoirs dont la largeur minimale atteint 2 mètres ;

Considérant que le nombre d'emplacements perdu en voirie est alors acceptable compte tenu des très nombreux avantages que présente le projet pour les modes actifs, leur sécurité, et pour la qualité de l'espace public ;

Considérant que le PRDD, dans son « projet de ville », insiste sur le rôle des espaces verts dans le maintien et le renforcement de la biodiversité et mentionne le morcellement de ces derniers comme impact négatif de l'urbanisation; qu'il convient dès lors de les préserver un maximum pour le développement des services écosystémiques et de favoriser leur agrandissement ;

Considérant que l'axe 2 du PRDD (cadre de vie agréable, durable et attractif) présente l'espace public comme un support de la qualité du cadre de vie, demandant son enrichissement en éléments naturels; que le projet permet d'améliorer la biodiversité et de l'avenue du parc, du rondpoint de la barrière et des carrefours attenants un cadre de vie agréable, durable et attractif ;

Considérant que ce même axe préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine, ce qui est le cas des grands carrefours urbains dominés par l'asphalte ; que l'aménagement existant laisse très peu de place aux éléments naturels contrairement à l'aménagement projeté qui permet de renforcer la végétalisation et la biodiversité au sein d'un espace public populaire et emblématique de la Région ;

Considérant qu'il répond également à la stratégie 5 du PRDD en ce qu'il offre de nouveaux espaces verts, renforce la biodiversité et que +/-20% du périmètre est constitué d'un revêtement perméable (17%) à semi-perméable (3%) ; que le projet est une belle réponse d'aménagement d'espace public dédié au renforcement du maillage bleu en offrant des infrastructures de temporisation, rétention, infiltration des eaux pluviales permettant une nette amélioration de sa gestion ;

Considérant que les limites des zones de protection des biens classés « Immeuble de rapport De Beck » et « Maison Forge » se situent à proximité directe du périmètre du projet ; que la demande n'est pas de nature à changer les vues depuis ou vers les biens classés ;

Considérant que ce projet est un bel exemple de réappropriation spatiale par l'ensemble des usagers des espaces publics et non plus uniquement à destination des automobilistes ;

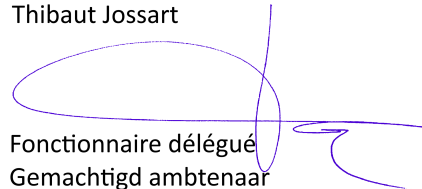
Considérant de ce qui précède que le projet s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux.

Fait à Bruxelles, le

Le fonctionnaire délégué,

Thibaut Jossart

Fonctionnaire délégué
Gemachtigd ambtenaar



Notification du présent permis est faite simultanément, envoi par recommandé, au demandeur et au collège des bourgmestre et échevins. (Références dossier communal Saint-Gilles : FD2023-8 et références dossier communal Forest : PU 28384)

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

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

Le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours auprès du Gouvernement dans les trente jours qui suivent la réception de la décision du fonctionnaire délégué octroyant le permis. Ce recours, de même que le délai pour former recours, est suspensif. Il est adressé en même temps au demandeur et au Gouvernement par la voie électronique (beroep-recours@gov.brussels) ou par lettre recommandée à la poste.

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

Annexe 1 au permis d'urbanisme

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

1. Recommandations relatives au déplacement du Monument Tabora :

- Avant le démontage du monument Tombeur de Tabora, le comité Décolonisation recommande que le demandeur effectue un relevé complet du monument et qu'il constitue un dossier photographique à l'attention de la Direction du Patrimoine culturel (Urban). Ces éléments sont décisifs dans la perspective d'un remontage futur ;
- Le comité Décolonisation préconise un démontage soigneux du monument et le déplacement de son ensemble dans un lieu de stockage adéquat pour une bonne conservation dans l'attente d'une éventuelle nouvelle affectation du monument ;
- Avant le démontage également, le comité Décolonisation recommande d'organiser une séance d'information à l'attention des riverains de ce tronçon de l'avenue du Parc et d'un ensemble associations (coloniales et décoloniales) concernées par le monument. Le comité Décolonisation émet le souhait d'être invité lors de ladite séance ;
- Après le démontage, le comité Décolonisation recommande de documenter et de contextualiser l'absence du monument démonté par l'installation, à son emplacement initial, d'une plaque ou d'un cartel explicatif. Dans le narratif de cette contextualisation, le comité préconise d'élargir le propos sur la mémoire de la Première Guerre mondiale en Afrique centrale l'ensemble des actrices et des acteurs (soldats, porteur-euses, etc.) africaines concernées par les expéditions qui conduisent à la prise de Tabora en 1916. Le Comité Décolonisation souhaiterait disposer d'un projet dudit cartel et pouvoir le commenter avant son installation ;
- Le comité Décolonisation rappelle enfin que le déplacement d'un tel monument pour une autre affectation nécessite un permis pour le remontage. Le comité Décolonisation recommande que ce permis soit déposé dans l'année qui suit le démontage. Le comité recommande que le projet de remontage formulé contienne également un argumentaire, un projet de contextualisation et qu'il soit également soumis à une consultation participative dans ce cadre.

2. Recommandations relatives en matière de plantations :

- Protection des troncs, racines, couronnes, des arbres sur une hauteur, surface et profondeur suffisantes et fonction de leur nature et de leur taille ;
- 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 ;
- Interdiction d'utiliser les arbres comme supports de chantiers en y implantant des clous ou en posant des câbles, etc.
- 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 ;
- Utilisation au pied des arbres, d'engin adapté, tel que minipelle, et/ou terrassements manuels ;
- 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)
- 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 radicaire ;
- 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les parties à compléter ou modifier sont numérotées :

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

EXTRAITS DE Dispositions légales et réglementaires

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

Décision du fonctionnaire délégué

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

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

Il peut également consentir les dérogations visées à l'article 126, § 11.

En outre, le fonctionnaire délégué peut accorder le permis en s'écartant des prescriptions réglementaires des plans visés au titre II dès que la modification de ces plans a été décidée dans le but de permettre la réalisation des actes et travaux d'utilité publique qui sont l'objet de la demande de permis, pour autant que, dans la décision de modifier le plan, l'autorité compétente ait justifié que la modification ne concerne que l'affectation de petites zones au niveau local et ne soit pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement compte tenu des critères énumérés à l'annexe D du présent Code. Dans ce cas, la demande du permis est soumise aux mesures particulières de publicité visées à l'article 188/7.

Modalités de publicité

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

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

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

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

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

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

OBLIGATION D'AFFICHAGE

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE : AVIS D'AFFICHAGE

Région de Bruxelles-Capitale

Commune de

AVIS

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

Permis d'urbanisme (1)

Permis de lotir n° (1)

délivré le

à

par

prorogé le (1)

prorogation reconduite le (1)

OBJET DU PERMIS :

DUREE PREVUE DU CHANTIER :

ENTREPRENEUR/RESPONSABLE DU CHANTIER :

Nom :

Adresse :

N° de téléphone :

HORAIRES DU CHANTIER :

(1) Biffer la mention inutile.

OBLIGATION D'AVERTISSEMENT

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

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

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

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

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

Modification du permis d'urbanisme

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

§1^{er}. Conformément aux dispositions du présent Titre, sous réserve des dispositions du présent article, le titulaire d'un permis d'urbanisme peut solliciter la modification de ce permis aux conditions suivantes :

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

§ 2. La demande de modification est introduite auprès de l'autorité ayant délivré le permis d'urbanisme initial, sauf dans les hypothèses suivantes :

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

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

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

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

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

Péremption et prorogation

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

§1^{er}. Sous réserve des hypothèses visées au § 3, le permis est périmé si, dans les trois années de sa délivrance, le titulaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1er, 1°, 2° et 4°, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros-œuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en œuvre les charges imposées en application de l'article 100.

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

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

§ 5. Au cas où des actes ou travaux de dépollution du sol doivent être exécutés avant la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme, le permis et son délai de péremption sont suspendus de plein droit jusqu'à la constatation par l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement de la bonne exécution de ces actes ou travaux préalables.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Recours au Gouvernement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Passé ce délai, la demande de permis est caduque.

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

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

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

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

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

Article 188/5 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

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

Il peut également consentir les dérogations visées à l'article 126, § 11.

En outre, le Gouvernement peut accorder le permis en s'écartant des prescriptions réglementaires des plans visés au titre II dès que la modification de ces plans a été décidée dans le but de permettre la réalisation des actes et travaux d'utilité publique qui sont l'objet de la demande de permis, pour autant que, dans la décision de modifier le plan, l'autorité compétente ait justifié que la modification ne concerne que l'affectation de petites zones au niveau local et ne soit pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement compte tenu des critères énumérés à l'annexe D du présent Code. Dans ce cas, la demande du permis est soumise aux mesures particulières de publicité visées à l'article 188/7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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