



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS  
SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ DU GRBC DÉTERMINANT  
LES ACTES ET TRAVAUX DISPENSÉS DE PERMIS D'URBANISME,  
D'AVIS, DE PUBLICITÉ OU D'UN ARCHITECTE**

<b>Demandeur</b>	Ministre de la Mobilité E. Van den Brandt
<b>Demande reçue le</b>	21/05/2021
<b>Exposés</b>	31/05/2021 par Mme Julie De Bruyne (conseillère au cabinet du Secrétaire d'Etat de l'Urbanisme, M. P. Smet et Mme Emmanuelle Jouniaux, URBAN
<b>Document transmis</b>	Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du 13 novembre 2008 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des Monuments et des Sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte et présentation t: « L'AGRBC modifiant l'AGRBC minime importance du 13 novembre 2008 »
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	14/06/2021

En préambule, la Commission constate la complexité et la lenteur des procédures d'urbanisme. Ces procédures posent problème notamment car elles favorisent la rénovation de voiries à l'identique, qui parfois ne respectent pourtant pas le RRU et, de ce fait, limitent l'élargissement des trottoirs.

Les procédures ralentissent aussi l'adaptation des arrêts de transports publics pour les personnes à mobilité réduite ou, autre exemple, dissuadent la création d'alignements d'arbres en chaussée<sup>1</sup>. Les procédures de demandes de permis d'urbanisme participent cependant à la démocratie urbaine et permettent de réagir à des projets qui impactent la ville pour longtemps.

La Commission estime qu'il est urgent de réformer la délivrance des permis d'urbanisme pour une efficacité et une rapidité accrues, pour ne pas refaire l'espace public à l'identique ni décourager les maîtres d'ouvrage de développer des projets ambitieux impliquant un permis d'urbanisme.

En complément de l'avis sur le projet d'arrêté, la Commission suggère donc une procédure intermédiaire entre l'aménagement provisoire et la demande de permis, lors de laquelle Urban pourrait valider l'aménagement provisoire, la conformité aux objectifs de Good Move, ceci pourrait prendre place dans la réforme du COBAT.

Plus fondamentalement, le COBAT devrait réfléchir à l'équilibre entre qualité des aménagements, rapidité de leur mise en œuvre et respect de la démocratie participative.

<sup>1</sup> des alignements d'arbres en chaussée carrossable, par exemple entre les emplacements de stationnement, contribuent à réduire les vitesses des voitures par une impression de rétrécissement de la voirie.

Version coordonnée **CHAPITRE III Actes et travaux de voirie**  
**Section 1<sup>ère</sup> Actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme**

La Commission constate que des zones de test ou d'aménagements provisoires ne comportent pas toujours de traversées piétonnes sécurisées pour les personnes à mobilité réduite, les déficients visuels par exemple.

La Commission demande que les aménagements provisoires soient systématiquement sécurisés pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et que des contrôles soient prévus.

**Art. 12 c) - version coordonnée art 6.** *« pour autant qu'à défaut d'une demande de prolongation de l'essai ou de l'obtention d'un permis d'urbanisme rendant définitif l'aménagement de la voirie, celle-ci soit remise en pristin état à la fin de l'essai et au plus tard à la fin du délai de deux ans, qu'une note précisant l'objectif, le délai et le calendrier de l'essai soit transmise en annexe de la lettre recommandée prévue à l'article 2/1 §1 et qu'un avis favorable du SIAMU ait été obtenu préalablement aux aménagements provisoires » sont ajoutés après les mots « d'une durée maximale de deux ans »*

La Commission soulève la question des aménagements provisoires concluants mais pour lesquels il n'y aurait pas de budget disponible pour un réaménagement conséquent. C'est le cas de pistes cyclables séparées comme par exemple celles du tunnel Saint-Lazare - Boulevard Pachéco.

La Commission demande de mettre cet article en relation avec l'arrêté sur les permis d'urbanisme à durée limitée et d'autoriser une régularisation de la situation « low-cost » pour une durée maximale, par exemple de 10 ans.

**Art. 12. d) - version coordonnée l'art 6. 5°** *« concernant la prolongation pour un an supplémentaire des aménagements provisoires de la voirie visés au 5° du présent article pour autant qu'une demande de permis d'urbanisme (DPU) visant à rendre l'aménagement de la voirie définitif soit introduite auprès de l'autorité compétente » ;*

La Commission remarque que souvent, il n'est pas possible d'avoir une demande de permis d'urbanisme (DPU) introduite dans les deux ans après le début du test. La modification des comportements prend du temps, le test doit rester suffisamment longtemps en place pour que les gens s'y habituent. L'évaluation du test doit concerner tous les modes et usagers, cela prend du temps de collecter et analyser les données, La DPU elle-même doit faire l'objet d'un processus participatif. Dans le cas des « coronapistes », il est impossible d'envisager une DPU pour les 40 km dans les deux ans.

La Commission demande une prolongation de deux ans supplémentaires des aménagements provisoires, la troisième année du texte étant consacrée à l'introduction de la demande permis d'urbanisme. .

**Art. 12. e) et g) - version coordonnée l'art 6. 8° f)** *il est ajouté un 8° libellé comme suit :*

*« 8° l'établissement ou la modification de la signalisation au sol ou des marques routières (i), tels que les bandes cyclables suggérées, les pistes cyclables marquées, les bandes réservées aux bus/taxis/vélo et les sas vélo pour autant que :*

- *la voirie n'est pas une voirie importante ; (ii)*
- *un avis favorable du SIAMU ait été obtenu préalablement ; (iii)*
- *le marquage d'une piste cyclable respecte les conditions suivantes :*
  - *une zone tampon de 80 cm existe entre la piste cyclable créée et la partie du profil de la voirie destinée au stationnement ou une zone tampon de 20 cm existe entre la piste cyclable créée et la partie du profil de la voirie destinée au trottoir, dans l'hypothèse où il n'y a pas de stationnement ; (iv)*
  - *une zone tampon de 20 cm existe entre la piste cyclable et la partie du profil de la voirie destinée à la circulation des véhicules automobiles ; (v)*

La Commission a plusieurs remarques sur cet article

- (i) Les projets de marquage routier qui ne modifient que le fonctionnement de la circulation sont régis par le code de la route, le code du gestionnaire, les arrêtés complémentaires et les autorisations de voirie des gestionnaires de voiries. La Commission estime qu'ajouter une règle supplémentaire pourrait être contradictoire avec les règles existantes.

- (ii) La Commission constate que la notion de voirie importante n'est pas définie. Si les voiries Auto CONFORT (Good Move) sont considérées comme des voiries « importantes », l'article y interdit les pistes cyclables marquées sans permis d'urbanisme.
- (iii) La Commission comprend et soutient l'intérêt de consulter le SIAMU pour des aménagements tests. Cependant le terme « avis favorable » n'est pas approprié comme une condition préalable à la dispense de permis. Un avis conditionnel peut aussi être un avis favorable si l'on peut mettre en œuvre toutes les conditions données. Le projet d'arrêté est contradictoire avec l'arrêté du GRBC du 18/10/2018, qui, justement, dispense une partie de ces actes et travaux de l'avis préalable du SIAMU. Une coordination des 2 arrêtés est nécessaire.
- (iv) Le dimensionnement des aménagements cyclables est repris dans le volet réglementaire de Good Move, et dans les vademecums régionaux, de plus les règles proposées dans le projet d'arrêté sont difficilement applicables.
  - Que faire si ponctuellement la règle ne peut être suivie pour un rétrécissement de voirie par exemple ? Il faut demander un PU pour 30m de voirie ?
  - La zone tampon du côté de la chaussée n'existe que très rarement et n'est pas demandé dans les vademecums vélo régionaux.
- (v) Une zone tampon de 20 cm du côté de la chaussée est contraire au code du gestionnaire puisqu'elle doit être matérialisée au strict minimum par un bord fictif de chaussée (20cm) + au moins 10cm sans marquage avant la PCM

En conclusion, la Commission demande de retirer l' Art. 12. g) - version coordonnée 6.8°.

**Art. 12. h)** *il est ajouté un 9° libellé comme suit « les petits travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et visant l'agrandissement et/ou la création locale de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers ; »*

La Commission demande d'ajouter « ou le confort « après la sécurité »

**Art. 12.h et j.) – version coordonnée 6 - 9° et 11°**

La Commission apprécie la dispense de permis d'urbanisme pour une série de travaux et la suppression du caractère répétitif comme condition à la dispense.

Pour l'ensemble de ces dispositifs, la Commission demande d'ajouter les principes de réduction de l'encombrement sur les trottoirs et de mutualisation. Une procédure de signalement des petits aménagements à Urban pourrait prévenir des difficultés.

La Commission remarque que les seules les bornes destinées aux véhicules électriques partagés sont dispensées de PU. C'est contraire à la décision du GRBC du 1/4/2021 visant à faciliter le déploiement de bornes de recharges dans l'espace public.

La Commission demande que les bornes de recharge électrique accessibles au public soient dispensées de PU, tout en respectant les recommandations reprises dans la note au gouvernement et qui peuvent être précisées dans un guide de bonnes pratiques.

La Commission recommande en particulier de garantir que les bornes de de véhicules électriques soient accessibles aux PMR et n'encombrent pas les trottoirs.

Cette remarque est valable également pour les **articles 18, 63.k) et 65.**

Afin de permettre d'atteindre les objectifs du plan Good Move, du plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics et du plan de mise en accessibilité de la STIB, la Commission demande de dispenser explicitement de permis d'urbanisme l'aménagement la mise en accessibilité des arrêts

de tram ou de bus pour les personnes à mobilité réduite (PMR)<sup>2</sup> tout en veillant à garder les conditions de circulation des piétons et des cyclistes les plus optimales.

### **Concernant les dispositifs permettant de protéger les espaces réservés aux piétons et cyclistes 9°**

La Commission demande

- d'étendre les dispenses liées aux potelets à d'autres dispositifs permettant de protéger les espaces réservés aux piétons et aux cyclistes
- de dispenser de permis les interventions sur des pistes cyclables qui viennent d'être réalisées avec permis, s'il apparaît que certains potelets sont problématiques et qu'il faut les enlever, ou si l'on voit qu'il faut en ajouter à certains endroits.

**Art. 13 - version coordonnée art. 7** *Pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme, à un permis de lotir ou au plan régional de mobilité, qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme, qu'ils ne font pas l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie et qu'ils sont dispensés de l'avis du SIAMU, les actes et travaux en voirie suivants sont dispensés de permis d'urbanisme :*

La Commission demande d'ajouter les travaux d'aménagements de quais de tram ou de bus situés en trottoirs ou en extension de trottoirs, et leurs agrandissements, pour autant que le revêtement soit le même que celui des trottoirs contigus et que l'agrandissement du quai ne modifie pas le régime du trafic en voirie et que les aménagements n'impliquent pas la modification de plus de dix emplacements de stationnement.

### **Règlement régional d'Urbanisme**

La Commission profite du présent avis pour insister sur l'urgence de revoir le Règlement régional d'urbanisme. Certaines mesures sont essentielles pour favoriser l'usage du vélo, comme par exemple de revoir à la hausse les normes d'aménagements de parkings vélos en intérieur de bâtiments.

---

<sup>2</sup> Dans son contrat de service public, la STIB a l'obligation de mettre en accessibilité PMR au moins 50 arrêts par an.