

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 10/10/2024 - REEXAMEN

DEMANDEUR :	CCN DEVELOPMENT
LIEU :	Rue du Progrès, 80
OBJET :	<u>Permis d'urbanisme</u> : construire, sur le site de l'ancien CCN à démolir, 4 immeubles à usage mixte comprenant 509 logements, 92.000 m ² de bureaux, 7.900 m ² de commerces, 6.400 m ² d'équipements, 682 emplacements de parking voitures et aménager les abords (voirie, espaces accessibles au public) ; abattre 3 arbres. <u>Permis d'environnement</u> : exploiter des installations classées d'immeubles à usage mixte de logements, bureaux, commerces et équipements.
SITUATION :	AU PRAS : en zone administrative, avec une galerie marquée d'un « G » (liseré commercial), et le long d'un espace structurant
	AUTRE(S) : dans le périmètre du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) « Quartier Ouest de la Gare du Nord » de la Commune de Schaerbeek, approuvé par le Conseil communal le 31 mai 2023 et par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 13 juillet 2023 (publication au Moniteur Belge [MB] le 11 septembre 2023)
ENQUETE :	du 19/08/2024 au 17/09/2024
REACTIONS :	52 (dont 16 identiques et 11 émanant d'associations ou d'opérateurs de transport en commun)

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Attendu que lors de l'enquête publique, les remarques suivantes ont été émises :

Mobilité et Trafic :

- La création de 682 nouvelles places de parking autour de la Gare du Nord risque d'entraîner une congestion significative, aggravant les embouteillages déjà problématiques dans la zone ;
- Des résidents s'opposent fermement à cette création, craignant des nuisances supplémentaires pour leur qualité de vie ;
- La suppression de la piste cyclable C3 et la configuration actuelle des bâtiments perturbent la continuité piétonne, compromettant l'accessibilité pour les piétons et les cyclistes ;
- Certaines associations soulignent l'absence d'un réseau cyclable sécurisé et continu, entravant l'usage de modes de transport durables ;

Impact environnemental et climatique :

- La conception du projet, marquée par l'utilisation excessive de béton et de verre, risque d'aggraver l'effet d'îlot de chaleur, impactant le climat local ;
- Les espaces publics actuels manquent de verdurisation, accentuant la nécessité d'intégrer davantage de verdure pour atténuer ces effets ;

Lumière et vues :

- Les nouvelles constructions provoqueront des ombres considérables sur les bâtiments voisins, réduisant l'accès à la lumière naturelle, particulièrement en hiver ;
- La hauteur excessive de certains bâtiments obstruera les vues des résidents et pourra empêcher l'installation de panneaux solaires sur les façades sud, affectant l'efficacité énergétique des bâtiments voisins ;

Sécurité et Risques :

- Certaines associations signalent des préoccupations quant à la sécurité des cyclistes et des piétons, en lien avec la configuration actuelle des aménagements ;
- L'insuffisance du compartimentage anti-incendie, couplée à la présence de citernes de diesel, augmente les risques d'incendie et de pollution dans la zone ;

- La configuration actuelle autour de la gare soulève des inquiétudes concernant l'accessibilité pour les véhicules d'urgence, pouvant nuire à l'intervention rapide des services d'urgence ;
- La configuration des nouveaux bâtiments pourrait générer un « effet Venturi », amplifiant les courants d'air et créant des turbulences indésirables dans la zone, ce qui pourrait affecter le confort des piétons et la sécurité des usagers, notamment en cas de conditions climatiques extrêmes ;

Non-conformité légale :

- Le projet dépasse les limites de hauteur fixées par le Règlement Communal d'Urbanisme (RCU), avec des bâtiments atteignant 110 mètres au lieu de la limite autorisée de 61,8 mètres ;
- L'incertitude juridique entourant les modifications du PPAS suscite des inquiétudes quant à la légalité du projet dans son ensemble ;
- Des préoccupations sont exprimées concernant le processus d'approbation du permis, estimant que les modifications apportées au PPAS semblent favoriser des intérêts privés plutôt que l'intérêt public ;

Impact paysager et patrimonial :

- Le projet menace l'intégrité architecturale du quartier autour de la Gare du Nord, avec des constructions jugées démesurées et un design qui manque d'innovation esthétique, nuisant à l'harmonie du paysage urbain ;
- A contrario, un citoyen estime pour sa part que ce projet immobilier sera un vrai plus pour le quartier, mais trouve par contre qu'il manque d'ambition et qu'afin d'apporter de la variation de la « skyline bruxelloise », il serait judicieux de construire bien plus haut, jusqu'à 150 m voire plus (même si le PPAS les plafonne à 100 m), tout en amincissant les buildings pour réduire l'empreinte au sol et en les élançant davantage vers le ciel ;

Nuisances sonores et vibratoires :

- Les résidents expriment des inquiétudes concernant l'augmentation des nuisances sonores et vibratoires liées au projet, affectant leur qualité de vie quotidienne ;

Incidences durant la phase de chantier :

- La phase de chantier est prévue pour entraîner des nuisances sonores significatives, ainsi que des risques accrus pour la sécurité des résidents en raison de l'activité accrue dans la zone ;

Respect du Masterplan :

- Le projet semble insuffisamment aligné avec les objectifs du Masterplan fonctionnel et paysager, remettant en question la cohérence et l'efficacité de l'aménagement urbain envisagé ;
- Une réévaluation du projet est conseillée pour garantir le respect des lignes directrices du Masterplan, assurant ainsi une intégration harmonieuse dans le tissu urbain existant ;

Commentaires plus spécifiques d'associations citoyennes :

Accessibilité et Mobilité :

- De nombreuses associations soulignent l'impact négatif du projet sur l'accessibilité des cyclistes et des piétons. Elles recommandent d'élargir l'espace entre les bâtiments B et C pour faciliter la circulation et améliorer la visibilité ;
- L'absence d'un réseau cyclable sécurisé est une critique récurrente, avec un appel à la transformation de la passerelle entre le CCN et la Gare du Nord pour garantir un accès fluide ;

Réserves concernant le projet :

- Des préoccupations sont exprimées sur la légitimité du projet, notamment en ce qui concerne la délivrance de permis avant l'approbation du Masterplan, perçue comme un manque de transparence ;
- Plusieurs associations demandent la suspension du permis jusqu'à ce que le Conseil d'État statue sur le recours concernant le PPAS, craignant que le projet favorise des intérêts privés au détriment de l'intérêt public ;

Insuffisance des services :

- Le projet représente une occasion manquée d'améliorer les infrastructures publiques. Elles insistent sur le besoin urgent de logements abordables et d'équipements publics de qualité pour soutenir la population croissante ;

Problèmes de densité et de conception :

- La hausse significative de la densité est dénoncée, avec des critiques sur l'impact visuel des nouvelles constructions sur le paysage urbain et l'intégrité architecturale du quartier ;
- Des appels à une refonte du projet sont lancés, soulignant la nécessité de créer des espaces publics conviviaux et de respecter les objectifs d'aménagement durable ;

Questions de sécurité :

- La sécurité des usagers, notamment des cyclistes et des piétons, est une préoccupation commune, exacerbée par la configuration actuelle des aménagements qui ne garantit pas un accès sûr ;
- La présence de citernes de diesel et de transformateurs soulève des préoccupations environnementales et de sécurité ;

Questions logistiques et fonctionnelles :

- Une étude approfondie de la résistance des structures existantes face aux nouvelles constructions est jugée nécessaire pour éviter des problèmes futurs ;
- La configuration actuelle désavantage les personnes à mobilité réduite limitant leur accès aux différents modes de transport ;

Surabondance de bureaux et manque de logements adaptés :

- Le projet prévoit une augmentation significative de l'espace de bureaux malgré un taux de vacance élevé, sans répondre à la demande en logements adaptés aux familles ;
- Impact sur la qualité de vie
- Le projet est perçu comme une occasion manquée d'améliorer les services publics dans le quartier, ne répondant pas aux besoins en logements abordables et en infrastructures de qualité ;

Divers :

- L'ajout de cette place est positif, mais l'aménagement proposé est de faible qualité ; il serait préférable de recouvrir cet espace par un bâtiment pour créer un lieu verdurisé ;
- Le ratio de surface bâtie par rapport à la surface du terrain est trop élevé, dépassant celui du quartier européen ; le projet ne prend pas en compte les besoins en équipements essentiels liés à l'augmentation de la population ;
- Les aménagements proposés ne semblent pas respecter les normes établies par les règlements urbanistiques en vigueur, soulevant des préoccupations quant à la légalité des dérogations demandées ;
- Les nombreuses préoccupations exprimées nécessitent une réévaluation approfondie du projet d'aménagement autour de la Gare du Nord ;
- Un appel est lancé pour garantir une consultation publique véritable et pour veiller à ce que le projet soit conforme aux attentes et aux besoins des résidents, tout en respectant les principes de durabilité et de sécurité ;

Avis des opérateurs qui organisent les transports en commun dans cette zone :

- Un avis défavorable est émis, notant l'insuffisance de capacité de stationnement pour les bus et l'étroitesse de la configuration actuelle, qui ne permet pas une circulation fluide et sécurisée des bus ;
- La nécessité d'une boucle de retournement et de deux points d'accès supplémentaires est soulignée, ainsi que des préoccupations liées aux risques d'incendie associés aux bus électriques ;
- Il est insisté sur le maintien de la station de bus existante pendant les travaux pour garantir la continuité du service public ;
- Une autre souligne l'importance de son rôle dans le projet, étant donné son impact sur un pôle d'échanges intermodaux ;
- L'octroi du permis doit être conditionné à un accord formel concernant la gare de bus ;
- Des études de risque sur la sécurité des bus électriques sous le bâtiment sont nécessaires ;
- Des garanties sont demandées sur la capacité de la gare de bus face à l'augmentation des fréquences et des longueurs des bus ;
- Un accès en temps réel entre la gare de bus et une place publique est crucial pour maintenir le service ;
- L'accessibilité aux arrêts de bus doit être assurée durant les travaux, avec des protections pour les infrastructures existantes ;

Recommandations d'une société ferroviaire :

- Elle préconise de résoudre les problèmes de configuration des espaces publics autour de la gare, prenant en compte les usagers de divers modes de transport (bus, taxis, etc.) ;
- Il est souligné que la version amendée du permis repose sur l'utilisation de sa propriété pour maintenir une capacité de stationnement pour les bus, mais les propositions actuelles pour compenser les fonctionnalités supprimées sont jugées insuffisantes ;
- Un scénario alternatif pour maintenir la gare de bus sur la propriété du demandeur a été proposé, nécessitant une reconfiguration du projet au niveau du socle, mais peu de progrès a été fait à ce stade ;

Conformité :

La demande contient les dérogations suivantes :

Règlement Régional d'Urbanisme (RRU):

- Titre I :
 - dérogation à l'art. 7 : implantation d'une construction isolée ;
 - dérogation à l'art. 8 : hauteur d'une construction isolée ;
 - dérogation à l'art. 10 : éléments en saillie sur la façade ;
 - dérogation à l'art. 11 : zone de recul aménagée en jardinet ;
 - dérogation à l'art. 13 : maintien d'une surface perméable ;
- Titre II :
 - dérogation à l'art. 10 : superficie nette éclairante ;
- Titre IV :
 - dérogation à l'art. 10 : portes intérieures ;
- Titre VIII :
 - dérogation à l'art. 11 : nombre d'emplacements autorisés accessoires aux bureaux et aux surfaces destinées aux activités de haute technologie ou de production de biens immatériels ;
 - dérogation à l'art. 13 : nombre d'emplacements pour vélos à créer (bureaux, activités de haute technologie, ou activités de production de biens immatériels) ;

Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) de Schaerbeek :

- Titre I :
 - dérogation à l'art. 6 : couche de terre arable des constructions en sous-sol ;
 - dérogation à l'art. 9 : verdurisation des toitures plates ;
 - dérogation à l'art. 22 : éléments en saillie sur la façade à rue ;
 - dérogation à l'art. 31 : systèmes de ventilation à usage domestique ;
 - dérogation à l'art. 38 : aménagement de la zone de recul et de retrait latéral ;
 - dérogation à l'art. 39 : perméabilité des zones de cours et jardins ;

RCU de Saint-Josse-ten-Noode :

- dérogation à l'art. 10 : éléments en saillie ;

PPAS 19 :

- dérogation à la prescription générale (PG) 1 §5 : profondeur des constructions ;
- dérogation à la PG 2 §3 : qualité des logements ;
- dérogation à la PG 4 §4: toitures ;
- dérogation à la PG 7 §1: développement du biotope;
- dérogation à la PG 8 §1: gestion des eaux ;

Procédure requise :

La demande est soumise aux mesures particulières de publicité (MPP) pour les motifs suivants :

Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) :

- art. 126 §11 : dérogation à un PPAS ;
- art. 176/1 : MPP dans le cadre d'un projet mixte qui requiert à la fois un permis d'environnement de classe 1B ou 1A et un permis d'urbanisme ;
- art. 188/7 : MPP à la demande d'un PRAS, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU ;

Pan Régional d'Affectation du Sol (PRAS):

- application de la prescription particulière (PP) 7.3° du PRAS : plus de 1.000m² de commerce ;
- application de la PP 7.4° du PRAS : modification des caractéristiques urbanistiques ;
- application de la PP 22 du PRAS : affectation des commerces aux étages – commerce entre 1.000m² et 2.500m² ;

Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) :

- dérogation au Titre I :
 - art. 7 : implantation d'une construction isolée ;
 - art. 8 : hauteur d'une construction isolée ;
 - art. 10 : éléments en saillie sur la façade ;
 - art. 11 : zone de recul aménagée en jardinet ;
 - art. 13 : maintien d'une surface perméable ;

Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) :

- dérogations au PPAS 19 « ILOTS 68-71-72 - QUARTIER OUEST DE LA GARE DU NORD » de la Commune de Schaerbeek, approuvé par le Conseil communal le 31 mai 2023 et par Arrêté du Gouvernement Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) du 13 juillet 2023 (publication au Moniteur Belge [MB] le 11 septembre 2023) :
 - prescription générale (PG) 1 §5 : profondeur des constructions ;
 - PG 2 §3 : qualité des logements ;
 - PG 4 §4: toitures ;
 - PG 7 §1: développement du biotope;
 - PG 8 §1: gestion des eaux ;

Ordonnance relative aux permis d'environnement (OPE) du 5 juin 1997 :

- application des art. 21, 30 et 31.

1. Considérant que le projet vise à :

Demande initiale de permis d'urbanisme avant étude sur les incidences environnementale (EIE) : « construire, sur le site de l'ancien CCN à démolir, 4 immeubles à usage mixte comprenant 509 logements, 92.000m² de bureaux, 7.900m² de commerces, 6.400m² d'équipements, 682 emplacements de parking voitures et aménager les abords (voirie, espaces accessibles au public) ; abattre 3 arbres » ;

Demande amendée de permis d'urbanisme après EIE : « construire, sur le site de l'ancien CCN à démolir, 4 immeubles à usage mixte comprenant 518 logements, 80.073m² de bureaux, 6.487m² de commerces, 16.327m² d'équipements, 741 emplacements de parking voitures et aménager les abords (voirie, espaces accessibles au public) ; abattre 3 arbres »

Demande de permis d'environnement :

Exploiter des installations classées d'immeubles mixtes de logements, bureaux, commerces et équipements comprenant les installations classées suivantes (rubriques : 47A - 88.3A - 104A - 104B - 132A - 132B - 132C -148A - 153A - 179 – 224) :

- Sous-sol : 5 Citernes non-enterrées double parois (total 2100l de diesel) - Groupes de secours (moteurs pompe 2x 90kW) - Groupes de secours (moteur 300kW) - Transformateur statique (630 kVA) - Groupes de ventilation (3 x 40.000 m³/h) - Parking couverts (741 places) ;
- Bâtiments A : Dépôts de déchets non dangereux (total 117m²) – 2 Citernes non-enterrées double parois (total 1900l de diesel) - Groupes de secours (moteur 215kW) - 3 Installations de réfrigération (70 kW, 81,50 kg R454B et 38 T.eq.CO2 - 61 kW, 81,40 kg R454B et 37,9 T.eq.CO2 - 70 kW, 81,50 kg R454B et 38 T.eq.CO2)- 3 Installations de réfrigération (245 kW, 317 kg R513A et 200 T.eq.CO2 - 100 kW, 145 kg R513A, 91,5 T.eq.CO2 - 110 kW, 185 kg R513A, 104,1 T.eq.CO2) - Tour de refroidissement (2 tours) - Transformateurs statiques (2x630 kVA - 1x 250 kVA et 1x400 kVA) - Groupes de ventilation (2 x 35.000 m³/h) - Bassin d'orage (60m³) ;
- Bâtiments B : Dépôts de déchets non dangereux ((total 240m²) - Citerne non-enterrées double parois (total 400l de diesel) - Groupes de secours (moteur 215kW) - 2 Installations de réfrigération (272 kW, 598 kg R513A et 377,3 T.eq.CO2 - 272 kW, 598 kg R513A et 377,3 T.eq.CO2) - Transformateurs statiques (1x630 kVA et 1x 800 kVA) - Groupes de ventilation (2 x 40.000 m³/h) - Bassin d'orage (79m³) ;
- Bâtiments C et D : Dépôts de déchets non dangereux (total 160m²) – 4 Citernes non-enterrées double parois (total 1600l de diesel) - Groupes de secours (moteurs 4x 215kW) - 4 Installations de réfrigération (272 kW, 598 kg R513A et 377,3 T.eq.CO2- 272 kW, 598 kg R513A et 377,3 T.eq.CO2 - 317 kW, 475 kg R513A et 299,7 T.eq.CO2 - 304 kW, 850 kg R1234ze et 0 T.eq.CO2) - Tour de refroidissement (2 tours) - Transformateurs statiques (4x1000 kVA - 3x 800 kVA - 2x400 kVA et 2x 630 kVA) - Groupes de ventilation (4 X 54.000 m³/h - 4 x 50.000 m³/h - 2 x 35.000 m³/h - 4x 45.000 m³/h - 2x25.000 m³/h - 6 x 20.000 m³/h) - Bassin d'orage (111m³) ;
- Rubriques : 47A - 88.3A - 104A - 104B - 132A - 132B - 132C -148A - 153A - 179 – 224 ;

Historique des demandes de permis :

Urbanisme :

2. Vu le permis d'urbanisme du 19 juillet 1993 visant à « construire l'accès Ouest définitif du CCN » ;
3. Vu le permis d'urbanisme du 3 mars 1996 visant à « réaménager le CCN aux niveaux 0 et +1, ainsi que ses parvis Nord et Sud » ;
4. Vu le permis d'urbanisme du 29 juin 2000 visant à « construire deux rampes de liaison dans la station de préméto "Gare du Nord" » ;

5. Vu le permis d'urbanisme du 08 janvier 2002 visant à « implanter une station de radiocommunication » ;
6. Vu le permis d'urbanisme du 12 février 2002 visant à « démolir, de part et d'autre de la passerelle d'accès au CCN, le mur de façade aveugle du rez-de-chaussée et le remplacer par du vitrage posé dans l'axe des colonnes (c'est-à-dire en saillie de 1.05m par rapport à l'alignement existant au rez-de-chaussée), obturer la trémie de l'escalier non achevé et non employé se trouvant dans le local technique, affecter un local vélos en local guichets de vente pour étendre l'activité existante se trouvant au pied de la passerelle de sortie du CCN et affecter un local en nouveau local pour vélos » ;
7. Vu le permis d'urbanisme du 28 janvier 2003 visant à « installer une station de transfert de données constituée de deux antennes paraboliques de 0,30 m de diamètre sur la toiture de l'immeuble, montée chacune sur un tube lestée braconnée de 2,75 m de haut, et d'une armoire technique à l'intérieur du bâtiment » ;
8. Vu le permis d'urbanisme du 15 juillet 2003 visant à « changer la destination d'un commerce » ;
9. Vu le permis d'urbanisme du 20 septembre 2004 visant à « inrichten van een loketruimte en bijhorende kantoren voor De Lijn [aménagement un espace guichet et des bureaux attenants pour De Lijn] » ;
10. Vu le permis d'urbanisme du 3 mai 2005 visant à « changer l'utilisation d'un commerce en snack » ;
11. Vu le permis d'urbanisme du 10 avril 2014 visant à « placer un grillage en métal déployé pour fermer 4 zones autour du CCN et modifier l'escalier menant vers le lieu-dit place Simon Bolivar » ;
12. Vu le permis d'urbanisme du 22 juillet 2015 visant à « dans la gare du Nord, changer l'utilisation d'un café en snack (boulangerie/sandwicherie avec consommation sur place) » ;
13. Vu le permis d'urbanisme du 18 février 2020 visant à « dans la gare du Nord, changer l'utilisation d'une concession commerciale en local de guichets automatiques bancaires et modifier la façade située rue d'Aerschot afin d'y placer un guichet automatique bancaire » ;
14. Vu le permis d'urbanisme du 14 février 2022 visant à : « réaliser les travaux nécessaires à l'exploitation de la ligne de métro 3 : rehausser les quais et consolider le nez des quais, aménager des locaux techniques » en cours de mise en œuvre ;
15. Vu le permis du 9 mai 2022 visant à : « déconstruire le bâtiment appelé ""CCN"" jusqu'à la dalle du rez-de-gare et proposer un nouvel aménagement sur la nouvelle esplanade » en cours de mise en œuvre ;
16. Vu le permis d'urbanisme du 16 septembre 2022 visant à « modifier la demande de permis 15/PFD/1754360 (permis du 14 février 2022 visant à : « modifier et adapter les zones de renforcements des fondations en sous-sol »), en cours de mise en œuvre » ;

Environnement :

17. Vu le permis d'environnement (référence 238058) de classe 1A du 22 août 2006, délivré par Bruxelles Environnement (valable jusqu'au 22 février 2022), visant à « exploiter une gare » et qui autorise l'exploitation de diverses installations classées ainsi que 562 places de parking couvertes réparties comme suit :
 - niv. -0.5 : 116 emplacements exploités par la société Interparking N.V.,
 - niv.-1 : 65 places,
 - niv. -2 : 58+93+56 places,
 - niv.- 3 : 174 places ;
18. Vu la modification du permis d'environnement 238058 (référence 353711) du 30 mars 2011, délivrée par Bruxelles Environnement, visant à régulariser l'exploitation de certaines places "LPG" (gaz de pétrole liquéfié) dans un parking existant, la cessation d'activité d'un groupe frigorifique et l'installation de car-wash, ainsi que la modification de l'atelier de travail du bois.
19. Vu le permis d'environnement de classe 2 du 18 novembre 2013 (référence 394769), délivré par Bruxelles Environnement pour une durée de 15 ans, visant l'exploitation d'antennes émettrices ;
20. Vu la modification du permis d'environnement 238058 (référence 581471) du 5 octobre 2015, délivrée par Bruxelles Environnement, visant l'élimination des fluides réfrigérants de type HCFC et le remplacement des installations de réfrigération ;
21. Vu la déclaration de classe 3 du 24 mars 2017 (référence : 2017~4=221/080), délivrée par la Commune de Schaerbeek, visant l'exploitation d'installations frigorifiques ;
22. Vu les derniers renseignements urbanistiques, établis le 25 mars 2021 par la Commune de Schaerbeek, qui définissent les affectations urbanistiques régulières du bien visé et leur répartition spatiale comme suit :
 - sous-sols : station de transport en commun (au niveau -1), parking, entreposage et locaux accessoires aux affectations du bâtiment,

- rez-de-chaussée : gare des bus,
- étage 1 : équipement d'intérêt collectif ou de service public et commerce,
- étages 1.5 à 10 : bureau ;

Plans d'alignement :

23. Considérant que, pour les rues sur lesquelles le bien est situé, le PPAS 19 susvisé précise dans ses plans d'affectations les alignements ;

Contexte planologique et études en cours :

24. Vu la note « Territoire Nord » validée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
25. Vu l'étude « Territoire Nord » réalisée par *perspective.brussels* (Perspective) et sa première phase de diagnostic clôturée en octobre 2021 ;
26. Vu la modification du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS 19) « QUARTIER OUEST DE LA GARE DU NORD » de la commune de Schaerbeek, approuvée par le Conseil communal le 31 mai 2023 et par le GRBC le 13 juillet 2023 (publication au Moniteur Belge [MB] le 11 septembre 2023) ;
27. Considérant que l'arrêté d'exécution ne prévoit pas de mesures transitoires ; que, en application de l'art. 50 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), le PPAS 19 ainsi modifié entre en vigueur 15 jours après sa publication au MB ;
28. Vu le Masterplan « Espaces Publics de la Gare du Nord » porté par Bruxelles Mobilité (BM) et la Société d'Aménagement Urbain de la Région de Bruxelles-Capitale (SAU), en cours d'étude ;
29. Vu la demande de permis d'urbanisme référencée 04/PFD/1943670 du 14 mai 2024 pour le projet de tram « *Tour et Taxis* » (T&T) et visant à « mettre en place la nouvelle ligne de tram 15 sur le territoire de Bruxelles, entre l'avenue Belgica jusqu'à la gare du Nord avec une requalification de façades à façades des espaces publics qu'ils traversent tout au long de son parcours, d'environ 2 km » ; que cette demande est toujours incomplète ;

Etude sur les incidences environnementales (EIE) :

30. Considérant qu'il s'agit de demandes de permis soumises aux procédures d'instruction d'un projet mixte avec étude d'incidences en vertu de l'application de l'article 175/2 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) et de son annexe A, rubriques 16, 17, 20 et 21, qui visent :
- a) 16) les constructions de plus de 20.000 m² de superficies de plancher de bureaux ;
 - b) 17) les espaces de stationnement situés hors voie publique et comptant plus de 400 emplacements pour véhicules à moteur ;
 - c) 20) tout projet mixte qui est soumis à étude d'incidences en vertu des ordonnances du 5 juin 1997 relatives aux permis d'environnement et du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe I A visée à l'art. 4 de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement ;
 - d) 21) tout établissement commercial dont la superficie de plancher dépasse 5.000 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur ;
31. Considérant que les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement ont été introduites les 11 et 16 mai 2022 auprès de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (Urban) et Bruxelles Environnement (BE) et ont été déclarées complètes les 28 novembre et 2 décembre 2022 respectivement par Urban et Bruxelles Environnement.
32. Considérant que le comité d'accompagnement s'est réuni à 2 reprises, les 21 décembre 2022 et 12 janvier 2023, pour établir sa décision concernant les aires géographiques à considérer par thématique, les alternatives et variantes à étudier et les informations supplémentaires demandées en vertu de l'article 175/8 du CoBAT ; ainsi que pour approuver le choix du chargé d'étude Stratec pour la réalisation de l'étude d'incidences
33. Considérant que le comité d'accompagnement s'est ensuite réuni à 27 reprises entre le 15 mars 2023 et le 24 janvier 2024 pour analyser les différents rapports du chargé d'études, avant de prononcer la clôture de la phase d'étude le 16 février 2024 et notifiée le 19/02/2024 ;
34. Considérant que les alternatives et variantes suivantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences, conformément à la décision du 1^{er} Comité d'Accompagnement (CA) :
- L'alternative 0 : Maintien de la situation actuelle en prenant en compte les évolutions pertinentes dans la zone (situation de référence).
 - Une alternative Mobilité : alternative redessinant les principes de mobilité au sein du site CCN afin de correspondre aux besoins d'espace des opérateurs De Lijn et de la STIB pour leur terminus et le retournement des bus, tout en permettant une activation du rez côté Progrès. Cette alternative vise à (1) garantir un espace

suffisant pour le hub bus et ses évolutions attendues/potentielles et (2) libérer la place Bolivar des terminus et du retournement des bus STIB.

- Une alternative Mobilité Bis : alternative envisageant la réponse aux besoins des opérateurs de transports publics (tel qu'indiqué ci-dessus) qui ne serait pas entièrement réalisée en ouvrage.
 - Des alternatives « *Espaces accessibles au public* », proposant (à programme identique au projet) un aménagement des espaces publics et des espaces accessibles au public permettant de :
 - Maintenir une connexion verticale directe et intuitive entre le rez-de-gare et les quais de transport en commun du niveau RDV et -1 (métro) et localisée au plus proche de la salle des pas perdus de la gare SNCB, cette connexion devant assurer une accessibilité universelle et inclusive et être adaptée aux flux et à la destination/origine des flux ;
 - Mettre en valeur le Parvis de la gare et la connexion verticale directe depuis le boulevard Bolivar afin de renforcer son caractère d'entrée principale vers la gare ;
 - Envisager un recul plus important entre les tours et la gare au niveau RDG (élargir la percée N-S) permettant de mettre en valeur la façade principale de la gare ;
 - L'agrandissement significatif du parvis Bolivar ;
 - Mettre en valeur les perspectives depuis la gare vers le boulevard Simon Bolivar ;
 - Laisser pénétrer un maximum de lumière naturelle jusqu'au rez-de-ville voir jusque dans la station au -1 ;
 - Tenir compte du tracé du tram T&T et particulièrement de la giration (rayon minimal de 30 m) et des caractéristiques d'une magistrale piétonne à hauteur de la rue du Progrès, rue des Charbonniers et à l'angle de ces deux rues ainsi que la place du Nord.
 - Une alternative de densité : alternative se limitant aux surfaces planchers existantes du CCN (94.173,69 m²), a réduction programmatique (Répartition des affectations en proportions similaires au projet) en découlant s'effectuant au profit :
 - Du dégagement et de la valorisation de la Gare du Nord via, par exemple :
 - la suppression de la tour BII,
 - la suppression du volume saillant latéral par rapport à la tour BI,
 - la limitation de la hauteur du volume BII à celle de la gare ;
 - De l'atténuation des gabarits du côté de la place Solvay en ne dépassant pas la hauteur du bâtiment « résidence nord » et/ou supprimant partiellement ou totalement le volume de connexion entre les deux ailes principales afin d'améliorer la perméabilité visuelle ;
 - De la diminution du gabarit et/ou de l'emprise au sol de l'immeuble A (ne dépassant pas la hauteur du bâtiment voisin, immeuble boréal) ;
 - Une Alternative programmatique : alternative prévoyant une modification de la répartition des fonctions au sein du projet, avec : 33% minimum de logement dont 20% de logement social, 50% maximum de bureau, minimum 8 % d'équipement ;
35. Considérant que, au terme de l'analyse des incidences du projet et des alternatives, l'étude conclut que :
- Concernant les alternatives Mobilité : seules les options 1B (boucle bus passant par la voirie interne de la SNCB) et 1C (boucle bus passant par le rez-de-ville, demandant de revoir l'aménagement et l'utilisation de ce niveau au sein du projet) permettraient de répondre aux besoins existants et de s'approcher des besoins projetés des opérateurs de transport en commun en termes de nombre d'emplacements de stationnement pour les bus. Les 2 options présentent néanmoins des inconvénients pour différents aspects (impacts sur le fonctionnement et le développement de la SNCB, occupation de la place du Nord, accessibilité du prémétro...). Afin de déterminer les adaptations à réaliser au projet pour assurer un fonctionnement optimal du hub multimodal, le chargé d'étude recommande de discuter avec la SNCB, propriétaire de la voirie intérieure, des possibilités d'utilisation de cette voirie ;
 - Concernant les alternatives "*Espaces accessibles au public*" : un cheminement plus direct entre le -1 et le Rez-de-Gare (RdG) et le recul de la façade Sud du bâtiment A sur 2 niveaux, afin d'améliorer la qualité du cheminement sur la future magistrale piétonne et diminuer les risques de conflits entre modes sont des alternatives intéressantes à mettre en place ;
 - L'alternative densité, réduisant les gabarits des différentes tours et l'emprise du bâtiment A, bien qu'améliorant par endroit la transition bâtie entre le quartier Brabant et le quartier Nord, réduirait le

développement d'une nouvelle mixité fonctionnelle sur le site et apporterait peu d'améliorations dans les autres thématiques. Celle-ci n'est donc pas recommandée par le chargé d'étude ;

- Pour l'alternative programme, la nouvelle répartition des fonctions proposée est à favoriser car elle permettrait d'améliorer la mixité fonctionnelle dans le quartier et de mieux répondre aux besoins identifiés (logements et équipements supplémentaires).
36. Considérant qu'il ressort des conclusions de l'étude d'incidences diverses recommandations émises par le chargé d'étude visant d'une part à limiter certains impacts négatifs du projet et d'autre part à améliorer le projet, portant notamment sur :
- Le besoin de revoir l'aménagement du terminus bus afin de répondre aux besoins des opérateurs bus au niveau du site (développé dans les alternatives) ;
 - L'élargissement du périmètre de la demande aux places Solvay et place du Nord ;
 - La conformité au PPAS en termes d'affectation et de gabarit ;
 - L'amélioration de l'accessibilité, du confort et des caractéristiques (types emplacements proposés, etc.) des locaux vélo ;
 - Le recul de la façade Sud du bâtiment A sur 2 niveaux ;
 - L'inversion du sens d'accès aux rampes de parking ;
 - La proposition d'un itinéraire plus direct et intuitif entre la gare et le prémétro ;
 - La réduction des nuisances sonores des installations techniques ;
 - L'augmentation des capacités de rétention des toitures et l'augmentation de la récupération des eaux ;
 - L'augmentation de la végétalisation ;
37. Considérant que, suite à la clôture de l'EIE le 16 février 2024, la présidente du CA a reçu, en date du 20 février 2024, une notification du demandeur quant à sa décision d'amender ses demandes initiales de permis d'urbanisme et d'environnement ;
38. Considérant que le demandeur a introduit ses demandes amendées en date du 1er juillet 2024 ;
39. Considérant que le demandeur a annexé à sa demande un document intitulé « Notes complémentaires relatives au projet amendé suite à l'étude d'incidences », détaillant le suivi et les réponses apportées aux recommandations ;
40. Considérant que les modifications apportées au projet dans le cadre des amendements visaient à répondre à la plupart des recommandations formulées dans l'EIE ; que toutefois des améliorations et précisions sont encore nécessaires ;
41. Considérant que quelques recommandations ne sont pas directement intégrées dans la présente demande de permis, du fait de leur nature, mais qu'il est précisé que celles-ci seront intégrées à une étape ultérieure, dans le dossier d'exécution, lors de la mise en œuvre du chantier, lors de la mise en exploitation du site, ou seront à réaliser en concertation avec les autorités ;
42. Vu le permis 15/PFD/1754360 du 9 mai 2022 visant à « déconstruire le bâtiment appelé "CCN" jusqu'à la dalle du rez-de-gare et proposer un nouvel aménagement sur la dalle » ;
43. Vu le permis modificatif du 16 septembre 2022 visant à « modifier la demande de permis 15/PFD/1754360 : modifier et adapter les zones de renforcements des fondations en sous-sol » ; que ce permis est à ce jour définitif et sa mise en œuvre a été entamée ;
44. Considérant néanmoins que la pertinence de la déconstruction est à évaluer dans cette procédure de demande ; que la Région Bruxelloise favorise un urbanisme circulaire visant à prolonger la vie d'un bâtiment mais qu'elle envisage l'octroi d'un déconstruction/reconstruction dans le cadre de contraintes fortes et incontournables ;
45. Considérant que la présente demande vise également la démolition de cette dalle ainsi que les adaptations des étages inférieurs ;
46. Considérant que la demande est accompagnée par une analyse de vie des bâtiments et des matériaux ;
47. Considérant, en conséquence, que la déconstruction se justifie en ce que d'une part il représente une réalisation passée très massive qui induisait des espaces résiduels complexes et malheureux compte tenu de la fréquence très importante de nombreux usagers, que d'autre part il dégagera une nouvelle esplanade au niveau du rez-de-gare en connexion avec le rez-de-ville ;

Propriétés :

48. Considérant que la demande porte sur la réalisation d'actes et travaux ne se situant pas sur les propriétés du demandeur, en particulier pour :

- Une partie de la place Solvay et la place Bolivar appartenant à la Région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) ;
 - Une autre partie de la place Solvay appartenant à la SNCB ;
 - La partie sous la dalle de l'ancienne rue du Progrès située entre le CCN et la gare du Nord appartenant à la SNCB ;
 - La station de métro appartenant à la Région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) ;
 - La gare des bus étant une servitude d'utilité publique perpétuelle au terrain appartenant au demandeur ;
49. Considérant les avis défavorables des instances SNCB, STIB, De Lijn et Bruxelles Mobilité ;
50. Considérant que, par ailleurs, les annexes 2 n'ont pas été signées par tous les titulaires des droits réels des terrains de la demande (en particulier Bruxelles Mobilité) ;
51. Considérant que les prescriptions particulières 10, 11 et 12 du PPAS 19 mentionnent qu'une convention reprenant les servitudes doit être conclue ou un projet d'engagement unilatéral doit être notifié avant la délivrance du permis d'urbanisme ;
52. Considérant qu'un tel document n'a pas été joint au dossier ;

Adressage :

53. Considérant que de nombreuses cellules commerciales, des équipements et des logements ont leur accès depuis le parvis Progrès accessible depuis la rampe de la gare du Nord appartenant à la SNCB ; qu'il y a lieu de renseigner s'il y a une servitude de passage sur la propriété SNCB pour accéder à la dalle "rez-de-gare" ; que, en effet, se posent les questions de l'adressage de ces entités, de la distribution du courrier, des déménagements et de l'accessibilité SIAMU ;

Installations classées :

54. Considérant que le projet prévoit un supermarché d'environ 1.150 m² au rez-de-gare et que cette installation représente une installation classée (rubrique 90) à reprendre dans la demande de permis d'environnement.

Affectations :

55. Considérant que le bâtiment existant en cours de démolition était affecté comme suit selon l'annexe 1 :
- 78.974,78 m² de bureau,
 - 3.215,96 m² de commerce,
 - 11.982,95 m² d'équipements d'intérêt collectif,
 - 562 emplacements couverts au sous-sol pour véhicules motorisés dont 3 PMR,
 - 0 place de stationnement pour vélos ;
56. Considérant que la demande de permis vise à développer, selon l'annexe 1, les affectations suivantes :
- 54.296,37 m² de logement hors-sol,
 - 80.0873,65 m² de bureau,
 - 6.487,56 m² de commerce,
 - 16.327,18 m² d'équipement hors-sol,
 - 706 emplacements couverts au sous-sol pour véhicules motorisés dont 21 PMR, 26 emplacements couverts hors-sol, 9 emplacements non couverts hors-sol,
 - 659 places de stationnement pour vélos en sous-sol et 622 hors-sol (aux étages) ;
57. Considérant que les affectations sont réparties de la manière suivante :
- **Bâtiment A :**
 - Au rez-de-ville (rez-de-chaussée) : 4 cellules commerciales, une entrée séparée pour les logements sociaux, une entrée séparée pour les logements privés, une entrée pour l'équipement d'intérêts collectifs, une entrée pour les surfaces d'activité productive immatérielles, la sortie du parking souterrain ;
 - Du rez-de-gare (R+1) au R+2 (soit 2 étages) : un équipement d'intérêt collectif ;
 - Du R+3 au R+6 (4 étages) : une activité de production de biens immatériels ;
 - Du R+7 au R+10 (4 étages) : des logements privés dont 18 trois chambres, 16 deux chambres, 8 une chambre, et 8 studios ;
 - Du R+11 au R+19 : des logements sociaux dont 10 studios, 30 une chambre, 33 deux chambres, 36 trois chambres, 4 quatre chambres ;
 - Au R+20 qui est la toiture : des locaux techniques et une salle commune pour la Société de Logements de la Région Bruxelloise ;
 - **Bâtiment B (composé de 2 volumes : le b1 et b2)**
 - Au rez-de-ville (rez-de-chaussée du socle) :

- 10 cellules commerciales, la station de métro, l'entrée de l'immeuble de logements, un poste de surveillance ;
- la gare de bus ;
- Au rez-de-gare (premier étage du socle):
 - 1 grand commerce spécialisé de 1.655 m² (fitness) sur deux niveaux, 1 grand commerce de 1.054 m² (1.150 m² dans le dossier de demande de PE amendé) - supermarché, 4 cellules commerciales, l'entrée des logements b2, une entrée commune pour les surfaces d'équipements ;
- Au second étage du socle (R+1) :
 - une surface d'équipements de 1.624 m² divisible en 5 sous-entités ;
- Au troisième étage du socle (R+2) :
 - 1 espace d'équipement d'intérêt collectif de 841 m² avec une terrasse de 128 m², 1 terrasse commune pour les logements de 891 m², 1 local communautaire pour les logements privés de 69 m², 3 appartements 1 chambre ;
- Du R+3 au R+30 : 65 studios, 87 appartements une chambre, 90 deux chambres et 10 trois chambres ;
- Au R+13 : des locaux techniques et une toiture accessible de 767 m² dédiée à l'agriculture urbaine ;
- Au R+31 : des locaux techniques en toiture ;
- Bâtiment CD :
 - Au rez-de-chaussée du socle interne (rez-de-bus) :
 - La station de métro et 3 cellules commerciales, des locaux techniques (archives, techniques) à destination de l'immeuble de bureaux, des locaux techniques et de repos pour la gare des bus, la gare des bus ;
 - Au rez-de-ville du socle (rez-de-chaussée) :
 - L'entrée de l'immeuble de bureaux, 1 commerce, un local vélo à destination des bureaux ;
 - Au rez-de-gare (premier étage du socle) :
 - Deux commerces et deux commerces de restauration avec consommation sur place, une surface de bureaux comprenant un auditoire de 408 places ;
 - Au deuxième et troisième étage du socle (R+1 et R+2) : du bureau ;
 - Du R+3 au R+22 : du bureau ;
 - Au R+19 : une terrasse extérieure façade Nord ;
 - Au R+21 : une terrasse extérieure sur le volume central ;
 - Au R+23 : un local technique intérieur ;

58. Considérant que les affectations sont conformes au PRAS et au PPAS 19 modifié de 2023 ;

59. Considérant que le projet respecte les éléments principaux du PPAS 19 en ce qui concerne :

- le pourcentage des différentes affectations,
- les superficies totales par zone ;

60. Considérant que le projet apporte une mixité à l'îlot en intégrant outre du bureau, des logements, des équipements, des activités productives et des commerces ; que le projet répond ainsi aux objectifs stratégiques régionaux et communaux formulés à ce jour pour le quartier ;

61. Considérant que le projet maintient le bureau comme fonction principale, ce qui fait sens étant donné l'excellente desserte existante et projetée en transports publics ;

62. Considérant que cette mixité nouvelle contribuera à l'activation du quartier qui souffre actuellement de sa monofonctionnalité ;

Implantation :

63. Considérant que la demande déroge aux art. 7 et 13 du titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

64. Considérant toutefois que le site n'a, dès sa création, jamais contenu de zone de cours et jardins ; que le zonage des terrains a été dicté par les PPAS 19 et 26 ; que le PPAS 19 2023 reconduit des prescriptions et un zonage d'affectation particulier sur la zone concernée ;

65. Considérant que les prescriptions des règlements régionaux et communaux d'urbanisme en vigueur au moment de la délivrance des permis et certificats, pour les projets situés au sein du périmètre du PPAS n° 19, ne sont d'application sur le territoire couvert par le Plan que dans la mesure où elles ne sont pas contraires à ses prescriptions réglementaires ;

66. Considérant de plus, que le site est déjà entièrement construit dans sa partie souterraine (parking et station de métro) et que la partie souterraine est maintenue, que la dérogation est justifiée pour les articles 7 et 13 du titre I du RRU ;
67. Considérant qu'il en va de même pour l'art. 5 du titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) ; que le PPAS 19, dans ses deux versions, vient préciser les dispositions d'implantation ; que la dérogation au fait de dépasser une profondeur égale aux trois quarts de la profondeur du terrain est justifiée dès lors que le PPAS autorise de construire sur sa totalité dans le but de l'urbaniser ; que le terrain se situe en ordre ouvert et type « îlot entier » entouré de voirie, que donc l'article 5 ne s'applique pas ;

Densité :

68. Considérant que le projet densifie une zone centrale de la Région, parmi les mieux desservies en transports en commun ; que la densification dans ces zones centrales permet la réduction des déplacements automobile pour les futurs occupants (employés, résidents, chalands) et la rationalisation des autres types de déplacement ; qu'elle permet aussi de répondre aux besoins locaux et régionaux sans artificialisation supplémentaire de terrains plus périphériques ; qu'elle est conforme à la prescription du PP7.1. du PPAS ;

Gabarits :

69. Considérant que le projet se situe sur deux communes, à savoir la commune de Saint-Josse-ten-Noode et la commune de Schaerbeek ;

Bâtiment A :

70. Considérant que le bâtiment A se situe sur la commune de Saint-Josse ; que son implantation et ses gabarits sont régis par le titre I du RRU (articles 7 et 8) ;
71. Considérant que, vu son implantation, le bâtiment A crée un front bâti entre le nouveau projet des tours Proximus et l'aménagement de la place du Nord ; qu'il se développe en longueur le long de la rue du Progrès en proximité de bâtiments de gabarits plus réduits ;
72. Considérant que le bâtiment A fait le transit entre les grands gabarits du quartier et la place du Nord et son utilisation quotidienne ;
73. Considérant qu'il y a lieu de diminuer le gabarit de ce bâtiment de 4 étages en permettant de cette manière de réduire l'effet canyon de la rue du Progrès et en s'inscrivant dans des gabarits plus similaires à ceux de la gare du Nord et du quartier qui se développe de l'autre côté du chemin de fer ;

Sur la partie située sur le territoire communal :

Concernant l'ensemble des bâtiments :

74. Considérant que bien que les bâtiments B1-B2 et CD maintiennent une profondeur égale ou dépassant légèrement les 24 m ; que, toutefois, la dérogation est minime ; que le demandeur se justifie suite à la construction sur une structure existante en sous-sol qui impose la trame structurelle à suivre aux étages ;

Bâtiments B1 - B2 :

75. Considérant que le bâtiment B2 dépasse de 1,4 m le sommet de la tour de la gare du Nord et que, avec l'acrotère de toiture, ce dépassement est de 5,7 m ;
76. Vu la PG 6. 2° du PPAS 19 : "2° Toute construction, rénovation ou aménagement, portant sur la totalité ou une partie d'un immeuble ou espace public faisant partie du périmètre du PPAS, est réalisée dans le respect des éléments à valeur patrimoniale présents au sein du périmètre et à ses abords" ainsi que la PP.7.1 du PPAS : "La zone de bâtiment haut présentera une diversité volumétrique évitant l'effet de front continu et d'écrasement des espaces publics et de la gare" ;
77. Considérant qu'il y a lieu de mettre la tour de la gare du Nord en valeur pour son aspect patrimonial et de repère dans l'espace urbain ;
78. Considérant de plus que le passage du Progrès est enserré entre d'un côté la gare du Nord avec une hauteur variable sous corniche de 24,23 m et le bâtiment B2 d'une hauteur sous corniche de 46,7 m, générant un cheminement avec peu de lumière naturelle et un effet canyon pour les piétons ;
79. Considérant que, vu l'implantation du bâtiment B2, ses proportions résultent visuellement concurrentielles sur la Tour de l'Horloge dans une vue depuis la rue du Progrès ;
80. Considérant que, afin de mettre en valeur et de permettre à la tour de l'Horloge de garder son identité et son statut d'icône de la gare du Nord, il y a lieu de revoir les proportions du bâtiment B2 en le réduisant de 2 étages ;
81. Considérant que cette réduction se fait aussi au profit du bâtiment B1 ; que les nouvelles proportions vont pouvoir le rendre plus élancé en lui donnant encore plus son statut de « phare » dans le nouveau skyline du quartier ;

82. Considérant que le projet améliore les perspectives vers et depuis la Gare du Nord en l'ouvrant vers le quartier Nord et en utilisant comme scénographie des nouveaux bâtiments ; qu'il en résulte également un dégagement visuel depuis l'église royale Sainte-Marie de Schaerbeek ;

Bâtiment CD :

83. Considérant que la profondeur des ailes du bâtiment CD fait 26 m et est donc en dérogation à la PG 1.5° qui demande de limiter la profondeur du bâtiment CD à maximum 24 m ; vu toutefois les justifications du demandeur par rapport, notamment, à la trame structurelle existante du site sur laquelle les bâtiments doivent se reposer ; que la raison invoquée est justifiée ;

84. Considérant que, à la suite de la demande amendée, le gabarit du bâtiment CD a été revu dans les derniers étages de toiture de manière à se conformer à la prescription PP 7.1.3° ;

85. Considérant toutefois que le résultat de la modification, à savoir le développement en escalier d'une travée du bâtiment D, n'est pas harmonieux et réduit l'esthétique de la volumétrie proposée ;

86. Considérant qu'il y a lieu de revoir la volumétrie des derniers niveaux, le couronnement et le dialogue des espaces accessibles en toitures des bâtiments CD ;

Habitabilité :

Espaces extérieurs collectifs

87. Considérant que le projet prévoit des espaces extérieurs ouverts au public au sein des différents bâtiments, sous forme de toitures-terrasses aménagées ; que cela est bien entendu positif tant d'un point de vue social qu'environnemental ;

88. Considérant que l'aménagement de la toiture-terrace au R+2 du bâtiment B comporte deux « poches » minéralisées et encadrées par des espaces végétalisés présentant une végétation dense ; que cette toiture-terrace est accessible depuis la crèche et l'équipement collectif du bâtiment et a pour vocation principale d'être une aire de détente et de jeux ;

89. Considérant que, dans les faits, cet espace ludique ne s'étend que sur une petite partie de la superficie totale de la toiture-terrace ; qu'il serait opportun d'agrandir et d'en revoir son aménagement afin de renforcer la fonction sociale en proposant une réelle aire de jeux appropriable à destination des habitants ;

90. Considérant que la végétation (strates et plan de plantation) ainsi que les matériaux au sol (teintes, appareillage, dimensions et finitions, etc.) des toitures-terrasses situées au R+2 (du bâtiment B), R+11 et R+13 (du bâtiment B2) et des loggias (du bâtiment CD) doivent être indiqués dans la demande ;

91. Considérant que la toiture-terrace du R+13 du bâtiment B2 est réservée à l'aménagement d'un potager ; que les installations nécessaires au bon fonctionnement de la production potagère mériteraient d'être précisées ;

92. Considérant que les toitures-terrasses au R+2 et R+21 du bâtiment CD bénéficient d'un aménagement paysager de qualité ; que les différentes essences herbacées et arbustives sont détaillées (notamment en ce qui concerne les densités de plantation), qu'il serait toutefois souhaitable de supprimer les essences allergènes ;

93. Considérant que l'aménagement de la toiture-terrace implantée au R+21 du bâtiment CD, diffère légèrement entre les différents plans de la demande (notamment au niveau du mobilier et de l'accès à la partie centrale de la toiture-terrace) ; qu'il y a lieu d'uniformiser dans les différents documents de la demande de permis l'aménagement proposé ;

94. Considérant que cette terrasse comporte des espaces plantés ; que la note paysagère de la demande de permis précise que « (cet espace) joue également le rôle de bassin d'orage et de réserve d'eau de pluie » ; que toutefois aucune précision supplémentaire n'est apportée et qu'il y a donc lieu de clarifier le dispositif employé et son utilité dans le cadre de la gestion des eaux pluviales ;

Equipements publics :

95. Considérant que la demande prévoit l'aménagement de plusieurs équipements d'intérêt collectif sur 2 poches distinctes, une dans le bâtiment A et l'autre dans le bâtiment B ;

96. Considérant que la note explicative décrit que l'espace d'équipement pourrait accueillir une crèche sans toutefois déterminer l'endroit où elle sera implantée, mais que tout porte à croire qu'elle serait implantée dans le bâtiment B ; que le demandeur en séance a présenté un plan avec une crèche occupant tout l'espace d'équipement du R+2 du bâtiment B soit 1.624 m² ;

97. Considérant, que si tel est le cas, il y a lieu de prévoir un ascenseur supplémentaire pour accéder à cette crèche vu qu'elle se trouverait au 2^{ème} étage depuis le rez-de-gare et que, pour l'instant, seuls 2 ascenseurs sont prévus pour un potentiel de 6 cellules d'équipements totalisant 2.645 m² ; que les parents viennent, pour la plupart, déposer leurs enfants en poussette et seront donc contraints de prendre l'ascenseur ;

98. Considérant qu'il serait intéressant d'activer la place Solvay en aménageant le niveau rez-de-gare des bureaux avec des fonctions collectives et actives (caféteria, zones de détente, etc.) bénéficiant d'accès directs sur la dalle ;
99. Considérant qu'il serait pertinent de prévoir une poche d'équipement dans le bâtiment CD pour contribuer également à activer le passage du Progrès et la place Solvay et mieux distribuer les cellules d'équipements dans le projet ;
100. Considérant de plus, qu'il s'impose, afin que ces espaces ne restent pas vides, de formaliser dès à présent des engagements avec des preneurs publics ou parapublics, voire privés ;

Logements :

101. Considérant que, par étage-type, le projet amendé maintient trois logements uniquement orientés au Nord, ce qui est regrettable ; que, au vu des différents enjeux inhérents à la zone (PRDD, PPAS 19, projet de RRU/Good Living), il y a lieu de limiter au maximum le nombre de logements mono-orientés ;
102. Considérant que le bâtiment B1 développe 255 logements répartis de la manière suivante : 65 studios, 90 appartements une chambre, 90 appartements deux chambres et 10 appartements trois chambres ;
103. Considérant que le bâtiment B2 développe 100 logements répartis de la manière suivante : 16 studios, 32 logements une chambre, 42 logements deux chambres et 10 logements trois chambres ;
104. Considérant que, pour rappel, le bâtiment A se trouve sur la commune de Saint-Josse et ne rentre pas dans le calcul de la PG 2.4° qui ne s'applique donc que sur le bâtiment B ;
105. Considérant que le demandeur indique dans sa note explicative page 39 que : *"Les grands logements représentent 15,1 % du total des habitations, occupant simultanément 20,8 % de la superficie totale dédiée "* ;
106. Considérant toutefois qu'il ressort après analyse que le bâtiment B1-B2 dispose de seulement 5,6 % de logements trois chambres ou plus en nombre et que, en superficie plancher, ce pourcentage est inférieur aux 20% ; que cela rentre donc en dérogation à la PG 2.4° ; que le projet se doit de proposer un plus grand nombre d'appartements trois et quatre chambres unifamiliaux dans le bâtiment B pour atteindre les 20 % de surface des logements du bâtiment B ; que le demandeur doit fournir un calcul détaillé permettant la vérification du respect de la condition ;
107. Considérant que, au vu du nombre de logements aménagés dans la tour visée (355), il serait judicieux de prévoir une entrée surveillée par un concierge/réceptionniste ; que, s'agissant de la gestion des déchets et du nettoyage des espaces communs à tous les étages ainsi que de la zone commune aménagée au R+5, il y a lieu que le demandeur précise la manière dont ces aspects seront gérés ;
108. Considérant que, par étage-type, le projet amendé maintient trois logements uniquement orientés au Nord, ce qui est regrettable ; que, au vu des différents enjeux inhérents à la zone (PRDD, PPAS 19, projet de RRU/Good Living), il y a lieu de limiter au maximum le nombre de logements mono-orientés ;
109. Considérant que le demandeur dispose des accords des concessionnaires lui permettant d'installer les compteurs des appartements à chaque étage ;

Urbanité, perspective et esthétique architecturale :

110. Considérant que le projet prévoit la création de nouveaux espaces extérieurs accessibles au public notamment en rationalisant l'emprise du hub bus existant, en remettant à ciel ouvert le passage du Progrès et en créant un parvis devant la gare au niveau de la salle des pas perdus ;
111. Considérant que le projet respecte les perspectives demandées du PPAS à la suite de la démolition du CCN, sur la gare depuis l'axe du Boulevard Simon Bolivar et également sur l'église Royale Sainte-Marie ;
112. Considérant que, pour le bâtiment B (B1-B2), les largeurs de trumeaux ne sont pas identiques entre baies ; que les largeurs des trumeaux des extrémités ne sont pas identiques ; que les espaces entre étages ne sont pas identiques ; que ces différences nuisent à l'esthétique et rendent la composition des façades disharmonieuses ;
113. Considérant également que l'hétérogénéité des éléments en saillie sur le bâtiment B (B1-B2) est disharmonieuse ; qu'il est parfois développé des loggias internalisées ou semi-internalisées avec des balcons en saillie et des balcons de profondeur variable avec, sur la façade Ouest, une structure gigantesque en porte-à-faux reprenant les balcons qui n'est pas présente sur les autres façades ;
114. Considérant qu'il est préférable de rationaliser le type d'éléments en saillie proposés pour maintenir un meilleur aspect architectural global des façades ;
115. Considérant que les matériaux et les tons employés pour les revêtements de façade ne sont pas suffisamment détaillés et justifiés ;
116. Considérant que le bâtiment B développe une enveloppe de façade en carreaux de céramique bronze clair ; que, toutefois, ni la modénature de ces plaquettes (dimensions, pose) ni l'aspect (métallique, mat, prépatiné ou oxydé)

ne sont précisés ; qu'il en est de même pour les éléments métalliques renseignés comme bronze clair (mat, métallique, structuré ?) ;

117. Considérant également les tons des façades des bâtiments A et CD, qui sont revêtus de blanc et de bronze clair pour le bâtiment B ; qu'il y a lieu que le demandeur précise comment les façades seront nettoyées et entretenues par rapport à l'usure du temps et à l'exposition aux pollutions atmosphériques ;
118. Considérant que le projet développe à travers les 3 ensembles de bâtiments un socle entièrement vitré à l'esthétique identique sur les 4 premiers niveaux ;
119. Considérant toutefois que, au-delà de ces 4 premiers niveaux, chaque bâtiment développe une esthétique propre et complètement opposée entre chacun d'entre eux et entre le socle ; que la transition entre le socle et les étages supérieurs ne semble pas suffisamment étudiée ; que les bâtiments semblent flotter au-dessus de ce socle ; qu'il serait préférable de maintenir un élément unificateur, comme l'auvent en bois et en verre, faisant office de socle commun tout en permettant un ancrage propre à chaque bâtiment dans le sol, renforçant de la sorte le caractère différenciant de chacun des bâtiments et créant une dynamique urbaine plus intéressante et riche ;
120. Considérant donc que l'esthétique du projet est insuffisamment travaillée et/ou détaillée ; qu'il y a un manque d'ancrage des bâtiments dans le contexte bâti ainsi que d'une certaine iconicité des bâtiments élevés alors que le site est central et référentiel au niveau de l'agglomération bruxelloise et qu'il doit assurer une transition entre le quartier "Manhattan" et le contexte de la ville historique ;
121. Considérant qu'il y a lieu de diversifier les tons (majoritairement blancs) et les formes architecturales employés pour les 4 bâtiments (éviter l'effet barre) afin de proposer une architecture plus qualitative ;
122. Considérant également que les plans et les rendus proposés ne permettent pas de rendre un avis définitif sur l'aspect architectural proposé ; qu'il conviendra de verser au dossier des élévations colorées avec les tons et matériaux choisis et de fournir plus de perspectives photoréalistes, notamment des façades, pour pouvoir remettre un avis circonstancié sur la question ;
123. Considérant que la façade du rez-de-chaussée du socle au niveau de la place du Nord est recouverte à de nombreuses reprises par des grilles sur un linéaire de 56 m, ces grilles recouvrant le passage vers la galerie, les entrées et sorties du hub bus ainsi que les ouvertures latérales du pertuis de la rue couverte SNCB ; que la matérialité de ces grilles n'est pas précisée en légende ; que l'ampleur de l'utilisation de ces grilles dans l'espace public pose question de même que la perception induite sur les piétons de cet espace ; qu'il y a lieu d'affiner la proposition esthétique (matériaux, composition) ;
124. Considérant que qu'il y a lieu de préciser si les portes sont ouvrables en permanence ou se referment une fois qu'un bus est passé ou que le service des transports en commun est arrêté pour la nuit ; qu'il est préférable de présenter une solution plus esthétique afin de rendre l'espace public plus accueillant et inclusif et permettant de renforcer le sentiment de sécurité subjective ;

Espace public :

Généralités :

125. Considérant que l'objet de la demande est localisé à proximité d'autres projets d'espaces publics et immobiliers ; que, bien que le projet soit limité à la rampe d'accès au hub et à ses raccords à l'espace public existant, un périmètre d'intervention est repris sur plusieurs plans, lequel chevauche partiellement le périmètre des projets attenants et comporte des aménagements précis (arbre et aire de livraison notamment) ;
126. Considérant que le périmètre d'intervention (en bleu sur les différents plans de la demande) a été dessiné sur base d'un scénario de réaménagement du boulevard Simon Bolivar, comprenant notamment le projet de tram ;
127. Considérant par exemple le projet en cours d'instruction du tram 15, référencé 04/PFD/1943670 ;
128. Considérant dès lors que le projet ne se raccorde pas à une situation existante en ce qui concerne les aménagements des abords ; qu'il n'est donc pas possible de se prononcer sur la bonne intégration du projet à son environnement direct (notamment au niveau de la place Bolivar) ;
129. Considérant que cette attention à la cohérence de l'ensemble doit être portée non seulement sur les raccords, mais également au niveau des matériaux au sol ;
130. Vu la prescription générale 0.2 du PRAS ;
131. Vu l'analyse de la conformité du projet initial à cette prescription développée par le chargé d'étude dans le cadre de l'étude d'incidences ;
132. Considérant que la note complémentaire à l'étude d'incidences n'analyse pas la conformité du projet amendé à la prescription 0.2 et mentionne que cette analyse est faite dans la note explicative amendée ;

133. Considérant que le demandeur explique dans sa note explicative amendée (p. 55) qu'il répond à cette prescription en réalisant *"la création de plus de 1.600 m² d'espaces publics végétalisés sur la Place du Nord au rez-de ville sur le Square Bolivar au Rez-de-Gare et sur le Square Solvay"*;
134. Considérant que la superficie du terrain, objet de la demande, est de 29.459 m²; que 10 % de ce total représentent dès lors 2.945 m²;
135. Considérant qu'une mesure sur plans fait état d'une superficie en espaces verts plantés pour la place du Nord de 3 poches de respectivement 57 m², 65 m² et 40 m², pour l'entrée de l'immeuble bureaux CD de 162 m², pour le square Bolivar de 977 m², composé de deux poches de verdure de respectivement 106 m² et 112 m² et enfin, pour le rez-de-gare Solvay, de deux poches de 114 m² et de 98 m² (pour un total de 754 m²);
136. Considérant que le projet s'implante sur une dalle existante qui couvre presque l'entière de la parcelle; qu'il y a cependant lieu d'améliorer la qualité de espaces verts projetés et de revoir la matérialité des espaces de circulation;
137. Considérant les contraintes infrastructurelles présentes en sous-sol et les flux piétons attendus dans les futurs espaces publics accessibles;
138. Considérant toutefois l'importante minéralisation des abords et l'intérêt que représente la végétalisation sur dalle pour le cadre de vie, le paysage et la biodiversité;
139. Considérant par ailleurs les recommandations Urba-04, F&F-02 et MClimat-04 de l'étude d'incidences qui visent globalement à prévoir plus de zones végétalisées aux rez-de-ville (RdV) et rez-de-gare (RdG) et améliorer les aspects qualitatifs de ces zones végétalisées;
140. Considérant dès lors qu'il y a lieu de répondre de façon plus ambitieuse aux recommandations Urba-04, F&F-02 et MClimat-04 de l'étude d'incidences et d'augmenter la superficie végétalisée sur la place du Nord, sur le Square Bolivar et, enfin, sur la place Solvay aux niveaux RdV et RdG;
141. Considérant toutefois que les conditions de croissance pour les plantations sur dalle ne sont pas optimales; qu'il y aura donc lieu de porter une attention particulière au choix des plantations en fonction de ces conditions;
142. Considérant que les conditions formulées ci-dessous ont pour but d'améliorer la qualité des espaces accessibles au public en vue de permettre d'assurer les fonctions de séjour et de déplacement, la sécurité des espaces et d'optimiser leur qualité environnementale; qu'elles sont portées sur l'ensemble des espaces publics extérieurs et que des conditions plus précises sont renseignées ci-dessous pour chaque espace public-et espace ouvert accessible au public;
143. Considérant que le traitement paysager pour les espaces publics s'éloigne fortement de celui du projet initial, sans qu'aucune recommandation n'ait été réalisée en ce sens; que certains aménagements sont trop sommaires, pas suffisamment détaillés;
144. Considérant que le projet ne définit pas clairement les matériaux prévus; qu'il y a lieu de préciser dans le dossier la nature des matériaux, notamment pour les revêtements circulés mais également pour les bordures, filets d'eaux, etc.);
145. Considérant que le mobilier, afin de viser une inclusivité maximale, pourrait s'inspirer des recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne (bancs équipés pour 25% de dossiers et d'accoudoirs, arceaux comportant une barre horizontale supplémentaires à max 30cm du sol aux premiers et derniers d'une rangée); que les arceaux vélos doivent, lorsque cela est possible, être couverts;
146. Considérant que les plans ne reprennent aucun élément technique spécifique aux projets de voirie (signalisation, marquages, panneaux, feux de signalisation, dispositifs podotactiles (aussi au niveau des escaliers et escalators), abaissement des trottoirs au droit des traversées piétonnes, matériaux, ...); que cela doit être prévu dans les plans, notamment afin de s'assurer que ces éléments sont conformes à la réglementation en vigueur;
147. Considérant dès lors qu'il y a lieu de préciser, dans les plans modifiés :
- l'ensemble des éléments (plans, coupes, détails techniques, etc.) permettant de s'assurer que le projet répond à la réglementation en vigueur, et notamment :
 - les traversées piétonnes (abaissement des trottoirs, dalles podotactiles, ...),
 - les pentes transversales et longitudinales des espaces réservés aux piétons (trottoirs, rampes, arrêts de transport en commun, ...),
 - la signalisation routière (marquage, signalisation, ...),
 - le mobilier (abri bus, poubelles, ...),
 - les différents types de matériaux ainsi que leurs dimensions (pavés « Rez-de-Ville » et pavés « Rez-de-Gare », filets d'eaux, bordures, ...);

148. Considérant que les espaces publics, tels que prévus, sont régulièrement entrecoupés de bollards et potelets ;
149. Considérant que le projet prévoit le placement de nombreux potelets dans les espaces publics (square Bolivar, Passage du Progrès) ; qu'il y a lieu de s'assurer de leur nécessité, d'envisager leur suppression – notamment au niveau des espaces piétonniers comme le RdG – ou de les remplacer par un autre type de mobilier urbain/de la végétation ;
150. Considérant qu'une essence invasive arborée est intégrée au projet (*Eleagnus angustifolia* - selon le *Invasive Alien Species in Belgium: Species List (biodiversity.be)*) ;
151. Considérant qu'il serait souhaitable de modifier la composition végétale afin de ne pas proposer des graminées allergènes ni d'essences invasives ;
152. Considérant que plusieurs plans de plantation détaillés (précisant notamment les densités de plantation et l'intégralité de la palette végétale) ont été versés au dossier ; que cet exercice n'a été effectué que dans le cadre de l'aménagement paysager des espaces extérieurs collectifs au sein des bâtiments (voir ci-dessus) ;
153. Considérant que cette approche paysagère est appréciable et mériterait d'être appliquée aux espaces publics du projet afin que les espaces publics dédiés uniquement au déplacement et au séjour (square Bolivar, placette à l'entrée du bâtiment CD, etc.) présentent un réel intérêt visuel ; qu'il serait dès lors souhaitable de garantir un plan de plantation avec un niveau de détail et une qualité similaire pour tous les espaces publics et ouverts au public ;
154. Considérant que le projet, en dessin, ne comporte dans son périmètre aucun aménagement réservé aux cyclistes ; qu'il n'est dès lors pas possible de s'assurer que ces aménagements seront conformes, confortables et sécurisés ;
155. Considérant que le projet ne fournit aucun aménagement cyclable crédible ; qu'il est indispensable d'en proposer ;
156. Considérant qu'il ne ressort pas assez clairement des plans l'axe de la magistrale piétonne prévue par le Plan Régional de Mobilité (PRM) ; que les trottoirs et rampes reliant la place du Nord à la place Simon Bolivar n'offrent pas de grande largeur ; qu'il y a lieu de revoir l'aménagement de l'espace public afin d'aménager un axe piéton suffisamment large et confortable afin de renforcer la magistrale piétonne sur le périmètre du projet ;
157. Considérant qu'un plan indiquant la localisation des différents luminaires a été versé au dossier ; que, toutefois, la note paysagère du demandeur indique que « *Le positionnement et dimensionnement des appareils d'éclairage doit faire l'objet d'une étude d'éclairage. Ce travail se fera en collaboration avec les futurs services gestionnaires. La configuration ci-dessus est un aperçu de l'intention de projet* » ;
158. Considérant que l'éclairage est une composante essentielle de l'aménagement des espaces publics, notamment en termes de sécurité ; que, au regard du contexte particulier du site (aux abords d'une gare), l'éclairage doit faire l'objet d'une analyse approfondie ; qu'il y a donc lieu de fournir l'étude d'éclairage, et ce dès à présent, ainsi que d'y appliquer les potentielles recommandations afin de veiller à la sécurité des abords de la gare pour les voyageurs et habitants du quartier ;
159. Considérant enfin que le projet prévoit la majorité de la circulation bus en ouvrage, ce qui présente des avantages en termes de qualité d'usages des espaces publics, de perspectives et de propagation du bruit notamment ;

Place Solvay :

160. Considérant que, au niveau de la dalle, les plans doivent être plus détaillés car ils ne précisent pas toutes les installations ludiques et sportives envisagées ;
161. Considérant qu'il n'est dès lors pas certain que l'aménagement projeté réponde aux besoins du quartier ;
162. Considérant les risques liés aux jeux de ballons dans un espace surplombant des voiries ainsi que des rampes de parking et se situant à proximité de façades vitrées ;
163. Considérant que le plan d'implantation et le plan paysager de la demande amendée prévoient des aménagements différents au droit de la voirie de la place Solvay ;
164. Considérant que des interventions sont nécessaires sur cette voirie étant donné la modification de la rampe de parking prévue dans le projet ;
165. Considérant que les traversées piétonnes existantes doivent être maintenues et que les mouvements en tourne-à-gauche en venant du passage Quatrecht doivent être possibles pour rentrer dans le parking en voiture ;
166. Considérant que les cyclistes doivent pouvoir effectuer un tourne-à-gauche en sortant de la poche de parking ;
167. Considérant dès lors que les raccords entre le projet et l'espace public existant doivent être revus et, le cas échéant, le périmètre de la demande adapté pour inclure les interventions nécessaires ;
168. Considérant que la dalle de la place n'est pas accessible aux PMR ;

169. Considérant que le stationnement à l'air libre SNCB n'est pas qualitatif et ne s'inscrit pas dans les ambitions du PPAS 19 pour cet espace ;
170. Considérant qu'il y a lieu que l'espace sur dalle soit approprié et fréquenté, tant pour des fonctions de passage que des fonctions de séjour ;
171. Considérant qu'une partie importante des flux qu'il accueillera proviendra de l'Ouest (immeubles Boulevard du Roi Albert II, quartier Gaucheret, etc.) ;
172. Considérant que, pour activer cet espace, il serait préférable d'inciter les passants à monter sur la dalle plus rapidement ;
173. Considérant que le projet actuel ne place qu'un escalier secondaire à l'Ouest de la dalle ;
174. Considérant la connexion verticale prévue dans le PPAS 19 ;

Place du Nord :

175. Considérant que la place du Nord est majoritairement minéralisée ; que seuls trois bacs plantés sont prévus ;
176. Considérant que, bien qu'il s'agisse d'une zone de circulation et que par conséquent la fonction de déplacement y soit prioritaire, il y a lieu de maximiser la végétalisation, notamment en revoyant la profondeur des bacs ;
177. Considérant que l'implantation des arbres est à revoir ; que les arbres sur la place du Nord sont trop densément plantés, ce qui risque d'empêcher le bon développement de ceux-ci ;

Passage Progrès :

178. Considérant que l'aménagement du passage Progrès dans cette version amendée est entièrement minéralisé (contrairement à l'aménagement initial qui proposait des bacs plantés), sans qu'aucune recommandation n'ait été faite en ce sens et sans aucune justification dans les notes explicatives du demandeur ;
179. Considérant que le passage Progrès, tel que prévu dans cette version, consiste donc en un large couloir (allant de 11,36 m à 13,5 m de large sur 217 m de long), entrecoupé par des potelets, du mobilier urbain et des filets d'eau (lesquels ne sont par ailleurs pas détaillés) ;
180. Considérant dès lors qu'il y a lieu d'en revoir l'aménagement en végétalisant une partie (notamment en lieu et place des bollards) à l'aide de plantations basses s'adaptant à une situation ombragée et tout en maintenant des largeurs libres cohérentes avec les flux piétons attendus ;
181. Considérant qu'une attention particulière doit être portée à l'aménagement de l'entrée de la gare (accès principal, dans la symétrie et la perspective depuis le square Bolivar) et qu'il y a lieu de revoir la disposition du mobilier urbain au sein du passage en prêtant une attention certaine à la disposition des accès des commerces en intérieur de gare ;

Place Bolivar :

182. Considérant que le chêne existant en situation de fait est dorénavant compris dans un ensemble de 7 individus arborés ; que l'un d'entre eux est compris dans le périmètre d'intervention ; qu'il y a lieu de le supprimer ;
183. Considérant que l'aménagement prévu pour cette place est principalement minéral ; que, au regard de sa fonction et de sa localisation (accès principal à la gare), une lisibilité de l'espace public est nécessaire ;
184. Considérant que la rampe d'accès au hub, telle que reprise sur la coupe transversale de la demande (coupe CCN-11-PU-G-PAY-320-07) n'est pas conforme aux réglementations en vigueur (RRU, Titre IV, article 5 – caractéristiques de la rampe) ; que, entre deux pentes, des aires de repos doivent être aménagées ; qu'il y a lieu de fournir la preuve que la rampe est bel et bien conforme aux normes et, dans le cas où elle ne l'est pas, de la revoir ;

Square Bolivar :

185. Considérant que deux poches végétalisées sont aménagées à l'Ouest du square Bolivar ; que, ainsi, une majeure partie de la partie centrale du square est minéralisée (tapis de pierres, dont par ailleurs les finitions et teintes ne sont pas détaillées sur plan) ;
186. Considérant les enjeux climatiques actuels et les recommandations de l'EI ; qu'il y a lieu d'augmenter la végétalisation d'une partie du square, notamment en revoyant la partie Est du centre du square, et d'y intégrer un plan de plantations (comprenant entre autres les essences herbacées, la densité de plantation, les hauteurs prévues, etc.) présentant un niveau de détail similaire aux plans de plantations des toitures-terrasses (voir ci-dessus) ;
187. Considérant que ce square possède une position centrale dans le projet ; que l'objectif de son aménagement est de souligner et « *mettre en scène la perspective visuelle entre la façade historique de la gare et la magistrale qui s'étire vers la Senne* » (extrait de la note paysagère du demandeur) ;

188. Considérant qu'un balcon avec vue sur la place Bolivar vient clôturer l'espace du square ; qu'aucune précision concernant la matérialité du garde-corps n'est indiquée dans la demande de permis ; qu'il y a lieu de préciser cet élément et qu'il s'intègre correctement dans la perspective souhaitée (transparence) ;
189. Considérant que de nombreux potelets et bollards sont prévus aux abords des bâtiments, aux abords de la partie centrale du square et au sein même de ce dernier ; qu'il y a lieu de justifier leur nécessité, d'envisager leur suppression ou de les remplacer par un autre type de mobilier urbain/de la végétation afin de ne pas porter atteinte à la perspective visuelle (voir note du demandeur) ;
190. Considérant qu'il y a également lieu de préciser sur plan :
- les types de bancs proposés,
 - les garde-corps du 'balcon avec vue sur la place Bolivar',
 - le plan de végétalisation de l'aménagement central du square ;
 - les finitions des matériaux au sol (pavés rez-de-gare) ;

Placette entre les bâtiments CD (entrée bâtiment) :

191. Considérant que la placette entre les bâtiments CD comporte un aménagement paysager similaire à celui du square Bolivar ; qu'une partie des remarques émises sur ce dernier peuvent donc être reprises et qu'il y a donc lieu de :
- préciser les matériaux au sol, ainsi que la végétation prévue (y intégrer un plan de plantation détaillé),
 - supprimer les bollards qui traversent la placette et les remplacer par un élément végétalisé et/ou du mobilier urbain si une séparation y est indispensable (expliquer la raison) ;
192. Considérant que le futur gestionnaire de cet espace n'est pas clairement identifié ; qu'il y a lieu de clarifier le statut de cet espace public (ou ouvert au public) ; que d'autres éléments méritent également d'être précisés (notamment l'utilisation de la plateforme en bois prévue au nord de la placette et sa matérialité / hauteur, etc.) ;
193. Considérant que l'une des fosses de plantation présente une épaisseur de substrat de moins d'1 m (80 cm) ; qu'il y a lieu de proposer au moins 1,20 m d'épaisseur de terre sous toutes les plantations arborées ;

Incidences environnementales par thématiques :

Mobilité :

Etude Masterplan :

194. Considérant que le PPAS ne fixait pas l'aménagement précis du hub de mobilité et renvoyait cette tâche au sein de l'étude Masterplan des abords de la gare, étude qui a été lancée en fin de processus d'adoption du PPAS (voir Annexe 10g du PPAS) ; que le Masterplan n'a pas permis pour l'instant de dégager un consensus sur l'aménagement à retenir pour le hub bus, ni de répondre aux besoins des différents propriétaires/opérateurs de mobilité en présence (SNCB, De Lijn, STIB) ;
195. Vu les avis défavorables des opérateurs de transport ;
196. Considérant que le projet amendé ne parvient pas à dégager un consensus entre ces différents acteurs de la mobilité bruxelloise ;
197. Considérant qu'il y a lieu de revoir les aménagements du hub multimodal ;

Hub multimodal :

198. Considérant que l'ancienne rue du Progrès, appelée voirie couverte SNCB, comprend en situation existante une voie pour les véhicules, 9 emplacements de taxi, 2 emplacements PMR, 5 emplacements dépose-minute et 17 emplacements pour les véhicules d'intervention de la SNCB ainsi qu'une piste cyclable double sens ; que cette voirie ainsi que sa toiture appartiennent à la SNCB ;
199. Considérant que le projet prévoit de faire passer des bus et des cyclistes sur cette voirie couverte ;
200. Considérant cependant que la SNCB, dans son avis du 14 août 2024, précise que l'utilisation de cette rue n'est envisageable qu'à condition de garantir un fonctionnement optimal de la gare et que, à ce stade, les propositions ne répondent pas aux attentes de la SNCB ; qu'en l'absence d'un accord du propriétaire, il y a lieu de revoir les aménagements prévus sur la propriété de la SNCB afin de :
- soit de trouver un compromis avec la SNCB par des aménagements qui répondent à ses besoins tout en aménageant une répartition des espaces entre modes qui assure des circulations confortables (piétons, cyclistes et transports publics) et en maintenant l'accès au local vélos existant au sein de la gare ;
 - soit de répondre aux besoins des opérateurs de la mobilité en dehors de la propriété de la SNCB ;
201. Considérant que les pièces versées au dossier ne sont pas claires quant au maintien de la circulation piétonne dans cet espace en connexion avec la gare ;

202. Considérant que les largeurs prévues de cheminement ne sont pas suffisantes pour accueillir les cheminements piétons et cyclistes de manière confortable ;
203. Considérant que la structure portante de la nouvelle voie couverte vient enfermer le cheminement piéton et cycliste via la mise en place d'ensembles de doubles colonnes murées entre elles ;
204. Considérant que les plans amendés ne précisent pas clairement les emplacements de stationnement bus dans la voirie couverte, de telle sorte qu'il n'est pas possible d'en déterminer leur nombre exact ;
205. Considérant par ailleurs que la STIB, dans son avis du 28 septembre 2024, évoque la question du stationnement de bus électriques sous la dalle ; que, si le SIAMU n'est pas favorable au stationnement de bus électrique sous la dalle, il y aura dès lors lieu de revoir l'aménagement des rues couvertes en coordination avec les opérateurs de transport en commun afin de revoir leurs besoins en stationnement et, le cas échéant, de redistribuer l'espace aux modes actifs afin de permettre, notamment, l'établissement de la « cyclostrade » ;
206. Considérant que les plans restent imprécis sur la matérialité de ce couloir bus puisqu'un aplat gris y est repris sur plan ; qu'il n'est pas possible de déterminer, par exemple, l'accotement de la voirie ou l'espace de trottoir réservé aux chauffeurs ;
207. Considérant que la demande ne relocalise pas les emplacements de taxi ni n'en crée ; qu'elle ne relocalise pas les emplacements de dépose-minute et les emplacements PMR dans son périmètre d'intervention ;
208. Considérant que le demandeur propose de déplacer les taxis, les parkings PMR et les dépose-minute dans la rue d'Aerschot ;
209. Considérant que des emplacements de taxi sont déjà présents rue d'Aerschot ; que, toutefois, vu la taille du hub gare-CCN, il paraît nécessaire d'offrir plusieurs poches dépose-minute, PMR et taxis placés autour du site, c'est-à-dire autant à gauche qu'à droite de la fracture du chemin de fer ;
210. Considérant que la demande vise à réaliser, pour le compte de la SNCB, un parking couvert pour 35 véhicules utilitaires et un parking extérieur de 9 véhicules mais que ces actes et travaux se situent sur la place Solvay, qui appartient à la Région bruxelloise ; que Bruxelles Mobilité, administration ayant la compétence des espaces publics régionaux, a émis un avis défavorable sur cette proposition ;
211. Considérant par ailleurs que la SNCB doit objectiver ses besoins par rapport à ceux des autres opérateurs de transport, et ce afin de trouver le compromis utile et le plus acceptable possible pour tout un chacun ;
212. Considérant que le projet prévoit l'implantation d'un nouveau local vélos pour la SNCB au niveau de la place Solvay ;
213. Considérant que les accès à ce local ne sont pas qualitatifs étant donné la largeur de cheminement insuffisante et les pentes trop importantes ;
214. Considérant l'incertitude quant aux itinéraires piétons à l'origine ou à destination de ce local vélos ;
215. Considérant qu'il serait pertinent que ce local soit accessible pour les piétons depuis la dalle du rez-de-gare ;
216. Considérant que le plan des affectations du PPAS 19 prévoit une connexion verticale à créer à cet endroit ;
217. Considérant que le projet prévoit des emplacements voitures à l'air libre peu qualitatifs sur la place Solvay ;
218. Considérant qu'il n'y a pas d'accord entre opérateurs de mobilité sur la traversabilité de la gare depuis la place du Nord jusqu'à la place Solvay en bus et à vélo ;
219. Considérant que la demande vise à modifier l'entrée de la gare dans la voirie couverte, et ce en supprimant la façade courbe vitrée et en la remplaçant par une façade droite dont la matérialité n'est pas décrite ;
220. Considérant qu'il est constaté que le dossier reste trop peu précis en ce qui concerne l'aménagement de la rue couverte SNCB et de la place Solvay, et ce alors que de ces aménagements dépend le bon fonctionnement du hub dans sa totalité (gare comprise) ; qu'il y a lieu de les préciser ;
221. Considérant que les sorties de secours du parking et de la station de métro sont modifiées ; que certains sens d'évacuation sont modifiés, soit vers le hub bus, soit vers la rue couverte ; que, toutefois, au vu des avis de la STIB et de Bruxelles Mobilité, il y a lieu de faire vérifier la conformité de l'évacuation par le SIAMU ;
222. Considérant enfin, que deux escaliers sont dessinés entre quatre murs et ne semblent pas connectés aux étages inférieurs ; qu'il y a lieu de clarifier la situation ;
- Passage Progrès (au-dessus de la voirie SNCB) :
223. Considérant que le Passage Progrès est réalisé en pente pour reprendre les niveaux différents entre les seuils de porte de la gare et la dalle de la future place Bolivar et des entrées des bâtiments B et CD ;
224. Considérant que cette pente ne respecte pas les principes d'accessibilités du RRU et des cahiers de Bruxelles Mobilité, qu'elle ne permet pas de marcher correctement et ne préjuge pas du bon aménagement des lieux ; qu'il y a lieu de revoir plus finement le principe de fonctionnement de cet espace public et d'indiquer les niveaux et

les pentes en plan ; qu'il existe, en plus, une marche pour accéder à la place bolivar ; qu'il y a lieu de ne pas oublier la question de la reprise des eaux de pluie sur l'espace privé accessible au public et l'espace public ;

Station de métro :

225. Considérant que la demande amendée revoit l'aménagement de la station de métro ; que l'aménagement respecte les recommandations et en améliore l'usage par rapport à la situation antérieure ; que, cependant, la STIB dans son avis émet des remarques sur l'évacuation de la station en cas d'incendie et qu'il y a lieu d'y répondre ;

Stationnement hors voirie des véhicules motorisés :

226. Considérant que le projet prévoit un total de 741 places de parking pour véhicules à moteur ;

227. Considérant que le projet prévoit du stationnement couvert pour :

- 402 places pour les employés de bureau, ce qui respecte le quota établi par le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (CoBrACE),
- 31 places pour les employés des activités de production de biens immatériels (API),
- 219 places pour les habitants des logements,
- 54 places pour les travailleurs des commerces,
- aucune place pour les employés des équipements et pour les visiteurs (bureaux, logements, commerces, équipements, API),
- 26 places pour la SNCB ;

228. Considérant que le projet prévoit 9 emplacements non couverts à destination de la SNCB ;

229. Considérant que les emplacements réservés aux bureaux doivent respecter le CoBrACE et le RRU, soit 1 emplacement par 200 m² de bureaux en zone A ;

230. Considérant que les emplacements pour les employés de bureau et les employés des API doivent être repris dans le comptage des places autorisées par le CoBrACE et représentent 1 place excédentaire (exonérée de la charge) ;

231. Considérant qu'il convient de strictement respecter les impositions du CoBrACE et du RRU ainsi que la recommandation 3.22 en limitant le nombre d'emplacements motorisés pour les bureaux ;

232. Considérant la proximité du projet avec la Gare du Nord, et donc le très bon niveau de desserte en transport en commun du site projeté ;

233. Considérant la volonté régionale de réduire les déplacements domicile-travail en véhicules motorisés (exprimée notamment au niveau du volet Stationnement du CoBrACE) ;

234. Considérant que la part modale de la voiture est beaucoup plus élevée lorsqu'une place de parking est disponible à destination, comme cela a été démontré par plusieurs études, dont l'enquête BELDAM de 2010 ;

235. Considérant que les 219 places destinées aux habitants des logements correspondent à un taux de 0,4 place/logement, en dérogation à l'article 6 du titre VIII du RRU qui prévoit au minimum un emplacement par logement ;

236. Vu la moyenne du taux de motorisation des ménages de 0,53 voiture par ménage en Région de Bruxelles-Capitale ;

237. Vu que la demande se trouve en zone d'accessibilité A (très bien desservie en transports en commun) au RRU ; que la dérogation relative aux emplacements réservés aux logements pourrait donc être acceptée ; que, de plus, le PPAS 19 modifié de 2023 (Schaerbeek), au travers de la PG 10., limite le parcage automobile à 0,5 emplacement par logement ;

238. Considérant que les 54 places pour les travailleurs des commerces représentent une suroffre de 36 places selon l'analyse des besoins reprise dans la note complémentaire du projet amendé ;

239. Considérant que les besoins estimés en mobilité indiquent un déficit pour les visiteurs des logements ;

240. Considérant le caractère multifonctionnel du site et l'opportunité de prévoir une offre en stationnement mutualisée entre les différentes fonctions, comme le recommande l'étude d'incidences, tout en garantissant le respect d'un nombre maximum d'emplacements affectés aux fonctions visées par le CoBrACE ;

241. Considérant que le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques n'est pas spécifié pour chaque parking ; que l'exploitant devra se conformer à l'AGRBC du 3 novembre 2022 déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires applicables ;

Livraisons :

242. Considérant que le projet prévoit 6 zones de livraison : 2 en voirie rue du Progrès qui permettent d'accueillir des semi-remorques et 4 au sous-sol ;

243. Considérant qu'il est regrettable qu'une solution n'ait pas été trouvée pour réaliser toutes les livraisons en ouvrage afin de limiter les nuisances environnementales ;

244. Considérant qu'un supermarché de plus de 1.000 m² est désormais prévu dans le projet amendé ; que le RRU (titre VIII, art. 18) prévoit une aire de livraison hors voirie accessible aux camions et dont la hauteur libre est de minimum 4,30 m ;

245. Considérant que 4 emplacements pour les véhicules assurant les petites livraisons sont donc prévus dans le parking situé au sous-sol (2 pour camions et 2 pour camionnettes) ; que, toutefois, ces places ne sont pas suffisamment dimensionnées, en partie à cause de la hauteur disponible, alors que les véhicules visés mesurent de 5,4 à 6,4 m de long et de 2,25 à 2,76 m de haut ;

246. Considérant par conséquent qu'il y a lieu de réaliser des emplacements couverts avec les dimensions adéquates ;

247. Considérant qu'aucun plan de gestion des livraisons n'a été fourni ;

248. Considérant que l'aire de livraison ne permet pas d'accueillir un semi-remorque hors voirie ; que, si le semi-remorque est équipé d'une remorque de 14 m, celle-ci devra rester en partie sur le trottoir ;

249. Considérant qu'il faut également prévoir un espace derrière le semi-remorque permettant de décharger la marchandise ou, à défaut, de limiter les dimensions à des porteurs sur châssis ; que, de plus, les portes d'accès vers les monte-charges donnent sur le milieu du garage plutôt que, dans une configuration optimale, dans le fond à l'arrière du camion ; que cela ne facilite ni le déchargement ni le déplacement des marchandises vers les monte-charges et ne répond pas au bon aménagement des lieux ;

250. Considérant par conséquent qu'il y a lieu de revoir à la hausse, en termes de gabarits, les espaces de livraison afin de pouvoir accueillir un semi-remorque garage refermé et de revoir l'emplacement des portes entre locaux de livraison de manière à faciliter le transport des marchandises jusqu'aux monte-charges ;

251. Considérant que, afin d'éviter un maximum d'impacts négatifs sur la mobilité causés par des véhicules en attente ou par les manœuvres en voirie des véhicules de livraison, il convient d'imposer aux exploitants des horaires de livraison s'effectuant en dehors des heures de pointe et de mettre en place un plan de gestion des livraisons comme indiqué dans les recommandations de l'EI ;

252. Considérant que, pour les commerces et les établissements HoReCa, une zone de livraison de 17 m est prévue en voirie du côté de la rue du Progrès ; que, cependant, cette zone n'a pas été validée par Bruxelles Mobilité dans l'avis émis en date du 5 septembre 2023, entre autres car elle impacte négativement des aménagements futurs liés au projet de tram ;

253. Considérant que, en termes d'aménagements de l'espace public, de nuisances sonores et de mobilité (parking sauvage, manœuvres, ...), il y a lieu de privilégier l'aménagement de ces emplacements de livraison en ouvrage et non en voirie ;

Vélos :

254. Considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus, ...) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction de gaz à effets de serre ;

255. Considérant que le vélo fait partie de ces alternatives et que son emploi est facilité notamment en prévoyant un nombre suffisant d'emplacements vélos correctement aménagés et d'accès aisés ;

256. Considérant que le projet proposerait 1.266 emplacements vélo, dont 105 pour les modèles cargos :

- 285 emplacements pour les bureaux, dont 5 cargos,
- 922 emplacements pour les logements, dont 96 cargos,
- 30 emplacements pour les équipements/commerces, dont 2 cargos,
- 29 emplacements pour les activités productives, dont 2 cargos ;

257. Considérant que le nombre d'emplacements vélo sur le site pour les logements diffère d'une page à l'autre de la note complémentaire sur le projet amendé ;

258. Considérant que les 922 emplacements pour les logements doivent couvrir les besoins des habitants mais aussi ceux de leurs visiteurs ;
259. Considérant que le nombre total de chambres dans les logements de la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) du bâtiment A n'est pas précisé dans le dossier de projet amendé et qu'il n'est donc pas possible d'évaluer le nombre d'emplacements vélo qui leur est destiné ;
260. Considérant que le projet ne propose pas un emplacement de vélo par 200 m² de bureau (la superficie totale de bureau projetée sur le site étant de 80.073,65 m²) et ne propose que 5 emplacements vélo-cargo sur le site pour les bureaux ;
261. Considérant que les dispositifs prévus présentent des limites d'utilisation par les usagers et ne s'adaptent pas à tous les types de vélos :
- les râteliers de type haut-bas « SNCB » ne conviennent pas pour de petits vélos, ni pour les modèles équipés d'un panier. Par ailleurs, la différence de hauteur entre la position haute et la position basse de deux vélos voisins ne mesure que 18 cm et est trop réduite et la distance axiale de 40 cm est également trop étroite, de sorte que les guidons et les câbles peuvent s'accrocher entre eux,
 - les râteliers à double-étage présentent certaines limites, dont les suivantes : tous les modèles de vélos ne s'adaptent pas à ce type de dispositif et la manipulation pour atteindre l'étage supérieur s'avère difficile pour les personnes âgées et les enfants ;
262. Considérant que la distance de recul disponible derrière les systèmes d'attache à double hauteur pour vélos doit être de minimum 2,65 m pour une utilisation pratique et confortable et que, par conséquent, il y a lieu de prévoir une telle distance de recul derrière ces dispositifs ;
263. Considérant que des infrastructures vélo proposant des arceaux de type U inversés à barre transversale espacés de minimum 1 m s'adaptent au mieux à tous les types de vélos et sont faciles d'utilisation ;
264. Considérant que les modèles de systèmes d'attache projetés peuvent être tolérés en complément d'une offre conséquente en dispositifs d'attache qualitatifs et plus universels tels que des U inversés à barre transversale espacés de minimum 1 m ;
265. Considérant qu'il existe un modèle de râtelier vélos haut-bas « SNCB » plus qualitatif que celui prévu, dont l'écart de hauteur entre deux vélos contigus a été porté à 29 cm, ce qui permet aux guidons et aux câbles de frein de ne plus s'emmêler ;
266. Considérant que les dispositifs d'attache pour les bureaux dans le parking vélos du rez-de-ville des bâtiments CD est de type râteliers étagés pour l'ensemble des emplacements.
267. Considérant que les dispositifs d'attache pour les logements dans le parking vélos du R+2 du bâtiment B1 est de type râteliers étagés pour l'ensemble des emplacements ;
268. Considérant que la capacité vélo des ascenseurs pour les logements des bâtiments B1 et B2 est difficile à évaluer ;
269. Considérant que les 10 locaux vélos aux étages R+3 à R+12 du bâtiment B2 ne proposent pas un espace suffisant entre les dispositifs d'attache (moins de 1 m) ;
270. Considérant que, pour les emplacements vélos du -0,5 :
- les aires de manœuvre sont surdimensionnées et que cet espace pourrait être utilisé pour prévoir plus de stationnement en U inversé,
 - il n'est pas précisé les dispositifs d'attache pour les différentes fonctions (logement, équipement, activité productive) ;
271. Considérant que les dispositifs d'attache ne sont pas précisés pour les 250 places vélo de la place Solvay.
272. Considérant que les locaux vélos destinés aux logements situés au niveau rez-de-bus (RdB) des bâtiments B1 et B2 ne proposent pas un espace suffisant entre les dispositifs d'attache (moins de 1 m) ;

Piétons :

273. Considérant l'avis de Bruxelles Mobilité du 12 août 2024 ; que le projet s'imbrique dans le pôle multimodal important de la Gare du Nord ; que son accessibilité doit être garantie tant pour les infrastructures situées aux rez-de-gare, rez-de-ville et rez-de-bus qu'au sous-sol, mais également vers la place du Nord et la place Solvay, pour tous les modes actifs en accordant une attention particulière aux PMR, et ce a minima pendant les périodes d'activités des transports en commun, ainsi qu'un bon cheminement pour tous les modes aussi bien comme point de destination que comme point d'origine, ce qui implique également une signalétique claire et compréhensible par tous les usagers, en ce compris déficients visuels, mentaux, dyslexiques, etc. ;

274. Considérant que les cheminements doivent être prévus en adéquation avec les flux attendus afin d'éviter les conflits entre les différents usagers ;
275. Considérant que les connexions/circulations entre les différents modes de déplacement doivent être organisées de manière à garantir à tous les usagers un cheminement accessible (accessibilité universelle et inclusive), direct, court, clair, lisible, intuitif, logique et adapté au volume des flux afin de proposer un pôle multimodal au fonctionnement exemplaire ; qu'une attention particulière doit être accordée à la circulation horizontale, à la circulation verticale et au sentiment de sécurité ; que le projet amendé tente d'y répondre mais n'y parvient pas ;
276. Considérant que, conformément à la recommandation « MOB22 » de l'étude d'incidences, afin de proposer une connexion plus directe et intuitive entre la gare et le préméto, le projet amendé prévoit de remonter 2 noyaux d'escalator depuis le hall du (pré)méto jusqu'au square Bolivar, ce qui améliore la convivialité des cheminements et l'intermodalité entre les transports en commun ;
277. Considérant que les PMR représentent environ 30 % de la population (personnes âgées, chargées de bagages, accompagnées d'enfants et d'une poussette, etc.) ; que ce pourcentage est plus important au niveau du pôle multimodal de première importance qu'est la gare du Nord ; que les voyageurs sont souvent chargés de bagages et/ou de sacs ;
278. Considérant que le projet ne prévoit qu'un seul ascenseur public reliant le rez-de-gare au rez-de-ville (bâtiment B au niveau des escaliers vers la place Bolivar) ; que, en cas de panne ou de maintenance, il n'existe pas d'alternative mécanique et que les autres alternatives imposent des cheminements longs et ne répondant pas aux critères d'accessibilité (à savoir praticables et confortables) ; que l'accès à cet ascenseur se fait par des sas et des franchissement de portes (automatiques ? débordant sur les cheminements par les escaliers ?), ce qui ne participe pas à la sécurité objective et subjective des usagers de cet ascenseur ;
279. Considérant que 2 ascenseurs sont prévus pour desservir le rez-de gare/rez-de-bus et la station de métro/préméto ; que ces ascenseurs sont implantés dans la zone jouxtant un commerce au rez-de-gare qui peut être fermée par un volet (hors des heures d'ouverture/d'exploitation) et dans la zone contrôlée STIB au rez-de-bus ; qu'il faut donc être détenteur d'un ticket valide STIB pour l'emprunter ; que la galerie commerçante au rez-de-bus sera fermée par un volet (hors des heures d'ouverture/d'exploitation) ; que ces 2 ascenseurs ne peuvent donc pas être un complément ou une alternative à l'ascenseur public ; que, en cas de panne ou de maintenance de ces 2 ascenseurs, il n'existe pas d'alternative mécanique directe pour que les PMR puissent accéder au métro/préméto ; que les autres alternatives imposent des cheminements longs et ne répondent pas aux critères d'accessibilité (praticables et confortables) ;
280. Considérant qu'il y a lieu de prévoir un accès PMR supplémentaire, accessible au public en tout temps, reliant le rez-de-gare au rez-de-ville au niveau de la place Bolivar ;

Travaux en voirie :

281. Considérant que la demande porte également sur des actes et travaux de voirie prévus sur l'espace public ; qu'il y a donc lieu d'obtenir l'accord des administrations concernées avant toute intervention en ce sens sur cette zone, le demandeur n'en étant pas le propriétaire ;

Gestion des accès :

282. Considérant que la gestion des accès aux différentes affectations devrait être précisée ; que, en effet, les heures d'ouverture des équipements ne sont pas précisées, notamment pour les espaces suivants : hub bus, rue couverte SNCB, galerie commerciale et station de métro ;

Air :

283. Considérant que l'étude sur les incidences environnementales (EIE) recommandait au demandeur de préciser les rejets d'air du parking, de s'assurer que les prises et rejets d'air respectaient les exigences de la norme EN 16798-3 (distance à respecter) et de prévoir les rejets d'air des commerces sur la toiture (recommandations 8,6 et 8,7) ;
284. Considérant que la ventilation hygiénique sera divisée par type de fonction (bureaux, logements, équipement et commerce/Horeca) et assurée par des groupes de ventilation double-flux ;
285. Considérant que le parking sera ventilé mécaniquement grâce à un système à débit variable muni de plusieurs détecteurs de CO disposés dans le parking, ce qui permettra d'adapter le flux de ventilation en fonction de la qualité de l'air dans le parking et de prendre un régime ralenti durant la nuit ; que la ventilation n'a pas été dimensionnée pour respecter les prescriptions de Bruxelles Environnement, qui stipulent qu'il faut un débit de 200 m³/h et par véhicule ;
286. Considérant que le projet ne répond donc pas aux conditions standard de ventilation qui prévoit 200 m³/h/emplacement de stationnement ;

287. Considérant que le respect des recommandations AIR-01, AIR-02 et AIR-03 de l'étude d'incidences visant à garantir la qualité de l'air au sein du parking ne sont pas respectées et que les documents y afférant sont insuffisants ;
288. Considérant qu'il n'a pas été démontré l'absence de zones mortes dans le parking ;
289. Considérant qu'il est indispensable de fournir un plan complet de ventilation du parking avec la localisation des dispositifs et la circulation d'air au sein de celui-ci, tout en précisant les gaines d'évacuation de l'air sur les plans ainsi que l'ensemble des points de rejets ;

Bruit :

290. Considérant que, selon la cartographie du bruit du trafic routier de Bruxelles Environnement, le projet se situe dans un environnement sonore qualifié de bruyant, en grande partie dû au trafic routier empruntant les voiries bordant le projet (boulevards Simon Bolivar et du Roi Albert II, rue des Charbonniers et, dans une moindre mesure, rue du Progrès) ;
291. Considérant que, afin de limiter l'impact des nuisances sonores pour les habitants de la tour de logements, l'EIE recommandait d'isoler les parois pour atteindre un niveau de performance acoustique C telle que définie par l'annexe G de la norme NBN S 01-400-1 :2022 (recommandation 11.1) ; que cette recommandation a été suivie par le demandeur ;
292. Considérant le paragraphe 3 du point "PG 5. Matériaux" du PPAS 19 modifié de 2023 ; que, étant donné le fait qu'il n'était pas encore en vigueur, l'EIE n'a pas abordé le point de la réflexion du bruit environnant sur les façades de l'immeuble faisant l'objet de la présente demande de permis mixte ;
293. Considérant que la note complémentaire relative au projet amendé mentionne qu'une nouvelle modélisation acoustique a été réalisée mais qu'elle n'a pas été communiquée ; qu'il est donc difficile d'évaluer les nuisances acoustiques du projet amendé ;
294. Considérant que les éléments fournis relatifs aux nuisances acoustiques (sources considérées, solutions à mettre en place...) du projet sont fort peu précis dans la note complémentaire fournie ;
295. Considérant qu'il a lieu de se conformer pleinement à la recommandation AC-01 de l'EIE, y compris au niveau de la terrasse des bureaux du bâtiment North Galaxy (valeur maximum de 48 dB(A)) ;

Gestion des eaux pluviales :

296. Considérant que le Plan de Gestion de l'Eau (PGE) 2022-2027 de la Région de Bruxelles-Capitale encourage la gestion des eaux pluviales à la parcelle pour limiter les phénomènes d'inondation, permettre une résilience urbaine face aux autres effets du changement climatique et assurer un cadre de vie amélioré aux habitants ;
297. Considérant que le site est situé dans une zone particulièrement exposée aux phénomènes d'îlot de chaleur urbain (ICU) ;
298. Considérant que, actuellement, le site est totalement imperméabilisé (taux d'imperméabilisation égal à 1), sans moyen de gestion des eaux pluviales sur la parcelle ; qu'il est également situé en zone d'aléa d'inondation faible à moyen selon la cartographie réalisée par Bruxelles Environnement (<https://environnement.brussels/citoyen/outils-et-donnees/cartes/cartes-relatives-aux-inondations-pour-la-region-bruxelloise>) ;
299. Considérant la volonté régionale de réaménager le boulevard Simon Bolivar ; considérant qu'il est probable qu'un réseau séparatif soit prévu sous ce dernier dans ce cadre ; que, le cas échéant, les eaux pluviales des bâtiments jouxtant cet axe pourraient alors être dirigées vers la Senne ;
300. Considérant qu'aucune garantie n'a été apportée quant à la mise en place d'une potentielle connexion des eaux pluviales au projet de noue du Quartier Nord alors que la recommandation Eau-07 de l'étude d'incidences relève l'intérêt d'assurer un potentiel de connexion des eaux pluviales du projet au projet de noue du Quartier Nord ;
301. Considérant que, pour les bâtiments, le projet s'appuie sur la mise en place de toitures végétalisées stockantes combinées à des citernes de réutilisation des eaux pluviales et bassins d'orages ;
302. Considérant que le bâtiment A comporte un bassin d'orage de 60 m³ et une citerne de réutilisation des eaux pluviales de 23 m³ ; que cette citerne est connectée aux WC's de la fonction équipement et non aux logements ; que la typologie de ces équipements est à ce jour inconnue et qu'il serait préférable d'optimiser la réutilisation des eaux en connectant cette citerne aux WC's des logements ;
303. Considérant que le bâtiment B comporte un bassin d'orage de 79 m³ et une citerne de réutilisation des eaux pluviales de 10 m³ qui est connectée aux WC's des logements ;

304. Considérant que le bâtiment CD comporte un bassin d'orage de 111 m³ et une citerne de réutilisation des eaux pluviales de 70 m³ connectée aux WC's des bureaux ;
305. Considérant que la note complémentaire relative au projet amendé ne reprend pas l'ensemble des informations nécessaires (schémas hydrauliques complets par bâtiments, plans clairs des toitures avec les dispositifs de gestion des eaux pluviales correspondants, notes de dimensionnement claires, ...) afin de pouvoir évaluer adéquatement le système de gestion des eaux pluviales mis en place (précisions quant au système de rejet vers l'égout, réflexion quant à la réduction des rejets à l'égout...);
306. Considérant que la gestion des eaux envisagée pour les espaces publics soulève toujours beaucoup d'interrogations et que des améliorations doivent encore être apportées au projet (gestion de la pluie où elle tombe, temporisation, ...);

Nature :

307. Considérant que le projet prévoit une combinaison de toitures végétalisées et de panneaux photovoltaïques et qu'il sera judicieux de prêter une attention particulière au choix des plantations (plantes d'ombre ou de mi-ombre);

Energie :

308. Considérant que le projet tend à n'utiliser aucune énergie fossile (à l'exception des générateurs de secours qui seront alimentés au mazout); que, à cette fin, de pompes à chaleur (PAC) air-eau et des panneaux solaires sont mis en place; que la demande en énergie est réduite grâce à l'optimisation de l'enveloppe du bâtiment (façades plus performantes);
309. Considérant que la géothermie est la solution à privilégier mais que, à ce jour, aucun résultat de l'étude de pré-faisabilité pour la géothermie ni aucune demande de pompages d'essai valide n'ont été fournis;
310. Considérant, de plus, qu'aucune garantie n'a été apportée quant à la mise en place d'attente hydraulique pour le raccordement du projet à un éventuel futur réseau de chaleur;
311. Considérant que la recommandation ENER-05 de l'étude d'incidence relève l'intérêt de favoriser la mise en place d'un système géothermique dans le cadre du projet; qu'il y a donc lieu de décrire la méthodologie et le planning employés pour y parvenir et les implications en termes de procédures (modification des permis) et de révisions induites en termes de techniques du bâtiment et aménagements alternatifs à prévoir;

Déchets :

312. Considérant que les déchets des bâtiments seront évacués via des prestataires d'enlèvement qui devront accéder au sous-sol avec leurs camions; que la recommandation DECH-06 de l'étude d'incidences relève l'importance d'assurer un accès aisé pour ces camions afin d'éviter les impacts négatifs de dépôt de déchets en voirie; que la demande ne renseigne pas les modèles de camions utilisés dans ce cadre alors que la hauteur des rampes est un facteur limitant pour y parvenir et qu'il y a donc lieu d'éclaircir ce point;

Sécurité incendie :

313. Considérant que, à ce stade, aucun avis du SIAMU sur le projet amendé n'a été émis;

Chantier :

314. Considérant que l'étude d'incidences a abordé autour de 31 recommandations la question des impacts du chantier;
315. Considérant qu'il est opportun de fournir une note explicative détaillée abordant les approches permettant de répondre concrètement à ces 31 recommandations ainsi qu'un détail de la méthodologie et du phasage envisagés pour entreprendre les travaux et minimiser leur impact sur l'environnement, les riverains et les utilisateurs;
316. Considérant qu'il est nécessaire d'indiquer spécifiquement comment le demandeur compte assurer une réponse concrète (faisabilité, contraintes, opportunités) aux recommandations SOL-chantier-04 et EAU-chantier-01 visant à réutiliser les eaux drainées dans les sous-sols et/ou l'eau de pluie dans le cadre du chantier; que, à ce stade, il est uniquement stipulé qu'une "option" sera demandée aux entrepreneurs, ce qui n'est pas suffisant;
317. Considérant qu'il est également nécessaire d'indiquer spécifiquement comment le demandeur compte aborder la question des études de faisabilité géothermique durant le chantier pour répondre aux recommandations ENER-chantier-02 et SOL-chantier-02;

Charges d'urbanisme :

318. Considérant que le demandeur indique qu'il souhaite affecter les charges d'urbanisme engendrées par son projet à la création, la transformation et la rénovation de voiries et de zones propres à la mobilité dans son périmètre d'intervention;

319. Considérant que les charges d'urbanisme devront être utilisées au bénéfice collectif du quartier dans lequel le projet s'implante ; qu'elles vont être injectées dans un périmètre proche à la parcelle visée par la présente demande, que ce soit en matière de voirie ou d'équipement ;

AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE modifier les plans et ajouter les informations manquantes dans la demande afin de :

Dossier administratif et plans :

- Faire correspondre les informations, notes explicatives et plans entre la demande de permis d'urbanisme et la demande de permis d'environnement ;
- Obtenir l'accord des administrations concernées (Bruxelles Mobilité) pour les travaux que la demande réalise sur l'espace de voirie régionale, le demandeur n'en étant pas le propriétaire ; revoir les annexes 1 cadre IX et les annexes 2 (demande à Bruxelles Mobilité) ;
- Compléter les plans avec :
 - les types et la localisation précise du mobilier urbain (notamment les assises, tables de pic nic),
 - les plans de plantation pour tous les espaces ouverts aux publics et toitures végétalisées, en évitant les graminées allergènes et les essences invasives,
 - les finitions et teintes des matériaux rencontrés dans l'espace public (pavés, dalles en béton, tapis de pierre) ainsi que des éléments techniques au sol (finitions anti-dérapantes lorsque nécessaire, etc.),
 - les cheminements pour personnes malvoyantes (lignes de guidages, etc.), en se référant au cahier de l'accessibilité piétonne de Bruxelles Mobilité ;
- Fournir l'étude d'éclairage et garantir que celui-ci assure la sécurité des abords de la gare pour les voyageurs et habitants du quartier, et ce dès à présent ;
- Assurer la cohérence du choix et l'intégration de tous les éléments repris ci-dessus ;
- Intégrer la rubrique 90 dans la demande de permis d'environnement et obtenir un avis du SIAMU sur cette installation ;

PPAS :

- Respecter la PG 2 4° du PPAS 19 et dédier un minimum de 20 % de la surface des logements à des logements unifamiliaux de 3 chambres (ou plus) ;
- Se conformer à la PG 4 du PPAS 19 (toitures) en ce qui concerne les installations techniques en toiture ;
- Respecter la PG 8 du PPAS 19 (gestion des eaux) qui vise à ce que tout aménagement d'espace public, nouvelle construction ou rénovation, vise à contribuer à la gestion intégrée des eaux pluviales du périmètre de ces abords ;
- Adapter l'aménagement de la partie de la place Bolivar sur laquelle le projet intervient de façon à contribuer aux objectifs chiffrés de la PP 4 du PPAS 19 ;
- Fournir les documents exigés au sein de l'annexe 1 du PPAS 19 qui ne sont pas développés dans le dossier introduit, notamment les documents relatifs aux zones grevées de servitudes, le calcul du CBS, un engagement unilatéral relatif aux servitudes et passages publics sur sol privé, etc. ;

Mobilité - Hub :

- Revoir l'aménagement du hub de mobilité afin de garantir son bon fonctionnement pour l'ensemble des opérateurs de mobilité ;
- Pour la voirie couverte, propriété de la SNCB :
 - soit trouver un compromis avec la SNCB par des aménagements qui répondent à ses besoins tout en aménageant une répartition des espaces entre modes qui assure des circulations confortables (piétons, cyclistes et transports publics) et en maintenant l'accès au local vélos existant au sein de la gare,
 - soit répondre aux besoins des opérateurs de la mobilité en dehors de la propriété de la SNCB ;
- Préciser la localisation des emplacements de stationnement pour véhicules motorisés (dont les bus) et indiquer en plans leur nombre ;
- Pour les aménagements de mobilité de la place Solvay, notamment :
 - revoir l'aménagement et l'accès du local vélo SNCB sur la place Solvay afin de limiter le dénivelé pour y accéder,
 - prévoir une connexion verticale entre le local vélos SNCB et le rez-de-gare,
 - supprimer le stationnement à l'air libre SNCB sur la place Solvay longeant l'escalier de la gare existant,

- intégrer du stationnement PMR, taxis et Kiss&Ride efficace et en lien direct avec la gare,
- revoir l'aménagement au droit de l'accès au parking SNCB côté rue du Progrès et l'accès au parking vélos des bâtiments CD afin qu'il n'y ait pas de zone de conflit ;

Mobilité - voitures :

- Revoir la configuration et les modalités de gestion du parking pour véhicules à moteur prévu au droit du site, en prévoyant les mesures suivantes :
 - prévoir des emplacements pour les visiteurs des logements et pour les visiteurs des commerces (notamment ceux en lien avec la grande surface),
 - regrouper les emplacements de parking prévus pour les commerces et les équipements au niveau -1 du parking (pour simplifier la gestion du parking),
 - prévoir la création d'un parking mutualisé entre, a minima, certaines affectations du site, afin d'optimiser l'usage du parking et la réduction éventuelle de la capacité de celui-ci (au profit notamment d'aménagements/infrastructures pour les modes actifs), tout en maintenant le ratio prévu concernant le nombre de places pour les riverains du projet,
 - prévoir la création d'une poche de parking pour véhicules partagés au sein du site ;

Mobilité - Vélos :

- Prévoir de manière générale des aménagements cyclables confortables et sécurisés (pistes cyclables, accès parking, arceaux vélos répartis et en suffisance ...), notamment le long des itinéraires cyclables existants (dont la cyclostrade C3) ;
- Confirmer le nombre d'emplacements vélo à destination des logements pour chaque bâtiment ;
- Augmenter le nombre d'emplacements vélo (modèles simples et cargos) à destination des bureaux ;
- Prévoir des dispositifs d'attache de type U inversé à barre transversale pour les emplacements vélo des bureaux ;
- Prévoir au maximum 25 % de racks étagés pour les emplacements vélo destinés aux logements du bâtiment B1 ;
- Transmettre une note de calcul de l'utilisation des ascenseurs en heure de pointe par les cyclistes pour les bâtiments B1 et B2 ;
- Prévoir un espace suffisant entre les emplacements vélo pour le bâtiment B2 ;
- Au -0,5, maximiser les systèmes d'attache de type « U inversé » en prévoyant au maximum 25 % d'emplacements étagés pour les emplacements destinés aux logements et uniquement des emplacements « U inversés » pour les autres fonctions ;
- Prévoir des dispositifs d'attache de type « U inversés » dans le parking vélos de la place Solvay et prévoir des emplacements pour les vélos-cargos correctement dimensionnés ;
- Prévoir un espace suffisant entre les emplacements vélo situés au niveau rez-de-bus des bâtiments B1 et B2 ;
- Préciser où est relocalisée la station Villo! actuellement implantée sur la place du Nord ;

Mobilité – Autres aspects :

- Revoir l'aménagement de l'espace public afin de permettre le passage de la magistrale piétonne au sein du périmètre de la présente demande ;
- Prévoir un accès PMR supplémentaire (rampe, ascenseur, ...) entre le rez-de-ville et le rez-de-gare depuis la place Bolivar ; veiller à maintenir une bonne accessibilité PMR du rez-de-gare depuis le Sud ;
- Réduire au maximum les sas des ascenseurs qui participent au sentiment d'insécurité ;
- Supprimer les aires de livraison dans la rue du Progrès ;
- Assurer l'ensemble des livraisons en ouvrage, conformément au Titre VIII, art. 18 du RRU (par exemple en prévoyant un emplacement dédié au niveau rez-de-ville, le cas échéant mutualisé avec les transports publics) ;
- Fournir un plan de gestion des livraisons ;
- Garantir l'accessibilité PMR de la gare depuis la place Solvay ;
- Limiter les points de conflit entre modes de transports (magistrale piétonne, futur tram, voiture du projet et bus) au droit de la sortie carrossable du bâtiment A (par exemple en organisant les entrées et sorties du parking côté place Solvay) ;
- Se conformer au RRU pour l'offre en stationnement vélo pour les bureaux (par exemple en utilisant le plenum sous le rez-de-chaussée (niveau -0,25) ;

- Spécifier dans la demande la présence des bornes de recharge pour véhicules électriques selon les ratios à respecter pour chaque fonction, conformément à l'AGRBC du 3 novembre 2022 déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires applicables ;

Gabarits :

- Réduire la hauteur du bâtiment A de 4 étages ;
- Réduire la hauteur du bâtiment B2 de 2 étages de manière à ce que la tour de l'horloge de la gare du Nord, à valeur patrimoniale, soit mise en valeur (PG 6. et PP 7.1 du PPAS 19) ;
- Réduire la hauteur du bâtiment D de 2 étages et revoir le dialogue entre ces derniers niveaux et les couronnements des bâtiments CD ;

Habitabilité/équipements publics :

- Prévoir un ascenseur supplémentaire depuis le rez-de-gare pour accéder à la crèche (ou autre équipement) située au 2^{ème} étage du bâtiment B ;
- Installer des fonctions permettant l'activation de la place Solvay au rez-de-gare du bâtiment CD ;
- Prévoir une poche d'équipement dans le bâtiment CD pour contribuer également à activer le Passage Progrès et la place Solvay et mieux distribuer les cellules d'équipements dans le projet ;

Traitement architectural :

- Revoir la composition et la matérialité des façades afin d'avoir une lecture harmonieuse des bâtiments et du quartier dans lequel le projet s'implante ;
- Fournir une analyse du vieillissement des matériaux de façade proposés ;
- Préciser l'aspect architectural des grilles et garantir leur intégration architecturale dans l'ensemble ;
- Préciser le type d'ouverture des fermetures grillagées ainsi que les modalités de gestion envisagées (horaires) ;
- Façade bâtiment B : simplifier la composition de façade en harmonisant les types d'espaces extérieurs ;

Espaces publics ou accessibles au public :

Généralités :

- Revoir l'aménagement des espaces publics et accessibles au public dans leur ensemble afin d'en améliorer les qualités d'usage (espace de séjour et de déplacement), notamment :
 - revoir les raccords entre le projet et l'espace public existant, notamment en ce qui concerne la place Bolivar, les passages piétons, le tourne-à-gauche vers le parking en venant de Quatrecht, etc.,
 - répondre de façon plus ambitieuse aux recommandations Urba-04, F&F-02 et MClimat-04 de l'étude d'incidence qui visent à prévoir plus de zones végétalisées aux rez-de-ville et rez-de-gare et améliorer les aspects qualitatifs de ces zones végétalisées,
 - augmenter la superficie végétalisée sur la place du Nord, le Square Bolivar et, enfin, la place Solvay aux niveaux rez-de-gare et rez-de-ville ;
- Préciser, dans les plans modifiés :
 - l'ensemble des éléments (plans, coupes, détails techniques, etc.) permettant de s'assurer que le projet répond à la réglementation en vigueur, notamment :
 - les traversées piétonnes (abaissement des trottoirs, dalles podotactiles, ...),
 - les pentes transversales et longitudinales des espaces réservés aux piétons (trottoirs, rampes, arrêts de transport en commun, ...),
 - la signalisation routière (marquage, signalisation, ...),
 - le mobilier (abribus, poubelles, ...),
 - les différents types de matériaux ainsi que leurs dimensions (pavés « Rez-de-Ville » et pavés « Rez-de-Gare », filets d'eaux, bordures, ...) ;
- Vérifier la nécessité de la présence importante de bollards et potelets et, lorsque cela est possible, envisager leur suppression – notamment au niveau des espaces piétonniers comme le rez-de-gare – ou les remplacer par un autre type de mobilier urbain/de la végétation ;
- Fournir l'étude d'éclairage, et ce dès à présent, et y appliquer les potentielles recommandations afin de veiller à la sécurité des abords de la gare pour les voyageurs et habitants du quartier ;

- Démontrer en quoi la recommandation F&F-06 visant à adapter les plantations à l'exposition solaire est prévue, notamment au droit des RdV et RdG, tout en tenant compte des typologies d'espèces induites par le suivi de la recommandation F&F-05 ;

Place Solvay :

- Revoir l'aménagement à l'air libre de la place Solvay afin d'améliorer la qualité d'usages (espaces de séjour et de déplacement), notamment pour :
 - tenir compte des besoins en infrastructures ludiques et de détente du quartier et des risques de chute de personnes ou d'objets,
 - rendre la gare et le hub accessibles aux PMR depuis la place,
 - relocaliser plus à l'ouest le nouvel escalier principal reliant le rez-de-gare à la voirie afin de favoriser le cheminement piétons sur la dalle et d'activer davantage cet espace ;

Place du Nord :

- Maximiser la végétalisation, notamment en revoyant la profondeur des bacs ;

Passage Progrès :

- Revoir l'aménagement du passage Progrès en végétalisant une partie du passage (notamment en lieu et place des bollards) à l'aide de plantations basses s'adaptant à une situation ombragée et tout en maintenant des largeurs libres cohérentes avec les flux piétons attendus ;
- Revoir la disposition du mobilier urbain au sein du passage en prêtant une attention certaine à la disposition des accès des commerces en intérieur de gare ;

Place Bolivar :

- Supprimer l'essence arborée comprise dans le périmètre d'intervention ;
- Fournir la preuve que la rampe d'accès au hub de mobilité est conforme aux normes en vigueur et, dans le cas où elle ne l'est pas, revoir son aménagement ;

Square Bolivar :

- Augmenter la végétalisation d'une partie du square, notamment en revoyant la partie Est du centre du square, et y intégrer un plan de plantations présentant un niveau de détail similaire aux plans de plantations des toitures-terrasses ;
- Préciser la matérialité des garde-corps attenants au balcon et veiller à ce qu'ils s'intègrent correctement dans la perspective souhaitée ;
- Préciser sur plan :
 - les types de bancs proposés,
 - les garde-corps du 'balcon avec vue sur la place Bolivar',
 - le plan de végétalisation de l'aménagement central du square ;
 - les finitions des matériaux au sol (pavés rez-de-gare)

Placette entre les bâtiments CD (entrée bâtiment) :

- Préciser les matériaux au sol, ainsi que la végétation prévue (y intégrer un plan de plantation détaillé) ;
- Supprimer les bollards qui traversent la placette et les remplacer par un élément végétalisé et/ou du mobilier urbain si une séparation y est indispensable ;
- Clarifier le statut de cet espace public (ou ouvert au public) ;
- Proposer au moins 1,20 m d'épaisseur de terre sous toutes les plantations arborées ;

Espaces extérieurs collectifs :

- Revoir l'aménagement de la toiture-terrasse du R+2 (bâtiment B) afin de renforcer la fonction sociale en proposant une réelle aire de jeux appropriable à destination des habitants ;
- Supprimer les essences allergènes des plans de plantation des toitures-terrasses des R+2 et R+21 du bâtiment CD ;
- Uniformiser dans les différents documents de la demande de permis l'aménagement de la toiture-terrasse du R+21 du bâtiment CD ;
- Clarifier le dispositif employé et son utilité dans le cadre de la gestion des eaux pluviales prévue au R+21 du bâtiment CD ;
- Identifier la végétation (strates et plan de plantation) ainsi que les matériaux au sol (teintes, appareillage, dimensions et finitions, etc.) des toitures-terrasses situées au R+2 (du bâtiment B), R+11 et R+13 (du bâtiment B2) et des loggias (du bâtiment CD) ;

Gestion des eaux pluviales :

- Compléter la note relative à la gestion des eaux pluviales (schéma hydraulique, clarifications des plans et notes de calcul, ...) et prendre contact avec le Service Facilitateur Eau de Bruxelles Environnement afin d'apporter des améliorations aux solutions mises en place ;
- Privilégier une connexion de la citerne de réutilisation des eaux pluviales du bâtiment A (23 m³) aux logements plutôt qu'aux équipements ;
- Décrire plus en profondeur les modalités de suivi de la recommandation Eau-07 visant à assurer un potentiel de connexion des eaux pluviales du projet au projet de noue du Quartier Nord ; démontrer que les moyens techniques prévus pour y parvenir sont adaptés et transmettre un plan représentant la potentielle connexion à la noue du Quartier Nord ;
- Répondre concrètement à la recommandation EAU-09 visant à optimiser les économies d'eau potable ;

Energie :

- Répondre concrètement à la recommandation ENER-05 en transmettant au minimum les résultats d'une étude de pré faisabilité du système de géothermie ouvert. Cette étude comprendra différents scénarios : localisations des puits sur la parcelle, aquifères, estimation des besoins énergétiques du projet couverts par le système en fonction de différents débits (par exemple : 20 m³/h permettent de répondre à X % des besoins chaud/froid, 40 m³/h, 60 m³/h, ...), ...
- Aborder, suivant les résultats de cette étude de pré faisabilité, les implications en termes de procédures (modification des installations classées) et de révisions induites en termes de techniques du bâtiment et aménagements alternatifs à prévoir ;
- Transmettre un schéma de principe de l'installation de chauffage indiquant comment et où se ferait la connexion vers un éventuel réseau de chaleur ;

Qualité de l'air :

- Respecter les recommandations AIR-01, AIR-02 et AIR-03 de façon à garantir une ventilation du parking à raison de 200 m³/h/ véhicule pour le parking couvert, tout en évitant les zones mortes, ou introduire une demande de dérogation à l'aide d'une modélisation de ventilation attestant du respect des normes de qualité de l'air ;
- Fournir des plans représentant les mouvements d'air avec les entrées et sorties d'air du parking démontrant l'absence de zones mortes ;
- Préciser les gaines d'évacuation de l'air sur les plans ainsi que l'ensemble des points de rejets ;

Déchets :

- Assurer des conditions d'accès optimale pour les camions poubelles au sein des bâtiments, fournir une note explicative renseignant les types de camions utilisés par les prestataires et adapter des plans (hauteurs rampes) afin de répondre à la recommandation DECH-06 ;

Bruits et vibrations :

- Compléter l'analyse des nuisances acoustiques du projet et assurer le respect total des normes de bruit en vigueur et recommandées dans l'étude d'incidences (recommandation AC-01) ; démontrer ce respect à l'aide d'une étude acoustique établie par un expert et, le cas échéant, intégrer au projet les modifications à mettre en œuvre pour respecter ces normes ; mettre en exergue en plans les endroits "critiques" éventuels établis par l'étude en question ;

Chantier :

- Fournir une note explicative détaillée abordant les approches permettant de répondre concrètement aux 31 recommandations de l'étude d'incidences relatives au chantier ainsi qu'un détail de la méthodologie et du phasage envisagés pour entreprendre les travaux et minimiser leur impact sur l'environnement, les riverains et les utilisateurs ;
- Indiquer spécifiquement comment le demandeur compte assurer une réponse concrète (faisabilité, contraintes, opportunités) aux recommandations SOL-chantier-04 et EAU-chantier-01 visant à réutiliser les eaux drainées dans les sous-sols et/ou l'eau de pluie dans le cadre du chantier en le prévoyant dans les cahiers des charges aux entrepreneurs et non uniquement "en option" ;
- Indiquer spécifiquement comment le demandeur compte aborder la question des études de faisabilité géothermiques pour répondre aux recommandations « ENER-chantier-02 et SOL-chantier-02 » ;

Abstention(s) : -

Abréviations : RRU = Règlement Régional d'Urbanisme / CoBAT = Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire / PRAS = Plan Régional d'Affectation du Sol / PPAS = plan particulier d'affectation du sol / RCU = Règlement Communal d'Urbanisme

(s) Monsieur Frédéric NIMAL (Commune), Président ; (s) Madame Clara BADELLA (Urban.brussels, direction Urbanisme) et Messieurs Pierre SERVAIS (Bruxelles Environnement), Eric DE LEEUW (Commune), William CHISHOLM (Commune) et Harry LELIEVRE (Urban.brussels – Direction Patrimoine Culturel), membres ; (s) Monsieur Guy VAN REEPINGEN (Commune), Secrétaire.

Pour copie conforme :

Le Président,



Frédéric NIMAL

Le Secrétaire,



Guy VAN REEPINGEN