



RECOMMANDÉ / AANGETEKEND	Bruxelles Mobilité Place Saint-Lazare 2/2 1035 BRUXELLES	20 JULI 2022
Notre réf. / Onze ref Votre réf. / Uw ref.	04/PFD/1711413	
Annexes / Bijlagen	Avis du SIAMU T.2022.0578/1	
Contact	Lauriane Lahéry, Attachée - tél. : 02 432 84 39 mail : llahery@urban.brussels Lindsay Lejeune, tél. : +32(0)24328480, E-mail : llejeune@urban.brussels	
Contact Patrimoine/Erfgoed		

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Bruxelles / Ixelles / Saint-Gilles
- Demandeur : Bruxelles Mobilité
Place Saint-Lazare 2 bte 2
1035 Bruxelles
- Situation de la demande : Avenue de la Toison d'Or / Boulevard de Waterloo
- Objet de la demande : Réaménager et requalifier les espaces publics de façade à façade de la petite ceinture entre Louise et Porte de Namur :
-Créer un parvis côté sud et élargir la zone piétonne
-Rationaliser la circulation, créer des pistes cyclables et sécuriser les liaisons piétonnes
-Renforcer l'alignement d'arbres (18 abattus 47 nouveaux sujets)

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 06/09/2019 ;

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 ;

¹Vu 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 12 décembre 2002 relatif aux changements d'utilisation soumis à permis d'urbanisme ;

¹ Supprimer les mentions inutiles

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

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2004 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service incendie et d'aide médicale urgente ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 janvier 2004 relatif aux permis d'urbanisme à durée limitée ;

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

(1) vu l'avis du 25/03/2021 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Gilles ;

- (1) attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la fin d'enquête publique (25/02/2021), que cet avis est donc réputé favorable ;
- (2) attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins d'Ixelles n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la fin d'enquête publique (27/02/2021), que cet avis est donc réputé favorable ;

⁽¹⁾ attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la demande qui lui en a été faite par la Direction de l'Urbanisme (lettre du) ; que cet avis est donc réputé favorable ;

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

⁽¹⁾ un plan particulier d'affectation du sol approuvé le et dénommé

⁽¹⁾ dont la modification a été décidée par arrêté du

⁽¹⁾ un permis de lotir n° du

⁽¹⁾ dont la modification – l'annulation ⁽¹⁾ a été décidée par arrêté du

⁽¹⁾ attendu que la demande déroge au susdit plan particulier – permis de lotir ⁽¹⁾ ; que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation ⁽¹⁾ ;

(1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 27/01/2021 au 25/02/2021 sur Ixelles et Saint-Gilles et du 29/01/2021 au 27/02/2021 sur Bruxelles et que 308 réclamations ont été introduites ;

(1) vu l'avis de la commission de concertation du 07/07/2021 ; attendu que la commission de concertation n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la fin d'enquête publique, que la procédure est poursuivie sans qu'il en soit tenu compte ;

(1) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

(1) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à Bruxelles Mobilité

pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Contexte

Considérant que le projet concerne l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo, tronçon compris entre la Porte de Namur et l'avenue Louise ;

Considérant que le projet se situe sur la « petite ceinture de Bruxelles » et sur 3 communes, à savoir la ville de Bruxelles, Ixelles et Saint-Gilles ;

Considérant que le projet se situe en réseau viaire, espace structurant, ainsi qu'en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement bordée de liserés de noyaux commerciaux au plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que l'espace public se compose de 2x2 voies de circulation et de contre-allées, de trémies de tunnel, d'espaces de stationnement et de trottoirs le long des façades ;

Considérant que les surfaces des trémies ainsi que l'ensemble des zones souterraines (métros, parkings, ...) ne font pas partie du périmètre d'intervention et que l'ensemble de la voirie concernée est quasi exclusivement régionale ;

Considérant que le périmètre du projet, section de la « petite ceinture », constitue une rupture dans l'espace public, les logiques linéaires automobiles, le stationnement et les trémies constituant une barrière peu franchissable entre les deux côtés du boulevard ;

Considérant que cet axe est bordé d'un double alignement d'arbres interrompu par endroits ;

Considérant que le périmètre du projet est cerné par deux pôles multimodaux majeurs, à savoir le rond-point Louise desservi par le métro et diverses lignes de tram, et le carrefour de la porte de Namur desservi par le métro et diverses lignes de bus ;

Considérant que le site concerné par le projet - entre le rond-point Louise et la rue des Drapiers - est classé comme ZACA - Zone à Concentration d'Accident - prioritaire à étudier ; que le rond-point Louise est cependant exclu du périmètre du projet ;

Considérant que le porche et l'entrée du parc d'Egmont sont classés comme « monument et site » (arrêté du 1992-09-11) ;

Considérant qu'il n'y a pas de PPAS sur cette zone ;

Objet

Considérant que le projet concerne le réaménagement et la requalification de façade à façade de l'espace public de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo entre la Porte de Namur et la place Louise (carrefours et trémie non inclus) ;

Considérant que le projet prévoit l'agrandissement des espaces réservés aux piétons via la suppression des contre-allées et du stationnement central, et l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles ;

Procédure**a. Instruction**

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

Considérant que la demande est soumise à l'application de l'art. 147 du COBAT : demande soumise à rapport d'incidence (*tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A, à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes*) ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de Bruxelles Mobilité en application de l'article 177§2/1 du CoBAT et que cette dernière a rendu son avis le 02/10/2019 (favorable sous conditions) ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis du SIAMU, que ce dernier a rendu son avis le 30/04/2019 (favorable sous conditions) ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis du CGRB, que ce dernier a rendu son avis le 19/09/2019;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la STIB, que cette dernière n'a pas rendu d'avis ;

b. Enquête Publique

Considérant que 308 réclamations ont été introduites à l'issue de l'enquête publique d'une durée de 30 jours, qui s'est tenue du 27/01/2021 au 24/02/2021 ;

Considérant que les réclamations ont porté principalement sur :

- La mobilité : report du trafic dans rues avoisinantes, prévoir livraison sur Toison d'or au lieu de Stassart, restrictions infligées aux automobilistes sous-estimées, amoindrit l'accès voiture aux commerces Toison d'Or/Bd de Waterloo, création d'embouteillages, contre suppression du stationnement, doit laisser même proportion à tous les modes de déplacement, besoin d'un carrefour à feux au lieu du rond-point Louise, l'amélioration apportée par le projet en matière de mobilité douce, l'insuffisance d'une seule bande de circulation pour absorber le trafic automobile et la congestion qui en découlera, la pollution que les encombrements de la circulation automobile engendreront, l'aggravation des problèmes d'accessibilité, de sécurité et de qualité de vie engendrée par le projet, les implications du projet en matière de report du trafic dans les rues avoisinantes, le manque de places de stationnement automobile en surface, la suggestion de connecter directement les entrées et sorties des parkings souterrains au niveau des tunnels en sous-sol, l'accessibilité des personnes handicapées dont les emplacements de stationnement réservés sont insuffisants et mal positionnés, les difficultés d'accès aux parkings existants des immeubles le long du boulevard, l'absence d'accès pour les livraisons, la situation de The Hotel dont l'accès et la sécurité de la clientèle sont compromises par l'aménagement projeté ainsi que l'utilisation de la zone de livraison de l'hôtel qui sera rendue quasi impossible, la demande de modifier la durée de stationnement dépose minute de 15 à 30min de manière à favoriser l'accès des véhicules électrique aux bornes de recharges rapides, la mise en conformité de la signalisation routière au nouveau régime de zone 30 km/h généralisée en Région de Bruxelles-Capitale, l'absence dans le rapport d'incidences d'informations en matière d'électromobilité ; l'absence de prise en compte de la proximité du Palais de Justice et des différents tribunaux dont le charroi emprunte fortement la petite ceinture ;

- Les modes actifs : réduction urgente de la place de la voiture en ville, priorité aux piétons, axe nécessitant revalorisation pour la mobilité douce, espace cyclable raisonnable, implantation arceaux vélos nécessaire, parking souterrains suffisants, choisir revêtement de sol non glissant, pistes cyclables bidirectionnelles trop étroites, les rendre unidirectionnelles, bien les différencier, prévoir parking vélo souterrain sécurisé (type Eindhoven – gratuits et surveillés), prévoir aire de jeux sur le côté agrandi du terre-plein côté « pavillon », passage pour piétons trop étroit au niveau des terrasses côté Porte de Namur, pourquoi un tourne à droite à ce niveau alors que la chaussée d'Ixelles est piétonne – peut être supprimée et trottoir agrandi, maintenir la piste cyclable proche du trafic au niveau de la place PMR pour éviter les détours, l'opposition à ce que les pistes cyclables puissent être empruntées en cas de fermeture des tunnels et à ce que la qualité des infrastructures cyclables dépende de la fluidité automobile, l'opportunité des pistes cyclables bidirectionnelles qui s'inscrivent dans la continuité de celles qui existent ailleurs sur la petite ceinture, la sécurité, la continuité et le confort des aménagements cyclables qui pourraient être améliorés en suivant les recommandations du vademecum en matière de dimensionnement des infrastructures cyclables, en prévoyant un dégagement systématique entre les pistes et les éventuels obstacles (mobiliers urbains), en réduisant et en sécurisant les intersections des pistes cyclables avec le trafic motorisé, en marquant les pistes cyclable en couleur ocre, en réduisant au strict minimum les potelets, en interdisant l'accès des pistes cyclables aux cyclos B, en prévoyant des zones de stockage des véhicules entre les pistes cyclables et la chaussée carrossable, aux accès des parkings souterrains, notamment la demande de prévoir un tracé rectiligne de la piste cyclable au niveau du Sofitel / la demande d'améliorer l'insertion des pistes cyclables au niveau de la place Louise et de la Porte de Namur / la demande de prévoir du stationnement vélo de moyenne et longue durée pour les vélos / la demande de remplacer les arceaux à vélos prévus par le modèle conforme aux recommandations régionales, l'opposition à ce que les pistes cyclables puissent être empruntées en cas de fermeture des tunnels et à ce que la qualité des infrastructures cyclables dépende de la fluidité automobile ;

- Aménagement urbain : préférence pour le projet "Demain Egmont" plus attractif, le manque d'esthétique et la mauvaise qualité des matériaux proposés pour le revêtement des trottoirs ; la demande de prévoir des revêtements qui permettent la percolation des eaux de pluie ; le caractère trop minéral du projet, le manque d'espaces verts, de végétation, de

pelouses et d'arbres, le manque d'attrait d'un aménagement unilatéral, le caractère trop minéral du projet, le manque d'espaces verts, de végétation, de pelouses et d'arbres, l'importance de favoriser une diversité d'espèces végétales tout en privilégiant des espèces adaptées au changement climatique, les matériaux de revêtement des trottoirs jugés inadaptés, notamment pour leur fort quotient de réverbération et les difficultés d'appréhension pour les malvoyants, le manque d'esthétique et la mauvaise qualité des matériaux proposés pour le revêtement des trottoirs, la demande de prévoir des revêtements qui permettent la percolation des eaux de pluie, l'inadéquation du mobilier urbain proposé avec des matériaux qui vont mal vieillir, des structures non durables (supportent mal les intempéries) et difficile à entretenir, l'absence de poubelles à proximité de tous les bancs, maintenir le style actuel du mobilier d'éclairage public la demande de remettre en valeur l'œuvre d'art en acier Corten de Jacques Moeschal (« signal du parking des deux-portes ») dans le projet, la possibilité de retirer les sculptures installées au milieu de la chaussée pour les remplacer par des arbres, la proposition de prévoir une aire de jeux pour enfants sur une partie du pavillon qui sera probablement non utilisé, vu que les piétons ont tendance à marcher du côté des magasins, la proposition de dédier une petite partie de ses espaces à des fonctions de séjour de qualité tels un parc, une plaine de jeux, des éléments de sport pour les jeunes, fontaines d'eau potable, toilettes publiques, l'intérêt de supprimer la station-service, la demande des clients de la station-service de la maintenir dans le projet ;

- Le projet en général : l'inopportunité du projet compte tenu de son impact économique et particulièrement dans le contexte pandémique du Covid-19, les conséquences du projet sur la vitalité commerciale et notamment le risque de délocalisation d'enseignes prestigieuses, l'impact considérable du projet sur les activités du site: désertification et fermetures des commerces, difficulté d'accès aux hôtels et restaurants, augmentation de l'insécurité, augmentation des vols, délits et trafics, difficulté d'accès pour les pompiers, la police et les riverains, la dégradation du « haut de la ville » qu'engendrera le projet, la durée du chantier et les mesures d'accompagnement prévues pour les commerçants, le caractère exclusif d'un projet pensé pour les riverains immédiats aux dépens des visiteurs des communes et villes voisines, l'absence totale de prise en compte du projet alternatif et du plan de réaménagement « Demain Egmont » ; l'intérêt d'intégrer la place Louise dans le projet pour améliorer le nœud intermodal et aussi mieux tenir compte des besoins des cyclistes (insertion des pistes cyclables); le regret que la trémie centrale soit exclue du périmètre du projet en ce qu'elle réduit considérablement les potentialités du réaménagement et constitue une occasion manquée d'ouvrir le débat sur le bien-fondé d'une infrastructure autoroutière en plein centre-ville qui génère des nuisances sonores et de la pollution, l'intérêt qu'il y aurait de penser la connexion avec le nouvel espace du Sablon, notamment via la rue Joseph Dupont, l'ancienneté du rapport d'incidences, la demande de refaire l'enquête publique étant donné que les documents n'ont pas été mis en ligne au début de l'enquête publique ;

Situation existante

Considérant que la voiture occupe une place prépondérante sur le boulevard : 2x2 voies en surface, une contre-allée de chaque côté, une trémie sur plus de la moitié du boulevard, et du stationnement en berme centrale ;

Considérant qu'il n'existe pas d'infrastructure pour les cyclistes excepté une bande suggérée au niveau de la trémie côté avenue de la Toison d'Or, séparée en arrivant sur la porte de Namur par des New Jersey en béton ;

Considérant que l'offre de stationnement en surface est considérable (380places) et s'ajoute à l'offre de stationnement en souterrain (1.716places) ;

Considérant que les trottoirs sont larges et confortables côté sud (8m) mais étroits et fortement encombrés côté nord (moins de 2m) ; que le site est très fréquenté par les piétons en raison notamment de son attractivité commerciale ;

Considérant que les trottoirs sont revêtus de pierres naturelles, de couleur grise ou tachetées rouge pâle et blanc, et d'environ 20 centimètres de côté, qui forment un motif quadrillé ;

Considérant que 143 luminaires, de différents types, sont présents sur le périmètre du projet (type « porte de Hal » et « Léopold II ») ;

Considérant que les traversées piétonnes sont limitées et distantes les unes des autres (une traversée au rond-point Louise, une traversée au rond-point-Cliquet, et une à la Porte de Namur) ;

Considérant qu'une statue est présente sur le rond-point Cliquet ; qu'elle n'est pas accessible aux piétons ;

Considérant que le site est bien desservi par les transports en commun (métros, trams et bus - entrées pour les stations « Porte de Namur » et « Louise » de part et d'autre du périmètre) ;

Considérant qu'il existe également un arrêt Noctis (Avenue de la Toison d'Or au niveau du numéro 50 juste à proximité du rond-point Louise) ;

Considérant qu'une cinquantaine d'arceaux vélos est présente sur le site ;

Considérant qu'une station Villo ! est implantée à l'extrémité sud de l'avenue de la Toison d'Or, avant le rond-point Louise, sur le terre-plein central ;

Considérant qu'une station essence est implantée sur le boulevard de Waterloo, face au n°32, sur une concession qui comprend également du stationnement en plein air ;

Situation projetée

Considérant que le projet organise les flux selon 3 principes généraux :

- le maintien des piétons au droit des deux façades, en liaison avec les transports publics
- la création d'un flux macro dans la ville avec les deux pistes cyclables
- la concentration des voiries au centre

Considérant que le projet organise les chaussées carrossables en deux typologies : une première entre la place Louise et le carrefour avec la Rue des Drapiers définie par deux chaussées à une bande en sens unique et une deuxième entre le même carrefour et le rond-point Porte de Namur définie par deux chaussées à deux bandes en sens unique ;

Considérant que le nombre de voies de circulation automobile est donc réduit sur une partie du projet, passant à une voie dans chaque sens entre Louise et rue des Drapiers ;

Considérant que le parking en surface est constitué de deux places PMR, d'une zone de parking 15 minutes « kiss and ride » (7 places), une zone où seul l'arrêt est autorisé (7places) et une place voiturier ;

Considérant que la voirie maintient les dimensions nécessaires au passage des convois spéciaux (largeur libre de 3,5m pour les roues et une hauteur libre de 5m) ;

Considérant que la circulation automobile peut être déviée sur les pistes cyclables en cas de fermeture des tunnels (3 m de largeur, équipées de potelets amovibles et d'une signalisation électronique complémentaire) ;

Considérant que les livraisons s'effectuent côté façades pour un accès facilité aux commerces, accès contrôlé par un système de caméras et de potelets amovibles ;

Considérant qu'un parvis est créé sur la zone située entre la place Louise et la trémie du tunnel, parvis excentré par rapport à l'axe transversal entre les deux façades pour élargir la zone dédiée à l'activité des piétons côté Toison d'Or ;

Considérant qu'une partie des eaux pluviales est gérée par un système de caissons modulaires remplis de substrat autour des arbres afin de servir de zone tampon et de déverser le trop-plein via un système de débordement ;

Considérant que l'unification de l'espace est prévue par un revêtement de sol conçu comme un grand tapis urbain, qui se base sur une grille géométrique régulière de 1,50 x 0,75m ;

Considérant que ce « tapis géométrique » est en dalles de granit en deux tonalités de gris (clair et foncé) et que la bande de raccord avec la ligne de façade est en pavés, de granit clair, pour faire la transition entre la ligne droite du « tapis » et l'irrégularité de la ligne de façade ;

Considérant que l'intersection avec la rue du Grand-Cerf est traitée en trottoir traversant, matérialisé par des pavés de granit clair ;

Considérant que les autres carrefours sont traités en asphalte ;

Considérant que les pistes cyclables et les voiries sont traitées différemment pour une question de sécurité ; qu'elles sont au même niveau que le trottoir sur la majeure partie du trajet pour garantir l'accessibilité aux piétons et PMR (La sécurisation entre les flux actifs et le flux routier se fait à l'aide de potelets) ;

Considérant que la piste cyclable est en asphalte gris clair excepté au droit des carrefours où elle est matérialisée par de l'asphalte rouge ;

Considérant que le projet prévoit 438 places de stationnement pour les vélos, dont 2 ensembles sont couverts à proximité de Louise et Porte de Namur ;

Considérant que la station Villo ! est déplacée sur le boulevard de Waterloo, contre la sortie de Métro Louise ;

Considérant que les voiries sont matérialisées par un asphalte gris foncé, les bordures par du granit de couleur gris clair et les bancs sont en pierre calcaire de couleur beige ;

Considérant que le projet d'éclairage s'intègre dans le plan lumière régional ; que la conception a défini deux types de mâts en fonction de l'éclairage des trottoirs (mât bas de 4.5m de haut répartis tous les 15m) et des voiries (mât haut de 10-11m répartis tous les 22.5m) ;

Considérant que 18 arbres sont abattus et 47 arbres supplémentaires sont plantés de manière à renforcer les alignements d'arbres ;

Considérant que les platanes actuels sont complétés par les essences suivantes : Tilia cordata HT 30/35 DK - Quercus cerris HT 30/35 DK - Alnus x spaethii HT 30/35 NSP ;

Considérant que les nouveaux sujets sont plantés dans des bacs de béton (1m de haut côté arrêt de métro et 20cm côté ligne) et en pleine terre du côté du boulevard de Waterloo ;

Considérant que des haies sont prévues au pied des arbres pour les protéger de l'éventuel piétinement ;

Considérant que des modules fleuris entourés de bancs sont implantés sur l'espace public, accueillant un mélange de graminées, de plantes vivaces et de bulbes ;

Considérant qu'un parterre végétal circulaire planté de « Ligustrum » taillé est aménagé entre le boulevard et l'avenue au niveau de la trémie du tunnel ;

Considérant que la station-service disparaît du boulevard, qu'elle est remplacée par un élargissement de trottoir accueillant un alignement d'arbres et du stationnement vélo ;

Considérant qu'un permis peut être délivré sous réserve des droits des tiers, que le sort de la concession se règle entre le propriétaire des lieux, à savoir la région de Bruxelles-Capitale qui est également le demandeur du permis d'urbanisme, et le concessionnaire ;

Objectifs

Considérant que le projet vise à rééquilibrer l'espace public afin d'atténuer le caractère routier de l'avenue et de rendre l'espace dédié aux modes actifs plus agréable et sécurisé ;

Considérant que le rééquilibrage de cet espace tient également dans l'atténuation des barrières physiques ; atténuation qui passe par la connexion tant transversale que longitudinale des espaces publics ;

Motivation

- **Cadre réglementaire et planologique :**

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

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

Considérant que le projet, par un espace public rénové, contribue à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;

Considérant que le projet répond également à prescription 25.3 du PRAS en ce que des pistes cyclables séparées et sécurisées sont aménagées, dans la continuité de l'aménagement cyclable de la petite ceinture ;

Considérant que les traversées piétonnes sont sécurisées et en nombre suffisant ;

Considérant que la problématique du stationnement est visée par le rapport d'incidences, qui démontre la capacité du stationnement en souterrain à absorber la suppression du stationnement en surface (page 118) ; que les livraisons sont gérées le long des façades et que le stationnement vélo augmenté ;

Considérant que la suppression du stationnement en surface ne rend pas possible l'aménagement de places de taxis qui leur sont spécifiquement dédiées ; que les places restantes pourront l'être si le besoin est identifié via un changement de signalisation ;

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

Considérant que l'amélioration du cadre de vie, via l'aménagement d'espaces publics de qualité, est une stratégie du Plan Régional de Développement Durable (PRDD 12/07/2018) ;

Considérant que l'axe 2 du PRDD intitulé « mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif » mentionne que *Les voiries régionales doivent être conçues pour favoriser une meilleure intermodalité avec les transports et offrir un espace de qualité pour la mobilité active, piétonne et cycliste*² ;

Considérant que l'élargissement des trottoirs, la création de pistes cyclables, et la mise aux normes des traversées participent au confort des modes actifs et favorisent l'intermodalité ;

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 axes urbains dominés par l'asphalte ;

Considérant que la complétude de l'alignement d'arbres sur le boulevard Waterloo et l'avenue de la Toison d'Or et la présence de zones engazonnées permettent de tendre vers un enrichissement de l'espace public en éléments naturels ;

Considérant que le PRDD entend *favoriser un transfert de la voiture individuelle vers d'autres modes, en suivant une suite logique marche – vélo – transport en commun – voiture (principe STOP : stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer)*³ ;

Considérant que cette logique demande une attention portée à la *qualité des espaces publics pour rendre la ville « marchable », selon le principe STOP*⁴ ;

Considérant que l'axe 4 du PRDD⁵ indique qu'à Bruxelles, *64% des déplacements s'effectuent sur une distance de moins de 5 km et plus de 77% des déplacements sur une distance de moins de 7,5 km (...) que la marche est le mode de déplacement privilégié pour les déplacements courts (jusqu'à 3 km) et le vélo pour des distances jusqu'à 5 km (...) La voiture demeure très utilisée pour des déplacements courts : 17% de part modale pour des déplacements de 0,5 à 1 km, 34% pour des déplacements de 1 km à 2 km et 45% pour des déplacements de 2 km à 3 km ;*

Considérant que *sur cette base, et en lien avec l'ambition territoriale de "ville des courtes distances", l'objectif est de faire des modes actifs le moyen de déplacement privilégié pour les distances de moins de 5 km à l'horizon 2030*⁶ ;

Considérant que cet objectif peut être atteint en donnant *davantage de place au piéton dans l'espace public et en améliorant la qualité des aménagements piétons*⁷ ;

Considérant que le projet, redistribuant une partie de l'espace public au profit des modes actifs, rencontre les objectifs du PRDD ;

² PRDD, p. 90

³ Ibidem, p. 20

⁴ Ibidem, p. 20

⁵ Ibidem p. 156

⁶ Ibidem, p. 156

⁷ Ibidem, p. 156

Considérant que le projet est situé en catégorie « Magistrale piétonne » pour la marche, en catégorie « plus » pour le vélo, en catégorie « confort » pour les automobiles, « confort » pour les poids lourds, et « quartier » pour les réseaux de transport public et automobile au plan stratégique et opérationnel de mobilité régional adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 5 mars 2020 ;

Considérant que la partie sud du projet est reprise comme zone à concentration d'accidents (rond-point Louise jusqu'au rond-point Cliquet), que le cœur multimodal que constitue le rond-point Louise n'est pas intégré au projet ;

Considérant que l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo sont inscrits dans le plan communal d'Ixelles et de Saint-Gilles comme espaces de forte circulation piétonne où l'accessibilité par les modes doux et les transports en commun sont un enjeu ;

Considérant que le projet ne présente aucun impact sur les transports en commun ; qu'il n'existe pas de liaison en surface entre l'avenue Louise et la Porte de Namur à l'exception des lignes Noctis qui ne sont cependant pas impactées ;

Considérant que le projet emporte la suppression de la quasi-totalité des emplacements de stationnement en voirie ; que le rapport d'incidences met en évidence que cette suppression peut être compensée par les emplacements existants en sous-sol et très largement sous-exploités ;

- **Aménagement :**

Considérant que les abords des accès aux parkings souterrains créant des nombreux espaces déchets (bermes, ilots directionnels, plateaux de circulation, trémies asphaltées, ...) mériteraient d'être homogénéisés par un revêtement de sol identique aux trottoirs ;

Considérant que l'axe des boulevards de la petite ceinture doit guider les perspectives d'aménagement afin d'en promouvoir une lecture cohérente sur son ensemble ;

Considérant que les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière ;

Considérant que les perspectives urbaines sont conservées ;

Considérant que l'asymétrie de l'aménagement contraste avec l'aménagement traditionnel des boulevards de la petite ceinture mais que cette asymétrie permet de consacrer une grande partie de celui-ci à la fonction de séjour de l'espace public ;

Considérant que l'entrée au Parc Egmont est mise en évidence par la suppression des places de stationnement en surface;

Considérant que la proposition de revêtement bicolore et le calepinage géométrique pour les espaces piétons participent à la valorisation esthétique et l'identité du périmètre en accord avec le cadre urbain et patrimonial des lieux situés en Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique et d'Embellissement (ZICHEE);

Considérant la nécessité d'anticiper une gestion facile et économe de l'espace public de manière générale et, en particulier, dans le choix d'un revêtement de sol qui doit se prêter à un entretien et aux réparations ponctuelles faciles ;

Considérant que là où les véhicules emprunteront les trottoirs traversants, les entrées/sorties de parking, ou les espaces piétons pour les livraisons, le revêtement devra être adapté afin de résister au charroi automobile (moindre dimension, fondation adaptée) ;

Considérant qu'outre les impératifs d'accessibilité, esthétiques, d'entretien et de propreté publique, le revêtement des trottoirs doit répondre à des impératifs de confort d'usage et environnementaux (réfléchissement de la lumière, « îlot de fraîcheur », problèmes d'appréhension par les personnes malvoyantes) ;

Considérant que le demandeur devrait fournir plus de garanties quant à la durabilité du matériau proposé ;

Considérant que le projet prévoit une vaste esplanade de près de 40m de large minérale dont les modalités d'activation envisagées ne sont pas précisées et ne font pas partie de la présente demande ;

Considérant que la construction d'un kiosque est une possibilité d'activation qui n'est toutefois pas visée par cette demande ; que le demandeur devra le retirer du plan ou introduire une nouvelle demande pour une construction en espace public ;

Considérant en effet que le projet ne prévoit pas la construction de nouveaux édifices en surface, que ce soit des pavillons ou des kiosques, seuls les kiosques existants sont maintenus ;

Considérant que la portion entre Louise et Cliquet est aménagée de plain-pied, ce qui permet de faciliter les traversées piétonnes entre l'avenue et le boulevard ;

Considérant que des potelets sont implantés le long de la piste cyclable lorsque cette dernière est aménagée le long de la chaussée carrossable ;

Considérant que bien qu'un nombre important de potelets est prévu sur la zone du projet, ces derniers sont écartés d'1m50 pour empêcher le passage de véhicules ; que leur placement est limité aux endroits où la zone tampon n'est pas réalisable ou lors d'absence de bordure afin de délimiter deux espaces de plain-pied ;

Considérant que la couleur des bordures sur plan est erronée, qu'elles doivent donc être blanches et non grises en présence de potelets car elles sont à ces endroits de plain-pied ; que les coupes sont néanmoins correctes ;

- **Modes actifs :**

Considérant que, de manière générale, le projet d'aménagement vise une meilleure répartition de l'espace public au profit des modes actifs, piétons et cyclistes ;

Considérant que la possibilité de laisser les véhicules emprunter les pistes cyclables en cas d'impondérable et de fermeture des tunnels est inconcevable en termes de sécurité routière et de protection des modes actifs et déroge à l'article 3, 5° et 6° du Titre VII Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) relatif à la voirie ses accès et ses abords ;

Considérant que les pistes cyclables bidirectionnelles doivent être suffisamment dimensionnées pour ne pas créer de conflits entre piétons et cyclistes ;

Considérant à cet égard que si cela est possible un élargissement de la piste à 4m de largeur serait préférable ;

Considérant également que le tracé de la piste cyclable face aux numéros 40 à 53a de l'avenue de la Toison d'Or est peu intuitif et risque, par conséquent, d'être peu respecté et d'amener des conflits entre usagers de l'espace public le long d'un axe « vélo plus » (Pentagone) et d'une « Magistrale piétonne » au plan stratégique et opérationnel de mobilité régional adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 5 mars 2020 (PRM Good Move) ;

Considérant que le rapport d'incidences indique que les chalands se rendent sur l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo majoritairement à pied ou en transports en commun (21,8% - 27,6% à pied, 29% - 23% en métro, 17,9% - 14,1% en tram, contre 18,4% - 17,5% en voiture / source : hub.brussels, 2019) ;

Considérant que les pentes transversales des zones piétonnes, limitée à 2 % dans l'article 4, §2 du titre VII du RRU, dépassent en plusieurs endroits cette valeur ;

Considérant que cette dérogation reste ponctuelle, les trottoirs étant suffisamment larges et les dérogations limitées à des éléments fixes du site comme les fosses à arbres ou la trémie du tunnel ; que la dérogation peut dès lors être octroyée ;

Considérant que le cheminement piéton entre la rue de Namur et la porte de Namur ne peut être agrandi, cela nécessitant des travaux de génie civil d'un autre ordre et relatifs à la stabilité du tunnel (ajout d'un mur de soutien) ;

Considérant que l'ensemble des cheminements piétons est rendu plus confortable et sûr, traversées comprises ;

Transports en commun :

Considérant que le site du projet est bien desservi par les transports en commun (métro, tram, bus) et en parkings publics souterrains ;

Considérant que la situation des transports en commun est peu modifiée dans le projet ; que le quai de l'arrêt du bus 33 est aménagé selon les normes en vigueur ;

Considérant que le projet rend le site accessible et sécurisé pour les utilisateurs de la mobilité douce et pour faciliter l'accès aux transports en commun ;

Circulation motorisée (principalement automobile) :

Considérant que la voirie faisant l'objet de la demande de permis d'urbanisme surplombe un tunnel de 2x2 bandes offrant au boulevard de la petite ceinture une capacité routière conforme à son statut de voie « Auto plus » au plan stratégique et opérationnel de mobilité régional adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 5 mars 2020 (PRM) ;

Considérant que le projet répond aux objectifs du Plan Régional de Mobilité (Good Move), entre autres concernant la réduction de l'emprise automobile en surface et particulièrement la réduction du stationnement en voirie ;

Considérant qu'il existe, sur le périmètre du projet, une alternative au stationnement en surface, à savoir trois grands parkings souterrains (Entre deux portes / Toison d'Or / Deux portes) ;

Considérant qu'un système de téléjalonnement peut être mis en place pour indiquer de façon optimale les parkings souterrains et les places disponibles ; que le demandeur n'a cependant pas le téléjalonnement dans ses attributions ;

Considérant qu'une réorganisation des bandes de circulation automobile par rapport à la situation proposée dans la demande de permis qui prévoirait 2x2 bandes étroites (2,75 m) permettrait d'absorber le flux auto supplémentaire consécutivement à la fermeture ponctuelle des tunnels et de ne pas dévier le trafic automobile sur les pistes cyclables et permettrait une meilleure accessibilité aux véhicules d'urgence ;

Considérant qu'il y a alors lieu d'élargir la voirie carrossable à 5,5m entre le rond-point Louise et la place René Cliquet ;

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

Considérant que le demandeur a introduit un plan modifié le 01/04/2022 conformément aux conditions formulées par le fonctionnaire délégué en application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (courrier du 14/03/2022), comme suit :

Procédure :

- donner suite à l'engagement de produire la RES en fournissant celle-ci ou en fournissant la preuve d'une dispense;
- mettre à jour l'analyse d'impact du projet sur le fonctionnement du rond-point Louise et la fluidité des transports en commun ;

Mobilité :

- matérialiser la piste cyclable en couleur ocre ;
- ne pas prévoir la possibilité d'emprunter les pistes cyclables comme alternative à la circulation automobile en cas de fermeture des tunnels ;
- élargir la voirie carrossable à 5,5m entre le rond-point Louise et la place René Cliquet ;
- étudier la possibilité de transformer un accès existant du parking souterrain coté Toison d'Or à une sortie de parking pour fluidifier et mieux distribuer la circulation dans la zone;
- installer des panneaux de signalisation F12a F12b (zone de rencontre) pour la zone de passage suggérée ;
- étudier l'élargissement des pistes cyclables bidirectionnelles entre la rue des Drapiers et la rue des Chevaliers à 3m de large conformément au vademecum Vélo de Bruxelles-Mobilité ;
- étudier l'élargissement des pistes cyclables bidirectionnelles à 4m ;

- préciser les modalités de livraison des commerces et leur gestion, notamment en veillant à éviter les conflits avec les piétons et à garantir la bonne tenue des revêtements de sol;
- se concerter avec The Hotel pour déplacer l'entrée de la latérale donnant accès à The Hotel de 10m en direction de la porte de Namur afin de permettre une zone de stationnement suffisante face à The Hotel, tout en garantissant le rayon de giration pour l'insertion des autocars dans la latérale ;
- modifier l'alignement des dents de requin au carrefour de la piste cyclable boulevard de Waterloo avec la rue du Grand Cerf afin de permettre le stockage d'une automobile avant insertion sur le boulevard ;
- étudier l'inversion de sens unique de la rue des Drapiers pour devenir montant vers Stassart en accord avec la commune d'Ixelles ;
- vérifier la présence de dalles podotactiles au niveau des passages piétons ;
- uniformiser les carrefours Drapiers/Pépin/Chevaliers sur le principe du carrefour du Grand-Cerf, formant une zone de rencontre ;
- étudier le passage des livraisons à hauteur d'Interparking ;
- prévoir des places de stationnement réservées pour personnes handicapées en suffisance ;
- étudier l'intégration d'une zone de livraison supplémentaire à disposition des commerçants hors plages horaires ;

Aménagement :

- s'assurer d'un dallage où la dimension et la fondation résistent au charroi automobile (dont camions de livraison empruntant les trottoirs pour livrer) ;
- vérifier le revêtement en collaboration avec le CRR pour s'assurer de sa résistance et de sa durabilité ;
- s'assurer que le contraste et la forme du revêtement ne sont pas gênants pour les personnes présentant une déficience visuelle (fort quotient de réverbération et les difficultés d'appréhension pour les malvoyants) ;
- revoir le traitement de l'espace central compris entre la Porte Louise et la rue des Drapiers (berme) en un espace moins routier et fonctionnel, en homogénéisant par exemple le revêtement de la chaussée à celui des trottoirs ;
- mettre en valeur les accès du parc d'Egmont sur le boulevard de Waterloo, notamment en adaptant les allées latérales de desserte;
- étudier un possible emplacement pour le placement futur d'une œuvre d'art
- retirer le dessin du kiosque des plans, ne faisant pas partie de la demande de permis ;
- compléter les alignements et planter des arbres de première grandeur (à tronc unique) de même physiologie permettant une élévation de couronnes à hauteur constante ;
- intégrer des points d'eau potable ;
- prévoir des toilettes publiques accessibles à tou.te.s ;

Environnement :

- augmenter la superficie végétale sur l'ensemble du projet en tenant compte de la nature du sous-sol en densifiant le maillage vert ;
- compléter les alignements d'arbres existants là où le sous-sol le permet et étudier la possibilité de compléter les alignements aux abords du parking des 2 portes en les décalant si nécessaire pour trouver de la pleine terre ;
- prévoir des fosses d'arbres de taille suffisante (2x2x1m ou surface équivalente) pour les grands sujets.

- **Procédure :**

Considérant que les modifications des plans qu'impliquent ces conditions n'affectent pas l'objet de la demande, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux ; que le projet demeure conforme à l'objectif poursuivi initialement et que les modifications peuvent être considérées comme accessoires au regard de l'ensemble du projet⁸.

⁸ Voir en ce sens C.E., n°238.876 du 25 juillet 2017, SNOY et crts.

Considérant que le demandeur est dispensé de RES par Bruxelles Environnement, l'étude ayant été réalisée par la société Q8 Petroleum sur la même parcelle en 2016-2017 ;

Considérant que le boulevard de Waterloo se connecte au rond-point Louise avec une chaussée organisée sur 2 bandes de circulation, que cette connexion se fait avec des feux tricolores pour assurer la sécurité des piétons sur la traversée piétonne ;

Considérant que pour faciliter l'insertion des véhicules dans le rond-point et réduire les conflits, la bande de droite est dédiée uniquement aux automobilistes qui prennent la première sortie tandis que celle de gauche peut être utilisée par tous les autres automobilistes ;

Considérant que l'avenue de la Toison d'or est connectée au rond-point Louise via une chaussée à une bande de circulation d'une largeur 3.5 m et sans feu tricolores, que cette dernière s'élargit à 5.5m après la traversée piétonne ;

Considérant qu'il n'est pas conseillé de connecter l'avenue de la Toison d'Or au rond-point Louise par deux bandes car cela nécessiterait des feux et engendrerait le blocage du rond-point en heure de pointe ;

- **Mobilité :**

Considérant que l'inversion de la rue des Drapiers est une ancienne demande de Bruxelles-Mobilité qui n'est plus d'actualité, car la commune d'Ixelles a revu son plan de circulation dans le quartier ;

Considérant que la chaussée est élargie entre la place Louise et la rue des Drapiers pour passer de 3.5m à 5.5m dans les 2 sens ; que cet élargissement permet de conserver 2 bandes étroites dans chaque sens ;

Considérant que le maintien de deux bandes permet d'absorber le flux auto supplémentaire consécutivement à la fermeture ponctuelle des tunnels et, dans cette hypothèse de ne dévier le trafic automobile ni sur les pistes cyclables ni dans les rues avoisinantes ;

Considérant que le maintien de deux bandes a également été demandé par crainte qu'une situation de congestion à la sortie du parking Deux-Portes n'apparaisse suite au nouvel aménagement ;

Considérant que cet élargissement a nécessité l'ajout des feux tricolores pour sécuriser les traversées piétonnes situées dans les zones élargies à 5.5m afin d'éviter les accidents entre les piétons et les automobilistes à cause des manœuvres de dépassement (masque de visibilité) ;

Considérant que la perméabilité piétonne entre les 2 rives est assurée par une large traversée piétonne de 10m sécurisée par des feux tricolores ;

Considérant que les flux de piétons/automobilistes sont gérés à l'aide de feux de circulation, tout comme l'est la sortie du parking sur Cliquet ; que la nouvelle traversée centrale permet de répartir les flux piétons et de soulager le passage au niveau du rond-point Louise ;

Considérant que le maintien des 2 bandes et l'ajout de feux sur Cliquet a été étudié dans le rapport d'incidences (scénario D page 137) ; que les résultats de la micro-simulation montre qu'il n'y a pas d'impacts différents entre le scénario C' (projet initial) et le scénario D du point de vue des performances globales du réseau modélisé aussi bien qu'en ce qui concerne l'évacuation des parkings publics en direction de la place Louise ;

Considérant que la suppression de l'esplanade accueillant du stationnement amène automatiquement une fluidification du trafic automobile (réduction de 5% du trafic sur les boulevards de Waterloo et avenue de la Toison d'Or⁹);

Considérant que le projet ne compromet pas une adaptation future des accès carrossables au parking souterrain, notamment dans le sens de toison d'or ; que cela impliquerait des travaux des constructions en sous-sol qui ne sont toutefois pas visées par cette demande ; que pour ce faire, une demande de permis d'urbanisme distincte devrait être faite ;

Considérant que l'avenue de la Toison d'or est connectée au rond-point Louise via une chaussée à une bande de circulation d'une largeur 3.5 m et sans feu tricolores, avant d'être élargie à 5.5m après la traversée piétonne ;

⁹ Rapport d'incidences page 128

Considérant que l'insertion sur Toison d'Or s'effectue sur une bande pour éviter la présence de feux tricolores qui aurait conduit au blocage du rond-point en heure de pointe ;

Considérant que pour optimiser le fonctionnement du carrefour Porte de Namur, le débouché de l'avenue de la Toison d'Or sur la Porte de Namur est mis sur 2 bandes de circulation (suppression de la bande de présélection vers la droite suite à la transformation de la chaussée d'Ixelles en zone à accès limité) ;

Considérant que cette mise à deux bandes à l'entrée du carrefour Porte de Namur permet d'améliorer le confort des cyclistes et des piétons (traversée plus courte et zone de manœuvre pour les cyclistes assurée du côté Toison d'Or) ;

Considérant que la signalisation routière a été adaptée sur plan ;

Considérant que les pistes cyclables sont réalisées en couleur ocre comme celles de la petite ceinture afin de maintenir un cheminement cohérent sur l'ensemble du territoire bruxellois ;

Considérant que ces dernières ont également été élargies à 4m excepté au niveau des trémies des tunnels, pour cause de contraintes physiques ;

Considérant que les livraisons se font le long des façades, que le demandeur a précisé le revêtement à ces endroits : les couloirs empruntés par les véhicules de livraisons, de secours et d'entretien sont aménagés comme des voiries pouvant supporter le trafic des véhicules de la catégorie de trafic II1 comme préconisé par le guide de bonnes pratiques édité par le centre de recherche routière (R95, tableau 3.2: catégories de trafic pour revêtements modulaires en pierre naturelle & tableau 3.4 : dimensionnement des couches en fonction des catégories de trafic pour un revêtement en pavés) ;

Considérant que la structure de voirie proposée est la suivante : sous-fondation en empierrement continu 0/40 (20cm), fondation en béton maigre (20cm) et lit de pose pour pavés en empierrement continu 0/4 (3cm) qui soutient des pavés granit de 12cm d'épaisseur ;

Considérant que la longueur de la zone de stationnement aménagée devant les numéros 34-37 (soit au niveau de The Hotel) est augmentée de 5.5m ; qu'une augmentation supérieure n'est techniquement pas possible sans entraver l'accès à cette zone pour les grands véhicules ;

Considérant que l'alignement des dents de requin au carrefour de la piste cyclable boulevard de Waterloo avec la rue du Grand Cerf a été modifié afin de permettre le stockage d'une automobile avant son insertion sur le boulevard et sans empiéter sur la piste cyclable ;

Considérant que la structure de la chaussée proposée dans les couloirs empruntés par les véhicules de livraison ou d'entretien pourra supporter le trafic généré ; que le CRR souligne que des dégradations précoces sont susceptibles de se produire si le nombre de véhicules très lourd excède 100 par jour ;

Considérant que contrairement aux trottoirs qui accueillent un nombre limité de véhicules de livraison, les carrefours ne peuvent être réalisés en dalles de granit qui ne supporteraient pas le passage continu des véhicules en tout genre ;

Considérant qu'après consultation avec la Ville de Nice qui a partagé son retour d'expérience sur le placement de dalles en granit en espace public, le demandeur ne souhaite plus matérialiser les carrefours (Grand-Cerf, Pépin, Drapiers, Chevaliers) avec le même revêtement que celui utilisé pour les trottoirs, motivant son choix par la trop forte fréquentation de ces axes par la circulation routière qui pourrait dégrader le revêtement modulaire de grand format ;

Considérant que ni les plages horaires des livraisons ni l'attribution de places réservées au stationnement ne sont définies par le permis d'urbanisme, que le gestionnaire du stationnement peut redéfinir les modalités de stationnement pour les livraisons et leur nombre dans le futur ;

Considérant que 4 nouvelles places de stationnement pour PMR sont ajoutées aux débouchés des rues du Grand Cerfs, des Drapiers, Chevaliers et du Pepin ;

Considérant que l'accessibilité aux commerces reste garantie, par tous les modes de déplacement, et permet toujours l'installation des terrasses ;

Considérant que la suppression du stationnement en surface offre une visibilité plus grande aux enseignes présentes sur site ;

Considérant que cette suppression permet de reconnecter visuellement et physiquement les façades du boulevard de Waterloo et de l'avenue de la Toison d'Or, mettant en valeur, grâce à l'absence d'obstacles visuels, l'alignement d'arbres ;

Considérant que le projet répond aux objectifs du Plan Régional de Mobilité (Good Move), entre autres concernant la réduction de l'emprise automobile en surface et particulièrement la réduction du stationnement en voirie ;

Considérant que, de manière générale, le projet d'aménagement vise une meilleure appropriation de l'espace public par les modes actifs ;

- **Aménagements :**

Considérant que les couleurs du revêtement ne sont pas considérées comme problématiques pour les malvoyants par le Centre de Recherche Routière, s'agissant d'un aménagement uniforme avec deux teintes qui ne présentent pas un contraste très fort (gris clair et gris foncé) ;

Considérant que l'entrée du parc n'est plus cachée par une rangée de stationnement en épis et profite de l'aménagement d'une traversée piétonne sécurisée qui fait le lien entre l'entrée du parc et l'avenue de la Toison d'Or ;

Considérant que la suppression de la contre-allée et du stationnement au profit d'un trottoir élargi participe à la mise en valeur de l'entrée du parc, la rendant plus visible et plus facile d'accès pour les modes actifs ;

Considérant que des œuvres d'art sont toujours présentes en espace public, excepté *l'Homme de l'Atlantide* qui est déplacé hors projet ; que le projet permet l'installation future d'une œuvre d'art ;

Considérant qu'une fontaine d'eau potable a été ajoutée sur l'esplanade de l'avenue de la Toison d'Or ;

Considérant que le demandeur n'a pas prévu l'installation de toilettes publiques, dès lors qu'elle ne dispose pas d'un organe de gestion ;

Considérant que l'installation d'une toilette publique pourrait se faire en accord avec les communes, dont la Ville de Bruxelles qui a déjà mis en place un « Plan Toilettes¹⁰ » visant à multiplier sensiblement les WC accessibles à tous, dont un sera implanté au Parc Egmont en 2022 ;

Considérant qu'il y a de l'espace disponible pour la rénovation des kiosques présents ou la construction de kiosques futurs et que des toilettes publiques pourront y être aménagées ; que la multiplication des édicules n'est pas souhaitable et qu'il est donc préférable de regrouper les fonctions dans une future demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que l'entrée de The Hotel peut être légèrement revue en supprimant sur la rangée de potelets de droite, les 2 potelets qui sont accolés à la fosse à arbre et en alignant les 2 restants avec les bornes amovibles, et sur la rangée de gauche, ils peuvent être redressés pour arriver à 1m50 à gauche du panneau et ainsi alléger la courbe proposée ;

Considérant qu'il n'est pas nécessaire, lorsqu'un panneau de signalisation est placé, d'y accoler un potelet, le panneau servant lui-même de barrière physique, et ce afin d'éviter d'encombrer l'espace public avec du mobilier urbain ;

- **Environnement :**

Considérant que les fosses d'arbres du projet ont des dimensions suffisantes pour le développement des grands sujets (3x2.25x1.2m) ;

Considérant que la nature du sous-sol et les besoins liés à la circulation ne permettent pas de planter des arbres supplémentaires ;

Considérant que le permis peut dès lors être octroyé ;

- **Dérogations :**

¹⁰ <https://www.bruxelles.be/plan-toilettes> consulté le 14/06/2022

Considérant que les pentes transversales des zones piétonnes, limitée à 2 % dans l'article 4, §2 du titre VII du RRU, dépassent en plusieurs endroits cette valeur ;

Considérant que cette dérogation reste ponctuelle, les trottoirs étant suffisamment larges et les dérogations limitées à des éléments fixes du site comme les fosses à arbres ou la trémie du tunnel ; que la dérogation peut dès lors être octroyée ;

La dérogation à l'article 4, §2 du Titre VII du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) est accordée pour les motifs énoncés ci-dessus.

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans cachetés numérotés B.7982-1 et B.7982-2 datés du 21.06.2022, B7974-1 daté du 29.03.2022, B.7973 et B7975 datés du 30.04.2019 et au dossier en ce qu'il est conforme aux plans précités à condition de :
 1. Sur la rangée de potelets à droite de l'entrée de The Hotel : supprimer les 2 potelets accolés à la fosse à arbre et aligner les 2 au-dessus avec les bornes rétractables ;
 2. Sur la rangée de potelets à gauche de l'entrée de The Hotel : décaler la courbe de potelets vers la gauche pour qu'elle rejoigne le panneau de signalisation de la piste cyclable et s'arrêt à 1m50 de ce dernier ;
 3. Là où il y a un panneau de signalisation, ne pas accoler de potelet à moins d'1m50 du panneau
- **se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale du 14/07/2022, ses références : T.2022.0578/1**
- se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

• ~~Clause archéologique :~~

2^e(³),

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

~~**Article 3** (A n'utiliser que dans les cas définis à l'article 88 l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée).~~

~~Les travaux ou actes permis ne peuvent être maintenus au-delà du-~~

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

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

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

Fait à Bruxelles, le

Le fonctionnaire délégué,

20 JULI 2022



Sarah LAGRILLIERE
Directeur Général Adjoint