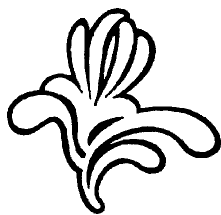


**MINISTERE
DE LA REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**



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.A. Project T&T
Monsieur Kris Verhellen
Monsieur Ward Van Gorp
Monsieur Peter De Durpel
Avenue du Port 86C bte 316
1000--Bruxelles

Votre lettre du

Vos références

Nos références
04/PFD/642898

Annexes

1 jeu de plans cachetés
Liste des plans
Avis SIAMU / Avis CRMS
Avis ANLH / Avis ASTRID
Avis BM / Avis VIVAQUA
Convention du 13/07/2017.
Proposition de répartition des
cellules photovoltaïques de la
Gare Maritime, rue Picard.
Note complémentaire du
05/09/2018.

Vos correspondants : François TIMMERMANS, Premier attaché - tél. : 02/204.23.16 E-mail : fimmermans@sprb.brussels
Bénédicte ANNEGARN, attachée, tél. : 02/204.17.37 E-mail : bannegarn@sprb.brussels

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

Vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Bruxelles
- Demandeur : S.A. Project T&T
Représentée par Messieurs Kris Verhellen, Ward Van Gorp et Peter De Durpel
- Situation de la demande : Rue Picard de 7 à 15
- Objet de la demande : Modifier la Gare Maritime : Rénover et modifier les façades, supprimer le parking souterrain, modifier le programme d'affectation, modifier les aménagements intérieurs et modifier les abords le long de la façade est-sud-est ;
Modifier la zone C du site Tour & Taxis: construire 6 immeubles de logements abritant 271 appartements, quelques bureaux destinés à des professions libérales et des commerces au rez-de-chaussée, construire un immeuble affecté en résidence-services pour 80 appartements, construire une maison de repos médicalisée de 197 chambres disposant d'un parking souterrain de 15 emplacements, modifier légèrement le parking souterrain, supprimer les immeubles prévus initialement dans la zone intitulée M3 en vue de les remplacer par un parking temporaire à l'air libre de 173 emplacements et modifier la voirie implantée sur la zone C reliant la rue Picard au parc ainsi que les abords des différents immeubles concernés ;
Modification du permis initial 82P/07 délivré le 17/12/2009.

Attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 08/01/2018 ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

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) ;

~~vu l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles ;~~

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 (13/04/2018), que cet avis est donc réputé favorable ;

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

-un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 20/04/2017 et dénommé PPAS n° 09-01 "Tour & Taxis" ;
~~dont la modification a été décidée par arrêté du~~

~~un permis de lotir n° du
dont la modification – l'annulation⁽¹⁾ a été décidée par arrêté du~~

Attendu que la demande déroge au susdit plan particulier ;~~que par sa délibération du, le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation ;~~

Attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 15/03/2018 au 13/04/2018 et que 58 réclamations ont été introduites ;

Vu l'avis de la commission de concertation du 13/06/2018 ;

Vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

Vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à S.A. Project T&T,
Monsieur Kris Verhellen
Monsieur Ward Van Gorp
Monsieur De Durpel Peter

pour les motifs suivants :

Considérant que le bien se situe en zone d'intérêt régional (ZIR 6A et partiellement ZIR 6B) et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le bien se situe dans les limites du Plan Particulier d'Affectation du Sol n° 09-01 (PPAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 04/05/2017, en zones C et D ;

Considérant que le projet vise à modifier la Gare Maritime et à modifier la zone C du site de Tour et Taxis ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis modificatif du permis initial (04/AFD/189309 -82P/07) délivré le 17/12/2009, conformément à l'article 102/1 du CoBAT ;

Considérant que le permis délivré le 17/12/2009 et modifié partiellement par le permis « Méandre » délivré le 30/01/2015 (04/PFD/492305 – P114/2013), par le permis « M4 » et par le permis « Hôtel de la Poste » développait le programme suivant :

- 124.577 m² de logement dont 53.895 m² dans le périmètre de la présente de demande de PU ;
- 33.613 m² de bureau dont 1.698 m² dans le périmètre de la présente de demande de PU ;
- 5.567 d'activités artisanales dont 0 m² dans le périmètre de la présente de demande de PU ;
- 5.567 m² d'activités de production de services matériels dont 1.217 m² dans le périmètre de la présente de demande de PU ;
- 56.072 m² de commerces dont 47.239 m² dans le périmètre de la présente de demande de PU ;
- 24.712 m² d'équipement dont 17.790 m² dans le périmètre de la présente de demande de PU ;
- 3.382 emplacements de parking couvert, dont 1.398 emplacements dans le périmètre de la présente de demande de PU ;
- 132 emplacements de parking à l'air libre dont 0 emplacement dans le périmètre de la présente de demande de PU ;

Considérant que la situation existante de la présente demande de permis est la suivante :

	Logement	Bureau	Act.PBI	Act.PSM	Commerce	Equipement
Gare Maritime	/	/	/	/	43.585 m ²	15.908 m ²
Zone C	53.895 m ²	1.698 m ²	/	1.217 m ²	3.654 m ²	1.882 m ²
Total	53.895 m ²	1.698 m ²	/	1.217 m ²	47.239 m ²	17.790 m ²

Soit un total de 121.839 m² de superficie de plancher PRAS (le dépôt des Colis est inclus, par facilité des calculs bien que hors demande de permis)

Considérant que la demande de permis telle qu'introduite initialement développe le programme suivant :

	Logement	Bureau	Act.PBI	Act.PSM	Commerce	Equipement
Gare Maritime	/	19.161 m ²	17.452 m ²	/	25.200 m ²	8.069 m ²
Zone C	35.291 m ²	/	/	/	932 m ²	9.969 m ²
Total	35.291 m ²	19.161 m ²	17.452 m ²	/	26.132 m ²	18.038 m ²

Soit un total de 116.157 m² de superficie de plancher PRAS ;

Considérant qu'il s'agit d'un projet mixte de classe 1B ;

Considérant que la demande a été soumise à rapport d'incidences en application de l'article 142 du CoBAT pour les points suivants :

- Rubrique 4 : forages en profondeur, notamment : - les forages géothermiques ;
- Rubrique 19 : tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et(ou) du réseau environnant ; et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes ;
- Rubrique 21 : construction de bureaux dont la superficie de planchers se situe entre 5000 m² et 20 000 m² hors-sol ;
- Rubrique 25 : parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur en dehors de la voie publique comptant de 50 à 200 emplacements pour véhicules automobiles ;
- Rubrique 31 : Implantation commerciale au sens de l'article 4/2, d'une surface commerciale nette supérieure à 1000 mètres carrés, en ce compris l'ensemble des cas de modifications importantes de l'activité commerciale visés sous 5 ° de l'article 4/2 ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré complet en date du 12/03/2018 ;

Considérant que la demande a été soumise à enquête publique du 15/03/2018 au 13/04/2018 pour les motifs suivants :

- Application des prescriptions particulières du Plan Régional d'Affectation du Sol relatives aux voiries
 - 25.1 actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;
- Application de l'article 124 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) dans le cadre d'un permis mixte:
 - Permis d'environnement classe 1B : article 40 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.
- Application de l'article 147 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) :
 - Rapport d'incidences : rubriques 4, 19, 21, 25 et 31 ;
- Application des prescriptions du Plan Particulier d'Aménagement du Sol (PPAS) :
 - Art. 3.1. c) Projet de nouvelles constructions dans le PPAS ;

Zone C :

- Art. 3.1.2 Toitures vertes ;
- Art. 3.1.3 Fronts de bâtisses ;
- Art. 3.2.3.b Hauteur des constructions dans la zone Z1 ;
- Art. 3.2.3.c Taux d'emprise en zone Z2 ;
- Art. 3.2.3.f CBS en zone Z2 ;
- Art. 3.6.b surface perméable en zone de cours et jardins ;
- Art. 4.2.a voiries principales ;
- Art. 5.2.c Stationnement en voirie ;

Gare Maritime :

- Art. 3.1.4.c Equipements techniques et raccordements ;
- Art. 3.3.2.b Continuité ;
- Art. 3.3.2.e Emprise niveaux hors-sol ;
- Application de l'art 153 §2.12&3 du CoBAT – Dérogations au Titre I du RRU :
 - Art. 13 Maintien d'une surface perméable.

Considérant que 58 réactions ont été introduites pendant la durée de l'enquête publique;

Considérant que les remarques émises lors de l'enquête publique portaient sur :

- le parc : la demande de prévoir plusieurs accès et une accessibilité permanente ;
- l'insertion socio-économique : l'intégration du projet dans le quartier en termes de programme ;
- les équipements : le nombre insuffisant d'équipements et la demande de prévoir davantage d'équipements de proximité ;
- les logements sociaux: l'absence de logements sociaux en regard du nombre insuffisant de tels logements dans les environs directs du projet,
- les charges d'urbanisme : la demande de prévoir plus de logements sociaux et conventionnés et plus d'équipements ; la demande d'avoir une vue globale des charges d'urbanisme dues par le demandeur pour l'ensemble des permis d'urbanisme déjà délivrés pour l'ensemble du site dont notamment celles assortissant le PU dit « Méandre » ;
- l'urbanisme : le saucissonnage du projet empêcherait d'avoir une vue globale du site ; la hauteur des bâtiments S2 et S4 (impact visuel et ensoleillement, dérogation au PPAS), la nuisance des solitaires sur la Gare Maritime, la densité trop forte, l'architecture trop lourde et banale, la mauvaise qualité d'habitabilité, le manque de luminosité des S1, S2 et S3 (profondeur), le bâtiment D1 (façades, implantation, rdc qui devrait être commercial);
- le patrimoine : les nouvelles fenêtres de la Gare Maritime qui ne sont pas adaptées au patrimoine ; le fait que des travaux sont exécutés en infraction ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

- l'environnement : la demande de prévoir la réutilisation de l'eau de pluie, l'utilisation des énergies solaires et éoliennes, des toitures vertes... ; la demande de minimiser l'imperméabilisation des sols, de préserver le maximum de biodiversité en sauvegardant le plus possible de terrain non construit, et de davantage prendre en compte les préoccupations écologiques dans la conception du projet ;
- la mobilité : la nécessité de développer des transports en commun en particulier une ligne de tram, la largeur insuffisante de la drève pour que les bus puissent se croiser, la consultation de BM et Stib sur les aspects qui limitent les transports en commun (largeur des rues ...); le nombre trop élevé de places de parking, la réservation des places de parking pour les logements, les problèmes de stationnement dans le quartier, le degré de saturation de la rue Picard non mentionné dans le RIE ; l'étude de mobilité qui a été faite sur base des chiffres de 2001 et des comptages qui ont eu lieu en août ; les places de parking pour les véhicules médicaux et les aires de livraisons prévues en surface (non conformes au PPAS) à prévoir en sous-sol ou dans les rues secondaires, les livraisons de la GM et dans la zone C, les entrées du parking non intégrées dans le bâtiment, la sortie du parking côté drève, la demande de relier les parkings souterrains entre eux, la suppression des parkings provisoires, préciser le dispositif permettant de faire demi-tour à l'extrémité de la drève, le manque de détails quant aux carrefours Drève/Picard et Picard/av du Port, le prix de stationnement pour les résidents,
- l'utilisation de la Gare maritime : privilégier le marché local et les commerçants locaux, l'adaptation aux besoins locaux notamment des facilités sportives et des projets locaux ;
- la collecte des déchets : l'impact des poubelles collectives sur le passage des futurs transports en commun, le risque de dépôts clandestins, la demande de pouvoir utiliser les poubelles collectives par les habitants de la résidence Gloria ;
- les travaux: la communication, la coordination, la limitation des embarras pour les habitants de la résidence Gloria ;
- le programme futur pour la zone C ; le manque de clarté sur le développement général de T&T (modifications d'anciens permis) ;

Considérant que les réclamations les plus récurrentes portent sur la densité et la mobilité qui en découlent, sur le manque d'équipements d'intérêt collectif et de logements sociaux et sur l'accès au parc ;

Vu l'avis de la commission de concertation du 13/06/2018 libellé comme suit :

« AVIS MAJORITAIRE :

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

Attendu que le bien se situe en zone d'intérêt régional (Zir 6A et partiellement Zir 6B) et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ainsi que dans les limites du Plan Particulier d'Affectation du Sol n°09-01 (PPAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 04/05/2017, en zones C et D ;

Attendu que le projet vise à modifier la Gare Maritime et modifier la zone C du site de Tour et Taxis (permis modificatif du permis initial 82P/07 délivré le 17/12/2009) ;

Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis mixte de classe 1B ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré complet en date du 12/03/2018 ;

Attendu que la demande a été soumise à enquête publique du 15/03/2018 au 13/04/2018 et que 58 réactions ont été introduites ;

Considérant que les réclamations portent sur :

- *le parc et son accessibilité,*
- *l'intégration du projet et son insertion économique,*
- *le nombre insuffisant d'équipements et la demande de prévoir des équipements de proximité,*
- *l'absence de logements sociaux en regard du nombre insuffisant de tels logements dans les environs directs du projet,*
- *les charges d'urbanisme (logements sociaux et équipements, vue globale, charges du PU Méandre à réaliser),*
- *le saucissonnage du projet, empêchant d'avoir une vue globale du site,*
- *la hauteur des bâtiments S2 et S4 (impact visuel et sur l'ensoleillement, et en dérogation au PPAS),*
- *la nuisance des solitaires sur la Gare Maritime,*
- *la densité trop forte, l'architecture trop lourde et banale,*
- *la mauvaise qualité d'habitabilité,*

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

- le bâtiment D1 (façades, implantation, rdc qui devrait être commercial),
- le manque de luminosité des S1, S2 et S3 (profondeur),
- le patrimoine, estimant que les nouvelles fenêtres de la Gare Maritime ne sont pas adaptées au patrimoine,
- le fait que des travaux sont exécutés en infraction,
- l'environnement (utilisation de l'eau, la qualité de l'air, énergie solaire et éolienne, le manque de toitures vertes, chauffage, imperméabilisation des sols, pas assez de préoccupations écologiques dans la conception du projet, la nécessité de préserver le maximum de biodiversité en sauvegardant le plus possible de terrain),
- la mobilité (nécessité de développer des transports en commun, une ligne de tram, le nombre de places de parking, les problèmes de stationnement, les places de parking pour véhicules médicaux, l'étude de mobilité faite sur base des chiffres de 2001, comptages qui ont eu lieu en août, la proportion de places de parking pour les habitants par rapport au RRU, les entrées du parking, non intégrées dans le bâtiment, la demande de relier les parking souterrains entre eux, la suppression des parkings provisoires, les aires de livraisons prévues en surface, non conformes au PPAS, à prévoir en sous-sol, ou dans les rues secondaires, prévoir un dispositif permettant de faire demi-tour à l'extrémité de la drève, critique de l'actualisation des données de mobilité, le degré de saturation de la rue Picard non mentionné dans le RIE, ni la circulation depuis/vers le site, la sortie du parking côté drève, pas d'analyse suffisante des détournements de circulation qui auront lieu, manque de détails quant aux carrefours Drève/Picard et Picard/av du Port, largeur insuffisante de la drève pour que les bus puissent se croiser, les livraisons de la GM et dans la zone C, la mise en place d'un pont piéton rue Picard, le prix de stationnement pour les résidents, la consultation de BM et Stib sur les aspects qui limitent les transports en commun (largeur des rues, ...)),
- l'utilisation de la GM (privilégier le marché local et les commerçants locaux, adaptation aux besoins locaux, notamment facilités sportives, investissement des locaux),
- la collecte des déchets (impact des poubelles collectives pour les futurs transports en commun, risques de dépôts clandestins, l'utilisation des poubelles collectives par les habitants de la résidence Gloria),
- les travaux avoisinants (coordination, limitation des embarras pour les habitants de la résidence Gloria),
- la communication (programme détaillé des travaux, futurs plans pour la zone C),
- le développement général de T&T (manque de clarté de la procédure d'urbanisation de T&T, souhait de connaître les futurs projets) ;

Vu l'avis émis par la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) en séance du 31/01/2018 ;

Considérant que, pour la Gare Maritime, cet avis indique que la CRMS relève plusieurs améliorations par rapport au permis de 2009 et est défavorable à plusieurs éléments, comme les nouvelles verrières de toiture, les grilles de ventilation en façade sud, la composition des parois verticales entre petites et grandes halles, les pavillons intérieurs non distants des structures, ..., qu'elle recommande de revoir les options pour un plus juste équilibre entre développement du projet et respect d'un patrimoine industriel majeur et remarquable, et sur base de l'étude historique menée par Inge Bertels pour intégrer les nouveaux dispositifs plus respectueusement de l'architecture industrielle ;

Qu'elle constate que les travaux sont déjà bien entamés et que plusieurs châssis ont été remplacés en façades latérales, qu'elle est fermement défavorable aux divisions, modénature et matériaux des nouveaux châssis, estimant que les fenêtres fixes d'origine mériteraient d'être conservées ou au minimum reproduites en termes de divisions, profils et matériaux ;

Considérant que, pour la zone C, la CRMS regrette les gabarits parfois élevés, demande de ne pas négliger l'aménagement au sol séparant l'immeuble de la rue Picard et s'interroge sur l'évolution du passage du tram ;

Qu'elle se pose la question de l'intégration du projet dans son contexte urbain car en tablant sur un aménagement trop singulier, celui-ci se différencie fort de son voisinage urbain traditionnel et fait donc rupture, qu'elle estime en outre que cela supposera une gestion et un contrôle difficiles de ces espaces d'entre-deux, et recommande de ne pas négliger cet aspect pour éviter d'éventuels lourds réaménagements à terme ;

Vu l'avis émis par Bruxelles-Mobilité (BM) le 07/02/2018;

Considérant que dans son avis, BM indique que le plan directeur bus prévoit pour la ligne 88 (De Brouckère – UZ), une variante passant par la nouvelle voirie entre la rue Picard et le parc ; que par conséquent, il y a lieu de prévoir un gabarit plus important de la voirie pour permettre la circulation aisée des bus ;

Gare Maritime

Considérant que la demande concerne la rénovation et modification des façades, la suppression du parking souterrain (-199 places) prévu dans le permis délivré le 30/01/2015 (Méandre), la modification de l'affectation et des aménagements

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

(2) Concerne les bâtiments

intérieurs, prévoyant la construction de 12 pavillons intérieurs et l'aménagement de la halle centrale ainsi que l'aménagement des abords le long de la façade Est-Sud-Est (quai) ;

Considérant que les interventions relatives à la Gare Maritime ne concernent pas le petit bâtiment situé à son angle sud-ouest appelé « Dépôt des Colis », ni l'Hôtel de la Poste, ni le bâtiment des Produits dangereux ;

Considérant que le projet respecte la prescription 2.6.2. c) du PPAS qui prévoit d'affecter les zones A, B, C et D au logement, aux équipements d'intérêt collectif et de service public, aux activités productives, aux bureaux, aux commerces et aux établissements hôteliers ;

Que cette prescription impose une répartition des superficies de plancher par affectation, à savoir pour la zone D, minimum 7.500 m² d'équipements, maximum 30.000 m² de commerces et maximum 40.000 m² d'activités productives et de bureaux ;

Considérant que la proposition du demandeur d'utiliser une partie de la nef centrale en équipement d'intérêt collectif et de service public est difficile à évaluer ; qu'en effet, l'espace (Espace d'expositions) qualifié d'équipement étant libre de séparation avec celui qualifié de commerces, il sera peu aisé de démontrer au fil des activités qui s'y déroulent, le respect de la délimitation de cet espace et le respect des critères garantissant que les activités qui s'y déroulent relèvent bien d'un équipement d'intérêt collectif ou de services publics;

Considérant compte tenu de l'activité commerciale exercée par ailleurs dans la nef et les constructions intérieures projetées, qu'il est plus vraisemblable que l'espace en cause soit en réalité affecté en commerce;

Considérant qu'il s'agit de l'affectation actuelle de droit de la Gare Maritime, telle qu'autorisée par le permis initial 82P/07 délivré le 17/12/2009 ;

Qu'il y a donc lieu de conserver l'affectation de cette partie de la nef en commerce ;

Considérant en outre que le PPAS impose un minimum d'équipements (7.500m²) uniquement dans les superficies des nouveaux développements ;

Considérant dès lors que la localisation des équipements au sein de la gare maritime doit être revue ; que ceci n'entraîne aucune modification du nombre total de superficie plancher dans la Gare;

Considérant que le projet propose, dans les quatre nefs latérales sur les sept que compte la Gare, des volumes s'élevant sur plusieurs niveaux hors sol ;

Que ce choix est motivé par la volonté du demandeur de dégager la nef centrale de tout volume afin de percevoir la totalité de l'espace ;

Considérant que cette volonté répond à la prescription 3.3.2.b du PPAS, stipulant que la Gare est traitée comme un espace public couvert dégagé, franchissable sur toute sa longueur nord-sud par, au moins, une liaison piétonne et visuelle, s'inscrivant dans la continuité de la rue de Ribaucourt, la reliant à l'espace vert public multifonctionnel et garantissant une continuité visuelle ;

Considérant qu'un des objectifs du PPAS est de « concevoir l'aménagement du site à partir de la mise en place d'espaces publics structurants, en renforçant la structuration du site en s'appuyant sur la Gare Maritime qui doit accueillir une structure d'espaces publics couverts et dont le potentiel touristique doit être développé » et de « sauvegarder la dimension événementielle du site en la valorisant dans les bâtiments historiques et l'espace vert public multifonctionnel, en prévoyant un programme qui permette de contribuer à l'attractivité externe et au rayonnement régional du site et en maintenant et renforçant une offre culturelle diverse située à proximité du centre-ville ;

Considérant que 10 pavillons indépendants sont adossés aux façades latérales de la Gare Maritime et deux plus petits à hauteur de la rue Picard ;

Considérant qu'au premier étage des halles latérales, un volume de connexion entre les pavillons est aménagé, pouvant servir de salle de réunion;

Considérant que des escaliers de secours sont construits de part et d'autre des pavillons ;

Considérant que le dessin des façades extérieures des pavillons et des escaliers leur confèrent un aspect un peu trop massif et monumental ; qu'il y a lieu d'alléger ;

Considérant que pour assurer un éclairage naturel et la ventilation, des lanterneaux en verre sont aménagés dans les toitures des deux petites halles encadrant la grande halle centrale ; que cet aménagement est également prévu pour rendre possible la plantation et le développement d'une végétation incluant des arbres ;

Considérant que 5 rues latérales sont créées entre les pavillons à hauteur des travées monumentales d'origine ; que de nouvelles portes sont percées dans ces travées à hauteur du rez-de-chaussée ;

Considérant que, outre ces 5 rues latérales, un nouvel accès est également aménagé dans la travée située à l'arrière du bâtiment des Petits Colis ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que dans le permis de 2009 cette dernière intervention n'était pas prévue et que les baies étaient conservées avec leur châssis d'origine ;

Considérant que cette intervention transforme profondément l'une des rares parties de la façade Ouest encore préservée dans son état d'origine, dans le prolongement de la façade du bâtiment des Petits Colis ;

Considérant toutefois que cette transformation permet d'activer la façade à proximité immédiate de la rue Picard ;

Considérant que pour le bâtiment appelé Dépôt des colis (hors demande du présent permis) le permis délivré en 2009 comprend le maintien des châssis d'origine, tant extérieurs qu'intérieurs, tant en métal qu'en bois ;

Considérant que ces châssis, de très belle facture et maintenus en bon état de conservation, sont parmi les derniers conservés en l'état d'origine pour l'ensemble de la gare ; qu'il y a dès lors lieu de les préserver, de les restaurer en y intégrant éventuellement un vitrage performant dont l'aspect s'intègre au patrimoine ;

Considérant que seuls les quelques rares menuiseries déjà remplacées devraient être refaites à l'identique, selon les plans d'origine ;

Considérant qu'il y aura lieu d'associer la DMS à cette partie des travaux ;

Considérant que le pavement des halles est partiellement réalisé avec les pavés de porphyre existants, récupérés dans l'ancienne gare ; que le pavage d'autres parties est réalisé en béton préfabriqué ;

Considérant que le pavement de porphyre des halles doit être uniforme et qu'afin d'assurer le confort des usagers les pavés pourraient éventuellement être sciés ;

Considérant qu'un quai d'une hauteur d'environ 1.30 m est établi le long de la façade latérale Est du bâtiment pour rattraper la différence de niveau entre les côtés Est et Ouest de la Gare maritime ;

Considérant que les travaux de rénovation prévus entendent, pour une part, répondre à la nouvelle affectation du bâtiment et, d'autre part, aux nouvelles exigences en matière de performance énergétique, sécurité, etc. ;

Considérant que la structure d'origine en acier, colonnes et fermes, sera nettoyée et repeinte en gris à l'intérieur, en vert clair à l'extérieur ;

Considérant que les anciens quais à l'intérieur de la gare sont démolis et le niveau du sol aligné, sur toute sa surface, sur celui du terrain aux abords ;

Considérant que cette intervention nécessite de prévoir des supports pour les colonnes reposant initialement sur les quais ; que ceux-ci sont prévus en pierre ;

Considérant que les volumes en toiture sont globalement conservés et que certaines parties sont reconstituées, telle la toiture en croupe d'une des petites halles du côté du parc intérieur ;

Considérant que le revêtement en zinc des toitures est entièrement remplacé par des panneaux sandwich en acier avec isolation ;

Considérant que sur les halles latérales des lanterneaux sont ajoutés, à hauteur de chacune des rues perpendiculaires, pour répondre aux normes de sécurité incendie et apporter de la lumière naturelle ; que ces lanterneaux sont réalisés en profils métalliques gris-clair ;

Considérant que la position de ces lanterneaux est qualitative et ne nuit pas à la lecture du bâtiment dans sa continuité visuelle, qu'au contraire elle renforce la structuration de l'espace telle que voulue par le projet ;

Considérant que pour les façades latérales, les baies de fenêtre existantes sont prolongées jusqu'au niveau du sol pour y aménager des accès assurant un maximum de flexibilité à l'occupation des espaces commerciaux ; que certains éléments sont ragrésés avec des briques semblables à la brique d'origine ; que les châssis sont systématiquement remplacés par des profils métalliques ;

Considérant que l'ouverture de nombreuses portes modifie considérablement l'aspect originel des façades (registre supérieur de hautes baies vitrées à châssis métalliques sur socle fermé de pierre et de briques soigneusement appareillées) ; que l'ouverture de portes répond à la volonté d'inciter l'accès depuis l'extérieur aux entités commerciales et à la nécessité de créer des accès aux rues transversales de la Gare maritime ;

Considérant que pour la façade latérale Ouest (ou façade C), profondément modifiée dans les années 1970 par le percement de nombreuses et larges ouvertures, la composition est rétablie à l'étage par la 'restitution' des fenêtres, deux par travée ; qu'à hauteur des travées monumentales en avancée, la division originelle en 3 des fenêtres cintrées est réintroduite ;

Considérant que l'aménagement intérieur, par la création d'un niveau, induit toutefois la réduction en hauteur de l'ensemble des fenêtres du registre supérieur et la création d'un auvent en béton sous ces fenêtres ;

Considérant que l'ensemble des fenêtres et des portes, à l'exception de celles cintrées, présente des châssis dissymétriques ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que si le principe d'une intervention contemporaine au niveau des châssis des portes et fenêtres est défendable, le choix de châssis standard à profils larges et plats n'est pas adéquat et ne crée pas de plus-value à hauteur de ce patrimoine industriel exceptionnel ;

Considérant qu'il y a lieu d'opter pour des châssis d'un design contemporain de qualité présentant des profils plus étroits et davantage de profondeur ;

Considérant que les impostes des portes ne sont pas alignées sur les bandeaux de pierre des façades ;

Considérant que de manière générale, pour les châssis rappelant la division historique, la pose d'un profil extérieur sur les châssis pourrait être envisagée afin de donner de la profondeur à ceux-ci ;

Considérant toutefois que cette éventualité induit une incohérence dans la lecture des façades, la pose de tels profils extérieurs n'étant applicable qu'à une partie des fenêtres ;

Considérant que pour les façades rue Picard, le caractère fermé avec soubassement en pierre et 3 portes est maintenu ;

Considérant que les ouvertures sont maintenues dans leur fonction d'entrée ; que la porte centrale en bois est conservée et restaurée ;

Considérant que le modèle des 2 autres portes ne s'intègre pas aux caractéristiques patrimoniales et demande une approche plus qualitative prévoyant des portes pleines à deux battants en bois ou en métal ;

Considérant que la structure portante métallique des pignons est conservée et peinte en couleur vert clair et que de nouveaux vitrages et profils de fenêtre de couleur gris-clair sont posés ;

Considérant que des grilles de ventilation seraient intégrées dans les parties basses des façades vitrées, ainsi que dans les baies des petites halles ; que ces éléments dénaturent profondément la lecture de la façade principale et qu'il y a lieu de les supprimer ou de les déplacer pour réduire substantiellement leur impact ;

Considérant que pour les façades vitrées il y a lieu d'opter pour un vitrage clair ; toute autre option en vue notamment de réduire l'impact du soleil ou de réaliser un fond de perspective neutre est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU par des essais (mock-up) ; si des systèmes de panneau solaire devraient être posés en façade, la même procédure est à suivre afin de déterminer leur intégration (profils fins, etc) ;

Considérant qu'il y a lieu de bien préciser ce qu'il faut entendre par « brise-soleil, panneau perforé couleur gris » mentionné sur les plans pour la façade principale rue Picard : emplacement précis, mode de fixation, intégration patrimoniale ; ce dispositif est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU ;

Considérant que les façades côté parc, en très mauvais état, sont reconstruites dans le respect de son aspect d'origine ;

Considérant que pour les abords - voiries de desserte et voiries secondaires - il est prévu de poser des pavés de récupération sciés ;

Considérant que les éléments en bois des quais d'origine sont récupérés et réintégrés dans le quai à construire le long de la façade Est ;

Zone C

Considérant que la dernière situation autorisée correspond au permis relatif à l'urbanisation de la ZIR 6A délivré le 17/12/2009 tel que modifié par le permis délivré le 30/01/2015 dans le cadre du projet « Le Méandre » (modification des bâtiments M7 et M8) ;

Considérant que la présente demande de permis vise plus particulièrement à :

-Construire 6 immeubles de logement abritant 271 appartements, quelques bureaux destinés à des professions libérales et des commerces au rez-de-chaussée ;

-Construire un immeuble affecté en résidence-services pour 80 appartements ;

-Construire une maison de repos médicalisée (équipement d'intérêt collectif) de 197 chambres disposant d'un parking souterrain de 15 emplacements (bâtiment S1) ;

-Modifier légèrement le parking souterrain autorisé par le permis d'urbanisme 82P/07 ;

-Supprimer les immeubles autorisés par le permis d'urbanisme 82P/07 devant s'implanter dans la zone intitulée M3 du permis en vue de les remplacer par un parking temporaire à l'air libre de 173 emplacements ;

-Modifier la voirie implantée sur la zone C reliant la rue Picard au parc ainsi que des abords des différents immeubles concernés ;

Considérant que le PPAS impose dans la zone C, minimum 80.000m² de logement, minimum 7.500m² d'équipement et maximum 93.000m² ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que toute demande de permis ou de certificat est examinée au regard des superficies planchers prescrites par zone (prescription 2.6.2.e) ;

Considérant qu'au vu des dossiers de demande de permis, la réalisation de 80.000m² de logement sur l'ensemble de la zone C est réaliste et correctement répartie ;

Considérant que l'imposition de superficies minimales et la volonté de prévoir un développement généreux d'espace publics nécessitent de prévoir une certaine hauteur aux immeubles, en particulier dans la zone Z1 ;

Considérant que le dépassement du gabarit prévu par le PPAS, des immeubles S2 et S4 permet de concentrer les superficies planchers de logements au profit de dégagements plus importants ;

Considérant que ce dépassement de gabarit à deux endroits ponctuels ne nuit aucunement à la lecture des façades principales Nord et Sud de la Gare maritime étant donné l'éloignement des immeubles à + de 60m des façades principales de la Gare ;

Considérant également que les immeubles S1 à S5 et D1, D2 ne sont pas implantés de manière linéaire mais présentent des légères variations offrant avec leur alternance de hauteur, un jeu de volumétries différenciées et adéquatement proportionné par rapport à la Gare maritime aux dimensions exceptionnelles ;

Considérant que les solitaires s'inscrivent dans un espace largement verdurisé accessible au public ;

Considérant que le projet propose un ensemble qualitatif, conférant une identité à ce nouveau quartier ;

Considérant que le parking souterrain, à l'usage des résidents et, pour partie, accessible au public, se situe sous les 5 immeubles « Solitaires », que les entrées sont intégrées aux bâtiments et qu'une connexion souterraine est prévue à deux endroits avec la Gare Maritime ;

Qu'un accès public se fait depuis la rue Picard, intégré au bâtiment S1, et qu'un autre accès, destiné exclusivement aux résidents, se situe dans le bâtiment S4 ;

Considérant que la voirie est une voirie principale au sens du PPAS ;

Qu'elle contient une zone, d'une largeur de 18 m, destinée à devenir une voirie publique, qui pourra être ultérieurement cédée à la Ville moyennant accord de cette dernière ;

Qu'à cela s'ajoute le trottoir côté Gare Maritime, portant la largeur totale de l'espace voirie à 22 m, conformément au PPAS ;

Considérant qu'il y a lieu de laisser la partie de la voirie publique pouvant être cédée à la Ville libre de tout empiètement et dès lors, de reculer le parking d'environ 40cm ;

Considérant que la prescription 4.2. a) du PPAS indique que les voiries principales reçoivent l'ensemble des modes de transport, en ce compris les transports publics ;

Que la voirie telle que proposée présente une partie carrossable d'une largeur de 5,60 m, que cette largeur est insuffisante pour permettre un passage ultérieur aisé de véhicules de transports en commun ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de rendre un tel passage possible, en prévoyant une largeur de 6,40 m entre bordures, au lieu de 5,60 m, cette voirie pouvant par ailleurs être le cas échéant cédée à la Ville ;

Considérant qu'en attente de passage des transports en commun, l'aménagement de surface de la voirie principale (élargie) devrait, pour éviter le stationnement sauvage, être traitée de manière paysagère et réversible ;

Considérant qu'afin d'assurer un retournement possible des véhicules au bout de la voirie, il y a lieu de prévoir une zone de rebroussement, sans obstacle, entre les immeubles S4 et S5 ;

Qu'au-delà de cette zone de rebroussement, il y a lieu de ne pas minéraliser le revêtement de la voirie, afin de marquer la limite carrossable de celle-ci ;

Considérant qu'il y a lieu de clarifier les parties de voirie carrossable qui peuvent être utilisées par les différents type d'usage (livraisons, véhicule de secours uniquement, etc) ;

Considérant que l'immeuble D1 s'implante en mitoyenneté avec l'immeuble déjà construit M.4.2. et présente un volume de R+5 en mitoyenneté, R+7 à l'angle et R+4 côté drève ;

Que le volume principal marque l'entrée du site, en réponse avec la tour d'angle du bâtiment appelé Dépôt des colis ;

Considérant que les deux derniers étages de ce volume se détachent de la mitoyenneté avec le M.4.2. d'une distance de 3,5 m, offrant aux logements situés à ces étages des vues peu qualitatives ;

Considérant qu'il y a lieu d'augmenter la distance se situant entre les deux immeubles au niveau des deux derniers étages et d'adapter le programme en conséquence ;

Considérant que l'immeuble D2 s'implante en construction libre le long de la drève et présente un gabarit de R+4 et R+6, avec les 5ème et 6ème étages en retrait par rapport à la drève ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que les deux étages en retrait s'intègrent peu au reste du bâtiment, tant au niveau du gabarit que par l'architecture ;

Considérant qu'il y a lieu dès lors de les supprimer ;

Considérant que la demande porte d'une part sur la modification du parking en sous-sol « P-M7/8 » et d'autre part sur l'exploitation temporaire d'un parking à ciel ouvert de 173 places en remplacement des immeubles initialement prévus en zone « M.3 » ;

Considérant que ce parking temporaire vise à permettre le stationnement des résidents de logements côté rue Picard (« Gloria »), en attendant que le parking couvert définitif « P-M7/8 » soit mis en activité ;

Considérant les 5 zones de livraisons prévues entre les SHEDS et la gare maritime ;

Considérant que le quai de livraison n° 5 nécessite une longue marche arrière des semi-remorques pour ressortir du site ; que cette zone est essentiellement fréquentée par les modes actifs ;

Considérant que le quai de livraison n° 1 oblige les semi-remorques à de nombreuses manœuvres et à circuler, en marche-arrière, à proximité de l'Hôtel de la Poste, où des événements ouverts au public sont prévus ;

Considérant cependant que, vu la configuration du site, et l'activité qui s'y déroulera, de tels espaces de livraisons sont nécessaires ;

Que le projet prévoit de coupler la ventilation de la Gare maritime à des sondes détection CO localisées dans la zone marché, afin de garantir que l'air ne devienne pas toxique pour le public ;

Considérant que les eaux pluviales du site objet de la demande seront dirigées vers le Canal (selon l'intention du demandeur) ou, à défaut, vers les infrastructures de rétention situées dans le parc de T&T (hors périmètre de la présente demande) ;

Considérant qu'en S1, l'ascenseur à voitures sera également utilisé par les cyclistes ;

Considérant que la ventilation du parking couvert « P-M7/8 » comprend la possibilité d'utiliser une trémie de désenfumage pour un apport passif d'air frais au niveau -2, qu'aucun autre apport d'air frais direct au -2 n'est prévu ;

Considérant que des conteneurs de tris sélectifs sont prévus dans la voirie à la place de locaux poubelles dans chaque nouveau immeuble et destinés principalement aux résidents des immeubles ;

Considérant que ceux-ci sont implantés au centre de la voirie le long de la piste cyclable d'une part, et de la voie carrossable qui sera empruntée par les futurs transports en commun d'autre part ;

Considérant que cette implantation oblige les futurs habitants à traverser cette voie principale pour rejoindre les conteneurs ;

Considérant que la collecte des conteneurs ne peut en aucun cas obstruer les différentes voies pour les modes actifs, ou mettre en danger ceux-ci, ni obstruer le trafic des futurs transports en commun ;

AVIS FAVORABLE sous réserves:

Pour la gare maritime:

Affecter minimum 7500 m² d'équipements d'intérêt collectifs dans les nouveaux développements de la zone D du PPAS

Fournir une note de calcul des superficies par affectation en répartissant les espaces communs des superficies construites au prorata des affectations occupant les lieux ;

Requalifier l'affectation d'équipement d'intérêt collectifs située au centre de la nef centrale en affectation commerciale ;

Revoir le traitement des façades des pavillons et des escaliers afin de conférer plus de légèreté à l'ensemble ;

Réserver le quai n° 5 aux camions de petit gabarit et l'interdire aux semi-remorques ;

Pour la façade rue Picard :

Prévoir pour les 2 portes latérales une approche plus qualitative ; opter pour un modèle s'intégrant aux caractéristiques patrimoniales : portes à deux battants en bois ou en métal ;

Supprimer les grilles de ventilation prévues dans les parties basses des façades vitrées, ainsi que dans les baies des petites halles, ou les déplacer pour réduire substantiellement leur impact ;

Opter pour du vitrage clair ; toute autre option en vue notamment de réduire l'impact du soleil ou de procurer un fond de perspective neutre est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU via des essais (mock-up) ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Pour la pose d'éventuels systèmes de capteur solaire en façade, la même procédure est à suivre afin d'en déterminer leur intégration ;

Préciser ce qu'il faut entendre par « brise-soleil, panneau perforé couleur gris » mentionné sur les plans (emplacement précis, mode de fixation, intégration patrimoniale ; ce dispositif est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU ;

Pour les façades latérales :

Pour l'ensemble des portes et fenêtres, opter pour des châssis de design contemporain de qualité présentant des profils étroits et davantage de profondeur, s'intégrant à la composition des façades (respect des moulures, éléments d'architecture ...) ;

Pour la façade latérale C, envisager la restitution au maximum des proportions originelles des baies au registre supérieur ;

Pour la zone C :

Ne pas prévoir d'empiètement sous la partie de la voirie publique à céder à la Ville en reculant le parking en sous-sol d'environ 40 cm ;

Elargir la partie de la voirie carrossable afin qu'elle ait une largeur de 6,40 mètres entre bordures pour permettre un passage ultérieur de véhicules de transport en commun, tout en maintenant les 3 rangées d'arbres ;

Prévoir un aménagement paysager de la voirie élargie qui permette, à terme, sa réversibilité en vue du passage d'un transport en commun ;

Prévoir une zone de rebroussement sans obstacle entre l'immeuble S4 et S5 et un aménagement non minéral pour le dernier tronçon de la voirie devant l'immeuble S5 ;

Préciser les schémas de circulation des véhicules pour les différents type d'usage (tout public, habitants, livraisons, camions de collecte des déchets, véhicules de secours) ;

Ventiler suffisamment l'ascenseur à voitures en S1 pour que l'atmosphère n'y soit pas toxique pour les cyclistes qui l'empruntent ;

Prévoir pour le désenfumage, un apport passif d'air frais au niveau -2 du parking couvert P-M7/8 ;

Prévoir une rampe en béton strié afin d'améliorer l'accessibilité aux places vélos du bâtiment S4 ;

Pour l'immeuble D1, élargir l'inter-distance des deux derniers étages par rapport à l'immeuble M.4.2 d'environ 7 m ;

Pour l'immeuble D2, supprimer les 2 niveaux supérieurs ;

Implanter les conteneurs de tri-déchets dans des lieux qui ne nécessitent pas d'entraver la circulation des différents modes de transports et actifs sur la voirie principale ;

Préciser quels sont les logements répondant aux conditions du prix de vente du logement conventionné +25% (prescription 2.6.2 g du PPAS)

Pour le parking temporaire à ciel ouvert de 173 places, limiter l'exploitation à une période de 5 ans.

AVIS MINORITAIRE :

Commune de Molenbeek-Saint-Jean :

La commune de Molenbeek-Saint-Jean se rallie à l'avis majoritaire et renvoie néanmoins à l'avis du Collège des Bourgmestres et Echevins du 23/04/2018 joint en annexe »

Considérant que la commission de concertation n'a pas émis son avis dans le délai de 60 jours qui suit la fin de l'enquête publique (12/06/2018); que la procédure peut être poursuivie sans qu'il soit tenu compte de l'avis ;

Que néanmoins, il sera entièrement tenu compte de l'avis de la commission de concertation ; qu'il est circonstancié et pertinent; qu'il constitue une pièce essentielle dans l'analyse et l'appréciation de ce dossier complexe ;

Que l'avis de la commission de concertation est unanime, hormis le représentant de la commune de Molenbeek-Saint-Jean qui renvoie pour le surplus à l'avis du collège des Bourgmestres et Echevins du 23/04/2018 ;

Que la présente décision fait sienne la motivation de cet avis pour tous les points au sujet desquels il n'est pas expressément revenu ci-après ;

XXX

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que les instances suivantes ont été interrogées : la CRMS, VIVAQUA, ASTRID, Bruxelles Mobilité ;

Vu l'avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) du 07/02/2018 (ci-annexé);

Considérant que, dans son avis, la CRMS relève, pour la Gare Maritime, plusieurs améliorations par rapport au permis de 2009, car celles-ci s'inscrivent dans un plus grand respect des caractéristiques anciennes qui confèrent à la Gare Maritime sa haute valeur patrimoniale ; que la CRMS est par contre défavorable à plusieurs éléments, comme les nouvelles verrières de toiture, les grilles de ventilation en façade sud, la composition des parois verticales entre petites et grandes halles, les pavillons intérieurs non distants des structures... ; qu'elle recommande de revoir les options pour un plus juste équilibre entre développement du projet et respect d'un patrimoine industriel majeur et remarquable, sur base de l'étude historique menée par Inge Bertels pour intégrer les nouveaux dispositifs plus respectueusement de l'architecture industrielle ;

Qu'elle constate que les travaux sont déjà bien entamés notamment au niveau de l'enveloppe et de la toiture et que plusieurs châssis ont été remplacés en façades latérales ; qu'elle est fermement défavorable aux divisions, modénature et matériaux des nouveaux châssis, estimant que les fenêtres fixes d'origine mériteraient d'être conservées ou au minimum reproduites en termes de divisions, profils et matériaux ;

Considérant que, pour la zone C, la CRMS constate que le projet se développe sous une forme intermédiaire comprise entre l'îlot et l'immeuble plot, faisant quelque peu oublier la primauté souhaitée de la rue nouvelle. Les gabarits sont variables avec dégagements de perspectives sur la Gare Maritime. Le poids du programme impose des gabarits parfois élevés, ce que regrette la CRMS ;

Considérant que dans son avis, la CRMS s'interroge sur l'aménagement au sol séparant l'immeuble de la rue Picard et s'interroge sur l'évolution du dossier du passage du tram ;

Qu'elle se pose la question de l'intégration du projet dans son contexte urbain, car en tablant sur un aménagement trop singulier, celui-ci se différencie fort de son voisinage urbain traditionnel et fait donc rupture, qu'elle estime en outre que cela supposera une gestion et un contrôle difficiles de ces espaces d'entre-deux, et recommande de ne pas négliger cet aspect pour éviter d'éventuels lourds réaménagements à terme ;

Vu l'avis de VIVAQUA du 17/01/2018 (ci-annexé);

Considérant que dans son avis, VIVAQUA transmet des informations techniques à insérer dans le permis d'urbanisme ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 07/02/2018 (ci-annexé);

Considérant que dans son avis, Bruxelles Mobilité indique ceci: « *Considérant que le plan directeur bus prévoit pour la ligne 88 (De Brouckère – UZ), une variante passant par la nouvelle voirie entre la rue Picard et le parc ; considérant qu' il est dès lors essentiel de prévoir un gabarit permettant la circulation aisée des bus, soit de l'ordre de 6 mètres entre filets d'eau ou 6 m 40 entre bordures ; considérant que le projet prévoit une largeur chaussée carrossable de 5 m 20 et sa mise en impasse ; Bruxelles Mobilité constate que la nouvelle voirie n'est pas prévue pour la circulation des bus. Le projet ne permet donc pas la mise en place de la variante prévue au plan directeur bus. En outre, ceci entre en contradiction avec l'objectif 2 du PRM : Rendre les transports publics plus attractifs. »*

Vu l'avis de l'ANLH du 06/02/2018 (ci-annexé) ;

Vu l'avis de la Commission de Sécurité d'ASTRID du 30/01/2018 (ci-annexé) ;

xxx

Considérant qu'en application de l'article 177/1 du CoBAT, le demandeur a introduit des plans modifiés le 16/07/2018 ainsi qu'une note explicative et un complément au rapport d'incidences;

Considérant que les modifications apportées au projet ont pour objet de répondre aux objections formulées par la commission de concertation et aux réclamations déposées au cours de l'enquête publique et de supprimer des dérogations; qu'elles ne modifient pas l'objet de la demande et qu'elles demeurent accessoires ; que, spécifiquement, sur cette dernière condition, le Conseil d'Etat a rappelé que : « *Restent dans les limites prévues par l'article 191 du CoBAT, les modifications qui n'impliquent aucun changement du gabarit, du volume, de la structure, de la répartition ou de l'affectation des espaces, par rapport aux plans déposés initialement, qui n'ont qu'un impact mineur sur le projet architectural global et ne procèdent pas d'options architecturales et esthétiques fondamentalement différentes du projet initial* » (C.E., 18/02/2013, Jourde et consorts, n° 222 539 ; également : C.E., 21 mars 2018, Folens et consorts, n° 241 066) et encore que « *Le nombre de modifications apportées au projet initial n'a pas pour effet de faire perdre à celles-ci leur caractère accessoire au sens de l'article 191 du CoBAT* » (C.E., 25/07/2017, Snoy et consorts, n° 238 876); que tel est le cas des modifications apportées puisque le parti architectural n'est pas fondamentalement modifié et que le projet est modifié afin de répondre aux conditions de la commission de concertation ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

Considérant que la demande de permis telle que modifiée développe le programme suivant :

	Logement	Bureau	Act.PBI	Act.PSM	Commerce	Equipement
Gare Maritime	/	19.892 m ²	14.617 m ²	/	25.015 m ²	10.280 m ²
Zone C	34.676 m ²	/	/	/	932 m ²	10.052 m ²
Total	34.676 m ²	19.892 m ²	14.617 m ²	/	25.947 m ²	20.332 m ²

Soit un total de 115.464 m² de superficie plancher PRAS ;

Considérant que le demandeur a fourni des précisions concernant les réponses apportées à l'accessibilité des PMR (note d'accessibilité datée du 20/03/2018 et les réponses à la vérification de la conformité au RRU daté du 29/03/2018) ;

Considérant que les plans modifiés introduits le 16/07/2018 reprennent bien les adaptations indiquées dans la note d'accessibilité du 20/03/2018 et celles du 29/03/2018 ;

Considérant que les dérogations au Titre IV du RRU sont supprimées ;

Considérant que des précisions ont également été apportées concernant la gestion du parking M7/8 (note datée du 25/01/2018 qui a été versée au dossier de la demande de permis d'environnement) ;

Vu les essais des cellules photovoltaïques sur la façade rue Picard, in situ, en présence du représentant de la DU et de la DMS, le 04/07/2018;

Vu les précisions reçues le 16/07/2018, suite à la visite du 04/07/2018, concernant la finition des châssis et la proposition de dessin des cellules photovoltaïques sur la façade vitrée de la façade rue Picard (ci-annexée);

Considérant que les essais d'améliorations des nouveaux châssis posés dans les façades latérales de la Gare Maritime ne sont pas suffisamment probant ; que les châssis du rez de chaussée comportant une porte dissymétrique présentent (côté zone C) une hauteur d'imposte qui ne correspond pas à celle figurant sur les plans et présentent (cotés Mainstreet et zone C) une division et une épaisseur de châssis qui alourdissent leur aspect; qu'il y a lieu d'opter pour des châssis plus sobre, sans division verticale intermédiaire;

Considérant que le dessin proposé le 16/07/2018 pour les cellules photovoltaïques correspond aux recommandations faites sur place le 04/07/2018 de prévoir une répartition la plus homogène possible des cellules photovoltaïques ; que ces éléments procurent un fond de perspective neutre depuis l'intérieur de la Gare Maritime tout en laissant passer une grande clarté ; qu'elles contribuent à la gestion thermique de l'intérieur de la Gare ;

XXX

Considérant qu'en ce qui concerne les dérogations et compte tenu du projet initial et tel que modifié et précisé en application de l'art.177/1, il peut être répondu ce qui suit :

Considérant que la demande déroge à l'article 3.1.2 du PPAS ; que la dérogation est liée au fait que les toitures plates des différents bâtiments ne sont pas entièrement aménagées en toitures vertes ;

Considérant que la dérogation est justifiée par la présence de panneaux photovoltaïques et de groupes de ventilation sur les toitures ; que le ralentissement des eaux pluviales qui est l'objectif de la prescription du PPAS est réalisé par les oueds implantés dans le parc qui ont une fonction de bassin d'orages ainsi que par des citernes d'eaux pluviales d'une capacité totale de 358 m³ pour la zone C ;

Considérant dès lors que la dérogation au PPAS est acceptable ;

Considérant que la demande déroge à l'article 3.1.3 du PPAS en ce que les bâtiments D1 et D2 présentent le long de la voirie principale des reculs (en dents de scie) dont la profondeur de 2,50 m dépasse les 2 m du front de bâtisse de type 1 en zone Z2;

Considérant que ces dérogations au front de bâtisse sont minimales et se font au profit de l'espace public ;

Considérant que le bâtiment D1 déroge partiellement au front de bâtisse de la rue Picard, de 4,45 m pour s'aligner sur la façade du bâtiment existant M4.2 ; que ce retrait est par conséquent adéquat et la dérogation acceptable ;

Considérant que les bâtiments S1 à S5 sont en recul au front de bâtisse de type 2 ; que ces reculs sont autorisés dans le PPAS à condition que la zone de recul soit traitée dans la continuité des zones adjacentes, ce qui est le cas ; qu'il n'y a pas de dérogation sur ce point ;

Considérant que la demande déroge à l'article 3.2.3.b du PPAS en ce que les bâtiments S1, S3 et S5 dépassent la hauteur autorisée de 24 m ; que plus exactement, le bâtiment S1 a une hauteur de 30,21 m, le bâtiment S3 a une

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

hauteur de 27,74 m (et l'étage technique de 29,23 m), le bâtiment S5 a une hauteur de 27,89 m (et l'étage technique 29,08 m);

Considérant que la demande déroge à l'article 3.2.3.b du PPAS en ce que le bâtiment S2 a une hauteur de 44,93 m (et l'étage technique 49,16 m) et le bâtiment S4 a une hauteur de 43,60 m (et l'étage technique 45,24 m) ;

Considérant que ces hauteurs sont déterminées en prenant en compte comme référence, la niveau 22,24 m au pied de la GM au milieu de la zone C ;

Considérant que le demandeur a justifié ces dérogations sur la hauteur notamment par le choix architectural, par la hauteur libre des niveaux et par l'effet de plinthe du rez-de-chaussée ;

Considérant que ces dérogations sont relativement minimales; qu'à l'échelle du site, elles n'ont pas d'incidences particulières ;

vu l'analyse de l'intégration dans le paysage dans le rapport d'incidences ;

Considérant que le projet architectural d'ensemble a été étudié pour dégager le maximum d'espace public ; que le taux d'emprise au sol qui est de 0,52 dans la zone Z1 est inférieur à celui prévu dans le PPAS qui est de 0,65 ;

Considérant que pour atteindre la densité minimale de 87.500 m² imposé par le PPAS dans la zone C, il est nécessaire de prévoir des gabarits importants ; que la zone Z1 est la partie la plus adéquate pour recevoir ce type de gabarits afin d'offrir davantage d'espace public, libre de circulation, et afin de limiter la hauteur des immeubles de la zone Z2 ;

Considérant, à juste titre, comme le relève la commission de concertation que :

« ce dépassement de gabarit à deux endroits ponctuels ne nuit aucunement à la lecture des façades principales Nord et Sud de la Gare maritime étant donné l'éloignement des immeubles à + de 60 m des façades principales de la Gare ;

Considérant également que les immeubles S1 à S5 et D1, D2 ne sont pas implantés de manière linéaire, mais présentent de légères variations offrant avec leur alternance de hauteur, un jeu de volumétries différenciées et adéquatement proportionné par rapport à la Gare maritime aux dimensions exceptionnelles ;

Considérant que les solitaires s'inscrivent dans un espace largement verdurisé accessible au public ;

Considérant que le projet propose un ensemble qualitatif, conférant une identité à ce nouveau quartier »;

Considérant que les dérogations à l'article 3.2.3b sont dès lors acceptables ;

Considérant que, vérification faite, la demande ne déroge pas à l'article 3.3.2.3.c du PPAS concernant le taux d'emprise en ce qu'il atteint 0.52 en zone Z1 alors que le PPAS impose un maximum de 0,65, et 0,34 en zone Z2 alors que le PPAS impose un maximum de 0,45 (données extraites du RI) ;

Considérant que, vérification faite, la demande ne déroge pas à l'article 3.2.3.f du PPAS concernant le CBS en ce qu'il atteint 0.42 en zone Z1 et Z2 alors que le PPAS impose un minimum de 0,40 ;

Considérant que la demande déroge à l'article 3.6.b du PPAS en ce que la zone de cour et jardin n'est pas perméable sur au moins 80% de sa superficie ; que la surface en pleine terre de la zone C correspond à 40% de la zone de cours et jardins ; que cette dérogation est acceptable tenant compte que le parking en sous-sol dans la zone Z1 est préexistant et que le parking temporaire de 173 emplacements empiète dans la zone de cours et jardins ; qu'il s'agit d'une situation transitoire en ce qui concerne le parking temporaire, qui permettra de répondre aux besoins de parking des occupants dans l'attente de la mise en service du parking projeté par la présente demande et qui compte tenu de la brièveté de la période en cause et de la localisation dudit parking temporaire est acceptable;

Considérant que la demande initiale dérogeait à l'article 4.2.a du PPAS concernant les voiries principales en ce que la voirie ne recevait pas l'ensemble des modes de transport, en ce compris les transports publics ;

Considérant que Bruxelles-mobilité et la commission de concertation ont dans leur avis, demandé d'élargir la voirie pour permettre le passage ultérieur de transport en commun ; que le demandeur a adapté son projet dans les plans introduits en application de l'art.177/1;

Qu'en ce qui concerne la réalisation ou l'opérationnalité du transport en commun, ceci relève de la compétence des autorités publiques et non du demandeur de permis ;

Considérant que la demande est conforme au PPAS sur ce point ;

Considérant que la demande initiale dérogeait à l'article 5.2.c du PPAS en ce que deux emplacements de stationnement étaient prévus en voirie pour les médecins de la MRS, alors que le PPAS ne le permet pas ;

Considérant que la demande a été modifiée en remplaçant les deux emplacements par des emplacements pour PMR ;

Considérant que la demande est conforme au PPAS sur ce point ;

Considérant que la demande déroge à l'article 3.1.4.c du PPAS en ce que chaque bâtiment ou groupe de bâtiments n'accueille pas un système centralisé de collecte/évacuation des déchets ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Qu'en effet, la Gare Maritime ne dispose pas de système centralisé ; que le demandeur a justifié cette dérogation par le fait que les volumes intérieurs sont conçus comme des ensembles indépendants et que le projet vise à minimiser l'emprise au sol des volumes construits ;

Considérant que les surfaces étant louée CASCO, la localisation des zones de stockage au sein de chaque pavillon dépendra des aménagements à prévoir par les futurs occupants. Les déchets seront évacués par la zone « livraison »

Considérant dès lors que la dérogation est acceptable.

Considérant que la demande dérogerait à l'article 3.3.2.b du PPAS en ce que la Gare Maritime ne serait pas conforme au PPAS qui prescrit ceci : « *La Gare est traitée comme un espace public couvert dégagé, franchissable sur toute sa longueur nord-sud par, au moins, une liaison piétonne et visuelle, s'inscrivant dans la continuité de la rue de Ribaucourt, la reliant à l'espace vert public multifonctionnel et garantissant une continuité visuelle* » ;

Considérant que l'aménagement de la GM a été conçu de manière à dégager entièrement les trois halles centrales (la grande nef et les deux petites halles) avec des circulations nord-sud reliant la rue Picard au parc ; que la rue de Ribaucourt aboutit sur la petite halle E et est prolongée par une circulation nord-sud permettant de rejoindre le parc, mais qu'il n'y a pas d'accès direct depuis la rue Picard vers la petite halle E, car il n'existe pas de porte à cet endroit ; qu'il s'agit à strictement parler d'une dérogation au PPAS, mais que pour des raisons patrimoniales et de logique structurelle, il n'est pas judicieux de créer une ouverture à cet endroit ;

Considérant en outre que le projet respecte le PPAS en ce qu'il prévoit bien un très large espace public couvert, dégagé, franchissable sur toute sa longueur reliant la rue Picard au parc ;

Considérant dès lors que la dérogation est acceptable ;

Considérant que la demande déroge à l'article 3.3.2.e du PPAS en ce que le projet ne respecte pas le prescrit du PPAS qui indique ceci : « *Les nouvelles superficies de plancher sont intégrées dans le volume existant de la Gare Maritime, et s'élèvent sur maximum 2 niveaux hors sol, hormis à des emplacements ponctuels où elles peuvent atteindre 3 niveaux hors-sol. L'emprise des niveaux hors-sol ne peut excéder les 2/3 de la surface au sol du bâtiment existant* » ;

Considérant que le parti architectural du projet consiste à dégager la partie centrale de la GM et à concentrer les nouvelles superficies construites, sous forme de pavillons, dans les ailes latérales ; que ce parti apporte une grande clarté dans la structuration de l'espace, une mise en valeur du patrimoine et un potentiel important de développement d'activités et d'accueil au public ;

Considérant que le niveau supplémentaire dans les deux nefs latérales s'intègre parfaitement dans le volume de chacune des grandes halles, que les pavillons constituent des bâtiments fermés à l'intérieur desquels le nombre de niveaux a peu d'impact ;

Considérant dès lors que la dérogation est acceptable ;

Considérant que la demande déroge à l'article 13 du titre I du RRU en ce que la zone de cour et jardin n'est pas perméable sur au moins 50% de sa superficie ; que la surface en pleine terre de la zone C correspond à 40% de la zone de cours et jardins ; que cette dérogation est acceptable tenant compte que le parking en sous-sol dans la zone Z1 est préexistant et que le parking temporaire de 173 emplacements empiète dans la zone de cours et jardins ; qu'il s'agit d'une situation transitoire en ce qui concerne le parking temporaire, acceptable pour les raisons précitées ;

Considérant que la demande déroge à l'article 16 §1er du titre II du RRU en ce que les bâtiments ne sont pas équipés d'un local destiné aux ordures ménagères ;

Considérant que le projet prévoit des conteneurs enterrés de tri-déchets qui est une solution innovatrice et efficace ; que la commission de concertation a demandé d'implanter ces conteneurs dans des lieux qui ne nécessitent pas d'entraver la circulation des différents modes de transports et actifs sur la voirie principale ; que l'implantation de conteneurs s'avère cependant techniquement difficile là où se situe le parking en sous-sol ; que du fait de l'élargissement de la voirie à 6,40 m, le croisement de véhicules sera possible lorsque le véhicule qui vidangera les conteneurs sera à l'arrêt ; que par conséquent, la solution proposée est acceptable ;

Considérant que la demande déroge à l'article 10 du titre II du RRU en ce que, dans les logements où la cuisine fait partie du séjour tout en étant clairement délimitée sur les plans, la superficie de la cuisine n'a pas été incluse dans le calcul de la surface éclairée naturellement ; que la présente situation ne constitue pas, à proprement parler, une dérogation puisque d'après ce titre du RRU les cuisines ne sont pas des locaux devant être éclairés naturellement ; qu'il serait donc discriminatoire d'imposer la prise en compte de cette surface dans le calcul de la superficie éclairante par rapport à un aménagement intérieur présentant une cloison séparant la cuisine du séjour ; qu'il faut constater que les aménagements proposés sont qualitatifs et présentent une superficie éclairante des locaux en cause satisfaisante ; que, si besoin en était et qu'il fallait considérer que la présente demande déroge à l'article 10 en cause, cette dérogation serait accessoire ;

XXX

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant qu'en réponse aux réclamations émises lors de l'enquête publique et compte tenu du projet tel que modifié et précisé, il peut être répondu ce qui suit :

- S'agissant du parc,

Considérant que le site est encore actuellement un domaine privé ; que néanmoins, le passage public pour les modes actifs est autorisé à travers tout le site ; que le parc est déjà partiellement réalisé et que la liaison entre Bockstael et l'av du Port est effective ; que la présente demande de permis vise à aménager une drève élargie reliant l'avenue Picard au parc ; qu'elle est accessible au public ; que l'objet d'une partie des charges d'urbanisme du présent permis visera à rénover le square Laekenveld et à créer un accès depuis le square vers le parc ; que par conséquent les travaux encadrés par le présent permis augmenteront et faciliteront l'accès au parc ; qu'en ce qui concerne la fermeture depuis la rue Picard pendant la durée de chantier et dans l'attente de l'aménagement définitif et il est normal, pour des raisons de sécurité d'interdire le passage sur cette partie du site ;

- S'agissant de l'insertion socio-économique ;

Considérant que le programme demandé est conforme au PPAS ; que dans la demande modifiée, la part d'équipement d'intérêt collectif dans les nouvelles constructions de la Gare maritime a été augmentée ; que la rénovation et la transformation de la Gare Maritime nécessitent des investissements importants ; que le pourcentage de logements conventionnés et conventionnés « + 25% » imposé par le PPAS est étalé sur l'ensemble du site couvert par ce PPAS ; que pour autant, la présente demande permet d'atteindre, à terme, les seuils fixés comme le démontrent les documents de la demande ; que pour la partie des logements à prix libre, l'autorité délivrante n'a pas à se prononcer sur la « gamme » des futurs logements, sauf à constater – ce qui est le cas ici- qu'ils répondent bien aux normes d'habitabilité, sous réserve de la question du respect de l'article 10 du titre II du RRU examiné ci-dessus, et aux normes PMR ; que la programmation annoncée en termes de typologie permet de constater une variété satisfaisante en termes de taille (22 studios, 141 appartements 1CH, 165 appartements 2CH, 17 appartements 3CH); que cette programmation devrait permettre d'accueillir de nouvelles populations souhaitant venir vivre dans le quartier;

- S'agissant des équipements d'intérêt collectif :

Considérant que la superficie a été augmentée par rapport à la demande initiale ; que dans la demande initiale, il était prévu 10.960 m² d'équipement dont une grande partie se situait dans la nef centrale, dans un immense volume ; qu'il est apparu à l'analyse qu'il était complexe de garantir que cette partie de la nef centrale soit utilisée comme équipement ; que dès lors, les équipements sont dorénavant implantés dans les nouveaux développements de la GM c.-à-d. dans les pavillons (7.689 m² y compris les parties communes dans les pavillons) ; qu'en tenant compte de l'ensemble des « rues intérieures » au prorata des nouvelles affectations, il est prévu 10.280 m² d'équipement sur les 69.804 que comporte la GM (7.869 m² dans les pavillons + 1.224m² pour le dépôt des colis + 1.367m² pour les rues intérieures, hors pavillons, au prorata des affectations) ; que les calculs de superficie, tels qu'explicités dans les documents de la demande dont notamment ceux déposés en application de l'article 177/1 du CoBAT, démontrent la bonne application des dispositions du PPAS ; que pour la zone C, il est prévu une MRS de 9.970 m² (hors sol) considéré au PRAS comme un équipement d'intérêt collectif ; que le projet répond dès lors au programme du PPAS ; qu'en ce qui concerne la demande de précision du type d'équipement envisagé, que cette demande ne ressort pas de la présente autorisation, dès lors que le type d'équipement précis devant être mis en œuvre ne doit pas être précisé au moment de la délivrance du permis d'urbanisme, que le demandeur fait néanmoins face à une obligation de résultat d'affectation des m² concernés à des équipements d'intérêts collectifs ou de services publics ; qu'une fois ces derniers mis en place, leur modification sera par ailleurs soumise à l'article 1er, 1^o, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 relatif aux changements d'utilisation soumis à permis d'urbanisme ;

- S'agissant des logements sociaux:

Vu l'arrêté du GRBC du 23/04/2009 invitant la Ville de Bruxelles à élaborer un PPAS pour Tour et Taxis qui avait défini le programme des nouvelles superficies au sein des ZIR 6A et 6B comme devant comporter un minimum de 30% de logements moyens ;

Considérant que le PPAS impose la réalisation de 22.000 m² de logements conventionnés et de 22.000 m² de logement correspondant au prix de vente du logement conventionné + 25% ; que, tel qu'exprimé dans l'arrêté du GRBC du 20/04/2017 portant approbation du PPAS , *ce choix résulte du fait que la notion légale de logement moyen n'est pas définie par le CoBAT et que dès lors, il a été préféré de s'en référer au logement conventionné. Néanmoins, pour rester fidèle à la notion de logement moyen tel que défini dans l'arrêté, le PPAS traduit l'ambition de 30% de logement moyen en 15% de conventionné et 15% de logement conventionné + 25%. En effet, 44.000 m² représentant bien conformément à l'arrêté 30% des 40% de logement au sein des nouvelles superficies à développer (370.000 m²) ;*

Considérant que ce pourcentage de logement à des prix non libres permet de garantir une mixité sociale ; que le PPAS encadre le développement de logements sur l'ensemble du site et pas dans chaque zone du PPAS ;

Considérant que pour autant, il importe à l'autorité délivrante de s'assurer que chaque demande de permis d'urbanisme comporte un lot suffisant de ces logements pour éviter un report en fin d'urbanisation du site du PPAS ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que le demandeur a précisé que la zone C pourra accueillir à terme la moitié des 22 000 m² de logements répondant aux conditions du prix de vente du logement conventionné + 25% ; qu'en effet, à ce stade, 8.821 m² (soit 76 unités) ont déjà été réalisés notamment dans l'immeuble M4.2 ; que dans le périmètre de la présente demande de permis, il réalisera 2.160 m² (soit 23 unités) de logements conventionnés + 25% dans le bâtiment D2 ;

Considérant que pour les logements conventionnés, leur réalisation sera imposée via les charges d'urbanisme ;

Que par conséquent, la présente demande contribue, selon un prorata acceptable au développement de ces deux types de logements tels que prévu par le PPAS ;

- S'agissant des charges d'urbanisme :

Voir ci-dessous

- S'agissant de l'urbanisme :

Considérant que le projet ne déroge aux gabarits prévus par le PPAS que de manière marginale et que ces dérogations ont pour effet, comme expliqué ci-avant, d'améliorer l'agencement d'ensemble des immeubles et de dégager l'espace public;

Considérant que la largeur de l'espace public entre les immeubles est importante et permet d'apporter suffisamment de luminosité aux logements; qu'elle a aux endroits les plus étroits c.-à-d. entre l'immeuble S1 et la GM et entre l'immeuble S 4 et la gare maritime, une distance de 15 mètres soit l'équivalent d'une rue traditionnelle bruxelloise et ce sur un tronçon très court (respectivement 50 m et 25 m) ;

Considérant que les immeubles S1 à S5 présentent un caractère architectural inhabituel et de qualité;

Considérant que ces immeubles ne nuisent pas à la perception de la Gare Maritime tant celle-ci est présente et monumentale ;

Considérant que la transformation de la Gare Maritime et le vide de la nef centrale offriront un lieu unique et exemplaire ;

Considérant que la densité des superficies de planchers de la zone C est imposée par le PPAS ; qu'en effet, le PPAS impose minimum 87.500 m² dans cette zone ; que cela permet de transformer la friche existante en un quartier habité et de créer un vaste espace vert ;

- S'agissant du patrimoine :

Considérant que les plans ont été modifiés, en application de l'art.177/1 ;

Que pour la façade rue Picard, les deux portes à deux battants pour les entrées gauche et droite sont prévues ; que la porte centrale est maintenue après restauration ; que les grilles de ventilation ont été supprimées ; qu'il ait opté pour du vitrage clair et que les essais de cellule photovoltaïque ont été effectués ; que le choix a été validé comme expliqué ci-avant (p.14) ; que les brise-soleils ont été supprimés ;

Qu'il en découle que la demande est acceptable pour la façade rue Picard ;

Que pour les façades latérales, il est imposé en condition du permis que les châssis devront être plus sobre en supprimant la division verticale intermédiaire des châssis dissymétriques et qu'ils soient de teinte gris foncé; que ceci permet de respecter et de mettre en valeur les qualités architecturales des façades ;

En ce qui concerne les travaux exécutés en infraction :

Considérant que le demandeur a en effet réalisé certains travaux en infraction au permis d'urbanisme précité délivré le 16/12/2009 ; que ces infractions ont été constatées par procès-verbal dressé par le Fonctionnaire sanctionnateur ; que la présente demande modifie les travaux infractionnels de telle sorte que la délivrance du présent permis et sa bonne exécution par le demandeur permettront de régulariser la situation infractionnelle constatée ;

En ce qui concerne l'avis de la CRMS sur la Gare Maritime:

Considérant que les nouvelles verrières ne peuvent être supprimées, car elles ont une fonction de désenfumage ; que la commission de concertation a en outre indiqué que : « *sur les halles latérales des lanterneaux sont ajoutés, à hauteur de chacune des rues perpendiculaires, pour répondre aux normes de sécurité incendie et apporter de la lumière naturelle ; que ces lanterneaux sont réalisés en profils métalliques gris-clair ; Considérant que la position de ces lanterneaux est qualitative et ne nuit pas à la lecture du bâtiment dans sa continuité visuelle, qu'au contraire elle renforce la structuration de l'espace telle que voulue par le projet* » ; que les ventilations en façade sud ont été supprimées ; que la composition des parois verticales entre petites et grandes halles a été revue dans les plans modifiés et que la construction des pavillons intérieures non distante des structures est le résultat du parti architectural de créer des pavillons fermés dans les halles latérales et de dégager en contrepartie les halles centrales ; qu'en outre le projet a fait l'objet d'une étude historique jointe au dossier ;

Considérant que les modifications apportées au projet sont de nature à rencontrer les remarques émises par la CRMS ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que le projet demandé met davantage en valeur les qualités patrimoniales de la Gare Maritime que le projet précédent ;

En ce qui concerne l'avis de la CRMS sur la zone C :

Considérant que le type d'urbanisation et la densité découlent du PPAS ; que la perception de la rue nouvelle sera marquée par la présence de 3 rangées d'arbres d'alignement ; que le plan paysager a été précisé dans les documents reçus le 16/07/2018 ; que l'aménagement des espaces publics est qualitatif et cohérent sur l'ensemble de la zone ; que ces éléments sont de nature à répondre aux interrogations de la CRMS ;

- S'agissant de l'environnement :

Considérant que la demande prévoit la réutilisation de l'eau de pluie, qu'en particulier dans la GM, l'eau stockée est réutilisée pour le refroidissement de l'air neuf, pour l'arrosage des plantes intérieures de la GM et pour le rinçage des toilettes ;

Que des cellules photovoltaïques sont placées dans la façade sud de la GM, rue Picard et que des panneaux sont placés sur une partie des bâtiments à toits plats ;

Que l'imperméabilisation des sols est tributaire de l'aménagement de l'espace public et du parking en sous-sol autorisé par le permis de 2009 (et qui pour rappel ne pouvait plus s'implanter sous la Gare Maritime pour des raisons de stabilité de la Gare) ; que l'imperméabilisation du sol doit aussi s'analyser par rapport à l'ensemble du site dont le parc (en pleine terre) qui occupe une large partie ;

- S'agissant de la mobilité :

Considérant que dans le projet modifié, en application de l'art.177/1, la voirie a été élargie pour permettre le passage ultérieur de véhicules de transport en commun ;

Considérant que le nombre d'emplacements de parking est conforme au PPAS et qu'il est régulé par la législation sur les permis d'environnement ; que pour les logements, 370 emplacements pourront être réservés à l'usage exclusif des habitants des logements du site (voir note du 25/01/2018) ; que dans la présente demande, il est prévu 345 logements ; que la demande est par conséquent conforme au RRU ;

que pour les futurs logements de la zone Z2 qui feront l'objet de phases ultérieures, la conformité au RRU sera vérifiée au moment de l'instruction de ces demandes ;

Considérant que les données utilisées dans le rapport d'incidences ont été précisées dans le Complément au rapport d'incidences (annexe 17 du RI) ; que les comptages de trafic ont été réalisés en mars et décembre 2016 ; que les données de 2001 concernent uniquement des statistiques relatives aux taux de motorisation par secteurs statistiques et ont été utilisées pour déterminer la demande en stationnement ; que ces données ont été jugées pertinentes pour deux raisons : premièrement elles ont été validées par comparaison avec des données plus récentes dans le cadre d'autres études ; deuxièmement, la tendance en Région de Bruxelles-Capitale est à une diminution du nombre de véhicules par ménage ;

Considérant que les deux emplacements en surface réservés aux médecins ont été supprimés ;

Considérant, contrairement aux réactions émises lors de l'enquête publique, que les entrées de parking sont intégrées dans les immeubles et que le PPAS autorise les aires de livraison en voirie ;

Considérant que le liaisonnement par le sous-sol avec les parkings situés du côté de l'avenue du Port n'est pas réaliste, car cela nécessiterait de créer, dans la zone de parc, un tunnel de 250 m de long avec les contraintes techniques qui en découleraient ;

Considérant enfin, que dans les plans modifiés, il a été précisé l'aménagement de l'espace situé à l'angle de l'avenue Picard et de la nouvelle voirie ainsi que le dispositif permettant de faire demi-tour à l'extrémité de la drève ;

Considérant que les schémas de circulation des véhicules pour les différents types d'usage ont été fournis en même temps que les plans modifiés, le 16/07/2018 ;

Considérant que les différents types de circulations sont clairement identifiés ;

- S'agissant de l'utilisation de la Gare maritime :

Considérant que les réclamations sur le fait de privilégier le marché local sont sans lien avec les notions d'urbanisme entrant en considération dans le cadre de la délivrance d'un permis d'urbanisme

- S'agissant de la collecte des déchets :

Considérant que ce point a été précisé ci-avant pour la dérogation à l'article 3.1.4c du PPAS ;

- S'agissant des travaux: de la communication, de la coordination et de la limitation des embarras pour les habitants de la résidence Gloria ;

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant qu'il s'agit de questions indépendantes de la délivrance du permis d'urbanisme et qui sont liées à sa mise en œuvre ; qu'une déclaration « chantier » de classe 3 devra être opérée préalablement à l'entame des travaux et que les autorités communales pourront, le cas échéant, imposer des conditions particulières au maître d'ouvrage ;

Considérant en outre que le phasage des travaux est précisé dans le rapport d'incidences

- S'agissant du programme futur pour la zone C, le manque de clarté sur le développement général du site et les modifications apportées aux permis :

Considérant que la présente demande, comme toutes celles précédentes, est conforme aux dispositions du CoBAT ; notamment l'article 102/1 ;

XXX

En ce qui concerne le parking provisoire,

Considérant que le parking temporaire est destiné à permettre le stationnement des habitants déjà installés dans les immeubles (M4.1, M4.2) et des futurs habitants des immeubles projetés D1, D2 et UV1 en attendant la réalisation définitive du parking M7/8 ;

Considérant que vu la taille des chantiers et vu le développement progressif du site, il est adéquat de permettre aux habitants de disposer de parking en attendant la réalisation définitive du projet encadré par le PPAS ;

XXX

En ce qui concerne le bon aménagement des lieux,

Considérant que la demande est conforme à celui-ci, vu qu'elle permet une requalification du site de T&T et en particulier de la Gare Maritime et qu'elle complète l'urbanisation de cette partie de la ville en retissant des liaisons avec le quartier environnant, en respectant les options voulues par les autorités pour le développement de la ZIR et en se conformant, pour l'essentiel, au PPAS ; qu'elle apporte un programme de logements et une mixité de fonctions au quartier en adéquation avec les caractéristiques des bâtiments existants ; qu'elle participe au rayonnement du site ; qu'elle propose des constructions, dont l'aménagement, fruit d'un long parcours notamment via un concours d'architectures, sont adaptés au site et s'articulent correctement avec l'environnement bâti ; qu'un plan paysager a été élaboré en cohérence avec les bâtiments ; que les adaptations effectuées en réponse à l'avis de la commission de concertation ont eu pour effet de rectifier ou de supprimer les aspects qui n'étaient pas au point ;

Et au surplus pour les motifs énoncés ci-avant;

Les dérogations aux articles 3.1.2, 3.1.3, 3.2.3.b, 3.6.b, 3.1.4.c, 3.3.2.b, 3.3.2.e du PPAS et aux articles 13 du Titre I et 10 et 16 du Titre II du RRU sont accordées pour les motifs énoncés ci-dessus.

XXX

Considérant qu'en application de l'article 100 du CoBAT relatif aux charges d'urbanisme et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26/09/2013 relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme, des charges d'urbanisme sont imposées à l'occasion de la délivrance du présent permis d'urbanisme ;

Considérant que l'urbanisation de la ZIR 6A (comprenant les zones A,B,C et D du PPAS) est opérée par application du permis d'urbanisme délivré par la Ville de Bruxelles le 17/12/2009 sur pied de la prescription 4.4 du PRAS ;

Considérant que ce PU est encore à ce jour en cours d'exécution ;

Considérant dès lors que la présente demande de permis d'urbanisme constitue une demande de permis modificatif au sens de l'article 102/1 du CoBAT ;

Considérant que l'art. 5,§2 de l'arrêté du 26/09/2013 précise que des charges d'urbanisme ne sont dues, en cas d'exécution ultérieure, de rénovation lourde ou de démolition-reconstruction, que sur les superficies de plancher supplémentaires créées par rapport à celles qui ont déjà été précédemment régulièrement autorisées ;

Considérant que dans la motivation de l'arrêté, le Gouvernement a précisé que les demandes de modification de permis d'urbanisme organisées par l'art. 102/1 du CoBAT, en ce compris celles qui visent à modifier des permis d'urbanisme délivrés avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, entrent dans le champ d'application de l'article 5,§ 2, du

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

présent arrêté, même si la délivrance du permis dont la modification est demandée n'a pas donné lieu à l'imposition de charges d'urbanisme ;

Considérant que la présente demande de permis concerne des commerces, des bureaux, des activités de production de biens immatériels et des logements;

Considérant que la valeur des charges d'urbanisme est fixée à 125€/m² pour les commerces, les bureaux et les activités de production de biens immatériels et à 50€/m² pour les logements ;

Considérant que les superficies supplémentaires par rapport à celles précédemment autorisées et les charges y afférentes s'établissent comme suit :

Zone D / Zone C-1	Logement	Bureau	Act. PBI	Act.PSM	Commerce	Equipement	Total
Permis en droit	53.895 m ²	1.698 m ²	/	1.217 m ²	47.239 m ²	17.790 m ²	121.839 m ²
Demande actuelle	34.676 m ²	19.892 m ²	14.617 m ²	/	25.947 m ²	20.332 m ²	115.464 m ²
Excédents		+ 18.194 m ²	+14.617 m ²				
Tarification	50€/m ²	125€/m ²	125€/m ²		125€/m ²		
Charges d'urbanisme		2.274.250€	1.827.125€				4.101.375€

Considérant que le montant de la charge d'urbanisme s'élève à **4.101.375€** ;

Considérant que le PPAS impose, en sa prescription 2.6.2 g), la réalisation dans les zones A, B, C et D d'un minimum de 22 000 m² de logements conventionnés ;

Que, par application de l'article 41 du CoBAT, un PPAS peut « déterminer les circonstances, la valeur et l'affectation des charges d'urbanisme nécessaire à sa réalisation » ; que cette imposition de logement conventionné par le PPAS s'applique donc à la présente demande et s'inscrit d'ailleurs dans la lignée de l'article 10,§2 de l'arrêté du 26/09/2013 qui prévoit la possibilité pour le demandeur de permis d'urbanisme de logement de proposer lui-même la réalisation de logements conventionnés à titre de charges d'urbanisme ;

Vu la convention relative à la construction et utilisation de la voirie Est-Ouest signée le 13/07/2017 entre le Port, Extensa, la SAU, et la Région (ci-annexée) ;

Considérant qu'il est prévu dans la convention que les coûts qui couvrent la partie de la voirie Est-Ouest qui se retrouve sur les parcelles TACT et le site de la SAU seront affectés intégralement aux charges d'urbanisme définies dans le PU pour la rénovation et la réaffectation de la Gare Maritime ;

Considérant que cette voirie a une longueur de 417,2 mètres et une largeur de 19,25 mètres sur le site de T&T et de 13 mètres sur les parcelles TACT ;

Considérant que seule la partie de cette voirie sise hors du périmètre des ZIR 6A et 6B peut cependant être reprise à titre de charge d'urbanisme, dès lors que le PPAS exclut que les charges d'urbanisme puissent être affectées à la réalisation de voirie dans les ZIR 6A et 6 B (prescription 1.3.);

Considérant que le permis pour la réalisation de la voirie a été délivré le 11/05/2018 (réf : 04/PFD/641189) ;

Considérant que l'affectation d'une partie des charges d'urbanisme pour la réalisation de la bande de 13 mètres de large correspondant à la partie de la voirie sise sur le site du TACT donc hors ZIR est acceptée ;

Considérant que le demandeur a proposé de prendre en charge la réalisation de la voirie appelée « Connexion Nord-Sud » reliant le site de T&T à la rue Dieudonné Lefèvre, voirie située hors ZIR également ;

Considérant que la Connexion Nord-Sud a une longueur de 344,53 mètres sur une largeur de 25 mètres ;

Vu la note complémentaire relative aux charges d'urbanisme reçue le 05/09/2018 (ci-annexée);

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

(2) Concerne les bâtiments

Considérant que le coût, pris en charge par le demandeur, est estimé à **1.304.087€** pour la voirie TACT et, qu'à prix unitaire équivalent, le coût de la Connexion Nord-Sud est estimé à **2.083.448€** ;

Considérant que la réalisation de ces voiries est nécessaire à l'urbanisation du site, au développement des zones voisines et au maillage des voiries du quartier;

Considérant que ces futures voiries seront parcourues par des transports en commun qui devront desservir les nouvelles constructions sur le site ; que ces transports en commun feront également le lien entre autres, entre le centre-ville et les faubourgs ;

Considérant que l'affectation d'une partie des charges d'urbanisme pour la réalisation de la voirie de Connexion Nord-Sud est également acceptée ;

Considérant que le projet du réaménagement du Square du Laekenveld et la réalisation d'un accès vers le parc font partie du CRU 1 approuvé par l'AGRBC du 16/11/2017 (projet 2.1) ; que le montant estimé pour ces travaux s'élève à **487.200€** ;

Considérant que le demandeur a proposé de financer le budget du réaménagement du Square avec les charges d'urbanisme;

Considérant que les charges d'urbanisme de la présente demande de permis peuvent utilement être destinées au Square Laekenveld ; que ceci permettra en outre de garantir une liaison correcte entre le Square Laekenveld et le parc de T&T;

Considérant que la bonne exécution des travaux constitutifs des charges en nature fera l'objet d'une garantie financière , à fournir par le demandeur préalablement à la mise en exécution de son permis ;

Considérant que le solde des charges d'urbanisme, à savoir : **4.101.375€ - 1.304.087€ (Voirie TACT) - 2.083.448€ (Connexion Nord-Sud) - 487.200€ (Square du Laekenveld) = 226.640€** ;

Considérant que la somme de **226.640€** sera affectée à des logements conventionnés ;

Considérant que les charges d'urbanisme auront pour but de réaliser des logements conventionnés pour un montant équivalent à la différence entre le prix de marché d'un appartement en marché libre et le prix maximum du logement conventionné ;

Considérant que le fonctionnaire délégué a examiné la teneur de la proposition concernant les logements conventionnés et considère que cette proposition est acceptable ; qu'en conséquence, le montant de **226.640€** est converti en **354 m²** de logements conventionnés ;

Considérant que les logements conventionnés doivent se situer sur le site de T&T, dans le bâtiment D1; qu'ils constituent une charge en nature qui fera également l'objet d'une garantie financière ;

Considérant que si les travaux concernant les voiries n'ont été que partiellement réalisés ou si sur base des justificatifs permettant d'attester du coût réel des travaux, le montant est différent de l'estimation, le solde du montant des travaux sera affecté aux logements conventionnés ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1 ° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans dont la liste est annexée au permis (excepté pour les modifications imposées en conditions ci-après);
- supprimer la division verticale intermédiaire des châssis dissymétriques prévus dans les façades latérales de la Gare Maritime et les prévoir dans une teinte gris foncé;
- placer les cellules photovoltaïques de la façade rue Picard comme indiqué sur le schéma du 29/06/2018 (ci-annexé);
- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale du 07/04/2017, ses références C.**2007.1157/20/DX/ac**, et du 03/08/2017, ses références C.**2007.1157/25/DX/ac** (ci-annexés);
- se conformer à l'avis de la commission de sécurité Astrid du 30/01/2018 (ci-annexé);
- se conformer à l'avis de VIVAQUA émis le 17/01/2018 (ci-annexé) ;

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

⁽²⁾ Concerne les bâtiments

- se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc..).

2 ° concernant les logements correspondant au prix de vente du logement conventionné + 25% ;

- Fournir au fonctionnaire délégué et à la Ville de Bruxelles – Département urbanisme -, avant l'occupation des logements concernés, le nombre de m² de logement concerné, leur localisation précise et la preuve que ceux-ci répondent aux conditions d'accès;

3 ° Concernant les charges d'urbanisme :

- Réaliser la partie de la voirie Est-Ouest située sur les parcelles TACT ;
- Réaliser la Connexion Nord-Sud ;
- Réaménager le Square Laekenveld dans le cadre du CRU en prévoyant notamment une liaison entre le Square Laekenveld et le parc de T&T;
- Fournir au fonctionnaire délégué, une fois les charges d'urbanisme en nature réalisées, tous les justificatifs permettant d'attester du coût réel de ces charges ;
- Réaliser au minimum **354m²** de logements conventionnés sur le site de T&T, dans le bâtiment D1;
- Pour garantir la bonne exécution des charges d'urbanisme imposées en nature, les bénéficiaires du permis devront fournir les garanties financières à première demande pour chacun des actes et travaux à réaliser, à savoir : **1.304.087€** (Voirie TACT), **2.083.448€** (Connexion Nord-Sud), **487.200€** (Square du Laekenveld) et **226.640€** (logements conventionnés), au profit de la Région de Bruxelles-Capitale, avant l'ouverture du chantier relatif au présent permis d'urbanisme. L'original de la garantie constituée auprès de l'organisme financier choisi par le titulaire du permis sera transmis au Fonctionnaire délégué.

2 °⁽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).

En ce qui concerne le parking provisoire à l'air libre, les actes ou travaux autorisés ne peuvent être maintenus au-delà de 5 ans à partir de la notification du présent permis.

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

Article 5 Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège des Bourgmestres 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 Bourgmestres et Echevins
de et à Bruxelles, ses références : **P24/2018**

Le fonctionnaire délégué,

Bety WAKNINE,
Directrice générale

Fait à Bruxelles, le

Le fonctionnaire délégué,

Bety WAKNINE,
Directrice générale

Copie pour information à : la C.R.M.S., Bruxelles-Mobilité et les architectes.
Copie par mail pour information aux membres de la CC : I.B.G.E, Citydev, D.M.S.

(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

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

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 Energétique des Bâtiments > travaux PEB

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**MEDEDELING**

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

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

PERMIS D’URBANISME⁽¹⁾
 PERMIS DE LOTIR N° ...⁽¹⁾

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

délivré le ...
 à ...
 par ...
 prorogé le ...⁽¹⁾
 prorogation reconduite le ...⁽¹⁾

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

OBJET DU PERMIS : ...

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

DUREE PREVUE DU CHANTIER : ...

GEPLANDE DUUR VAN DE WERKEN : ...

ENTREPRENEUR/RESPONSABLE DU CHANTIER :
 Nom : ...
 Adresse : ...
 N° de téléphone : ...

AANNEMER/VERANTWOORDELIJKE VAN DE WERF :
 Naam : ...
 Adres : ...
 Telefoonnummer : ...

HORAIRES DU CHANTIER : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

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

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

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^o, 2^o et 4^o, 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 le ou 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 intenter 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.