

Question orale de M. De Bock : L'absence de permis d'urbanisme pour les quais réalisés par la STIB avenue Coghen.

M. De Bock s'inquiète de l'insécurité juridique générée par les divergences d'interprétation quant à la nécessité d'un permis d'urbanisme pour les installations de la STIB sur l'avenue Coghen.

Il cite à cet égard la réponse que lui a donnée M. Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre d'une question d'actualité au Parlement bruxellois :

« Comme vous l'indiquez, M. De Bock, des travaux ont récemment été réalisés par la STIB le long de l'avenue Coghen en vue de concrétiser la création de la ligne de bus 37 reliant la gare de Linkebeek à la station Albert. Dans le cadre de ces travaux, la question de l'exigence d'un permis d'urbanisme s'est posée, car la STIB et urban.brussels - anciennement Bruxelles Urbanisme et Patrimoine - n'étaient pas d'accord quant à l'interprétation à donner à la réglementation en vigueur.

D'un point de vue juridique, le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat) prévoit expressément qu'un permis d'urbanisme est en principe requis pour toute nouvelle construction ou installation, sauf si les actes concernés figurent sur la liste des travaux dits "de minime importance", lesquels sont donc dispensés de permis.

À ce sujet, l'actuel arrêté du 13 novembre 2008 - qui est en cours de modification - déterminant les dispenses dispose, en son article 7, que, "pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme ou à un permis de lotir, qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme ou qu'ils ne font pas l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie, les actes et travaux en voirie suivants sont dispensés de permis d'urbanisme :

- les petits travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers ;
- le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs ou éléments suivants : [...] les abris destinés aux usagers des transports en commun pour autant que leur hauteur ne dépasse pas 2,80 mètres et leurs équipements."

Telle est la réglementation actuelle. Dans le cas d'espèce, la Direction de l'urbanisme (DU) a estimé que la création de quatre nouveaux quais successifs de bus n'était pas dispensée de permis, étant donné que l'article 7 précité concernait uniquement les petits travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons ou aux cyclistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers, ainsi que les travaux ne faisant pas l'objet d'une répétition. »

Puis, M. De Bock revient sur le considérant suivant, figurant dans un point du procès-verbal de la séance du Collège du 25 octobre 2018, consacré au Plan directeur bus : « Considérant que le délai d'instruction de la demande de permis compromet l'exploitation de la nouvelle ligne 37 pour le printemps 2019 ». M. De Bock s'étonne de la teneur de ce considérant, dans la mesure où le Collège semble y manifester l'intention de passer outre à la demande de permis d'urbanisme parce que celle-ci retarderait l'exploitation de la ligne. N'y a-t-il pas là une illégalité, source d'insécurité juridique pour l'ensemble des riverains ?

Eu égard à la réponse fournie par le Ministre-Président Vervoort, quelles sont les intentions du Collège par rapport aux irrégularités constatées ?

Les emplacements des arrêts de bus ont-ils été validés par le Collège ou par un fonctionnaire ? S'agit-il du Collège actuel ou du précédent ? Quels échevins ont validé les emplacements de bus ?

Qui a choisi les sites d'emplacement ?

Y a-t-il des embouteillages aux heures d'entrée et de sortie de l'école, comme le rapporte la presse ?

N'était-il pas possible de mettre en place ce dispositif tout en garantissant un maintien du flux de circulation ?

Combien de places de parking ont-elles été supprimées ?

Qu'en est-il du remplacement des bus électriques promis par des bus diesel ?

Le Collège envisage-t-il la mise en œuvre d'une réelle concertation avec les riverains du quartier ?

Un rapport d'incidence a-t-il été établi, en particulier pour évaluer la stabilité des sols, étant donné que ce quartier a déjà subi des effondrements dus au sous-sol sablonneux ?

M. l'Echevin Wyngaard répond que, sorti de son contexte, le considérant évoqué par M. De Bock peut sembler curieux mais en réalité, la lecture du procès-verbal montre qu'il ne s'agit pas de la situation l'avenue Coghen mais de la demande de permis relative au parking de la gare de Linkebeek et du terminus provisoire.

La question relative au rapport d'incidence n'ayant pas été transmise au préalable, M. l'Echevin Wyngaard sollicitera des renseignements auprès de ses services.

Très attaché au respect de la légalité, le Collège n'a en aucune manière l'intention d'enfreindre la législation régionale. Si la législation et la jurisprudence en venaient à imposer un permis, le Collège s'y conformerait.

Le problème résulte de la contradiction entre les positions adoptées respectivement par urban.brussels et la STIB quant à la nécessité d'un permis, l'administration régionale de l'urbanisme estimant qu'en l'occurrence, il faut un permis alors que l'entreprise régionale de transport considère que l'intervention n'est pas suffisamment lourde pour exiger un permis.

Vu qu'une clarification s'impose, le gouvernement régional s'est emparé du problème et a adopté cette semaine un arrêté ministériel en première lecture, selon lequel ce type d'aménagement ne nécessitera pas de permis à l'avenir. Le texte de cet arrêté a été transmis au Conseil d'Etat pour examen. Il semblerait donc que le gouvernement actuel ait plutôt tendance à se rallier à la position défendue par la STIB.

La thématique des emplacements des arrêts de bus a été abordée par le Collège, tant précédent qu'actuel, au cours de trois séances, respectivement le 25 février 2016, le 26 mai 2016 et le 25 octobre 2018.

Pour ce qui concerne le choix des emplacements, le service technique de la Voirie a formulé des propositions suite à la demande des autorités régionales. Après quelques échanges de remarques, des corrections ont été effectuées sur certains points de détail et le choix final a été validé par le Collège en séance du 25 octobre 2018.

Il n'y a guère eu de problèmes d'embouteillage aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Un agent du service de la Voirie s'est rendu sur place à deux reprises pour se rendre compte de la situation et n'a pas été témoin d'incidents de cet ordre. Le commissaire de police a confirmé qu'il n'y avait pas de problème particulier.

Les arrêts de bus peuvent être placés en encoche ou sous forme de quais, les dispositifs en encoche étant plutôt privilégiés pour les terminus. Les arrêts en encoche réduisent davantage les capacités de stationnement que les quais et s'avèrent d'un abord moins confortable pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Treize places de parking ont été supprimées : 8 près du collège Saint-Pierre, 4 à l'arrêt Peyo et une suite à l'établissement d'une zone d'évitement à l'angle des avenues Brugmann et Coghen.

La STIB dispose d'un certain nombre de bus électriques mais la circulation de ceux-ci sur la ligne 37 se limite à deux ou trois véhicules, vu que le gouvernement régional a décidé de répartir les bus électriques entre les lignes 13 et 37.

Le Collège déplore cette situation et a insisté auprès de la STIB pour que les modes de transport non-polluants soient privilégiés et qu'à tout le moins, des véhicules hybrides soient mis en circulation s'il n'est pas possible d'augmenter le nombre de bus électriques opérationnels. Le directeur-général de la STIB a promis à M. le Bourgmestre et à M. l'Echevin Wyngaard d'accomplir des efforts pour répondre à la demande du Collège.

La STIB dispose aussi de véhicules diesel. M. l'Echevin Wyngaard rappelle que sa formation politique s'est toujours opposée au diesel en raison de son caractère polluant, tout en précisant que les véhicules diesel utilisés par la STIB sont conformes aux normes de basse émission.

Le pouvoir organisateur du collège Saint-Pierre a pu exprimer ses préférences quant à la localisation des abribus au cours d'une réunion avec M. l'Echevin Wyngaard. Ces souhaits seront pris en considération, tout comme les demandes de ne pas avoir de placards publicitaires dans les abribus de l'avenue Coghen, vu qu'il ne s'agit pas d'une artère commerciale.

La STIB se concertera avec la commune pour procéder à une évaluation de la ligne 37 dans quelques mois.

M. De Bock estime, d'après ses propres calculs, que 25 places de parking auraient été supprimées.

De plus, l'arrêté ministériel vise la régularisation future d'une situation qui, actuellement, est illégale. M. De Bock invite donc le Collège à suspendre l'installation d'abribus tant qu'elle demeure illégale.