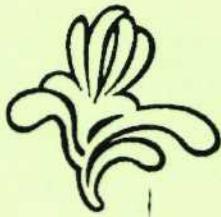


**MINISTERE
DE LA REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**



Administration
de l'Aménagement du
Territoire et du Logement

DIRECTION URBANISME

1035 BRUXELLES,
Gare du Nord
Rue du Progrès 80 - boîte 1
Tél : 02/204.21.11
Fax : 02/204.15.23
E-Mail : aatl.urbanisme@mrbc.irisnet.be



RECOMMANDE

S.T.I.B.
Monsieur BIOUL Luc
Rue Royale 76
1000 BRUXELLES

26 -07- 2018

Votre lettre du
/

Vos références
/

Nos références
07/PFD/656938

Annexe(s)
1 exemplaire des plans
cachetés

Votre correspondante : Sophie DAVID - tél. : 02/204.19.75 E-mail : sdavid@sprb.brussels

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Forest
- Demandeur : S.T.I.B.
Monsieur BIOUL Luc
- Situation de la demande : Station STIB Albert
- Objet de la demande : Transformer et réaménager la Station Albert afin d'accueillir au niveau -1 le tram de la ligne 51 et au niveau -2 le métro de la ligne 3

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 18/12/2017 ;

vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles Capitale du 6 juillet 1992 désignant les fonctionnaires délégués modifié ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relatif à l'instruction par le fonctionnaire délégué des demandes de permis d'urbanisme et de certificat d'urbanisme sollicités par une personne de droit public ou relatives à des travaux d'utilité publique modifié par l'arrêté du Gouvernement du 23 novembre 1993;

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 modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997;

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

vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) ;

⁽¹⁾ vu l'avis du 22/03/2018 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Forest ;

~~⁽⁴⁾ attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Forest n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la fin d'enquête publique (23/02/2018), que cet avis est donc réputé favorable ;~~

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

~~(4) 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 18/12/2017) ; que cet avis est donc réputé favorable ;~~

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

~~(4) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le et dénommé~~

~~(4) dont la modification a été décidée par arrêté du~~

~~(4) un permis de lotir n° du~~

~~(4) dont la modification - l'annulation ⁽⁴⁾ a été décidée par arrêté du~~

~~(4) attendu que la demande déroge au susdit plan particulier - permis de lotir ⁽⁴⁾ ; que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation ⁽⁴⁾ ;~~

(1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 25/01/2018 au 23/02/2018 et que 8 réclamations ont été introduites ;

(1) vu l'avis de la commission de concertation du 13/03/2018 ;

(1) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

(1) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à la S.T.I.B., Monsieur BIOUL Luc pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

0) Compétence du fonctionnaire délégué :

Considérant que l'article 175 - 1° du COBAT stipule que par « *dérogation aux articles 98 et 103, le permis est délivré par le fonctionnaire délégué {...} lorsqu'il est sollicité par une personne de droit public désignée par le Gouvernement et à condition que les actes et travaux soient directement liés à l'exercice de ses missions* » ;

Considérant que la STIB est bien une personne de droit public conformément à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les personnes de droit public pour lesquelles les permis d'urbanisme sont délivrés par le fonctionnaire délégué ;

Considérant que, s'agissant d'établir si les « actes et travaux » sont bien « directement liés à l'exercice des missions » de la STIB, outre les indications contenues dans la note explicative de la demande, plusieurs dispositions réglementaires et objectives permettent d'affirmer que réaménager la Station Albert afin d'accueillir au niveau -1 le tram de la ligne 51 et au niveau -2 le métro de la ligne 3 fait bien partie des missions de la STIB :

- l'article 2 des statuts de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles du 6 décembre 1990 ;
- l'article 19 du Cahier des charges de la STIB, arrêté par le gouvernement régional le 18 juillet 1996 ;
- l'article 26 et 27 du contrat de gestion 2013-2017 conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB qui prévoient « *une amélioration concrète des liaisons depuis Forest jusqu'au centre de Bruxelles [...] sans compromettre la performance des lignes de trams existantes 3 et 4 [...] et la reconfiguration de la station Albert* » ;

La présente demande de permis d'urbanisme relève de la compétence du fonctionnaire délégué ;

1) Contexte :

Considérant que le bien se situe en espace structurant et en Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique et d'Embellissement du plan régional d'affectation du sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que la station Albert ainsi que le sous-sol de l'avenue de Jupiter, une partie de l'avenue Besme et Albert sont repris comme itinéraire et site indépendant à la carte réglementaire n°6 du PRAS ;

Considérant que le périmètre de la demande est identifié à la carte n°4 « amélioration du cadre de vie » du Plan Régional de Développement (PRD) comme :

- un espace structurant à intégration environnementale renforcée de type 1 où l'on vise une modération du trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie ;
- un espace structurant à intégration environnementale renforcée de type 2 où l'on vise le renforcement de la part de l'espace voué à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité) ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

- nœud intermodal principal ;

Considérant que l'emprise de la demande comporte une ligne de bus haute fréquence, un itinéraire en souterrain avec station à la carte n°6 du PRD « transports en commun » ; que la station Albert est située au croisement des lignes de pré-métro 3 et 4 et de la ligne de tram 51 ;

Considérant le Plan Communal de Mobilité approuvé par le Collège Communal de Forest en sa séance du 12 mai 2011 ;

Considérant que la demande se situe dans le périmètre du contrat de quartier durable « Albert » éligible sur la période 2012-2016 ; que les opérations suivantes sont programmées :

1. 1BC : Construction d'un complexe d'équipements « Centr'Al » aux vocations culturelle et sportive (MO : Commune de Forest) ;
2. 1F : Réaménagement de la Dalle Albert (MO : Commune de Forest) ;
3. 1E : Rénovation de la crèche « Les Bout'chics » (MO : Commune de Forest) ;
4. 1D : Construction de 10 logements intégrant l'accès au métro (MO : SLRB) ;
5. 1G : Aménagement de la Place Albert et jonctions (MO : Beliris) ;

Considérant le permis d'urbanisme (n°07/PFD/666394) relatif à « *Contrat de Quartier Durable "Albert" 2012-2016 (opération 1B): construire un immeuble d'angle destiné à un équipement social et sportif* » notifié par le fonctionnaire délégué le 11/07/2016 ;

Considérant le permis d'urbanisme (n°07/PFD/666398) relatif à « *Contrat de Quartier Durable "Albert" 2012-2016 (opération 1C): Pôle Albert - construire un immeuble d'angle destiné à un équipement social et sportif* » notifié par le fonctionnaire délégué le 05/07/2016 ;

Considérant le permis d'urbanisme (n°07/PFD/ 591947) relatif à « *Contrat de Quartier Durable "Albert" 2012-2016 (opération 1E): rénover et étendre une crèche* » notifié par le fonctionnaire délégué le 10/08/2016 ;

Considérant le permis d'urbanisme (n°07/PFD/591549) relatif à « *Contrat de Quartier Durable "Albert" 2012-2016 (opération 1F): réaménager de façade à façade l'espace public dans le cadre de l'aménagement de la dalle Albert* » notifié par le fonctionnaire délégué le 15/06/2016 ;

Considérant que les études sont en cours concernant l'opération 1D relative à la construction de 10 logements intégrant l'accès au métro ;

Considérant la demande de permis d'urbanisme en cours d'instruction (n°04/PFD/582158) relative à réaliser l'extension du réseau de transport en commun de haute performance vers le Nord ;

Considérant la demande de permis d'urbanisme en cours d'instruction (n°15/PFD/648592) relative à réaliser l'extension du réseau de transport en commun de haute performance vers le Nord – gare du Nord ;

Considérant la demande de permis d'urbanisme en cours d'instruction (n°15/PFD/648599) relative à réaliser l'extension du réseau de transport en commun de haute performance vers le Nord – nouvelle ligne vers Bordet ;

2) Objet de la demande :

Considérant que la demande a pour objet de transformer et réaménager la Station Albert afin d'accueillir au niveau -1 le tram de la ligne 51 et 4 et au niveau -2 le métro de la ligne 3 ;

Considérant que plus précisément la demande prévoit de :

- Aménager le niveau -1 en terminus de tram (51 et 4) ;
- Réaménager le niveau -2 pour accueillir les futures installations du métro 3 ;
- Intégrer 5 nouveaux ascenseurs reliant les différents niveaux et deux édicules en surface ;
- Intégrer une nouvelle sortie de secours dans l'avenue Jupiter ;
- Remettre en pristin état l'avenue Jupiter
- Placer une nouvelle bouche de désenfumage en surface ;

3) Procédure :

3.1) Instruction :

Considérant l'avis du 18/01/2018 de Beliris ;

Considérant l'avis du 18/01/2018 de ANLH ;

Considérant l'avis du 15/03/2018 de Bruxelles Mobilité ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que le Conseil des Gestionnaires du Réseau de Bruxelles (CGRB) n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la demande qui lui en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (lettre du 18/12/2017) ; que cet avis est donc réputé favorable en application de l'article 176, al. 8 du CoBAT ;

Considérant que le projet a été soumis aux mesures particulières de publicité, d'une durée de 30 jours, sur le territoire de la commune de Forest en application de la prescription 25.1 du PRAS : « *actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* » ;

3.2) Enquête publique et commission de concertation :

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, a été réalisée sur le territoire de la commune de Forest, du 25/01/2018 au 23/02/2018 ;

Considérant que 7 lettres d'observations et de réclamations ont été introduites ; qu'une demande à être entendu a été introduite ;

Considérant que les observations et réclamations portent sur :

1. **Coût d'investissement :**

- Interrogation quant à justification et le montant de la dépense de la nouvelle ligne de métro ;
- Demande de garantie bancaire afin d'assurer la bonne fin du chantier et de palier au dédommagement éventuellement causés par le chantier ;

2. **Procédure :**

- Demande de permis prématurée pour le projet dont objet ;
- Absence de rapport ou étude d'incidences ;
- Déploire que l'enquête publique ait lieu alors que la modification du PRAS est toujours en cours de procédure ;
- Demande d'étendre l'enquête publique sur les territoires de Uccle et Saint-Gilles ;
- Interrogation quant au *saucissonnage* des demandes de permis liées à la mise en service du nouveau métro ;

3. **Extension du réseau de métro ;**

- Absence d'information sur le tracé du futur métro vers Uccle (hors objet et périmètre de la demande) ;
- Demande une vision à long terme de la mise en service éventuelle d'un métro à Uccle ;
- Remise en question du tracé du métro par l'avenue Bertrand, l'Eglise Saint-Augustin et la place de l'Altitude 100 (hors objet et périmètre de la demande) ;
- Interrogation quant à la réalisation d'un tunnel sous le parc (hors objet et périmètre de la demande) ;

4. **Aménagement :**

- Opposition à ce que dépôt du métro se situe au dépôt tram actuel (Marconi) (hors objet et périmètre de la demande) ;
- Demande d'éviter la mise en service du métro dans l'avenue Albert qui impliquerait l'abattage des marronniers ;
- Estime que le projet est contraire au bon aménagement des lieux ;
- Crainte quant à l'allongement des trajets dans la station (PMR), manque de repère, quant au manque de signalétique, quant au fonctionnement (entretien, panne récurrente) et à la vitesse des ascenseurs et escalators ;
- Proposition de relier les voies du terminus au niveau -1 afin de raccourcir les trajets vers le métro au niveau -2 ;
- Interrogation quant à la méthode de rebroussement dans la station, au trajet prévisible du métro au-delà de la station et une éventuelle sortie dans l'avenue Jupiter ;
- Demande que les ascenseurs prévus soient adaptés afin d'accueillir tout type de vélo et soient munis d'un pictogramme bleu « vélo » ;
- Regret quant à la difficulté d'accès direct aux quais (choix des ascenseurs en surface sinon détour par le niveau -2) ;
- Favorable au parking public sécurisé pour vélos mais difficilement identifiable sur le plan, demande que sa capacité soit suffisante, simple et direct d'accès, bien identifié, équipé de casiers de rangement, ... ;
- Demande de prévoir aussi du stationnement vélo en surface ;
- Favorable à la rénovation de la station et à l'amélioration de l'accessibilité pour les PMR ;
- Défavorable à la rupture de charge due au changement de niveau au sein de la station ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

5. Mobilité :

- Rentabilité faible de l'extension du métro Sud vers Uccle (hors objet et périmètre de la demande) ;
- Demande d'aménager de nouvelles ligne de bus dans le sud d'Uccle ;
- Demande d'augmenter la fréquences des transports en commun plutôt que de réaliser des grands travaux pour la mise en service du métro et pour la station ;
- Opposition aux conséquences du terminus des trams 3, 4 et 51 notamment en terme de perte de temps, perte de liaison direct vers le centre ou le nord de Bruxelles ;
- Interrogation quant à la capacité de faire circuler des trams T3000 et T4000 dans les tronçons Coghen-Globe ou jusque Calevoet (hors objet et périmètre de la demande) ;
- Absence des plans relatifs aux trémies côté av. Jupiter et av. Albert ;
- Demande que l'étude de mobilité et de stationnement soit réalisée dans un large rayon et se base sur des relevés réalisés durant 4 jours ouvrables d'une semaine représentative du trafic ;
- Favorable au fait que les transports en commun seront plus rapides et plus confortables à partir de la station Albert vers le nord de Bruxelles (pas pour les Ucclois) ;

6. Travaux :

- Conséquence du projet qui détériore le service tram pour Uccle et Forest durant les travaux projetés et lors de la mise en service de la nouvelle station ;
- Inquiétude quant la durée du chantier et ses impacts sur la mobilité (en souterrain et en surface), demande d'étudier les incidences durant le chantier ;
- Demande qu'un contrôle du respect de la mise en œuvre de permis soit effectué ;
- Interrogation quant à l'accessibilité à l'av. Jupiter et rue Timmermans durant le chantier ;

7. Environnement :

- Interrogation quant à la gestion de l'eau (bassin d'orage, calcul des débit, les nouvelles rivières urbaines,...) ;
- Demande de réaliser une étude géologique et une étude hydrologique/hydrographique fouillées et complètes (identification des zones inondées/inondables, puisage d'eau dans le voisinage,...) ;
- Demande une maîtrise de l'énergie exemplaire (énergies renouvelables, récupération, recyclage, traitement des déchets,...) ;

8. Socioéconomique :

- Demande d'une étude de faisabilité économique ;

9. Participation citoyenne :

- Demande d'inclure les citoyens dans les comités d'accompagnement qui concernent les gros dossiers ou dans l'élaboration des études d'incidences ou rapport des incidences environnementales ;
- Demande d'appliquer la convention d'Aarhus ;
- Demande de publier en ligne l'inventaire et les textes des divers permis octroyés et des décisions des Collèges d'environnement et d'urbanisme et des décisions du Gouvernement régional suite aux divers recours ;
- Demande de mettre en place un médiateur régional pour recevoir les plaintes ;

4) Situation existante :

Considérant que la station Albert a été conçue à l'origine de telle manière qu'elle puisse, dans le futur, fonctionner à terme comme une station de correspondance intermodale, avec 2 niveaux superposés ;

Considérant que la station est accessible depuis la surface par 3 entrées distinctes ;

Considérant que les accès en surface à la station Albert sont équipés d'escaliers et d'escalators ; que les accès ne sont pas confortables et ni sécurisants pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ; qu'aucun ascenseur permettant aux PMR d'accéder à la station n'est actuellement construit ;

Considérant que deux bouches de désenfumage sont actuellement présentes dans le périmètre de la demande, l'une sur l'oreille de trottoir à hauteur de l'av. Diderich et av. Ducpétiaux, l'autre sur la place Albert côté av. Jupiter ; que ces bouches restent inchangées dans le projet ;

Considérant que le niveau -1 se présente comme un grand hall de transit dans lequel se retrouvent les guichets automatiques, les portiques de contrôle et les accès vers le niveau -2 ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que le niveau -1 présente de nombreux volumes de part et d'autre de la station ; qu'ils sont actuellement non exploités et demeurent non parachevés ;

Considérant que le niveau -2 accueille les quais des tram 3, 4, et 51 ainsi que de nombreux locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement logistique des véhicules de la STIB ;

Considérant que le quai n° 4 du niveau -2, faisant face au quai n°1 (arrêt tram 51 en direction de Jupiter) est actuellement non utilisé et en état de gros-œuvre ;

Considérant que le choix initial du parachèvement a été élaboré sur base d'une perspective temporaire dans l'attente du développement d'un projet intermodal ultérieur ; que la station est sans décoration particulière ni commerces ; qu'elle n'est donc pas accueillante ni confortable pour les utilisateurs des transports en commun ;

Considérant que la station Albert souffre de son statut hybride ; que les volumes ont été conçus pour une station bimodale sur deux niveaux mais jamais exploitées comme telle pendant plus de 25 ans ;

Considérant que la station Albert accueille une œuvre d'art en 4 parties indissociables (« Fragments de mémoire » de Jephon de Villiers) dont la charge fantasmagorique est importante ; que cette œuvre d'art a été mise en scène temporairement dans la station dans l'attente de l'étude globale d'une nouvelle scénographie totalement intégrée au nouveau projet intermodal de la station ;

5) Situation projetée :

Considérant que la transformation de la station Albert s'inscrit dans le plan directeur de développement de l'axe Nord-Sud ;

Considérant que le projet prévoit de réaliser au niveau -1 un terminus pour les tram n°51 et tram 4 ; que ce terminus permet l'éventuel développement de la ligne 7 jusqu'à la station Albert – hors objet de la demande - mais que des études doivent encore être menées ;

Considérant que le projet prévoit d'élargir le tunnel sous l'av. Jupiter de 3.23 m ce qui est peu significatif au vu de l'ampleur du projet ;

Considérant que le projet prévoit de renouveler les escalators et les escaliers des accès existants ; qu'il prévoit d'équiper d'ascenseurs l'édicule de la ch. d'Alseberg ainsi que celui de l'av. Jupiter ; que ces ascenseurs sont construits en profilés métalliques, habillés de façades visibles en verre sécurisé dont la partie en soubassement est protégée en pierre bleue adoucie, et dotés de toitures végétalisées extensives (bac de sédum) ;

Considérant que le projet prévoit de placer au total 5 ascenseurs dont deux assurant la liaison à partir de la surface de la place Albert ;

Considérant que l'ascenseur positionné sur la place côté av. Jupiter mène au niveau -1 et -2 directement ;

Considérant que le projet prévoit d'installer une nouvelle bouche de désenfumage dans la berne centrale de l'av. Albert, dans l'axe des n°16-41 ;

Considérant que le projet prévoit d'installer, dans l'av. Jupiter entre le stationnement en épi et les containers enterrés, une trappe sur socle en trottoir pour la sortie de secours ;

Considérant que le projet prévoit de dédier le niveau -1 aux trams 4 et 51, voir 7 dans un second temps (hors objet de la demande) ; que 3 quais d'embarquements sont prévus (n°1, 2 et 3) ;

Considérant que le projet prévoit d'équiper la station de deux toilettes accessibles au public et adaptées aux PMR ;

Considérant que le projet prévoit un aménagement fluide des espaces par un agencement des parois par des jeux de courbes ; que cette configuration permet d'éviter les angles morts ;

Considérant que le projet prévoit de larges espaces ouverts, une fluidité de circulation et l'ouverture des espaces d'accueil ;

Considérant que le projet prévoit de donner des vues sur le niveau -2 à partir du niveau -1 par la construction de deux balcons jouxtant les escalators référencés 2 et 3 (plan n° C8/3116/107) ;

Considérant que le projet prévoit d'orienter le voyageur entre les quais et les niveaux -1 et -2 par l'utilisation de matériaux transparents et colorés ;

Considérant que le projet prévoit un éclairage de type full LED ; que ce dispositif contribue à l'utilisation rationnelle de l'énergie ;

Considérant que le projet prévoit un local sécurisé pour le stationnement de 28 vélos ; que cette capacité pourrait être augmentée ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que le projet prévoit de mettre en place des dispositifs afin d'atténuer au maximum les nuisances sonores tel que des parois anti-bruit ;

Considérant que le projet prévoit la mise en œuvre de matériaux de parachèvements durables et faciles d'entretien ;

Considérant que le projet prévoit de conserver l'œuvre d'art de l'artiste Jephon de Villiers ; que la nouvelle implantation des fragments s'est opérée en collaboration avec l'artiste et le comité des experts d'art public qui ont validé cet aspect du projet ;

Considérant que le projet prévoit de placer :

- la statuaire et les fragments de mémoire au niveau -1, dans une niche intégrée à proximité de l'escalier de la zone Sud ;
- le chariot en bout de quai, au niveau -2, dans un écrin vitré visible par tous les usagers ;
- un nouveau fragment d'œuvre - une image photographique représentant l'exode du peuple d'Arbonie - répondant à la découverte du chariot ;
- les nouvelles écritures : dans ce nouveau cadre général, le projet propose que les parois vitrées qui assurent le compartimentage feu le long des voies du niveau -1 et séparent la zone Nord de la zone Sud servent de support à de nouvelles écritures sérigraphies tout en préservant la transparence des espaces ;

6) Objectifs du projet :

Considérant que le projet a pour objectif d'améliorer la liaison en transports en communs entre Forest et Bruxelles par le réaménagement de la station Albert permettant l'amélioration des performances des lignes de transports en commun et l'évolution de la ligne du pré-métro n°3 en métro ;

7) Motivation :

Priorité du Gouvernement et contrat de gestion conclu entre la Région et la STIB :

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale place la lutte contre la congestion routière en vue de favoriser la fluidité du trafic en tant que première priorité et le développement des transports publics, régionaux et métropolitains, comme son principal levier d'action ;

Considérant que l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun est une politique prioritaire de la Région Bruxelles-Capitale ;

Considérant qu'un contrat de gestion 2013-2017 a été conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB ; que ce contrat concerne la définition des droits et obligations de la Région de Bruxelles-Capitale et de la STIB conformément notamment aux dispositions de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22/11/1990 relative à l'organisation des Transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale et ses modifications ultérieures, et du règlement européen (CE) 1370/2007 ;

Considérant que l'article 26 de ce contrat de gestion relatif aux investissements en infrastructures liés au développement du réseau 2013-2017 stipule notamment qu'en compléments aux projets de trams (62, 9, 94,...), une amélioration concrète des liaisons depuis Forest jusqu'au centre de Bruxelles sera proposée en 2013 par la STIB sans compromettre la performance des lignes de trams existantes 3 et 4 ;

Considérant que l'article 27 de ce contrat de gestion relatif aux investissements en infrastructures à réaliser sur la période 2013-2017 liés au développement du réseau à partir de 2018 mentionne entre autre la reconfiguration de la station Albert et reconfiguration du réseau tram entre Albert et Midi ;

Considérant l'article 28 de ce contrat de gestion relatif à l'étude d'un plan directeur réseau ferré 2017-2025 qui stipule entre autre que plusieurs études prospectives seront menées par la Région en partenariat avec la STIB en vue de permettre la programmation des investissements pendant la période 2017-2025, que ses études portent notamment sur la création de tunnels pour prolonger l'axe Nord-Sud entre Albert et Uccle, sur la reconfiguration du réseau de tram autour de la station Albert ; que ces études sont programmées dans le cadre du Plan Directeur de Réseau Structurant tram/métro (PDRS) intégré dans Plan Régional de Mobilité en cours d'élaboration ; que ce PDRS reprend les grandes indications qui permettront d'approfondir les études spécifiques tels que des tracés exacts, des points d'arrêts, ... ;

Plan Régional d'Affectation du Sol :

Considérant la carte n°6 des transports en commun reprise au PRAS ; que la station Albert ainsi que le sous-sol de l'avenue Jupiter, une partie de l'avenue Besme et Albert y sont repris comme itinéraire et site indépendant à la carte réglementaire ;

(1) Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

(2) Concerne les bâtiments

Considérant la prescription 27.2. du PRAS relative aux actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires des transports en commun qui maintiennent ou améliorent les correspondances avec les autres moyens de transport en commun ou avec d'autres modes de transport, notamment en regroupant autant que possible les arrêts et stations, de manière à minimiser les distances à parcourir à pied d'un mode de transport à l'autre et en veillant au confort et à la sécurité des usagers en correspondance.

Considérant la prescription 27.4. du PRAS, relative aux actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires en site indépendant, prévoit qu'ils :

- ne peuvent autoriser de traversée à niveau par d'autres modes de transport ou par des piétons ;
- ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures d'aménagement requises concernant leur intégration urbaine et le respect de l'environnement, en particulier par la protection contre le bruit et les vibrations ;
- établissent des parkings de longue durée pour vélos bien visibles et de préférence dans les stations, ou si les conditions locales ne le permettent pas, à proximité immédiate de celles-ci.

Considérant qu'en application de la prescription 27.5 du PRAS, la zone à réserver pour les infrastructures souterraines permet d'assurer la continuité et la mise en œuvre des itinéraires à créer du plan ; que le projet permet la connexion entre la station Albert et la gare du Nord ;

Considérant ce qui précède, le projet est bien conforme au PRAS ;

PRD

Considérant la priorité n°8 du PRD « *Mettre en œuvre une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que sur le stationnement et qui s'inscrit dans l'optique de l'amélioration de l'espace public, du cadre de vie et de la protection des quartiers d'habitations, notamment par une politique de travaux publics de qualité et un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement* » ;

Considérant que cette priorité a comme objectifs en matière de transports en commun en ce qui concerne la zone géographique Lemonnier/Albert de premièrement améliorer la ligne de tram en site indépendant souterrain depuis la Gare du Nord jusqu'aux arrêts Jupiter et Berkendael, en passant par la station Albert et deuxièmement de renforcer les sites de tram de surface et les connecter au réseau de tram en site protégé existant ;

Considérant par ailleurs que le PRD à la carte n°4 « Amélioration du cadre de vie » précise notamment que le territoire d'étude doit porter une attention particulière en ce qui concerne les espaces structurants à intégration environnementale renforcée ainsi que les axes de transports publics ;

Considérant de ce qui précède, le projet est bien conforme au PRD en ce que son objectif principal est bien le report modal des véhicules personnels vers le métro/tram ce qui permet inévitablement une réduction des pollutions et des nuisances sonores en surface contribuant ainsi à une amélioration de la qualité de vie de la population au sein du quartiers ;

Plan Iris II

Considérant les principales actions de mise en œuvre du Plan Iris II et notamment les 2.3. « développer une offre de tram » et 2.5. « le métro : lui donner les moyens de son potentiel » ;

Considérant que les infrastructures de type pré-métro étaient destinées à être exploitées dans un premier temps afin de garantir la complémentarité maximum avec le réseau de surface ;

Considérant que le plan Iris II décrit les actions de mise en œuvre afin de rendre les transports publics plus attractifs notamment en instaurant un réseau efficace et amélioré mais aussi de donner au métro les moyens de son potentiel et assurer un mode de déplacement durable ; que l'extension du réseau souterrain est une priorité en soi ; que le développement souterrain vient compléter le développement en surface et vice et versa ;

Considérant que l'amélioration et le développement des transports en commun de première classe pour tous est une condition essentielle au développement harmonieux de la Région Bruxelles-Capitale ;

Considérant que pour réduire la part de la voiture dans les déplacements, le plan Iris II veut proposer un mode de transport fiable et efficace aux usagers ;

Considérant que le projet rentre dans le cadre des objectifs du plan Iris II en ce que la priorité va à la valorisation du réseau et à l'augmentation de l'offre souterraine, en l'améliorant et en l'étendant, prioritairement en développant la branche nord du futur métro Nord-Sud ;

Considérant que les contre-performances des transports de surface que génère la circulation pénalisent la fiabilité des horaires, les temps de parcours et le coût d'exploitation ;

Considérant que la Région entend donc, en surface, donner priorité aux transports publics sur le reste du trafic et améliorer l'actuelle offre de transport, mais également prévoir son extension lorsque cela s'avère nécessaire ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que par ailleurs, le réseau sera étendu compte tenu des besoins et selon des modalités adaptées aux besoins ;

Considérant que la Région garantira une qualité d'offre de première classe pour les usagers au niveau des itinéraires, des ruptures de charge, de l'information et du confort du matériel ; qu'à cet égard, le matériel de surface sera également exemplaire et volontariste sur le plan des performances environnementales ;

Considérant que chacun doit pouvoir se rendre aux différents pôles de la ville en recourant aux modes de transports les plus efficaces et les plus durables ; que de même, le développement international de la Région passe par le déploiement d'une offre de déplacement adaptée, efficace et durable ;

Considérant en outre que la Région entend que la cohérence et la complémentarité entre le pré-métro/métro et le réseau ferroviaire, dont le RER, soit optimisée et que toute concurrence entre les modes soit neutralisée ;

Plan communal de mobilité :

Considérant que la commune dispose d'un Plan Communal de Mobilité approuvé par le Collège Communal de Forest en sa séance du 12 mai 2011 ; que ce plan préconise une amélioration des liaisons avec le centre-ville particulièrement à partir de la gare du Midi ;

Considérant que la présente demande de permis d'urbanisme contribue à réaliser le plan d'action du PCM de Forest en ce qu'il est la première étape de la métroisation du réseau de transports en commun permettant d'améliorer la connexion vers le centre-ville ;

Procédure :

Considérant que le projet concerne une rénovation de la station et l'adaptation de celle-ci ; que les travaux structurels sont limités ; qu'aucune nouvelle structure n'est prévue ; que le point 19 de l'annexe A du CoBAT « *toute modification ou extension des projets visés à la présente annexe qui répond en elle-même aux seuils éventuels qui y sont énoncés* » n'est pas d'application ; que dès lors le projet ne nécessite pas d'étude d'incidence ;

Considérant que le projet tel que proposé n'est pas de nature à provoquer des incidences négatives importantes ; que le point 28 de l'annexe B du CoBAT « *toute modification ou extension des projets figurant à l'annexe A, ou à l'annexe B, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement (modification ou extension ne figurant pas à l'annexe A)* » n'est pas d'application ; que dès lors le projet ne nécessite pas de rapport d'incidence ;

Considérant que l'objet de la demande, bien que lié au développement régional du réseau de transport en commun de haute performance, est techniquement indépendant et exécutable sans que d'autres demandes liées à ce projet régional n'aboutissent ;

Communication :

Considérant que la présente demande a été tenue à disposition du public à la maison communale aux fins de consultation pendant toute la durée de l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, conformément à l'article 150 du CoBAT, et à l'article 11 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23/11/1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement et ce pour chacune des deux enquêtes publiques qui ont eu lieu ;

Considérant que le projet est le fruit d'une étroite collaboration entre les différents pouvoirs publics agissant en matière de développement du réseau des transports en commun sur le territoire bruxellois tant au niveau communal, régional (STIB, Bruxelles Mobilité,...) ou fédéral (Beliris) ;

Considérant que la convention d'Aahrus est une convention relative à l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement ; que comme sa définition l'indique elle se préoccupe des aspects environnementaux ; que la présente demande de permis n'est pas soumise à étude d'incidences ni à rapport d'incidences en vertu de l'application du CoBAT ; que par ailleurs le demandeur et les parties prenantes sont passés par les voies de communication traditionnellement utilisées dans le cadre de projets d'ampleur (notamment par voie électronique) ;

Coût d'investissement :

Considérant que l'autorité délivrante est compétente pour accomplir les diverses missions urbanistiques stipulées par le CoBAT ; qu'il ne lui appartient pas de se prononcer sur les coûts de mise en œuvre des projets ;

Aménagement :

Considérant que la station Albert, mise en service à l'origine en décembre 1993, a été construite à l'époque dans le but de fonctionner comme station de correspondance intermodale sur deux niveaux superposés ; que le projet proposé dans la présente demande contribue à concrétiser ce pourquoi la station avait été prévue dès sa première mise en service ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que l'ascenseur référencé n°3 (plan n°C8/3116/106) est destiné aux PMR et vélos (non cargo) ; que l'espace réservé pour l'accès à la station ne peut être élargi du fait de l'espace disponible entre les murs de soutènement ; qu'afin d'équiper cet accès d'ascenseur, la largeur de l'escalier a dû être réduite ; que la configuration du sous-sol ne permet pas d'adapter les dimensions de l'ascenseur ;

Considérant que la disposition de l'ascenseur n°3 en coin de parcelle permet un large hall d'entrée vers la station ; que cette configuration permet l'accès aisé des PMR et évite les recoins peu sécurisants ;

Considérant que l'habillage de l'ascenseur n°3 peut être modifié afin qu'il s'intègre au mieux dans le projet de construction du bâtiment (projet SLRB) ;

Considérant que des parois vitrées sont prévues notamment dans les zones de circulation ; que dès lors il est souhaitable de les rendre visibles ;

Considérant que la configuration actuelle de l'espace public ne permet pas d'amener en surface l'ascenseur n°5 qui relie le quai 1 du niveau -1 au quai 5 du niveau -2 ; que dès lors les deux accès par ascenseur depuis la surface restent les ascenseurs 1 et 3 ;

Considérant que vu la configuration de la station, les ascenseurs habituellement prévus sur les quais ont été doublés de manière à raccourcir le trajet des PMR ;

Considérant que le contrat de gestion de la STIB 2013-2017 (article 29) met en priorité l'accessibilité des PMR aux infrastructures de pré-métro et métro dans le cadre de leur rénovation ; que l'article 40 relatif à la disponibilité des ascenseurs, des escalators, des trottoirs roulants et des escaliers prend des engagements en matière de garantie d'accessibilité (choix du matériel, remplacement de matériels défectueux, entretien,...) ;

Considérant que le rapprochement du quai 3 vers le quai 1 permettrait de raccourcir les trajets au sein de la station ; que cependant la dalle existante du niveau -1 devrait être fortement modifiée au niveau de sa stabilité ce qui impacterait trop fortement les techniques de mise en œuvre, les coûts et la durée du chantier ; qu'outre ces conséquences, les niveaux du sol des rails du quai 1 étant plus bas que celui du quai 3, ce rapprochement occasionnerait des quais en palier ce qui impacterait fortement l'accessibilité de plain-pied de ce niveau de la station ; que dès lors cet agencement fut abandonné au profit de celui prévu par le projet objet de la demande ;

Considérant que le projet n'implique aucune modification des trémies existantes dans l'av. Jupiter et l'av. Albert ; que les modifications sont opérées dans la trémie en sous-sol ;

Considérant que le niveau -2 accueillant l'arrière gare du métro 3 permet le rebroussement du matériel roulant ; qu'il se présente sur deux voies et se déroule sur approximativement une longueur de 300m ce qui permet le stockage de 4 véhicules au total ; que grâce aux deux aiguillages les véhicules passent d'une voie à l'autre ;

Considérant qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le plan référencé C8/3116/105 daté du 30/10/2017 ; que la trappe sur socle en trottoir de la sortie de secours n°10 doit être placée de plain-pied et non à 1 m dépassant de la surface du sol ; que la volonté du demandeur est bien de la prévoir de plain-pied ;

Considérant que les dispositifs de mise en lumière des œuvres d'art doivent être orientés de manière à éviter l'éblouissement, réverbération,.. qui seraient de nature à désorienter le malvoyant ;

Considérant que le palier entre les portes d'accès aux quais et la rampe doivent être agrandis de façon à permettre la présence d'une aire de rotation de 150 cm de diamètre en dehors du débattement des deux portes ;

Considérant que la signalisation en surface et dans la station doit être particulièrement bien établie afin de diriger le voyageur directement à son lieu de destination ;

Considérant qu'une bouche de désenfumage est prévue sur l'oreille de trottoir de l'av. Diderich ; qu'elle peut présenter un danger pour les passants lors de son fonctionnement ; que dès lors il est souhaitable de la déplacer en chaussée ; que l'accès à cette taque reste marginale comparé à celui des chambres de visite d'égout ; qu'il y a lieu de veiller à ce que les fixations résistent aux vibrations dues au passage des véhicules afin d'éviter tout désagrément sonore ;

Considérant que l'offre en stationnement pour vélos dans la station peut être augmentée dans d'autres locaux situés au même niveau et que celle en surface peut également être densifiée ;

Considérant que le projet ne prévoit aucun abattage d'arbre ;

Considérant que la décision de réintégrer l'œuvre d'art dans le nouveau projet de la station oriente le concept architectural et imprime une répercussion directe sur les choix des couleurs et des matériaux ;

Considérant que les matériaux développés dans la station prennent en compte les pratiques des lieux publics, à haut trafic, soumis aux vibrations ; qu'ils sont en sus, pérennes, contemporains, faciles d'entretien et adaptés aux surfaces courbes qui sont un des points forts du concept architectural ;

Considérant que l'intensité lumineuse, la température de couleur et le confort acoustique sont complémentaires à l'atmosphère créée par la mise en œuvre des parachèvements ;

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Mobilité :

Considérant que le nouveau plan bus 2018 prévoit de mettre en place à l'horizon 2019 une nouvelle ligne de bus (n°37) full électrique ; que cette ligne desservira à partir de la station Albert le sud d'Uccle vers Linkebeke ;

Considérant que ce plan directeur bus prévoit également de relier la station Albert à la gare du Midi via le bus n°49 à l'horizon 2019-2020 ;

Considérant qu'un des objectifs de développement de l'offre en transport en commun de la STIB est d'améliorer et de diversifier son offre notamment en améliorant son offre sur le réseau existant (c.à.d. fréquences et amplitudes du métro, tram et bus), de restructurer son offre en bus au moyen du Plan Directeur bus et mettre en service des infrastructures nouvelles et extensions du réseau ; qu'il faut donc voir le réseau de transport en commun dans son ensemble et non par mode de transport puisqu'ils sont complémentaires les uns des autres ;

Considérant que l'objet de la demande ne porte pas sur l'éventuelle prolongation du tram 7 et de son terminus ; que le projet actuel proposé dans cette demande de permis reste compatible aux différents développements futurs et qu'il permet bon nombre opportunité d'aménagement ;

Travaux :

Considérant que les travaux nécessaires à la réalisation du projet sont phasés ; que ce phasage est prévu sans coupure totale au même moment des lignes de transports en commun et que des navettes en bus seront organisées afin de maintenir les connexions actuelles en transport en commun ;

Considérant que les travaux nécessaires à la réalisation du projet doivent être validés par la commission « chantier » qui se charge de veiller à la bonne coordination des chantiers en région Bruxelles-Capitale ;

Considérant que les travaux se réalisent principalement en sous-sol ; que dès lors il y a très peu d'impact ; que seul une partie des travaux impactera l'av. Jupiter ; que dès lors des mesures particulières devront être prises afin d'impacter le moins possible les riverains ;

8) Conclusion :

Considérant que le projet vise à répondre aux défis liés à l'évolution urbaine et à la demande de mobilité ; qu'il rénove de manière profonde une infrastructure vieillissante ; qu'il améliore sensiblement le confort des voyageurs ; que sous réserve du respect des conditions ci-dessous, la demande est conforme au bon aménagement des lieux ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans cachetés référencés C8/3116/001, C8/3116/002, C8/3116/003, C8/3116/004, C8/3116/005, C8/3116/101, C8/3116/102, C8/3116/00103, C8/3116/104, C8/3116/105, C8/3116/106, C8/3116/108, C8/3116/109, C8/3116/110, C8/3116/111, C8/3116/112 datés du 30/10/2017, aux plans cachetés référencés C8/3116/107, C8/3116/108 datés du 15/06/2017 et aux plans cachetés référencés C8/3116/113 daté du 21/12/2017 ainsi qu'au dossier en ce qu'il est compatible aux plans cachetés référencés ci-avant à condition de :
 1. Placer la signalisation en surface et dans la station afin de guider de manière directe le voyageur à sa destination ;
 2. Adapter les rampes et les paliers conformément au RRU ;
 3. Déplacer la bouche de désenfumage prévue sur l'oreille de la av. Diderich en chaussée ;
 4. Exécuter la sortie de secours n°10 prévue dans l'av. de Jupiter à niveau du sol, de plain-pied et prévoir les dispositifs de sécurité ad hoc (potelets) ;
- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale du 11/10/2017, ses références : T.1984.0772/8/OV/dl
- se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

2° ⁽³⁾ :

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

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

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.

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins
de et à Forest, ses références : **PU26287**
Le fonctionnaire délégué,

Fait à Bruxelles, le
Le fonctionnaire délégué,

26 -07- 2018


Bety WAKNINE,
Directrice générale

Bety WAKNINE,
Directrice générale

⁽¹⁾ Copie pour information à : la C.R.M.S. et ⁽²⁾ l'architecte.

⁽¹⁾ Copie par mail pour information aux membres de la CC : I.B.G.E., Citydev, D.M.S.

Copie pour information à Bruxelles Mobilité, Beliris

⁽¹⁾ Supprimer la (les) mention(s) inutile(s) ou compléter

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Annexe 1 au permis d'urbanisme

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

PEB - demande de PU avec intervention d'un architecte. (Note PEB 2/2014)

A prendre en compte lorsque le projet est soumis à la réglementation travaux PEB.

Suite de la procédure PEB :

Pour rappel, dans le cadre de l'OPEB¹, vous êtes tenus de poser des actes administratifs tout au long de l'avancement de votre projet afin de garantir le respect des exigences PEB.

Voici les suites à donner à votre procédure en fonction de la nature de vos travaux :

- Pour vos bâtiments PEB de type Rénovation Simple (RS)**
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez nous envoyer le formulaire de « déclaration PEB simplifiée » dûment complété et signé conformément à l'art. 16. § 1^{er} de l'OPEB.

- Pour vos bâtiments PEB de type Bâtiment Neuf (BN/BAN) ou Rénovation Lourde (RL)**
 - Préalablement à la réalisation des travaux, vous devez avoir désigné un conseiller PEB conformément à l'art. 12. § 1^{er} de l'OPEB.
Ce conseiller PEB doit constituer le dossier technique PEB.
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez envoyer le formulaire de « notification PEB de début des travaux » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 11. § 1^{er} de l'OPEB.
 - Au plus tard 2 mois après la réception provisoire, vous devez envoyer par recommandé le formulaire de « déclaration PEB » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 15. § 1^{er} de l'OPEB.

Adresse pour l'envoi des formulaires (BN/BAN et RL) à l'IBGE

Bruxelles Environnement - IBGE
Division Energie - Département Travaux PEB
Gulledelle 100 - 1200 Bruxelles
ou par mail :
epbdossierpeb@environnement.irisnet.be

Nous vous rappelons également que, conformément à l'OPEB, le respect des procédures PEB et des exigences PEB est de votre entière responsabilité en tant que maître d'ouvrage (déclarant).

En cas de non respect, l'OPEB prévoit des amendes administratives en ses articles 29 à 33 et des sanctions pénales en son article 34.

Services d'aide réglementation travaux PEB :

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

Les membres de ces services sont en contact régulier avec l'IBGE.

Contact	e-mail	Téléphone	Public cible
Service Facilitateur Bâtiment Durable	facilitateur@environnement.irisnet.be	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Agents PEB Communaux	Service Urbanisme des Communes		Particuliers Professionnels
Cellule Energie et Environnement CCB	celine.deschryver@confederationconstruction.be	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
impulse.brussels	info@impulse.irisnet.be	02/ 422 00 20	Entreprises

Site internet :

Pour plus d'informations sur la réglementation travaux PEB (Exigences et Procédures, Logiciel PEB, FAQ, Législation, ...) :
www.bruxellesenvironnement.be > Accès aux professionnels > Dossier Performance Énergétique des Bâtiments > travaux PEB

¹ Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments - MB 11/07/2007

Dispositions légales et réglementaires

Péremption et prorogation

Article 87 de l'ordonnance du 29 août 1991.

§1^{er} Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 84, § 1^{er}, 1°, 2° et 4°, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros oeuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en oeuvre les charges imposées en application de l'article 86.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le permis peut être prorogé pour une période d'un an. La demande de prorogation doit intervenir deux mois au moins avant l'écoulement du délai de deux ans visé à l'alinéa 1er à peine de forclusion.

La prorogation est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier.

Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 151, la prorogation est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision des autorités visées aux quatrième et cinquième alinéas au terme du délai de deux ans, la prorogation est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 129, 133, 144 et 148.

L'interruption des travaux pendant plus d'un an entraîne également la péremption du permis.

§2. En cas de projet mixte au sens de l'article 108, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

La décision définitive de refus relative à la demande de permis d'environnement emporte caducité de plein droit du permis d'urbanisme.

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

Le délai de péremption visé au § 1er ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

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.

Exécution du permis

Article 120 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le permis délivré en application des articles 116 et 118 est exécutoire si, dans les vingt jours à compter de sa notification, le fonctionnaire délégué n'a pas notifié au demandeur une décision motivée suspendant le permis.

Le délai visé à l'alinéa 1er prend cours à compter de la date de la levée de la suspension visée à l'article 87, § 2.

Le permis doit reproduire le texte de l'alinéa premier.

Publicité

Article 121 de l'ordonnance du 29 août 1991.

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 183, à l'endroit où les travaux sont exécutés et le ou les actes sont accomplis.

N.B. : cet avis est à retirer auprès de la commune où se situent les actes et les travaux autorisés par le présent permis. Un modèle de cet avis est joint à titre d'information.

Recours au Collège d'urbanisme

Article 144 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur peut, dans les trente jours de la décision de refus du fonctionnaire délégué ou de l'expiration du délai fixé à l'article 142, introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste.

Copie du recours est adressée par le Collège d'urbanisme au fonctionnaire délégué.

Lire la disposition actuellement en vigueur :

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le demandeur peut à l'expiration du délai fixé à l'article 178 ou dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué, introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste.

Copie du recours est adressée par le Collège d'urbanisme au fonctionnaire délégué.

Article 145 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme 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 Collège d'urbanisme par lettre commandée à la poste.

Article 146 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur ou son conseil, le collège des bourgmestre et échevins ou son délégué, ainsi que le fonctionnaire délégué sont, à leur demande, entendus par le Collège d'urbanisme. Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont invitées à comparaître.

Article 147 de l'ordonnance du 29 août 1991.

La décision du Collège d'urbanisme est notifiée au demandeur, au collège des bourgmestre et échevins et au fonctionnaire délégué dans les soixante jours de la date du dépôt à la poste de l'envoi recommandé contenant le recours. Lorsque les parties sont entendues, le délai est prolongé de quinze jours.

AVIS D'AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...

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 : ...

MEDEDELING

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

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING⁽¹⁾
VERKAVELINGSVERGUNNING NR ...⁽¹⁾

afgegeven op ...
aan ...
door ...
verlengd op ...⁽¹⁾
verlenging vernieuwd op ...⁽¹⁾

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

GEPLANDE DUUR VAN DE WERKEN : ...

AANNEMER/VERANTWOORDELIJKE VAN DE WERF :

Naam : ...
Adres : ...
Telefoonnummer : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

NB : pour connaître les modalités d'application des obligations
d'affichage du permis et d'avertissement du début des travaux,
voir la page suivante du portail régional de l'urbanisme :
[http://urbanisme.irisnet.be/lepermisdurbanisme/apres-le-
permis/avertissement-du-debut-des-travaux](http://urbanisme.irisnet.be/lepermisdurbanisme/apres-le-permis/avertissement-du-debut-des-travaux).

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

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

Modification du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)**Entrée en vigueur : 1^{er} janvier 2010**

Disposition transitoire (article 120 de l'ordonnance du 14 mai 2009 modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire) :

« Les demandes de permis ou de certificat et les recours dont la date de dépôt ou d'envoi est antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance poursuivent leur instruction selon les dispositions procédurales en vigueur à cette date.

Toutefois, les recours introduits après l'entrée en vigueur de l'ordonnance contre une décision de l'autorité délivrante rendue avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, sont traités conformément aux dispositions en vigueur au jour où la décision de l'autorité délivrante a été rendue.

Pour l'application de la présente disposition, les articles 126/1, 164/1 et 173/1 du Code, tels qu'insérés par la présente ordonnance, sont considérés comme des règles de fond d'application immédiate, y compris au bénéfice des requérants devant le Collège d'urbanisme dans le cadre de la procédure applicable avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. »

CoBAT :**Péremption et prorogation***Article 101 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire*

§ 1er. Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire 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.

Le délai de péremption est suspendu de plein droit durant tout le temps de la procédure, de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale, lorsqu'un recours en annulation a été introduit à l'encontre du permis devant le Conseil d'Etat. Si le bénéficiaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie au procès, l'autorité qui a délivré le permis notifie au bénéficiaire la fin de période de suspension du délai de péremption.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

§ 2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le délai de deux ans visé au paragraphe 1er peut être prorogé pour une période d'un an.

La prorogation peut également être reconduite annuellement, chaque fois que le demandeur justifie qu'il n'a pu mettre en œuvre son permis par cas de force majeure.

La prorogation ou la reconduction est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier. Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 187, la prorogation ou la reconduction est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision de l'autorité compétente au terme du délai de deux ans, la prorogation ou la reconduction est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation ou la reconduction du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 165, 169, 180 et 184.

§ 3. En cas de projet mixte au sens de l'article 124, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

Le refus définitif de 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.

Le délai de péremption visé au § 1er ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

§ 4. Au cas où des actes ou travaux de dépollution du sol doivent être exécutés avant la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme, celui-ci est suspendu 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.

§ 5. 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.

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.

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 30, à l'endroit où les travaux sont exécutés et où les actes sont accomplis.

Le titulaire du permis doit avertir par lettre recommandée le collège 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

Modification du permis d'urbanisme

Article 102/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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 intentar sont épuisés.

§ 2. Les dispositions du chapitre Ier et III du présent titre sont applicables à la demande de modification du permis d'urbanisme.

§ 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.

Recours au Gouvernement

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le demandeur peut à l'expiration du délai fixé à l'article 178 ou dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué, introduire un recours auprès du [1 Gouvernement]1 par lettre recommandée à la poste.

Ce recours est adressé au Collège d'urbanisme qui en transmet copie au Gouvernement et au fonctionnaire délégué dans les cinq jours de sa réception.

Article 181 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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 Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste. Le Collège d'urbanisme en transmet une copie au Gouvernement.

Article 182 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le recours est instruit et vidé conformément aux articles 171 à 173/1.

Article 171 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le Collège d'urbanisme remet son avis au Gouvernement dans les soixante jours de l'envoi du recours.

Le Collège en adresse simultanément copie aux parties.

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

§ 2. Le délai visé au paragraphe 1er est prolongé :

1° de trente jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité ou à l'avis d'administrations ou d'instances;

2° de soixante jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité et à l'avis d'administrations ou d'instances;

Dans les hypothèses visées à l'alinéa 1er, 1° et 2°, le Collège d'urbanisme informe les parties et le Gouvernement des mesures sollicitées et de la durée de la prolongation des délais.

§ 3. A leur demande, le Collège d'urbanisme procède à l'audition des parties.

La demande d'audition est formulée dans le recours ou, lorsqu'elle est formée par l'autorité qui a délivré l'acte attaqué, dans les cinq jours de la réception de la copie du recours.

Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont également invitées à comparaître.

Dans ce cas, le délai visé au paragraphe 1er est prolongé de quinze jours.

Le Gouvernement ou son représentant peut assister à l'audition.

§ 4. Le Gouvernement peut arrêter les modalités et délais d'échange des arguments écrits des parties.

Article 172 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement notifie sa décision aux parties dans les trente jours de l'envoi de l'avis du Collège d'urbanisme ou, à défaut d'avis, de l'expiration du délai d'avis.

Article 173 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

A défaut de notification de la décision dans le délai prévu à l'article 172, chacune des parties peut, par lettre recommandée, adresser un rappel au Gouvernement.

Lorsque le collège des bourgmestre et échevins ou le fonctionnaire délégué mettent le Gouvernement en demeure, ils en adressent simultanément copie au demandeur en permis. 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. Dans le cas visé à l'article 164, alinéa 5, le permis est réputé refusé.

Article 173/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Préalablement à la décision du Gouvernement, le demandeur peut produire des plans modificatifs ainsi que, le cas échéant, un complément au rapport d'incidence, lorsque ces plans modificatifs n'affectent pas l'objet du projet, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ou lorsqu'ils visent à supprimer les dérogations visées aux articles 153, § 2, et 155, § 2 qu'impliquait le projet initial. Le permis est délivré sans que le projet modifié ne soit soumis aux actes d'instruction déjà réalisés.

Article 174 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 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis émis par le Collège d'urbanisme.

Article 188 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

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

Ils peuvent également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du fonctionnaire délégué et du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis du Collège d'urbanisme.

Lorsqu'un recours au Gouvernement porte sur des actes et travaux relatifs à un bien repris sur la liste de sauvegarde ou classé ou en cours d'inscription ou de classement ou sur un immeuble inscrit à l'inventaire des sites d'activité inexploités, le Gouvernement peut statuer sans être tenu par l'avis du collège des bourgmestre et échevins visé à l'article 177, § 1er, alinéa 3.

En outre, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent 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, objets de la demande, 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 aux articles 150 et 151.