

Bernard PAQUES*
Stéphane NOPERE**
Christophe THIEBAUT**
Aïda BASILE**
Grégory WINAND*
Jérôme DENAYER**

Avocats associés

Pierre-Yves MELOTTE*
Alysson DUTERME*
Caroline MARCHAL*
Thomas LEROY*
Sébastien DU PONT*
Ludovica GELINI**
Anaïs KARAMAN**
Linda LAMA**
Louise RAES**
Clément REYGAERTS**

Avocats

0 Médiateur agréé en matières
civiles, commerciales et
familiales
A signé la Charte en droit
collaboratif.

* Avocat au Barreau de Namur
Chaussée de Marche, 458
5101 Namur (Erpent)
Tél. 081/30.34.40
Fax 081/30.34.90

** Avocat au Barreau de Bruxelles
Boulevard de la Woluwe, 62
1200 Woluwé-Saint-Lambert
Tél. 02/240.90.00
Fax 02/240.90.01

°Société civile d'avocats
à responsabilité limitée

**VILLE DE BRUXELLES
DEPARTEMENT URBANISME DE LA
VILLE DE BRUXELLES
Secrétariat de la Commission de
Concertation**

Boulevard Anspach, 6
1000 Bruxelles

Par courrier recommandé

Par courriel :

urb.commissionconcertation@brucity.be

Bruxelles, le 25 février 2021

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevins,

**Concerne : ENQUETE PUBLIQUE – DEMANDE DE PERMIS
D'URBANISME (T924/2019) INTRODUITE PAR
BRUXELLES MOBILITE EN VUE DE REAMENAGER ET
REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS DE FAÇADES A
FAÇADES DE LA PETITE CEINTURE ENTRE LOUISE ET
PORTE DE NAMUR SIS AVENUE DE LA TOISON D'OR /
BOULEVARD DE WATERLOO - 1000 BRUXELLES
Vos Réf.: PU - T924/2019
Nos Réf.: P0001884**

**Courrier à envoyer boulevard de la Woluwe, 62 à 1200
Woluwe-Saint-Lambert**

La présente vous est adressée en ma qualité de conseil de l'A.S.B.L. MAUTO DEFENSE, dont le siège social est établi avenue du Lycée français, 5B, bte 7 à 1180 Bruxelles et inscrite à la B.C.E. sous le n°0744.419.570, élisant domicile, pour les besoins de la présente réclamation, en mon cabinet sis boulevard de la Woluwe, 62 à 1200 Woluwe-Saint-Lambert.

I. OBJET

Ma cliente a pris connaissance du projet de réaménagement et requalification des espaces publics, de façades à façades, de la petite ceinture entre Louise et Porte de Namur, tel qu'envisagé par le Service Bruxelles Mobilité du SPRB¹ (ci-après « le projet Bruxelles Mobilité »), pour lequel une demande de permis d'urbanisme, référencée sous le n° PU – T924 / 2019 (**pièce n° 1**), a été déposée en date du 30 avril 2019.

Par la présente, en application de l'article 6, 5° du Code Bruxellois de l'aménagement du territoire (ci-après CoBAT), ma cliente me charge

¹ Service public régional de Bruxelles.

d'introduire une réclamation à l'encontre de cette demande de permis, afin de faire valoir ses observations et son opposition à un tel projet.

Conformément à l'avis d'enquête (**pièce n°2**), les réclamations au sujet de la demande de permis peuvent être formulées durant toute la période d'enquête publique, prenant cours du 27 janvier 2021 jusqu'au 25 février 2021 inclus.

Etant introduite le 25 février 2021, la présente réclamation est recevable *rationae temporis*.

La présente réclamation :

- conteste la compétence *rationae materiae* du Service Public Régional de Bruxelles pour décider, sans habilitation légale, de la requalification d'espaces publics en région de Bruxelles-Capitale (**II**) ;
- critique la non-conformité du projet au plan régional d'affectation du sol (P.R.A.S.) et au règlement régional d'urbanisme (R.R.U.) (**III**) ;
- met en cause la régularité de l'enquête publique (**IV**) ;
- dénonce le caractère incomplet du dossier de demande (**V**) ;
- sollicite la réalisation d'une étude d'incidences (**VI**).

II. INCOMPÉTENCE RATIONAE MATERIAE DU SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES POUR DÉCIDER DE LA MODIFICATION DES VOIRIES

1. En Région de Bruxelles-Capitale, la compétence en matière de voiries est – de manière générale – exercée par son Parlement, qui se prononce par les biais d'ordonnances.

2. La demande de permis telle que déposée par le Service public régional Bruxelles Mobilité comporte une profonde requalification du domaine public, impliquant – pour les usagers automobiles – une désaffectation partielle de celui-ci, dans une proportion très importante.

Aucune disposition légale ne permet à une administration de s'affranchir, pour déposer un tel projet, d'une approbation du parlement – *via* ordonnance spécifique – qui lui accorderait le pouvoir de disposer à sa guise du domaine public.

L'initiative du demandeur de permis d'urbanisme, qui excède largement la notion de « *gestion* », s'apparente donc à un excès de pouvoir qui vicie la procédure entière, qui doit être interrompue.

Relevons que même le Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale serait – pour les mêmes raisons – incapable de couvrir un tel vice de procédure.

III. NON-CONFORMITÉ DU PROJET AU PLAN RÉGIONAL D’AFFECTATION DU SOL (P.R.A.S.) ET AU RÈGLEMENT RÉGIONAL D’URBANISME (R.R.U.)

○ P.R.A.S.

3. La prescription 25.3., 3° du P.R.A.S. dispose comme suit : « *Sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires qui concernent spécifiquement les autoroutes, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun :*

3° intègrent la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ».

4. A cet égard, le rapport d’incidences dit le projet Bruxelles Mobilité conforme aux prescriptions du P.R.A.S. En ce sens, il énonce que « *le projet intègre la problématique du stationnement sur le site* » comme suit :

*« Le projet ne prévoit pas de place de parking spécifiquement dédiée pour les véhicules de livraisons mais ceux-ci pourront emprunter et stationner sur la zone de rencontre à certaines heures de la journée (cf. Figure 8), avec accès contrôlé. Aucun emplacement de stationnement pour taxis n’est prévu. Des emplacements vélos seront en revanche installés » (nous soulignons, **pièce 3, page 58**).*

5. Contrairement à ce que le rapport d’incidences estime, le projet Bruxelles Mobilité n’est pas conforme au P.R.A.S. quant à la question du stationnement en ce qu’il ne prévoit aucun emplacement de stationnement spécifique ni pour les taxis, ni pour les véhicules de livraisons.

Le P.R.A.S. étant un outil à valeur réglementaire ayant force obligatoire dans toutes ses dispositions, les prescriptions littérales et les affectations doivent être respectées en toutes circonstances, dans le cadre des demandes de permis. A cet égard, aucune dérogation ne peut être octroyée au P.R.A.S., à l’exception de celles envisagées par le P.R.A.S. lui-même.

○ R.R.U.

6. Le Règlement Régional d’Urbanisme règle, en son titre VII, la voirie, ses accès et ses abords et dispose en son article 3, 4° : « *L’aménagement tient compte des personnes à mobilité réduite* ».

Le rapport d’incidences dit que le projet Bruxelles Mobilité se conforme à ladite prescription au motif que « *les prescriptions concernant les lignes-guides pour les aveugles, les hauteurs de potelets, les traversées de plain-pied ou niveau 0 ont été respectées afin de rendre l’espace facilement accessible aux PMR.* ». Le rapport d’incidences relève toutefois que « *certaines pentes des zones piétonnes sont trop élevées* » (**pièce n° 3, page 64**).

En ne prévoyant plus que deux emplacements de stationnement pour les personnes à mobilité réduite (**pièce n° 3, page 76**) sur un espace de plus ou moins un kilomètre de long, il ne peut être considéré que le projet Bruxelles Mobilité « *tient compte des personnes à mobilité réduite* ».

7. Or, lorsqu'une demande de permis se détache d'un règlement à valeur réglementaire, elle doit identifier clairement les prescriptions auxquelles elle déroge et solliciter les dérogations, ce qui n'a pas été fait en l'espèce.

Il ressort de ce qui précède que la demande de permis d'urbanisme de Bruxelles Mobilité n'est pas conforme au R.R.U. et ignore complètement cette non-conformité.

IV. IRRÉGULARITÉ DE LA PROCÉDURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME N° T924/2019

8. Ma cliente souhaite relever la présence d'irrégularités formelles commises lors de la procédure d'enquête publique relative à la demande de permis d'urbanisme n° T924/2019 et imputables au demandeur de permis en question.

L'article 13 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques impose au demandeur du permis de télécharger l'ensemble des documents relatifs à sa demande sur la plate-forme numérique mise à disposition par l'administration régionale en charge de l'urbanisme, et ce, afin que toutes personnes puissent consulter les documents en question pendant toute la durée de l'enquête publique.

Il en découle que le demandeur du permis avait l'obligation de charger l'ensemble des documents de sa demande sur la plate-forme numérique² mise à disposition par l'administration pour ce faire.

Plus précisément, le demandeur du permis devait assurer le téléchargement des documents du dossier la veille du commencement de l'enquête publique (**pièce n° 4**), *quod non*.

En l'espèce, en date du 3 février 2021, les documents relatifs à la demande de permis n° T924/2019 n'avaient pas encore été téléchargés sur le site, - comme il ressort du constat d'Huissier clôturé le même jour (**pièce n° 5**) - alors qu'ils auraient dû être téléchargés sur le site à la veille du commencement de l'enquête publique, c'est-à-dire le 26 janvier 2021.

9. La procédure d'enquête publique doit permettre à tout citoyen d'être informé sur la portée et les enjeux du projet soumis à demande, afin qu'il puisse analyser les impacts négatifs que le projet en question pourrait lui causer et, éventuellement être entendu dans ses observations. Par ailleurs, le principe d'utilité de l'enquête publique sous-entend que la prise de connaissance des documents du dossier par le citoyen soit le préalable nécessaire, sans lequel la procédure d'enquête ne serait pas se dérouler, à défaut de rendre public le projet contenu dans la demande de permis.

En l'espèce, les citoyens ont été privés de prendre connaissance du dossier soumis à l'enquête publique pendant huit jours, ce qui restreint considérablement le délai qui leur est garanti par la loi pour faire valoir leurs observations.

Il en découle que le retard dans le téléchargement des documents sur la plateforme électronique imputable au demandeur vicie la procédure

² La plateforme électronique est consultable sur <https://openpermits.brussels/>.

d'enquête publique relative à la demande de permis n° T924/2019 ainsi que de manière générale, la légalité du projet soumis à l'enquête publique.

V. CARACTÈRE INCOMPLET DU DOSSIER DE DEMANDE

○ *Avis SIAMU*

10. L'article 124, alinéa 1^{er} du CoBAT – applicable aux demandes de permis introduites avant le 1^{er} septembre 2019 – dispose en son alinéa 1^{er} que : «*Le dossier de demande contient l'avis préalable du Service d'incendie et d'aide médicale urgente³, à moins qu'il ne porte sur des actes et travaux qui en sont dispensés par le Gouvernement en raison de leur minime importance.* »

La demande de permis n° T924/2019 a été introduite le 30 avril 2019, et par conséquent, elle aurait dû être accompagnée de l'avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (ci-après « SIAMU ») pour que le dossier de demande soit déclaré complet.

En l'espèce, en date du 6 septembre 2019, le Fonctionnaire délégué a délivré un accusé de réception de dossier complet concernant la demande de permis n° T924/2019 (**pièce n° 6**).

Or, force est de constater que seul le formulaire de demande d'avis a été publié sur la plateforme électronique *Open Permits*⁴, de sorte à ce qu'il est impossible de vérifier si le SIAMU a effectivement rendu un avis au moment de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme en avril 2019.

Si oui, pourquoi le demandeur du permis aurait-il omis de publier l'avis SIAMU ? Était-il défavorable ? Selon toute vraisemblance, oui (voir *infra* **point III.B, 28**).

Sur base de ce qui vient d'être énoncé, à défaut de joindre l'avis du SIAMU à la demande de permis au moment du dépôt et, *a fortiori*, de prouver l'attestation d'un avis favorable, le dossier de demande de permis en question ne pouvait dès lors être considéré comme étant complet, ce qui d'une part rend illégale la procédure d'enquête publique et, d'autre part, confirme les craintes de réclamants quant à l'aspect sécurité du projet Bruxelles Mobilité.

○ *Déclaration de conformité d'une reconnaissance de l'état du sol*

11. Sur base de l'article 6, 7 ° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 déterminant la composition du dossier de permis d'urbanisme, le demandeur de permis doit :

- soit fournir une déclaration de conformité d'une reconnaissance de l'état du sol ;
- soit s'engager à faire exécuter une reconnaissance de l'état du sol par un expert en pollution sur les parcelles reprises en catégorie 0

³ En abrégé « SIAMU ».

⁴Le dossier de demande de permis n° T924/2019 est consultable sur <https://openpermits.brussels/fr/04/PFD/1711413>

à l'inventaire de l'état du sol et incluses dans sa demande de permis⁵ sur lesquelles les actes et travaux prévus sont en contact avec le sol sur plus de 20 m².

12. En l'espèce, le site sur lequel porte la demande de permis n° T924/2019 comprend plusieurs parcelles reprises en catégorie 0.



Source Brugis

Or, il s'avère que dans le cadre de la demande de permis en cause, le demandeur n'a produit aucun de ces deux documents. En effet, ils ne se retrouvent ni sur la plateforme électronique *Open Permits*, ni dans le dossier transmis par le département urbanistique de la Ville de Bruxelles sur demande du public.

Par conséquent, force est de constater que le dossier relatif à la demande de permis en question ne respecte pas les conditions imposées par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 et devait dès lors être déclaré incomplet.

Cela confirme que le projet Bruxelles Mobilité est bâclé et n'a pas été réalisé de manière suffisamment consciencieuse.

- *Absence d'analyse d'alternatives sérieuses au projet de Bruxelles Mobilité*

13. Le rapport d'incidences du projet Bruxelles Mobilité a examiné différentes alternatives.

Ainsi, et l'on cite le rapport d'incidences, « *les scénarios suivants ont été modélisés* :

- *La **situation existante** ;*
- *La **situation de référence**, qui correspond à la situation existante modifiée avec le réaménagement du carrefour de la Porte de Namur dont le permis a été obtenu et dont le chantier est en cours en avril 2019 ;*
- *Le **scénario projeté initial** = scénario A, caractérisé par :*
 - *2x1 voies entre Porte de Namur et place Louise ;*

⁵ Article 13, § 4 de l'ordonnance du 5 mars 2009 relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués.

- Un **scénario optimisé = scénario B**, caractérisé par les adaptations suivantes apportées au scénario A :
 - o 2x2 voies entre Porte de Namur et Cliquet ;
 - o Carrefour boulevard de Waterloo avec la sortie des parkings publics géré par feux ;
 - o Ajout d'une 2e voie sur le boulevard de Waterloo entre la rue du Grand Cerf et la place Louise ;
 - o Réduction du rond-point de la place Louise à 2 voies à hauteur de la traversée piétonne vers les arrêts de tram
- Un **scénario optimisé supplémentaire = scénario C**
 - o = scénario B ;
 - o + gestion par feux de la traversée piétonne du boulevard de Waterloo à hauteur de la place Louise ;
- Un **scénario D**, caractérisé par :
 - o 2x2 voies tout du long, de la Porte de Namur à la place Louise.

Ont également été analysées, des variantes de scénarios B et C ne comprenant qu'une seule voie sur le boulevard de Waterloo entre la rue du Grand Cerf et la place Louise : **le scénario B'** et **le scénario C'** » (**pièce n° 3, page 135**).

Enfin, le scénario C' a été retenu par le demandeur du permis en question.

Le rapport d'incidences précise que « les caractéristiques de ce scénario sont les suivantes :

- 2x2 voies entre Porte de Namur et Cliquet (dans les 2 sens) ;
- 2x1 voie entre Cliquet et Louise (dans les 2 sens) ;
- suppression de la quasi-totalité des places de parking en surface ;
- carrefour boulevard de Waterloo (= partie nord du carrefour Cliquet) géré par feux ;
- réduction du rond-point de la place Louise à 2 voies à hauteur de la traversée piétonne vers les arrêts de tram ;
- gestion par feux de la traversée piétonne du boulevard de Waterloo en amont de la place Louise (**pièce n° 3, page 179 et suivantes**).

14. Il résulte de ce qui précède que le projet Bruxelles Mobilité n'a pas envisagé l'alternative suivante :

- 2x2 voies entre Porte de Namur et Louise (dans les deux sens) ;
- 2x1 voie de délestage entre Porte de Namur et Louise (dans les deux sens) ;
- La non-suppression du giratoire « Cliquet » ;
- La non-suppression de l'entièreté de emplacements de stationnement en surface ;

- La présence d'un pôle d'attraction socio-économique et culturel au sein de l'îlot central du site.

Or, ladite alternative permettrait notamment :

- d'éviter les entraves des services de secours en cas de blocage d'un véhicule suite à un incident;
- d'assurer de manière souple les échanges entre les tunnels et les deux chaussées principales ;
- de favoriser et stimuler considérablement l'activité économique, en ayant pour fonction d'être un complément à l'activité commerciale déjà présente sur le site.

15. Cette alternative – qui d'ailleurs existe et a été proposée⁶ – est susceptible de régler certains problèmes relevés *supra* et engendrés par le projet Bruxelles Mobilité en termes de mobilité, de sécurité, et d'accessibilité au site ainsi que d'apporter un impact davantage positif en termes socio-économiques.

VI. NÉCESSITÉ D'UNE ÉTUDE D'INCIDENCES

16. La demande de permis d'urbanisme examinée est accompagnée d'un rapport d'incidences ainsi qu'un *Erratum* au rapport d'incidences.

L'annexe B du CoBAT prévoit que sont soumis à rapport d'incidence « *tous travaux d'infrastructure de communication induisant 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* ».

Le CoBAT prévoit également en son article 175/21 que :

« Dans des circonstances exceptionnelles la commission de concertation peut, dans un avis spécialement motivé, recommander au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences.

Par circonstances exceptionnelles, il y a lieu d'entendre toute incidence négative notable qu'un projet repris à l'annexe B est susceptible d'avoir sur un ou plusieurs des facteurs listés à l'article 175/1, § 2, et dont l'importance présumée est telle qu'elle justifie de faire réaliser l'évaluation des incidences de ce projet par un chargé d'étude d'incidences agréé et de faire superviser le travail de celui-ci par un comité d'accompagnement ».

En l'espèce, le rapport d'incidences du projet Bruxelles Mobilité présente des conclusions à tout le moins controversées, notamment lorsqu'il examine les incidences prévisibles du projet sur les plans de la mobilité (**VI.A.**) ainsi que de la sécurité (**VI.B**)

⁶ Une demande de permis d'urbanisme, référencée sous le n° 04/PFD/1724055, a été déposée en date du 30 août 2019. Le projet dont demande - mieux-connu sous le nom de « Projet Egmont » - porte sur le réaménagement de façades à façades du boulevard de Waterloo et de l'avenue de la Toison d'Or, entre la place Louise et Porte de Namur.

En effet, les conclusions du bureau AGORA⁷ (**pièce n° 7**) mandaté par d'autres réclamants – divergent à ce point de celles du rapport d'incidences qu'un arbitrage objectif s'impose. En l'absence d'un tel arbitrage, l'autorité urbanistique prendrait une décision sans certitude d'éclairage sur des éléments qui impliquent l'avenir de la région de Bruxelles-Capitale.

Il est donc nécessaire que la Commission de concertation fasse application de l'article 175/21 du CoBAT et sollicite une étude d'incidences.

VI.A. LA MOBILITÉ

17. Le projet de Bruxelles Mobilité réduit les bandes de circulation actuelles à une seule de chaque côté sur le tronçon « Cliquet-Louise », ce qui est illustré par les figures ci-dessous.

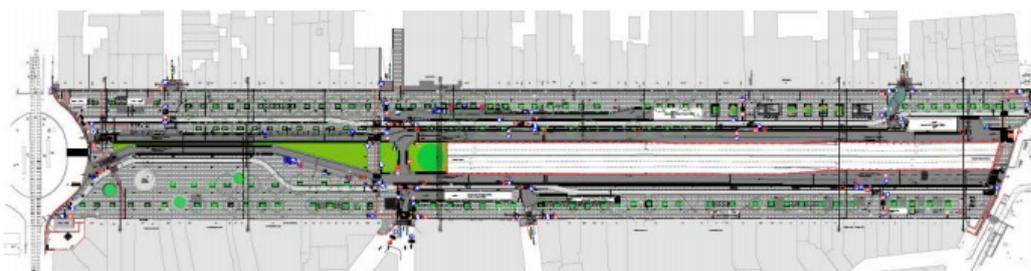
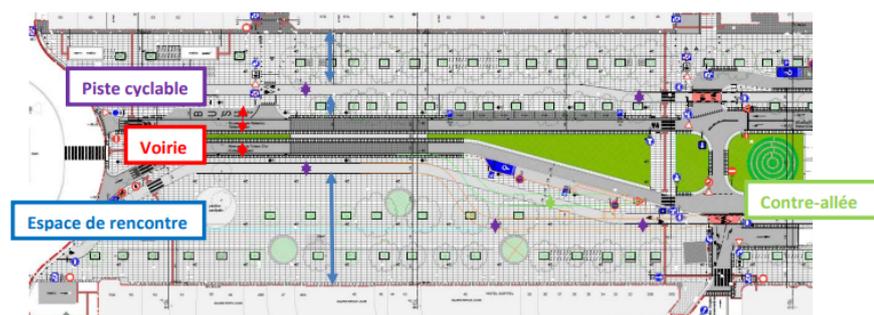


Figure 96 : **Scénario C'**, correspondant au projet finalement retenu (Polo Architects, 2019).



18. En l'espèce, le rapport d'incidences du projet Bruxelles Mobilité, lorsqu'il conclut sur les répercussions attendues du scénario choisi, décrit ce dernier comme étant « *un peu moins capacitaire* » que les autres scénarios envisagés par les auteurs du projet (**pièce n°3, page 149**) sans expliciter davantage en quoi, pourquoi et en quel pourcentage il serait moins capacitaire que les autres.

En revanche, sur ce même sujet, le bureau d'étude AGORA relève dans son étude de circulation du 9 février 2021 que « *la situation projetée - [scénario C'] - est catastrophique d'un point de vue de la circulation automobile, car il n'est pas possible d'absorber un flux d'environ 1000 evp/h sur une seule bande quand elle est sujette aux interactions des traversées piétonnes et des cessions de priorité* » (**pièce n° 7, page 30**).

⁷ AGORA est un bureau d'étude chargée notamment de l'observation de la mobilité dans le but de conseiller et fournir son expertise sur les aménagements urbains, les transports publics, vélos, piétons, l'accès des personnes à mobilité réduite, la gestion des espaces publics pu la création de nouvelles infrastructures. AGORA a été commandité par d'autres réclamants pour fournir son expertise dans le cadre de l'étude du projet.

Les risques dénoncés par le bureau d'étude AGORA sont d'autant plus révélateurs lorsqu'on constate qu'actuellement, suite au marquage au sol rétrécissant les voies de circulation sur le site en question, des encombrements conséquents dans la zone « Cliquet-Louise » impactent fortement le trafic automobile, comme en témoigne le constat d'huissier dressé en date du 12 septembre 2020 (**pièce n°8**).

19. De plus, si, d'une part, le rapport d'incidences du projet Bruxelles Mobilité, confronté aux effets néfastes obtenus en situation projetée, définit une telle situation de « *worst case* » et postule idéologiquement « *des reports à plus grandes échelle* » ainsi qu'un « *report vers d'autres modes (de transport), voire une modification des habitudes* » (**pièce n° 3, page 140**), le rapport d'AGORA souligne l'importance de garder à l'esprit que « *certaines comportements sont difficilement modélisables, la capacité des entrées et sorties est un facteur plus important que la capacité de l'anneau central pour ce qui concerne la fluidité du trafic. Or ce sont ces capacités d'entrée et de sortie que l'on a réduites dans le projet* » (**pièce n° 7, page 28**).

20. Par ailleurs, le bureau d'étude AGORA identifie plusieurs autres problèmes issus du choix retenu par Bruxelles Mobilité en situation projetée, notamment :

- « ▪ *Une réduction importante des capacités automobiles en surface autour du tunnel. En l'état, le projet ne peut en aucun cas accueillir un trafic tel que comptabilisé dans la semaine du 18 au 24 avril 2018. L'écart est tel que des congestions récurrentes et systématiques auront lieu en heure de pointe du soir en semaine et le samedi après-midi, au point de réduire très sensiblement l'attractivité du secteur pour les visiteurs motorisés.*
- *L'objectif louable de donner plus de place au[x] piétons et aux cyclistes induit avec ce projet un volontarisme qui restreint sévèrement l'offre pour le trafic motorisé, bien en dessous de la demande effective aujourd'hui indiquée par les comptages.*
- *Divers problèmes de sécurité routière se posent au droit de l'entrée sortie des tunnels de petite ceinture, entre la Porte de Namur et la Porte Louise, avec des interactions difficiles entre les entrées et sorties du tunnel et la bande de circulation longeant le tunnel, avec un impact sérieux sur le trafic circulant dans les tunnels de la Petite Ceinture.*
- *L'unique bande de circulation dans chaque sens entre Cliquet et Porte Louise bloque les services d'urgence SIAMU et Police à chaque incident sur cette unique voie de circulation.*
- *Les zones de **parcage longitudinal** le long de l'unique bande de circulation suscitent des perturbations qui entraînent des congestions.*
- *Les voiries latérales en sortie du parking 2 Portes sont inaptes à accueillir le trafic sortant du parking en période de grande affluence, dès lors que l'unique bande de circulation principale sature sous les besoins conjugués du trafic local, des échanges avec le tunnel entre la Porte de Namur et la Porte Louise, et du trafic issu des parkings souterrains » (**pièce n° 7, page 35**).*

De plus, le rapport d'AGORA mentionne les conséquences issues des inextricables situations de congestion à prévoir lorsqu'elle précise qu' « en cas de fermeture du tunnel Louise hors périodes pour les entretiens nocturnes de 0-6h, on doit s'attendre à une saturation complète des uniques bandes de circulation en surface, avec un très fort impact sur tout le site du projet, mais également bien au-delà sur la petite ceinture en amont depuis Arts-Loi au nord, et au sud depuis la Porte de Hal d'une part, et sur l'avenue Louise d'autre part » (**pièce n° 7, page 36**).

21. A l'opposé, le rapport d'incidences du projet Bruxelles Mobilité conclut, quant à lui, sur les incidences globales en termes de mobilité comme suit :

« l'impact potentiel du projet sur la capacité de l'infrastructure routière doit par ailleurs être relativisée : même si le trafic en surface représentait 30% du trafic total sur la Petite Ceinture entre Porte de Namur et Louise, une réduction de 30% des flux en surface ne représenterait qu'une réduction de 9% des flux totaux » (**pièce n° 3, page 160**).

22. Il ressort de la comparaison entre l'étude d'AGORA et le rapport d'incidences du projet que, si d'une part le premier identifie clairement les incidences attendues de la réalisation du projet, d'autre part le second est imprécis et idéologique lorsqu'il décrit les impacts sur la mobilité.

VI.B. LA SÉCURITÉ

23. Le scénario C' retenu par le projet Bruxelles Mobilité soulève également des questions importantes en termes de sécurité et ce pour plusieurs raisons.



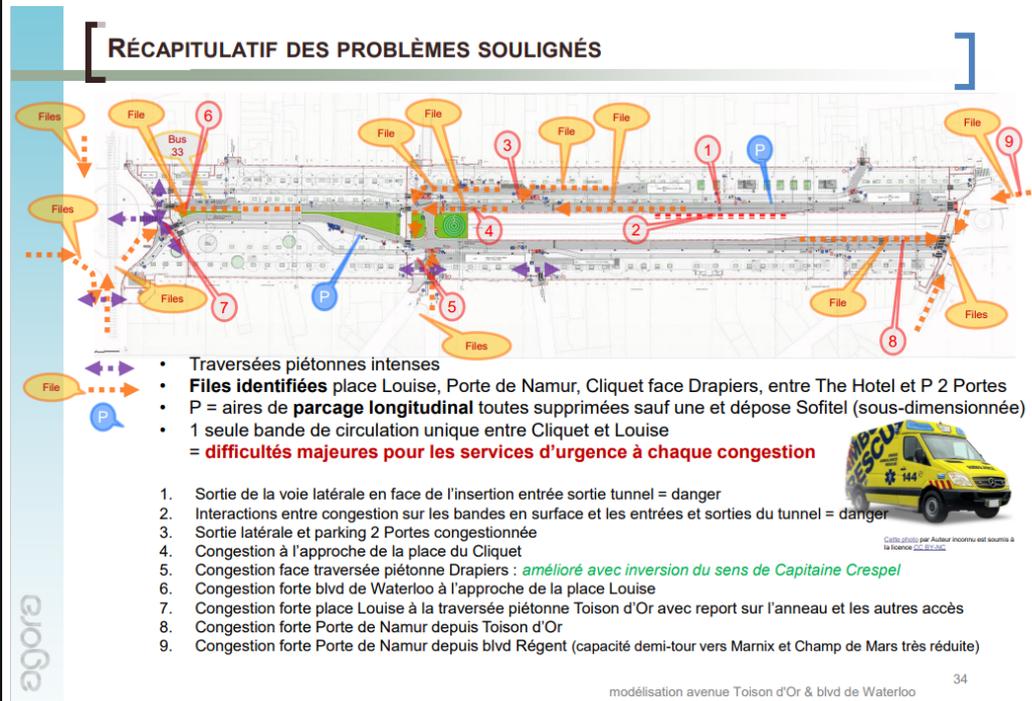
Figure 103 : Accès pour les véhicules utilitaires, de secours et les livraisons

Tout d'abord, lorsqu'il analyse l'impact du projet sur les véhicules de secours, le rapport d'incidences précise bien que « les voiries constituent la base principale pour l'accessibilité des voitures de secours sur le site » (**pièce n° 3, page 159**).

Or, comme a été précédemment démontré au point VI.A., le rapport d'AGORA dénonce l'inefficacité du scénario retenu par le demandeur du permis en termes d'accessibilité globale au site.

En ce sens, le rapport d'AGORA souligne que « **le sous-dimensionnement de l'infrastructure motorisée aura des effets au-delà des voiries locales du projet et sur l'accessibilité motorisée du quartier** » (nous soulignons, **pièce 7, page 36**).

Il ajoute au terme de ses conclusions que la présence d'une seule bande de circulation entre « Cliquet - Louise » engendrera des « **difficultés majeures pour les services d'urgence à chaque congestion** » (voir tableau ci-dessous, **pièce n° 7, page 34**).



Le bureau AGORA souligne que « *l'unique bande de circulation dans chaque sens entre Porte de Namur et Porte Louise bloque les **services d'urgence SIAMU et Police** à chaque incident sur cette unique voie de circulation* » (**pièce 7, page 35**).

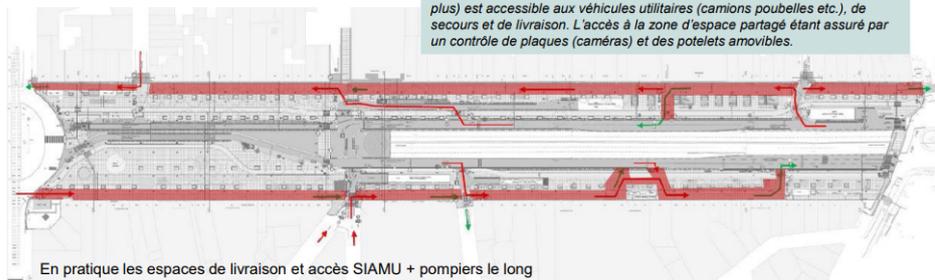
Au contraire, le rapport du projet Bruxelles Mobilité ne corrèle pas la question de l'accessibilité au site et de la sécurité lorsqu'il analyse les incidences du *scenario C'*. Ses conclusions relatives à la sécurité relèvent plutôt d'une analyse abstraite de la situation projetée plutôt que d'une étude concrète et corrélée des volets mobilité et sécurité.

Ma cliente se doutait bien – avant même de lire le rapport d'incidences – que les cyclistes et piétons présents sur le site s'écarteront pour laisser passer les services d'intervention, cela ne règle pas la question de savoir par quel miracle ces véhicules pourraient accéder au site dans des délais utiles.

24. Par ailleurs, en raison de l'absence d'avis SIAMU dans le dossier de demande du projet Bruxelles Mobilité, ni les citoyens ni les autorités urbanistiques ne peuvent disposer de la moindre assurance en la matière.

De plus, il est douteux que les aires de quatre mètres, réservées en bordure de façade sur les aires piétonnes pour l'accès des services d'urgence soient aptes à accueillir le placement efficace des véhicules-échelles des pompiers, ceux-ci ayant besoin d'un certain recul pour atteindre les étages supérieurs. Or, ce recul suffisant ne semble généralement pas présent dans le projet Bruxelles Mobilité (voir tableau ci-dessous, **pièce n° 7, page 11**).

Extrait RI p. 158 4.6 VÉHICULES UTILITAIRES, DE SECOURS ET LIVRAISONS, TRANSPORTS EXCEPTIONNELS
 L'espace dégagé le long des façades (minimum 4 m libres, mais souvent bien plus) est accessible aux véhicules utilitaires (camions poubelles etc.), de secours et de livraison. L'accès à la zone d'espace partagé étant assuré par un contrôle de plaques (caméras) et des potelets amovibles.



En pratique les espaces de livraison et accès SIAMU + pompiers le long des façades ne permet probablement pas de respecter les normes pour l'accès aux étages supérieurs des bâtiments. On doit aussi se poser la question de l'accessibilité en présence de camions de livraison.

■ espaces piétons + livraisons + accès pompiers et SIAMU

globe

modélisation avenue Toison d'Or & blvd de Waterloo 11

* *
 *

25. Pour l'ensemble de ces motifs, il y a par conséquent lieu de refuser la demande de permis d'urbanisme n° T924 / 2019 sollicitée par le Service régional de Bruxelles Mobilité.

Par la présente, ma cliente vous remercie pour l'attention que vous ne manquerez pas de réserver à sa réclamation et demande à être entendue dans le cadre de la Commission de concertation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, à l'expression de mes sentiments distingués.

Pour l'A.S.B.L. MAUTO DEFENSE,
 Son conseil,

Stéphane NOPERE
 (stephane.nopere@pnt.be)

Annexe : 1