

**ADMINISTRATION COMMUNALE DE SCHAERBEEK
GEMEENTEBESTUUR VAN SCHAARBEEK**

URBANISME & ENVIRONNEMENT
STEDENBOUW & LEEFMILIEU

Commission de concertation / Overlegcommissie
Réunion du jeudi 10 octobre 2024 / Zitting van donderdag 10 oktober 2024

Avis / Adviezen

N.B. Les avis sont établis dans la langue de la demande de permis / De adviezen worden in de taal van de aanvraag opgesteld

AVENUE ALBERT GIRAUD 24	2
RUE CHARLES VANDERSTAPPEN 32	2
RUE ROGIER 205	4
AVENUE ZÉNOBÉ GRAMME 52	5
RUE FRANÇOIS-JOSEPH NAVEZ 9	8
AVENUE DES GLYCINES 21	9
RUE LÉON FRÉDÉRIC 10	10
RUE DES MIMOSAS 58	12
AVENUE EUGÈNE PLASKY 31	14
RUE FRANÇOIS BOSSAERTS 52	15
RUE DES CHARDONS 13	17
BOULEVARD GÉNÉRAL WAHIS 2	18
RUE JULES LEBRUN 20	19
RUE DU PROGRÈS 79	21
RUE DU PROGRÈS 79	44
RUE MASUI 194	109

AVENUE ALBERT GIRAUD 24

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/71=010/024

Objet / Betreft: dans un bâtiment à usage mixte (bureau et six logements), changer l'affectation du rez-de-chaussée de bureau en équipement d'intérêt collectif (cabinet médical) et apporter des modifications structurelles

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que le projet vise à, dans un bâtiment à usage mixte (bureau et six logements) :
 - 1) changer l'affectation du rez-de-chaussée de bureau en équipement d'intérêt collectif (cabinet médical),
 - 2) apporter des modifications structurelles (trémie d'ascenseur) ;

HISTORIQUE :

1. Vu l'autorisation de bâtir du 9 mai 1916 visant à « transformer la propriété » ;
2. Vu l'acte d'autorisation de bâtir du 6 juin 1941 visant à « pratiquer une porte dans la façade principale de la maison » ;
3. Vu l'acte d'autorisation de bâtir du 20 mai 1948 visant à « exhausser d'un étage et transformer l'intérieur (bâtiment principal) » ;
4. Vu le permis d'urbanisme du 5 janvier 2021 visant à « dans un immeuble de bureau de gabarit R+3, changer l'affectation du 3^{ème} étage en 2 logements, réaliser des travaux structurels, réaménager l'ensemble du bâtiment et modifier la façade avant (entrée, châssis et ouverture de baies) » ;
5. Vu le permis d'urbanisme du 9 novembre 2021 visant à « dans un immeuble à usage mixte (bureaux et 2 logements), changer l'affectation d'une partie des bureaux en logements (4) afin d'y établir un immeuble abritant des bureaux au rez-de-chaussée et 6 logements aux étages (2 par niveaux) » ;
6. Vu qu'en situation licite, le bien comprend du bureau et six logements ;

REZ-DE-CHAUSSEE :

1. Considérant que la demande prévoit de changer l'affectation des deux espaces de bureau au rez-de-chaussée, séparés entre eux par le hall commun, en un équipement de type santé (polyclinique) ;
2. Considérant que l'affectation proposée est conforme aux prescriptions du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) pour ce bien situé en zone d'habitation ;
3. Considérant que, par rapport à la situation existante, l'activité projetée n'apporte pas de nouvelles nuisances ;
4. Considérant que les accès et sanitaires sont conformes aux normes pour personnes à mobilité réduite (PMR) ;
5. Considérant qu'initialement, l'escalier et l'ascenseur des parties communes étaient regroupés ; que l'ascenseur est désormais détaché et indépendant ; que le sens de l'escalier est également modifié, ce qui inverse l'accès au local vélos situé juste derrière ;
6. Considérant que l'accès et la superficie du local vélos/poussettes sont légèrement modifiés sans causer de désagréments particuliers ;

LOGEMENTS ETAGES TYPES :

1. Considérant que la transformation du noyau de circulation central (escalier et ascenseur) engendre de légères modifications de l'aménagement intérieur ; que celles-ci portent principalement sur l'intégration des salles d'eau dans les chambres, ce qui améliore l'habitabilité des logements, sans pour autant réduire la superficie de ces chambres ;
2. Considérant que les plans et coupes ne correspondent pas entre eux, notamment pour la terrasse présente au 3^{ème} étage gauche qui dispose d'un retrait en élévation mais pas en vue en plan ; que, d'après le reportage photographique fourni, le mur mitoyen attenant semble plus élevé que ce qui est dessiné en coupe et qu'il y a lieu d'y remédier en corrigeant l'ensemble des plans afin de les faire correspondre à la réalité ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

•corriger les plans et les coupes afin d'y faire correspondre la terrasse gauche au 3ème étage aux plans as-built et à la réalité (retrait de 1,90m et hauteur du mur mitoyen).

RUE CHARLES VANDERSTAPPEN 32

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Objet / Betreft: dans une maison unifamiliale, mettre en conformité la modification de la façade avant, démolir une véranda, reconstruire une annexe au rez-de-chaussée et réaliser des travaux structurels

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que le projet vise à, dans une maison unifamiliale :
 - 1) mettre en conformité la modification de la façade avant (clôture, division des châssis, modèle porte d'entrée), en dérogation à l'art. 15 du Règlement Communal d'Urbanisme Zoné (RCUZ) « Quartier Terdelt & Chomé » (portes et châssis visibles depuis l'espace public),
 - 2) démolir une véranda et reconstruire une annexe au rez-de-chaussée en rehaussant les murs mitoyens, en dérogation aux art. 4 et 6 du Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) (dépassement en profondeur et en hauteur),
 - 3) réaliser des travaux structurels (suppression murs arrière) ;

EXTENSION ARRIERE :

1. Considérant qu'un auvent est visible sur le plan parcellaire communal ; que le gabarit est considéré comme licite mais que celui-ci a subi une modification au cours du temps pour être transformé en véranda ;
2. Considérant que la demande vise à démolir la véranda existante et à la remplacer par une annexe de la même profondeur ;
3. Considérant qu'une rehausse de murs mitoyens est nécessaire, ce qui entraîne une dérogation en hauteur et en profondeur à la réglementation applicable ; que, néanmoins, le volume proposé est similaire en termes de gabarit et que les rehausses mitoyennes sont minimales et ne portent pas atteintes aux parcelles voisines ;
4. Considérant que ce type de bien n'est composé que de deux pièces au rez-de-chaussée ; que la création de cette extension, cumulée à la suppression des murs en partie arrière, permet d'agrandir la cuisine et de fournir davantage de lumière ;

FACADE :

1. Considérant que le bien se situe dans le périmètre du RCUZ « Quartier Terdelt & Chomé » visant à préserver le bâti existant et la qualité des intérieurs d'îlot ; qu'il est par ailleurs inscrit à l'inventaire légal du patrimoine architectural régional (Cité-jardin Terdelt, cf. *monument.heritage.brussels*) ;
2. Considérant qu'une demande d'autorisation de bâtir datant de 1946 (classée dans suite) permet de définir la situation d'origine de la façade avant ; que, sur base de ces plans, la clôture à l'alignement est actuellement constituée de tiges horizontales en lieu et place d'un modèle en grilles ouvragées verticales ; que cela reste néanmoins conforme à la réglementation en vigueur et peut dès lors être accepté ;
3. Considérant que des différences sont également visibles au niveau des châssis ; que ceux du rez-de-chaussée passent d'un modèle à guillotine à du simple ouvrant ; que les petits-bois à mailles étroites sont remplacés par une division plus large ; que, toutefois, cela ne dénature pas le style du bien de par le fait que les châssis sont en bois et les petits-bois toujours présents ;
4. Considérant que la situation susvisée s'applique également aux petits-bois du 1^{er} étage ; que l'ensemble porte-fenêtre au niveau du balcon n'est composé que d'une seule grande feuille de porte et non pas de deux vantaux ;
5. Considérant que ces variations peuvent s'expliquer par la différence de proportions des baies entre les plans d'origine et la situation en place, qui ne semble pas avoir été modifiée ;
6. Considérant que les châssis en bois actuels peuvent être conservés moyennant l'ajout d'un double cadre pour les parties fixes qui en sont exemptes, et ce afin de rééquilibrer l'ensemble ;
7. Considérant que la légende des plans est lacunaire concernant la teinte et les matériaux du châssis de la lucarne et qu'il y a lieu de les renseigner et de s'assurer que ceux-ci ont une teinte et des matériaux identiques aux autres châssis présents sur la façade ;
8. Considérant que la porte d'entrée a, elle aussi, fait l'objet d'un remplacement ; que celle-ci est peu travaillée et ne présente pas autant de qualités que la porte initiale ; qu'il y a lieu de revenir à un modèle en respectant les caractéristiques d'origine (avec imposte vitrée ronde) ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

- prévoir un double cadre pour le châssis tripartite au 1^{er} étage gauche ;
- compléter la légende des plans pour le châssis de la lucarne et s'assurer que celui-ci a une teinte et des matériaux identiques aux autres châssis présents sur la façade ;
- proposer une porte d'entrée reprenant les caractéristiques d'origine (dessin, imposte vitrée ronde, matériau bois, ...).

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2023/542=234/205

Objet / Betreft: sur une parcelle comprenant un bâtiment avant (trois logements) et un bâtiment arrière (activité productive), mettre en conformité la modification esthétique de la façade avant, transformer l'ensemble des bâtiments afin d'aménager quatre logements, construire une lucarne en façade à rue, construire une annexe pour relier le bâtiment avant au bâtiment arrière et réaliser des travaux structurels

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que le projet vise à, sur une parcelle comprenant un bâtiment avant (trois logements) et un bâtiment arrière (activité productive) :
 - 1) mettre en conformité la modification esthétique de la façade avant (châssis et corniche en PVC), en dérogation aux art. 7 et 21 du Titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) (modification de châssis et corniche),
 - 2) transformer l'ensemble des bâtiments afin d'y aménager quatre logements (+/- 560 m² au total),
 - 3) construire une lucarne en façade à rue,
 - 4) construire une annexe pour relier le bâtiment avant au bâtiment arrière, en dérogation aux art. 4 et 6 du Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) (dépassement en profondeur et en hauteur),
 - 5) réaliser des travaux structurels (modification de baies de façades) ;
1. Vu l'autorisation de bâtisse du 5 avril 1907 visant à construire une maison ;
2. Considérant que la situation de droit est la suivante :
 - 1) Bâtiment à front de voirie :
 - au sous-sol : locaux accessoires aux logements,
 - au rez-de-chaussée droit : un logement,
 - aux étages 1 et 2 : un logement par étage,
 - dans les combles : locaux accessoires,
 - Arrière-bâtiment : activité productive ;
1. Considérant que la nouvelle répartition se présente comme suit :
 - au sous-sol : locaux accessoires aux logements,
 - au rez-de-chaussée droit du bâtiment avant et l'arrière-bâtiment : un logement,
 - aux étages 1 et 2 : un logement par étage,
 - dans les combles : un logement par étage ;

GENERALITES ET ESPACES COMMUNS :

1. Considérant que la parcelle comprend actuellement quatre unités ; que la demande prévoit de changer l'affectation de l'activité productive en fond de parcelle en logement, afin de former, avec le rez-de-chaussée avant, une seule unité d'habitation (+/- 220 m²) ;
2. Considérant que trois logements prennent place aux étages du bâtiment avant (+/- 60 m² par unité) ;
3. Considérant que le sous-sol accueille trois caves ainsi qu'un local vélos en partie avant et une cave en partie arrière ;
4. Considérant qu'un second local vélos est aménagé dans l'entresol arrière du 1^{er} étage ;
5. Considérant que le local compteurs n'est pas représenté sur les plans et qu'il y a lieu de prévoir un local indépendant à cette fonction tout en maintenant un nombre de caves privatives suffisant pour les logements ;

LOGEMENT 1 - REZ-DE-CHAUSSEE AVANT ET BATIMENT ARRIERE :

1. Considérant que le logement au rez-de-chaussée ne peut accueillir potentiellement, en l'état, qu'un studio ; que le projet prévoit de le rattacher au bâtiment arrière afin de former un grand logement 3 chambres ayant la jouissance du jardin ;
2. Considérant que la chambre au rez-de-chaussée en façade avant sera soumise à des niveaux sonores importants de jour comme de nuit ; qu'une isolation acoustique performante est nécessaire afin d'en minimiser l'impact sur les habitants ;
3. Considérant qu'un volume est créé sur le côté droit pour relier les deux bâtiments entre eux ; que ce volume déroge aux gabarits voisins sans générer de nuisances car celui-ci s'accole à un mur mitoyen existant et ne nécessite dès lors pas de rehausse ;
4. Considérant que l'accès à ce logement se fait en passant par le vestibule d'entrée commun, ensuite par le jardin ouvert, pour enfin arriver dans un couloir étroit au sein du logement sans création d'un sas ; que cet aménagement nuit aux qualités d'habitabilité de cet appartement et qu'il y a lieu de prévoir à la place un accès couvert (création

- d'un sas depuis le vestibule ou un passage par le bureau/salon TV) ;
5. Considérant que de nouvelles baies de façade sont créées afin de correspondre au nouvel aménagement de ce rez-de-chaussée ;
 6. Considérant que l'aménagement proposé est conforme aux normes d'habitabilité en vigueur ;
 7. Considérant que les problèmes d'inondation et l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU) vont croissant en Région de Bruxelles-Capitale ;
 8. Considérant que le projet gagnerait à porter les ambitions requises en matière de gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP) ; que, à ce titre, la typologie de toiture végétalisée (17 m²) n'est pas décrite en plans et coupes, ce qui devrait être le cas, et qu'il y a lieu d'opter pour une couche de substrat à minima semi-intensive (>10 cm) ;
 9. Considérant que le projet gagnerait également à prévoir une citerne de récupération des eaux pluviales (la « cave commune » pourrait servir en ce sens) à destination des WC des logements, et ce au vu de l'ajout du logement à l'arrière et de la construction de l'annexe ;

LOGEMENTS 2 ET 3 - Appartements 1 chambre :

1. Considérant que ces logements disposent d'un aménagement intérieur similaire ; que ceux-ci sont conformes aux normes d'habitabilité en vigueur ;
2. Considérant que la toiture plate au 1^{er} étage est aménagée en une toiture végétalisée, ce qui améliore les qualités végétales de l'intérieur d'îlot, mais que sa composition n'est pas précisée ;

LOGEMENT 4 - Appartement 1 chambre :

1. Considérant qu'une lucarne est installée en façade à rue ; que celle-ci s'inscrit dans les gabarits autorisables et assure une vue droite et la luminosité nécessaire au confort de ce logement sous combles ;
2. Considérant que ce logement est conforme aux normes d'habitabilité en vigueur ;
3. Considérant que les logements sous toiture sont particulièrement sensibles à la surchauffe, qu'il y a lieu de prévoir une isolation performante permettant d'assurer un déphasage thermique suffisant (isolant haute densité type fibre de bois, cellulose, ...) ;

FACADE AVANT :

1. Considérant que la corniche à rue est revêtue d'un habillage en PVC anthracite, ce qui ne s'accorde pas avec l'esthétique de la façade avant et qu'il y a lieu de rétablir une corniche en bois moulurée ;
2. Considérant que les châssis ont également fait l'objet d'un remplacement par des menuiseries en PVC ; que, bien qu'ils respectent les divisions d'origine, les profils installés sont lisses et plats et ne sont pas moulurés comme à l'ancienne ; que, de plus, les double-cadres ne sont visibles qu'au droit des ouvrants, ce qui crée une un déséquilibre en termes d'épaisseur des châssis divisés de manière tripartite ;
3. Considérant dès lors qu'il y a lieu de revenir à des châssis à profils moulurés pour l'ensemble de la façade avant et de prévoir des double-cadres ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

- modifier l'aménagement du logement au rez-de-chaussée afin de pouvoir y accéder depuis un vestibule d'entrée (par le bureau/salon TV) ou proposer une alternative (privatisation d'une partie du vestibule commun) ;
- prévoir un local compteurs indépendant des caves privatives, tout en maintenant un nombre de caves proportionnel au nombre de logements proposés ;
- prévoir une toiture végétalisée au minimum semi-intensive et la représenter en coupes et en plans ;
- supprimer l'habillage PVC de la corniche en façade à rue et rétablir une corniche en bois moulurée ;
- prévoir des châssis à profils moulurés avec double-cadres pour l'ensemble de la façade avant ;
- prévoir une citerne de récupération des eaux pluviales (la « cave commune » pourrait servir en ce sens) à destination des WC des logements, et ce au vu de l'ajout du logement à l'arrière et de la construction de l'annexe.

AVENUE ZÉNOBE GRAMME 52

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2023/311=290/052

Objet / Betreft: sur une parcelle comprenant un bâtiment avant (un logement) et un bâtiment arrière (activité productive industrielle), pour le bâtiment avant, construire une annexe sur deux niveaux (1^{er} et 2^{ème} étages), modifier le volume de la toiture, aménager une terrasse au 3^{ème} étage, rehausser le mur mitoyen de droite, réaliser des travaux structurels intérieurs et mettre en conformité la suppression de la citerne de récupération des eaux pluviales et la modification de l'aspect architectural de la façade avant, pour le bâtiment arrière, changer l'affectation d'activité productive vers entrepôt (sous-sol) et commerce (niveaux hors-sol), construire une annexe sur la

toiture plate du 1er étage et aménager une terrasse attenante (avec rehausse du mur mitoyen de droite)

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que le projet vise à, sur une parcelle comprenant un bâtiment avant (un logement) et un bâtiment arrière (activité productive industrielle) :
 - 1) dans le bâtiment avant :
 - construire une annexe sur deux niveaux (1^{er} et 2^{ème} étages), en dérogation aux art. 4 et 6 du Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) (dépassement des gabarits admissibles),
 - modifier le volume de la toiture, en dérogation à l'art. 6 du Titre I du RRU (lucarne non conforme),
 - aménager une terrasse au 3^{ème} étage, en dérogation aux art. 4 et 6 du Titre I du RRU (dépassement des gabarits admissibles),
 - rehausser le mur mitoyen de droite, en dérogation aux art. 4 et 6 du Titre I du RRU (dépassement des gabarits admissibles),
 - réaliser des travaux structurels intérieurs, en dérogation à l'art. 10 du Titre II du RRU (déficit d'éclairage naturel),
 - 2) mettre en conformité :
 - la suppression de la citerne de récupération des eaux pluviales, en dérogation à l'art. 35 du Titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) (citerne d'eaux pluviales),
 - la modification de l'aspect architectural de la façade avant, en dérogation à l'art. 3.2.5 du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) « îlot 15 - Parc Walckiers » (façade),
 - 3) dans le bâtiment arrière :
 - changer l'affectation d'activité productive vers entrepôt (sous-sol) et commerce (niveaux hors-sol), en dérogation aux art. 6, 11, 12 et 13 du Titre IV du RRU (porte d'entrée, ascenseurs, escaliers et toilettes),
 - construire une annexe sur la toiture plate du 1^{er} étage, en dérogation aux art. 4 et 6 du Titre I du RRU (dépassement des gabarits admissibles),
 - aménager une terrasse attenante (avec rehausse du mur mitoyen de droite), en dérogation aux art. 4 et 6 du Titre I du RRU (dépassement des gabarits admissibles) et à l'art. 9 du Titre I du RCU (aménagement de terrasse en toiture plate) ;

Historique :

1. Vu l'acte d'autorisation de bâtir du 9 décembre 1954 visant à « construire une maison d'habitation à deux étages » ;
2. Vu le permis de bâtir du 25 avril 1974 visant à « étendre l'activité » ;
3. Vu la confirmation du 6 janvier 2022 attestant de l'existence d'un logement au bâtiment avant et d'une activité productive industrielle au bâtiment arrière ;
4. Vu l'avis du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) du 9 juillet 2024 sur la présente demande, favorable sous réserve du respect des conditions y reprises (réf. CP.2024.0485/1) ;
5. Vu l'avis défavorable d'Access & Go du 29 juillet 2024 ;
6. Vu l'avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) du 28 juin 2024, dont les conclusions sont les suivantes : « *Les travaux envisagés par le projet n'auront pas d'impact négatif sur les perspectives vers et depuis le site classé du Moeraske, situé à proximité directe. La demande n'appelle pas de remarques d'ordre patrimonial sur ce point. Quant aux affectations et interventions prévues en intérieur d'îlot, dont la création d'une terrasse-toiture destinée à un équipement socioculturel, elles relèvent davantage d'un examen urbanistique. Mais la CRMS insiste pour que soit proscrit tout usage qui pourrait engendrer des nuisances visuelles ou sonores sur le site naturel* » ;

Répartition :

1. Considérant que la nouvelle répartition de la parcelle est la suivante :
 - 1) bâtiment avant :
 - sous-sol : locaux accessoires aux affectations du bâtiment,
 - rez-de-chaussée : locaux accessoires au commerce du bâtiment arrière,
 - 2) bâtiment arrière :
 - sous-sol : entrepôt,
 - rez-de-chaussée au 2^{ème} étage : commerce (341,97 m²) avec deux terrasses ;

Bâtiment avant :

Volumes :

1. Considérant qu'une annexe sur deux niveaux et toute la largeur de la parcelle est construite aux 1^{er} et 2^{ème} étages, en extension au bâtiment avant ; que, cependant, celle-ci déroge en termes de volumétrie (dépassement de plus de

- 3 m par rapport au voisin le moins profond) ; que les nuisances en termes d'éclairage naturel apportées à la construction voisine de gauche, moins profonde, est importante, ce qui n'est pas acceptable ;
2. Considérant que la demande vise à modifier le volume de la toiture afin de rendre habitables les combles par la construction d'une lucarne ; que celle-ci est en dérogation car elle dépasse les gabarits admissibles mais que son implantation est réalisée en partie centrale de la toiture et qu'il s'agit d'un dépassement minime (12 cm) ;
 3. Considérant qu'une terrasse attenante à la lucarne est aménagée sur la toiture de la nouvelle annexe ; que celle-ci déroge également aux prescriptions urbanistiques en vigueur ; que les arguments précités concernant l'annexe s'appliquent également à cette terrasse qui, dès lors, pas acceptable ;
 4. Considérant que la terrasse existante et licite au 1^{er} étage sera maintenue et servira également de zone de refuge pour le logement du bâtiment avant et pour les occupants du bâtiment arrière ;
 5. Considérant que la palissade présente en situation de fait en partie droite au 1^{er} étage est supprimée et remplacée par une rehausse du mur mitoyen de 1,90 m, en dérogation en termes de volumétrie ; que rien ne justifie cette rehausse supplémentaire ;
 6. Considérant que, en partie gauche, le mur licite possède une hauteur d'1,10 m, ce qui est insuffisant concernant le respect du Code civil en matière de vues sur les parcelles voisines ;
 7. Considérant que la terrasse/zone de refuge est suffisamment large pour prévoir un retrait latéral d'1,90 m de part et d'autre des limites mitoyennes en vue de respecter le Code Civil en termes de vues ;

Aménagement intérieur :

1. Considérant que le logement triplex accueille au 1^{er} étage un espace de vie traversant mais que celui-ci déroge aux prescriptions urbanistiques en vigueur (déficit d'éclairage naturel de 21 %) et que la dérogation est trop importante ;
2. Considérant qu'il en va de même pour la nouvelle chambre (n° 01) située au 2^{ème} étage mais que, dans ce cas-ci, la dérogation est minime ;

Gestion des eaux pluviales :

1. Considérant que le Plan de Gestion de l'Eau encourage la gestion intégrée des eaux afin de limiter les phénomènes d'inondation, de permettre une résilience urbaine face aux autres effets du changement climatique et assurer un cadre de vie amélioré aux habitants ;
2. Considérant que la citerne de récupération des eaux pluviales est supprimée sans être remplacée, ce qui déroge aux règlements d'urbanisme en vigueur et n'est pas acceptable ;
3. Considérant que la parcelle est reprise à l'inventaire de l'état du sol (catégorie 3 : parcelles polluées sans risque), eu égard aux précédentes activités s'y étant déroulées ; que des interdictions d'usage telles que la construction d'une cave ou l'installation d'une tuyauterie d'eau potable sont applicables ; qu'il y a lieu de s'assurer que le changement d'affectation est toujours compatible avec les conclusions de l'étude de risque ; qu'à ce titre un contact peut être pris avec le facilitateur sol de Bruxelles Environnement ;

Façade avant :

1. Considérant que la lucarne en façade avant n'a pas été construite conformément aux plans d'origine et que celle-ci est plus large que la lucarne autorisée ;
2. Considérant que la corniche d'origine en béton a été remplacée par une corniche en zinc mais que cet aspect rompt l'ensemble de la composition de façade, ce qui n'est pas acceptable ;
3. Considérant que les menuiseries extérieures (porte d'entrée, porte de garage et châssis) ont été modifiées quant à leur matériau (PVC), en dérogation au PPAS en vigueur qui l'interdit ; que, de plus, la proposition au rez-de-chaussée ne s'accorde pas avec la situation légale de l'ensemble de la façade ;
4. Considérant que la demande est lacunaire en ce qui concerne les enseignes à placer et qu'il y a donc lieu d'introduire une demande de permis d'urbanisme distincte dans le cas où elles ne sont pas conformes à la réglementation urbanistique ;

Bâtiment arrière :

Volumes :

1. Considérant que la superficie totale projetée comprend la construction d'une annexe au 2^{ème} étage sur une partie de la toiture plate du 1^{er} étage (dont la superficie est de +/- 15 m²) au fond de la parcelle ; que cette annexe déroge aux prescriptions urbanistiques en vigueur en termes de volumétrie ; que sa fonctionnalité principale est l'extension de la cage d'escalier existante et la création d'un local de rangement ; que les dérogations sont trop importantes et ne se justifient pas ;
2. Considérant, entre autres, que la parcelle se situe en zone de protection et dans la perspective directe d'un site classé, à savoir le site du Moeraske (réserve naturelle) situé le long de la gare de formation de Schaerbeek (en ce inclus l'ancien parc Walckiers) ;
3. Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'une terrasse/zone de refuge attenante à la nouvelle annexe au 2^{ème} niveau avec une rehausse des murs mitoyens de droite et de gauche (1 m) ; que son implantation dépasse les gabarits admissibles ; qu'une utilisation régulière de cette zone comme terrasse nuit aux constructions voisines et à l'intérieur d'îlot et pourrait, de plus, engendrer des nuisances visuelles et sonores ayant un impact sur le site naturel classé, tel que relevé dans l'avis de la CRMS susvisé ;

Affectations :

1. Considérant que les niveaux situés au sous-sol du bâtiment arrière (niveaux -1 et -2) sont destinés à de l'entreposage (dépôt de matériaux inertes) ; que le bien se situe en zone mixte au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) et que cette affectation n'y est pas autorisable ; que, au vu de la force contraignante du PRAS lui

conférant une valeur réglementaire dans toutes ses dispositions, la dérogation ne peut être accordée (cf. art. 28 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire [CoBAT]) ;

2. Considérant que le projet prévoit, selon les documents introduits, le changement d'affectation des niveaux hors-sol du bâtiment arrière en équipement d'intérêt collectif mais que, au vu de la note explicative, ces locaux seront loués en différents lots pour des activités diverses ; que le projet s'apparente dès lors à une activité commerciale,
3. Considérant de plus que, au rez-de-chaussée, une salle polyvalente est prévue pour l'organisation d'événements et que cette utilisation est soumise à permis d'urbanisme selon l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) du 21 juin 2024 relatif aux changements d'utilisation ;
4. Considérant que ce changement d'affectation concerne une superficie de 341,97 m² ;
5. Considérant que les commerces en zone mixte sont autorisables selon la prescription 3.3 du PRAS jusqu'à 200 m² et qu'au-delà de ce seuil, l'augmentation des superficies est autorisable aux conditions suivantes :

1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques,

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone,

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité ;

1. Considérant que l'aménagement proposé pour ce commerce comporte une circulation unique entre les différents locaux/niveaux alors que, selon la note explicative, les locaux seront loués à différentes sociétés ;
2. Considérant que la capacité d'accueil maximale du commerce prévue par le demandeur est de 100 personnes ;
3. Considérant que le commerce dispose d'un accès unique via une porte sectionnelle donnant sur une aire de déchargement couverte mais que cette zone est peu appropriée pour la nouvelle affectation et nuit au passage des usagers/du public ;
4. Considérant que les plans sont lacunaires quant aux éléments techniques (ventilation/climatisation) nécessaires dans les locaux pour permettre le rassemblement de plusieurs personnes ;
5. Considérant qu'il en va de même pour les éléments acoustiques à prévoir pour cette nouvelle affectation ; qu'il faut pourtant assurer que les nouvelles activités ne nuisent pas aux constructions voisines et à l'intérieur d'îlot ;
6. Considérant que, afin d'exploiter les locaux en tant que salle de fête, il est nécessaire d'obtenir un permis d'environnement (rubrique 135-A) ; que, à ce jour, aucune demande d'autorisation n'a été introduite en ce sens ;

Mobilité :

1. Considérant que, en termes de mobilité, le projet prévoit un local vélos au sous-sol accessible via un ascenseur mais que les circulations ne sont pas détaillées et que l'accès n'est pas aisé depuis la rue ;
2. Considérant de plus que le nombre d'emplacement proposé (8 places) est beaucoup trop faible pour promouvoir la mobilité douce au vu du nombre d'occupants projeté dans le bâtiment ;
3. Considérant que la reconversion des lieux telle que prévue risque de créer des nuisances en termes de mobilité pour les riverains lorsque le bâtiment sera entièrement occupé par toutes les activités prévues sur le site ;

Accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) :

1. Considérant que conformément à la réglementation en vigueur, le commerce doit être accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
2. Considérant, en ce qui concerne l'aménagement proposé, que celui-ci ne respecte pas les exigences du Titre IV du RRU car le passage de la porte d'entrée ne se fait pas de plain-pied ; qu'il ne propose pas d'ascenseur ni d'escaliers adaptés et que les toilettes mises à disposition au public ne présentent pas une aire de rotation de minimum d'1,50 m, ce qui n'est pas acceptable ;

Conclusion :

1. Considérant, au vu de ce qui précède, que la globalité du projet ne constitue pas une amélioration des qualités architecturales de l'immeuble ; que les affectations proposées pour le bâtiment en intérieur d'îlot sont contraires aux prescriptions du PRAS et ne sont donc pas autorisables ; que les nouvelles volumétries ne s'intègrent pas au cadre environnant bâti et que, par conséquent, le projet dans son ensemble n'est pas acceptable.

AVIS / ADVIES : Défavorable (unanime)

RUE FRANÇOIS-JOSEPH NAVEZ 9

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/103=198/009

Objet / Betreft: dans un immeuble à usage mixte (un commerce et trois logements), effectuer des modifications esthétiques au rez-de-chaussée en façade avant

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que le projet vise à, dans un immeuble à usage mixte (un commerce et trois logements) :

- 1) effectuer des modifications en façade avant au rez-de-chaussée,
- 2) réaménager le commerce ;

PREAMBULE :

1. Vu l'acte de bâtir du 7 janvier 1913 visant à "apporter des changements" ;
2. Vu l'un acte d'autorisation de bâtir du 29 mars 1938 en vue de "construire un WC et transformer la façade" ;
3. Vu le permis d'urbanisme du 5 mars 2013 visant à "couvrir une cour au rez-de-chaussée d'un immeuble à usage mixte (commerce et trois logements), fermer des balcons en façade arrière et modifier la répartition des logements dans l'immeuble" ;
4. Vu le refus de permis d'urbanisme du 26 février 2019 suite à la demande visant à "dans un bâtiment à usage mixte (1 commerce et 3 logements), changer l'affectation de commerce en un équipement (équipement social) et modifier la façade avant au niveau du rez-de-chaussée" ;
5. Vu la situation licite du bien, laquelle correspond à des locaux accessoires aux affectations du bâtiment au sous-sol, un commerce et local accessoire aux logements du bâtiment au rez-de-chaussée et à des logements aux étages et sous comble (soit trois logements au total) ;
6. Considérant que les modifications ne portent que sur le rez-de-chaussée du bâtiment et visent à effectuer des travaux en façade avant et d'aménagements intérieur ;
7. Vu l'avis favorable du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) du 10 juillet 2024 sur la présente demande (réf. T.2011.0686/3) ;

FACADE AVANT :

1. Considérant que le projet prévoit un accès indépendant au commerce depuis la rue et la création d'une nouvelle vitrine ; que l'ensemble est prévu en bois blanc ;
2. Considérant que la nouvelle entrée indépendante pour le commerce permet de différencier l'accès du commerce de celui des logements, ce qui améliore la situation en place ;
3. Considérant que les fenêtres existantes prévues pour ventiler le sous-sol sont supprimées et que cela risque donc de nuire à la bonne ventilation de ces locaux ;
4. Considérant que la porte d'accès du commerce est en bois plein lisse et qu'il serait souhaitable que celle-ci soit vitrée afin de mieux s'intégrer au nouvel ensemble proposé ;
5. Considérant que l'accès au commerce nécessite la création de trois marches pour atteindre le niveau du sol existant du rez-de-chaussée, ce qui n'est pas idéal mais acceptable vu la configuration existante des lieux ;
6. Considérant que le cimentage clair proposé pour le rez-de-chaussée s'accorde aux qualités architecturales du bien et est dès lors acceptable ;

AMENAGEMENTS INTERIEUR :

1. Considérant que les accès depuis le commerce à la cage d'escalier commune avec les logements sont supprimés ;
2. Considérant que l'espace prévu pour les vélos dans le hall est supprimé en vue d'étendre les superficies du commerce, ce qui est regrettable au vu du nombre de logements en place dans l'immeuble ; qu'il y a lieu de maintenir cet espace tel que dans la situation de droit (cf. permis d'urbanisme du 5 mars 2013) ;
3. Considérant que le commerce, ne reprend plus l'utilisation « *phone-shop* » dans les plans et que celle-ci est donc supprimée ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

- maintenir un châssis pour la ventilation des caves s'intégrant à la composition de la façade ; (à voir en CC)
- proposer une porte vitrée pour le commerce ;
- maintenir le local vélos pour les logements.

AVENUE DES GLYCINES 21

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/123=120/021

Objet / Betreft: dans une maison unifamiliale, mettre en conformité les modifications esthétiques en façade avant (châssis)

Enquête publique / Openbaar onderzoek: >

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que le projet vise à, dans une maison unifamiliale, mettre en conformité le remplacement des châssis

en façade avant, en dérogation à l'art. 7 du Titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) (éléments patrimoniaux en façade avant) et à l'art. 15 du Titre I du Règlement Communal d'Urbanisme Zoné (RCUZ) « Quartier des Fleurs » (portes et fenêtres visibles depuis l'espace public) ;

PREAMBULE :

1. Vu l'acte d'autorisation de bâtir du 8 août 1935 visant à "bâtir une maison" ;
2. Vu le permis d'urbanisme refusé du 1^{er} février 1994 visant à "abattre un arbre à haute tige" ;
3. Vu le permis d'urbanisme du 11 août 1998 visant à "construire une véranda polygonale au rez-de-chaussée en Alu laqué blanc sur la terrasse surélevée existante et supprimer un balcon au 1^{er} étage (pas de rehausse de murs mitoyens)" ;
4. Vu la situation licite du bien, laquelle correspond à une maison unifamiliale avec garage au sous-sol ;

FACADE/MISE EN CONFORMITE :

1. Considérant que la demande ne porte que sur la mise en conformité des châssis en façade avant aux rez-de-chaussée, 1^{er} et 2^{ème} étage, lesquels ont été mis en œuvre en 1998 ;
2. Considérant que le bien se situe en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) et qu'il convient dès lors de porter une attention particulière à l'esthétique architecturale d'origine, et notamment les éléments visibles depuis l'espace public ;
3. Considérant que le bien se situe également dans le périmètre du RCUZ « Quartier des Fleurs » susvisé, lequel comporte un article portant spécifiquement sur les châssis des bâtiments compris dans son périmètre ;
4. Considérant que ledit RCUZ précise que, d'une part « *les croisillons intégrés dans l'épaisseur du double vitrage sont interdits, sauf s'ils sont un complément à des croisillons appliqués au moins sur la face extérieure du vitrage* » et, d'autre part, qu'en cas de remplacement, les nouveaux châssis des façades visibles depuis l'espace public se doivent de respecter le modèle des châssis d'origine (matériaux, dessins des ouvrants et dormants, divisions, cintrages et largeur des sections, des profils et des moulures) ;
5. Considérant que les châssis installés sont en PVC de teinte blanche ; que les matériaux d'origine ne sont pas respectés, de même que les divisions et la largeur des sections ;
6. Considérant de plus que des croisillons y ont été apposés, et ce au sein du double-vitrage ;
7. Considérant par ailleurs que les travaux ne sont pas conformes aux réglementations en vigueur au moment où ils ont été effectués, à savoir le Règlement Général sur les Bâtisses (RGB) de 1948, ce dernier précisant au travers de son art. 32 (Titre V) que : « *L'autorisation d'ériger une nouvelle construction, de transformer ou de reconstruire un bâtiment existant n'est accordée par le Collège que si les ouvrages projetés concourent à donner ou à conserver à la voie publique son caractère de beauté, compte tenu notamment de son importance, de sa situation et des constructions déjà érigée* » ; que le bien ici visé n'a pas fait l'objet d'une telle autorisation ;
8. Considérant dès lors que les travaux effectués ne sont pas conformes à la réglementation en vigueur actuelle ni à celle applicable au moment où ils ont été exécutés (art. 32 du Titre V du RGB de 1948) ; qu'il y a lieu de se conformer à la réglementation en vigueur ;
9. Considérant par conséquent que la présente demande ne peut être rencontrée favorablement ;

AVIS / ADVIES : Défavorable (unanime)

RUE LÉON FRÉDÉRIC 10

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/36=167/010

Objet / Betreft: dans un immeuble comprenant un commerce et deux logements, régulariser le changement d'affectation du commerce vers un logement supplémentaire, construire deux lucarnes en façade avant et apporter des modifications en façade avant

Enquête publique / Openbaar onderzoek: >

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que la demande vise à, dans un immeuble comprenant un commerce et deux logements :
 - 1) régulariser le changement d'affectation du commerce vers un logement supplémentaire, en dérogation aux art. 3 (superficie minimale), 4 (hauteur sous plafond) et 10 (éclairage naturel) du Titre II du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU),
 - 2) construire deux lucarnes en façade avant,
 - 3) apporter des modifications en façade avant, en dérogation à l'art. 7 (éléments patrimoniaux de façade) du Titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) ;

HISTORIQUE :

1. Vu l'autorisation de bâtir du 23 septembre 1913 visant à construire une maison ;
2. Vu la mise en demeure du 11 août 2023 portant sur les infractions urbanistiques suivantes :
 - 1) la modification du nombre de logements (cinq en lieu et place de 2 deux),
 - 2) le changement de l'affectation du rez-de-chaussée en un logement en lieu et place de commerce ;

AFFECTATION :

1. Considérant que le bien se situe en zone d'habitation au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) et que le changement d'affectation de commerce vers du logement est conforme à la prescription 2.1 relative à la zone en question ;

VOLUME :

1. Considérant que deux lucarnes sont ajoutées sur le pan avant de la toiture et qu'elles s'insèrent dans les gabarits autorisables ;
2. Considérant que la façade arrière est isolée par l'extérieur, sans induire aucun dépassement des mitoyens ;

INTERIEUR :

1. Considérant que le rez-de-chaussée est transformé en logement et qu'il englobe une partie des sous-sols ainsi que le 1^{er} étage ;
2. Considérant qu'un escalier est créé pour lier les trois niveaux et qu'il se place au centre du plan ;
3. Considérant qu'il en résulte un logement triplex de deux chambres comprenant, au sous-sol, un bureau et une buanderie, au rez-de-chaussée, les espaces de jour et, au 1^{er} étage, les chambres ;
4. Considérant que, le bureau étant un local habitable, celui-ci n'est conforme ni en termes d'éclairage naturel (0,5 m² en lieu et place de 3,2 m²) ni de hauteur sous plafond (2,35 m en lieu et place de 2,50 m) ;
5. Considérant dès lors qu'il y a lieu de maintenir le local en partie avant du sous-sol comme local non-habitable ;
6. Considérant par ailleurs que l'escalier intérieur n'est pas utile pour lier le rez-de-chaussée au sous-sol en ce qu'il est possible d'accéder à la buanderie et la cave par l'escalier commun ;
7. Considérant dès lors qu'il y a lieu de ne pas construire l'escalier intérieur entre le rez-de-chaussée et le sous-sol ;
8. Considérant que la chambre secondaire au 1^{er} étage comporte une dérogation à l'art. 3 du Titre II du RRU en ce qu'elle n'atteint pas le minimum de superficie requis (8,5 m² en lieu et place de 9 m²) ;
9. Considérant que cette dérogation est due à la présence de l'escalier et que le déplacement ou le rapetissement de ce dernier n'est pas souhaitable, dans l'intérêt du confort des usagers ;
10. Considérant de plus que l'appartement comporte des espaces généreux, conformes aux normes d'habitabilité des règlements d'urbanisme en vigueur, et qu'il est à même de recevoir une petite famille ;
11. Considérant enfin que la couverture de cour est supprimée afin d'offrir un espace extérieur au logement et que, dès lors et au vu de ce qui précède, la demande de dérogation se justifie ;
12. Considérant qu'un appartement de type studio prend place au 2^{ème} étage et qu'il est inchangé par rapport à la situation de fait ;
13. Considérant que, bien que son aménagement ne soit pas idéal, notamment en raison du placement de la salle de bain à l'arrière qui supprime le caractère traversant des espaces, ce logement est existant et répond aux normes d'habitabilité applicables ;
14. Considérant de plus que la pièce principale de séjour bénéficie d'une ouverture orientée sud-ouest, ce qui garantit un éclairage optimal des espaces ;
15. Considérant qu'un autre appartement de type studio se trouve dans les combles, possédant le même type de plan et les mêmes défauts que le précédent ;
16. Considérant qu'il bénéficie de deux lucarnes à l'avant, permettant des vues droites orientées sud-ouest, ce qui améliore son habitabilité ;
17. Considérant toutefois que cela densifie l'utilisation de l'immeuble tout en proposant deux petits logements peu qualitatifs et qu'il y a lieu, dès lors, de proposer uniquement deux logements dans l'immeuble, soit en liant le 2^{ème} étage et les combles en duplex, soit en maintenant les combles en locaux accessoires aux logements ;
18. Considérant que les compteurs sont accessibles en tout temps et par tous les occupants de l'immeuble et qu'ils se situent en sous-sol, en face d'un local poubelles à disposition de tous ;
19. Considérant qu'un local vélos est ajouté au rez-de-chaussée et que, bien qu'il soit de taille réduite, il permet de ranger au moins un vélo par logement tout en étant facilement accessible depuis la rue ;
20. Considérant que chaque logement dispose d'un espace de rangement privatif, à savoir une buanderie pour le triplex et deux rangements situés en entresol pour les studios ;
21. Considérant que les informations concernant la citerne de récupération des eaux pluviales existante sont lacunaires et qu'il y a dès lors lieu de s'assurer de son bon état de fonctionnement ou, le cas échéant, de la remplacer par un modèle raisonnablement dimensionné pour l'immeuble ;

ZONE DE COUR :

1. Considérant que la couverture de cour est supprimée et que la cour résultante est en partie végétalisée, ce qui constitue une amélioration non seulement de la situation existante mais également de la situation de droit, la cour originelle étant entièrement minéralisée ;

FACADE :

1. Considérant que la façade est de style éclectique, qu'elle se situe en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et qu'une attention particulière doit donc lui être apportée ;
2. Considérant que le soubassement en pierre bleue est prolongé sur toute la largeur de la façade, ce qui permet

- d'asseoir la façade harmonieusement ;
3. Considérant que la porte d'entrée est remplacée par un modèle en bois dont l'imposte est plus haute qu'en situation existante, ce qui permet de rééquilibrer les proportions de manière plus cohérente ;
 4. Considérant que le pilastre en pierre bleue qui jouxtait la porte d'entrée est supprimé, en dérogation à l'art. 7 du Titre I du RCU mais que, toutefois, celui-ci a déjà disparu en situation existante ;
 5. Considérant de plus que la nouvelle proposition de remplissage en brique bicolore du rez-de-chaussée est cohérente et qu'elle s'accorde à l'esthétique générale de la façade, tout en correspondant à la nouvelle affectation de logement ;
 6. Considérant que les bandeaux en alternance de brique rouge et de brique beige sont inversés avec ceux des étages, ce qui ne perturbe pas exagérément l'ensemble et est donc acceptable ;
 7. Considérant que les nouvelles baies du rez-de-chaussée ne s'alignent pas aux travées des étages mais que ceci est dû à la présence de la porte d'entrée et que la proposition cherche à respecter un écartement régulier entre les baies et cette porte, ce qui est cohérent ;
 8. Considérant que les linteaux des nouvelles baies sont alignés à celui de la porte existante ;
 9. Considérant que les châssis sont en bois de ton blanc mais que ceux du rez-de-chaussée disposent de grilles d'aération en bandeaux placés au-dessous des linteaux, ce qui nuit à l'esthétique de la façade ; qu'il y a lieu, dès lors, de ne pas placer de grilles de ventilation apparentes pour les châssis du rez-de-chaussée ;
 10. Considérant que les deux lucarnes sont réalisées en zinc ; qu'elles s'alignent aux travées en contrebas et que leurs châssis sont en bois ;
 11. Considérant cependant que les châssis disposent également de grilles de ventilation apparentes en bandeaux placés au-dessous des linteaux, ce qui nuit tout autant à l'esthétique, et qu'il y a donc lieu de les supprimer ;
 12. Considérant que le châssis de la fenêtre de cave est en PVC, ce qui n'est pas cohérent en ce qu'il diffère par sa matérialité des autres châssis de la façade ; qu'il y a lieu, dès lors, d'y remédier ;
 13. Considérant que, en situation de droit, les linteaux des baies possédaient un léger cintrage mais que, au vu de la façade existante, ceux-ci n'ont vraisemblablement jamais existés ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

- maintenir le local en partie avant du sous-sol comme local non-habitable ;
- ne pas construire l'escalier intérieur entre le rez-de-chaussée et le sous-sol ;
- proposer uniquement deux logements dans l'immeuble, soit en liant le 2ème étage et les combles en duplex, soit en maintenant les combles en locaux accessoires aux logements ;
- contrôler le bon état de fonctionnement de la citerne de récupération des eaux pluviales existante ou, le cas échéant, la remplacer par un modèle raisonnablement dimensionné pour l'immeuble ;
- ne pas placer de grilles de ventilation apparentes pour les châssis du rez-de-chaussée et des lucarnes ;
- proposer un châssis en bois pour la fenêtre de cave.

RUE DES MIMOSAS 58

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/104=195/058

Objet / Betreft: dans un bâtiment comprenant 3 logements, mettre en conformité l'aménagement de la zone de recul, placer un enduit sur isolant en façade arrière, aménager un logement supplémentaire au niveau du rez-de-chaussée (passer de 3 à 4), revoir les parties communes dont la suppression des deux emplacements de parking et modifier la façade arrière

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Overwegende dat de aanvraag beoogt om, in een gebouw met 3 woningen :
 - 1) in overeenstemming brengen van de aanleg van de achteruitbouwstrook, in afwijking op art. 11, titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), art. 38, titel I van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) (inrichting en onderhoud van de achteruitbouwstrook) en art. 18 (aanleg van de achteruitbouwstrook niet-conform) en 19 (omheining van de achteruitbouwstrook niet-conform) van de Gezoneerde Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening "Bloemenwijk" (GGSV);
 - 2) plaatsen van een pleister op isolatie op de achtergevel;
 - 3) inrichten van een bijkomende woning op het gelijkvloers (van 3 tot 4 eenheden), in afwijking op art. 3, titel II van de GSV en de GemSV (woonkamer en slaapkamer niet-conform),

- 4) herzien van de gemeenschappelijke delen van het gebouw waaronder de verwijdering van de 2 parkeerplaatsen,
- 5) wijzigen van de achtergevel;

HISTORIEK:

1. Gelet op de bouwvergunning van 21 september 1956 voor "het oprichten van een huis met 3 verdiepingen";
2. Gelet op het gunstig advies onder voorwaarden van de Brandweer en Dringende Medische Hulpdienst (BDMH) van 15 september 2024 met als referentie CP.2024.0568/1;
3. Gelet dat het goed zich bevindt in de perimeter van de GGSV "Bloemenwijk", goedgekeurd op 25/10/2012;
4. Gelet dat het gebouw regelmatig bestemd is voor huisvesting en 3 woningen in het bijzonder en dit als volgt:
5. Gelijkvloers: gemeenschappelijke delen van het gebouw waaronder twee garages,
- 4)
- 5)
- 6)

ALGEMEEN:

1. Overwegende dat deze aanvraag geen betrekking op de verdiepingen en de voorgevel van het gebouw;
2. Overwegende dat de vermindering van de oppervlakte van de gemeenschappelijke delen van het gebouw (waaronder de twee garages) de inrichting van een bijkomende woning mogelijk maakt;
3. Overwegende dat het gebouw vier woningen in het totaal zal bevatten en dit als volgt:
- 1) gelijkvloers: een studio van +/- 52m², de gemeenschappelijke delen van het gebouw waaronder een garage en een fietslokaal,

WONING:

1. Overwegende dat de nieuwe woning op het gelijkvloers meer de vorm van een appartement één slaapkamer aanneemt dan van een studio (twee gedifferentieerde ruimtes – woonkamer en slaapkamer);
2. Overwegende dat de woonkamer en de slaapkamer afzonderlijk genomen niet voldoen aan art. 3, titel II van de geldende stedenbouwkundige verordeningen (onvoldoende vloeroppervlakte);
3. Overwegende dat deze woning over het genot van het tuintje beschikt;
4. Overwegende evenwel dat deze woning te veel beslag legt op de gemeenschappelijke delen van het gebouw;
5. Overwegende dat de woningen op de bovenverdiepingen onveranderd blijven;

GEMEENSCHAPPELIJKE DELEN:

1. Overwegende dat het project de oppervlakte van de gemeenschappelijke delen sterk vermindert om een "studio"-ruimte in te richten;
2. Overwegende dat één van de twee garages als fietslokaal wordt ingericht;
3. Overwegende dat het gebouw niet evenveel parkeerplaatsen als woningen telt en bijgevolg dat de inrichting van het fietslokaal een verbetering voor dit appartementsgebouw inhoudt;
4. Overwegende dat private berguimtes worden ingericht in de plaats van de andere garage;
5. Overwegende dat het niet wenselijk is om de twee parkeerplaatsen te verwijderen;
6. Overwegende dat het gebouw een voldoende aantal private berguimten bevat;
7. Overwegende dat de toegang tot de tellers gemakkelijk en permanent is voor alle bewoners van het gebouw;

ACHTERGEVEL:

1. Overwegende dat de achtergevel wordt geïsoleerd om de energieprestatie van het gebouw te verbeteren;
2. Overwegende dat de openingen aan de achtergevel worden aangepast aan de nieuwe binnenorganisatie van het gelijkvloers;

KOER- EN TUINGEBIED:

1. Overwegende dat de inrichting van het koer- en tuingebied conform is met de geldende gewestelijke en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen, maar dat het terras op het gelijkvloers in doorlaatbare materialen moet worden aangelegd;

ACHTERUITBOUWSTROOK:

1. Overwegende dat de archiefplannen onduidelijk zijn over de aanleg van de achteruitbouwstrook;
2. Overwegende dat de wijzigingen op het gelijkvloers gepaard zouden moeten gaan met een nieuwe aanleg van de achteruitbouwstrook;
3. Overwegende dat de verwijdering van de twee garages de heraanleg van de achterbouwstrook in een afgesloten en in volle grond aangeplant tuintje vereist;
4. Overwegende dat deze achteruitbouwstrook conform met het art. 11, titel I van de GSV en art. 38, Titel I van de GemSV moet zijn;
5. Overwegende dat de aanleg van de achteruitbouwstrook, zoals voorgesteld, niet conform met de verschillende stedenbouwkundige verordeningen is en dat de afwijkingen niet gerechtvaardigd zijn;

VOORGEVEL:

1. Overwegende dat de voorgevel op het gelijkvloers niet de nieuwe binneninrichting weerspiegelt en dat dit niet toelaatbaar is;
2. Overwegende dat wijzigingen aan de voorgevel worden uitgevoerd (onderverdeling van de vensters, nieuwe garagepoorten) en dat deze wijzigingen het voorwerp van een specifieke vergunningsaanvraag zullen moeten uitmaken;

BESLUIT:

1. Overwegende gelet op het voorgaande dat het project zoals voorgesteld niet aanvaardbaar is;

AVENUE EUGÈNE PLASKY 31

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/81=088/031

Objet / Betreft: dans un bâtiment comprenant 4 logements, mettre en conformité la construction d'une annexe au deuxième étage et le remplacement d'un pallier extérieur, étendre le logement du bel étage dans une partie du demi sous-sol et effectuer des travaux structurels intérieurs

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 2

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

Aangezien gedurende het openbare onderzoek, de volgende opmerkingen werden ingediend:

- 1) er is interesse voor de aankoop van het appartement;
1. Overwegende dat de aanvraag beoogt om in een gebouw met 4 woningen,
 - 1) in overeenstemming brengen van :
 - de bouw van een bijgebouw op de tweede verdieping, in afwijking op art. 4 en 6 van titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) (buitenafmetingen van het gebouw),
 - de vervanging van een buitenoverloop (roostervloer);
 - uitbreiden van het appartement van het verhoogde gelijkvloers in een deel van de halfondergrondse kelderverdieping, in afwijking op art. 3 van titel II van de GSV en van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) (geen private bergingen, een slaapkamer niet-conform) en art. 10 van titel II van de GSV en GemSV (een slaapkamer niet-conform),
 - uitvoeren van structurele binnenwerken (afbraak van een dragende muur op het verhoogde gelijkvloers);

HISTORIEK :

1. Gelet op de bouwtoelating van 26 augustus 1913 voor “ de bouw van een eengezinswoning”;
2. Gelet op de bouwvergunning van 31 januari 1984 voor “ het verbouwen van een zolderverdieping tot appartement-duplex ”;
3. Gelet het gunstig advies onder voorwaarden van de Brandweer en Dringende Medische Hulpdienst (BDMH) van 16 augustus 2024 met als referentie CP.1984.0198/4;
4. Gelet dat het gebouw regelmatig bestemd is voor huisvesting en 4 woningen in het bijzonder;
5. Gelet dat het gebouw als volgt is opgedeeld:
 - 1) halfondergrondse kelderverdieping: gemeenschappelijke delen van de woningen van het gebouw,
 - 2) verhoogd gelijkvloers: een woning,
 - 3) eerste verdieping: een woning,
 - 4) tweede verdieping: een woning,
 - 5) zolderverdieping (2 niveaus): een duplexwoning;

ALGEMEEN:

1. Overwegende dat het aantal woningen van het gebouw onveranderd blijft, maar wel dat hun onderverdeling in het gebouw wordt gewijzigd;
2. Overwegende dat de nieuwe onderverdeling van het gebouw als volgt is:
 - 1) halfondergrondse kelderverdieping: gemeenschappelijke delen van de woningen van het gebouw,
 - 2) halfondergrondse kelderverdiepingen verhoogd gelijkvloers: een duplexwoning 1 slaapkamer van +/-135,38m²,
 - 3) eerste verdieping: een appartement 1 slaapkamer van +/- 84,06m²,
 - 4) tweede verdieping: een appartement 1 slaapkamer van +/- 82,45m²,
 - 5) zolderverdieping (2 niveaus): een duplexwoning van +/- 66,09m² ;

VOLUME :

1. Overwegende dat het bijgebouw op de tweede verdieping voor 1 januari 2000 werd gebouwd zoals blijkt uit de luchtfoto's van 1953 en 1971 gevoegd bij het dossier en van 1996 (website Brugis);
2. Overwegende dat de uitgevoerde werken conform zijn met de stedenbouwkundige reglementen die van kracht waren op het ogenblik dat ze werden uitgevoerd (Gemeentelijk Algemeen Bouwreglement van 1948 en Algemeen Bouwreglement van de Brusselse Agglomeratie van 1975);
3. Overwegende bijgevolg dat deze werken beantwoorden aan de voorschriften van het art. 330 van het BWRO (vereenvoudigde regularisatievergunning) en dus kunnen worden vergund;

4. Overwegende dat het platte dak van dit bijgebouw als groendak zou kunnen worden aangelegd;

WONINGEN:

1. Overwegende dat de inrichting van de onderste duplexwoning de privatisering van de hoofdtrap naar de halfondergrondse kelderverdieping vereist;
2. Overwegende dat de afbraak van een draagmuur de integratie van de keuken in de leefruimte mogelijk maakt en dat die wijziging het comfort van deze woning verbetert;
3. Overwegende dat de slaapkamer een oppervlaktetekort vertoont (11,5m² in plaats van 14m²); dat deze ruimte ook niet over voldoende natuurlijke verlichting beschikt en dat die afwijking zeer belangrijk is;
4. Overwegende dat deze slaapkamer uitkijkt op een kleine binnenkoer die overdekt is met een metalen rooster die de toegang naar de tuin verzekert;
5. Overwegende dat om al deze redenen, de inrichting van een slaapkamer in deze ruimte niet wenselijk is;
6. Overwegende tenslotte dat die woning te veel inbreuk maakt op de gemeenschappelijke ruimtes van het gebouw;
7. Overwegende dat het appartement op de eerste verdieping onveranderd blijft;
8. Overwegende dat het appartement op de tweede verdieping ook wordt verbeterd door de inrichting van een badkamer in het te regulariseren bijgebouw;
9. Overwegende dat de bovenste duplexwoning onveranderd blijft;

GEMEENSCHAPPELIJKE DELEN:

1. Overwegende dat één van de twee toegangen naar de halfondergrondse kelderverdieping en de tellers behouden worden;
2. Overwegende dat het gebouw over een fietsenlokaal beschikt;
3. Overwegende dat het gebouw niet langer over een voldoende aantal private bergplaatsen beschikt, in afwijking op de gewestelijke en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen en dat die afwijkingen niet gerechtvaardigd zijn;

WATER:

1. Overwegende dat er een tegenstrijdigheid bestaat tussen de plannen en het aanvraagformulier met betrekking tot de regenwaterput;
2. Overwegende dat de bestaande regenwaterput behouden en aangesloten moet worden op de sanitaire voorzieningen;

VOORGEVEL:

1. Overwegende dat deze aanvraag geen betrekking heeft op de voorgevel;
2. Overwegende dat wijzigingen aan de voorgevel werden aangebracht (onderverdeling van de vensters, ramen in PVC, voordeur in metaal en glas in plaats van een houten deur) en dat deze wijzigingen het voorwerp van een specifieke vergunningaanvraag zullen moeten uitmaken;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

- herzien van de inrichting van de duplexwoning met 1 slaapkamer zonder enig bewoonbaar lokaal in de halfondergrondse kelderverdieping en met behoud van de 4 private bergplaatsen;
- behouden en aansluiten van de bestaande regenwaterput op sanitaire voorzieningen.

RUE FRANÇOIS BOSSAERTS 52

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/28=105/052

Objet / Betreft: dans un immeuble de 4 logements, mise en conformité des modifications esthétiques en façade avant, de l'extension du logement du rez-de-chaussée au sous-sol, effectuer des travaux structurels et ajouter un escalier extérieur

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Overwegende dat de aanvraag, in een gebouw met 4 woningen, de volgende handelingen en werken beoogt:
 - 1) in overeenstemming brengen van :
 - de uitbreiding van de woning van het gelijkvloers in de kelderverdieping, in afwijking op art. 10, titel II van de Gemeentelijke en Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV en GSV) (natuurlijke verlichting),
 - de esthetische veranderingen aan de voorgevel,
 - uitvoeren van structurele binnenwerken,
 - plaatsen van een buitentrapp, in afwijking op art. 4 en 6, titel I van de GSV (diepte en hoogte van de bouwwerken);

HISTORIEK:

1. Gelet op de bouwtoelating van 15 maart 1907 voor de bouw van een gebouw;
2. Gelet op de bouwtoelating van 20 november 1934 voor de bouw van terrassen en WC;
3. Gelet op de weigering van stedenbouwkundige vergunning van 30 augustus 2005 voor de bouw van een glazen bijgebouw (veranda) op het gelijkvloers;
4. Gelet op de weigering van stedenbouwkundige vergunning van 21 december 2021 om in een gebouw met 4 woningen, de schoorstenen te verwijderen, het dakvolume te vergroten, de achtergevel te verhogen, interne structurele werkzaamheden uit te voeren, de zolderverdieping opnieuw in te richten, een terras op de 4de verdieping aan de achtergevel te creëren en het bovenste deel van de voorgevel te wijzigen;
5. Gelet dat het gebouw het voorwerp van een ingebrekestelling opgesteld op 8 april 2011 voor de volgende punten heeft uitgemaakt:
 - 1) het wijzigen van de originele balustrades op de balkons op het gelijkvloers en de 1ste verdieping door het installeren van glazen balustrades;
 - 2) het veranderen van de originele ramen op het gelijkvloers, de 1ste en de 2de verdieping door het installeren van blinde bovenramen;
 - 3) het aanbrengen van rookgasafvoerbuizen in de blinde bovenramen aan de rechterkant van de voorgevel op de 1ste en de 2de verdieping, in strijd met de GSV (art. 33§1);

ALGEMEEN:

1. Overwegende dat in de rechtstoestand, het gebouw als volgt is onderverdeeld:
 - 1) gelijkvloers : een appartement (90m²),
 - 2) 1ste verdieping : een appartement (76m²),
 - 3) 2de verdieping : een appartement (62m²),
 - 4) 3de verdieping : een appartement (62m²);
1. Overwegende dat deze aanvraag alleen de kelderverdieping, het gelijkvloers en de bijbehorende voorgevel betreft;
2. Overwegende dat de nieuwe binneninrichting van de verbouwde duplexwoning als volgt is:
 - 1) op het gelijkvloers : 1 slaapkamer, de leefruimtes (90m²),
 - 2) op niveau -1 : 2 slaapkamers, een dressing, 2 badkamers en 2 kelders (87,70m²) en een nieuwe buitentrap van de kelder naar de tuin ;

GELIJKVLOERS:

1. Overwegende dat de herinrichting van het gelijkvloers de geldende reglementaire woonbaarheidsnormen naleeft en dat de bewoonbare lokalen een goede woonkwaliteit vertonen;
2. Overwegende dat een deel van de dragende muur tussen de keuken en de eetkamer is verwijderd;
3. Gezien het feit dat de 2 ramen op de onderste verdiepingen van de achtergevel zijn vergroot;
4. Overwegende dat de scheidingsmuur (met n°50) iets lager is dan de 1,90m die het Burgerlijk Wetboek voorschrijft, maar dat dit een wettelijke situatie is;

NIVEAU -1:

1. Overwegende dat een slaapkamer in een ingegraven kelder aan de straatkant geen goede leefomstandigheden biedt (raam te hoogte van de rijweg, moeilijk te ventileren, gebrek aan privacy en veiligheid);
2. Overwegende bovendien dat het gebouw een groot aantal woningen telt; dat er nood is aan gemeenschappelijke ruimtes voor fietsen en kindervagens, evenals privé-kelders voor elke woning om te voldoen aan de huidige woonbaarheidsvoorschriften;
3. Overwegende dat deze slaapkamer moet worden verwijderd ten gunste van gemeenschappelijke ruimten en privé-kelders;
4. Overwegende dat een privé-opslagruimte ontbreekt; dat dit niet aan de huidige voorschriften voldoet en dat hieraan moet worden verholpen;
5. Overwegende dat de plannen niet aangeven waar de tellers zich bevinden; dat zij te allen tijde toegankelijk moeten blijven voor alle bewoners van het gebouw, in overeenstemming met artikel 8 van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening;
6. Overwegende dat een slaapkamer aan de linkerkant achteraan is verbouwd;
7. Overwegende dat er een overdekte buitenkoer aan de slaapkamer is gecreëerd en dat deze aanleg de natuurlijke verlichting ervan negatief beïnvloedt;
8. Overwegende dat de netto-lichtdoorlaatbare oppervlakte van de nieuwe openingen niet aan de huidige stedenbouwkundige normen voldoet (1,84m² in plaats van 2,2m²);
9. Overwegende dat voor de lokalen die op een lage koer uitgeven, de afstand tussen de muur van de koer en de achtergevel voldoende groot moet zijn en in functie van de hoogte van de muur van de koer berekend wordt; dat deze berekening zal gebeuren door een hoek van 45° te nemen vanaf de basis van het venster dat de natuurlijke verlichting van de ruimte verzekert;
10. Overwegende bijgevolg dat de buitentrap naar achteren moet worden verplaatst en de opening in het vlak van de gevel moet worden geplaatst om de directe natuurlijke verlichting van de slaapkamer te verbeteren;
11. Overwegende dat het niveau -1 geen halfondergrondse verdieping is (aan de tuinkant), maar wel degelijk een volledig ondergrondse verdieping; dat als er aan de achterzijde woonvertrekken worden ingericht, er een verbetering in het project moet worden voorgesteld m.b.t. de natuurlijke verlichting van de slaapkamer (bijvoorbeeld door de tuin op dit niveau te verlagen);
12. Overwegende dat de buitentrap in afwijking is op de geldende stedenbouwkundige reglementering omdat deze in hoogte en diepte het niveau van de tuin van het naburige perceel (op n°46) overschrijdt; dat dit echter geen hinder

veroorzaakt voor de naburige percelen;

REGENWATERPUT:

1. Overwegende dat de capaciteit van de regenwaterput niet bekend is, maar dat zij wel wordt behouden;
2. Overwegende dat het wenselijk is om deze waterput aan te sluiten op het sanitaire netwerk van het gebouw om regenwater te hergebruiken voor toiletten, wasmachines, enz.;

VOORGEVEL:

1. Overwegende dat er geen archiefplannen zijn voor de ramen van de voorgevel en van dit gebouw;
2. Overwegende dat de onrechtmatig geplaatste blinde bovenramen van het raam op het gelijkvloers worden verwijderd;
3. Overwegende dat de 2 ramen op het gelijkvloers en niveau -1 niet het originele materiaal (hout) en de gebruikelijke verdelingen voor dit type gebouw naleven (een transparant bovenraam met een opening onderaan) en dat hieraan moet worden verholpen zelfs bij ontstentenis van archiefplannen;
4. Overwegende dat de glazen balustrade onrechtmatig geplaatst op het gelijkvloers wordt verwijderd, maar dat er geen nieuwe balustrade gepland is; dat er een metalen balustrade moet worden geïnstalleerd die de oorspronkelijke typologie overneemt;
5. Overwegende dat er volgens de foto's een smeedijzeren traliwerk voor het raam op het niveau -1 aanwezig was; dat zij niet meer op de plannen vermeld wordt en dat een soortgelijk hek opnieuw moet worden geplaatst of behouden;

CONCLUSIE:

1. Overwegende dat het voorgestelde project in zijn huidige vorm te veel afwijkingen bevat en niet in overeenstemming is met de goede plaatselijke aanleg; dat de uitbreiding van de gelijkvloerse woning naar de kelderverdieping slechts ten goede komt één wooneenheid en dat deze inrichting ten nadele van de andere woningen in het gebouw geschiedt;
2. Overwegende dat, gezien het aantal woningen, gemeenschappelijke ruimtes en bergingen essentieel zijn voor alle wooneenheden in dit gebouw;
3. Overwegende dat, gezien het bovenstaande, het ingediende project niet kan worden vergund;

AVIS / ADVIES : Défavorable (unanime)

RUE DES CHARDONS 13

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/187=039/013

Objet / Betreft: dans une maison unifamiliale, étendre le logement dans les combles et construire une lucarne rentrante en façade arrière munie d'une terrasse, réaliser des modifications structurelles intérieures et en façade arrière, mettre en conformité les modifications esthétiques en façade avant et l'installation d'un auvent en façade arrière

Enquête publique / Openbaar onderzoek: >

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que le projet vise à, dans une maison unifamiliale :
 - 1) étendre le logement dans les combles et construire une lucarne en façade arrière munie d'une terrasse, en dérogation aux art. 4 et 6 du titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;
 - 2) réaliser des modifications structurelles intérieures et en façade arrière,
 - 3) mettre en conformité :
 - les modifications esthétiques en façade avant, en dérogation à l'art. 7 du titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) ;
 - l'installation d'un auvent en façade arrière, en dérogation aux art. 4 et 6 du titre I du RRU ;

Historique :

1. Vu l'autorisation de bâtir du 11 juillet 1913 visant à "construire deux maisons" ;
2. Vu l'acte d'autorisation de bâtir du 13 juillet 1934 visant à "transformation de la façade " ;
3. Vu l'acte d'autorisation de bâtir du 15 juin 1949 visant à "construire une annexe à rez-de-chaussée" ;
4. Vu que le bien est inscrit à l'inventaire du patrimoine architectural régional (inscription à l'inventaire légal des monuments et ensembles en date du 19 août 2024) ;

Volume :

1. Considérant que la lucarne est construite dans les gabarits autorisables et qu'elle améliore l'habitabilité du

- logement ;
2. Considérant que la terrasse est située en façade arrière n'est pas en saillie par rapport au volume de la toiture, excepté le garde-corps ; que sa largeur n'excède pas les 2/3 de la celle de la façade et ne modifie pas la topologie de la toiture, conformément à l'article 11 du titre I du RCU ;
 3. Considérant toutefois que les garde-corps dérogent aux art. 4 et 6 du titre I du RRU ; que la dérogation est toutefois minime et que la terrasse améliore l'habitabilité de la maison en offrant un espace extérieur supplémentaire ;

Habitabilité :

1. Considérant que les modifications proposées améliorent les qualités d'habitabilité de cette maison ;

Esthétique :

1. Considérant que la façade avant a fait l'objet de modifications et ne correspond pas aux actes d'autorisation de bâtir de 1913 et 1934 ; que la présente demande vise à sa mise en conformité ;
2. Considérant, pour rappel, que cette construction fait partie d'un ensemble architectural comprenant les n° 7 à 17, inscrits à l'inventaire du patrimoine architectural de la région bruxelloise (ensemble de six maisons bourgeoises de style éclectique, à l'origine identiques trois à trois, signée de l'architecte Nestor Van De Velde – cf. *monument.heritage.brussels*) ;
3. Considérant que, sur les photographies annexées au dossier, le garde-corps au-dessus du bow-window a été enlevé ; que cette situation s'avère dangereuse de par l'accroissement du risque de chute et est en dérogation à l'art. 3 §8 du RCU ; que cela nuit par ailleurs à l'esthétique du bien et qu'il y a dès lors lieu de remettre un garde-corps similaire au modèle d'origine ;
4. Considérant toutefois que les plans de réalisation maintiennent le garde-corps ; que dans le dossier photographique fourni, le demandeur précise que le garde-corps est en restauration et qu'il a été remplacé entretemps ;
5. Considérant que les châssis d'origine ont été remplacé par des châssis blanc en PVC ; que cela nuit également à l'esthétique de la façade en ne participant pas à sa composition et déroge à l'article 3 §7 du RCU ; que, en effet, le châssis donnant sur le bow-window est un châssis vitré toute hauteur et ne correspond pas au dessin d'origine d'un ouvrant avec une allège opaque ; que les châssis du bow-window ne possèdent pas d'imposte et que le châssis voisin au bow-window a une imposte beaucoup trop haute par rapport au gabarit du châssis ; que, par ailleurs, les deux ensembles en châssis de triplettes ne possèdent pas de double cadre ; que, enfin, la porte en bois d'origine a été remplacée par une porte blanche en PVC mais que la légende des plans en situation projetée mentionne une porte en bois peinte en blanc ;
6. Considérant donc que, en l'état, la mise en conformité de la façade avant ne peut être accordée telle quelle et doit faire l'objet d'une proposition réfléchie et minutieuse pour retourner vers le dessin de la façade d'origine ;
7. Considérant que la demande vise à placer un auvent en façade arrière, en dérogation aux art. 4 et 6 du titre I du RRU en ce qu'il dépasse le profil mitoyen du voisin de gauche ; que, toutefois, cet auvent est fin et ne nuit pas à l'usage des propriétés voisines ; que les dérogations peuvent dès lors être accordées ;
8. Considérant que les nouveaux châssis en façade arrière s'intègrent à la façade et améliorent l'habitabilité intérieure du logement ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

- remettre une porte d'entrée en bois mouluré s'inspirant des portes d'origine des constructions voisines faisant partie du même ensemble architectural ;
- remettre des châssis munis de double cadre et d'impôstes correctement dimensionnées et alignées sur les châssis d'origine des constructions voisines faisant partie du même ensemble architectural ;
- remettre une porte-fenêtre munie d'une allège opaque sur le toit du bow-window.

BOULEVARD GÉNÉRAL WAHIS 2

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/18=115/002-008

Objet / Betreft: dans un immeuble à usage mixte avec un logement et 3 commerces au rez-de-chaussée et 28 logements aux étages, remplacer l'enseigne totem existante le long du bd G. Wahis par une nouvelle enseigne

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 12/09/2024 > 26/09/2024

Réactions / Reacties: 1

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

Aangezien gedurende het openbare onderzoek, de volgende opmerkingen werden ingediend:

- 1) de nieuwe totem zal lager zijn dan de vorige, wat positief is;
- 2) de boulevard ondervindt al veel lichtvervuiling, voornamelijk door de openbare verlichting;
- 3) het wordt aanbevolen om het reclamepaneel 's nachts niet te verlichten of, indien nodig, slechts op een zeer zwakke manier, om de licht- en visuele vervuiling te beperken.

1. Overwegende dat de aanvraag beoogt om

Historiek:

1. Gelet op de bouwvergunning van 21 oktober 1955 voor "bouwen van een gebouw waarvan het gelijkvloers zal bestemd worden voor een tankstation";
2. Gelet op de bouwvergunning van 13 januari 1956 voor "bouwen van een solarium op het dak";
3. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 10 december 1996, geldig tot 9 december 2005, voor "behouden van een verlicht uithangbord op een paal in de voortuin van +/- 1.50 x +/-2m geplaatst op +/-5m hoogte en twee onverlichte uithangborden van +/-3m x +/-1.10m geplaatst in de voortuin en een verlicht uithangbord van +/- 1.80m x +/-0.80m geplaatst in de voortuin";
4. Gelet op de weigering van stedenbouwkundige vergunning van 26 januari 1999 voor "plaatsen van een hydraulische pers";
5. Gelet op de vervallen stedenbouwkundige vergunning van 15 december 2009 voor "behouden van een reclamebord van 8m²";
6. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 18 februari 2020 voor «behouden en verplaatsen van een reclamebord van 8 m²», geldig tot 10 februari 2026;
7. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 6 januari 2023 voor "in een gebouw met gemengd gebruik (28 woningen en 3 handelszaken), in overeenstemming brengen van de bestemmingswijziging van het bovenste deel van een duplexwinkel op het gelijkvloers en de 1ste verdieping naar een woning";
8. Gelet op de milieuvergunning van klasse 1B van 23 juni 2016 met een geldigheidsduur van 15 jaar voor "uitbaten van een tankstation";
9. Gelet op de milieuvergunning van klasse 2 van 15 maart 2016 voor "uitbaten van een parking in openlucht en van verwarmingsinstallaties", geldig voor een looptijd van 15 jaar;

Motieven:

1. Overwegende dat het project tot doel heeft om op een gebouw met gemengd gebruik, de bestaande totem met logo "TEXACO" te vervangen door een nieuwe met een totale hoogte van 5m en voorzien van een intern verlicht uithangbord met het logo "ESSO";
2. Gelet op artikel 102 van het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening (BWRO) betreffende de vergunningen met beperkte geldigheidstermijn;
3. Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 maart 2022 betreffende de vergunningen van beperkte duur;
4. Overwegende dat het goed in het beperkte gebied van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) (Titel VI) gelegen is;
5. Overwegende dat deze aanvraag de stedenbouwkundige vergunning van 10 december 1996 vervangt voor wat de totem/uithangbord betreft;
6. Overwegende dat een nieuwe stedenbouwkundige vergunning noodzakelijk is voor de uitbater/eigenaar omwille van het gebruik van nieuwe concepten en merknamen;
7. Overwegende dat dit uithangbord afwijkt op art. 39 §1, Titel VI van de GSV afwijkt omdat de hoogte van dit uithangbord de 3m overschrijdt;
8. Overwegende echter dat het bestaande uithangbord 6,5m hoog is en dus dat het nieuwe uithangbord gevoelig lager is;
9. Overwegende dat dit uithangbord 150cm breed en 138cm hoog is en dus qua omvang afwijkt op ditzelfde art. 39, lid 1, punt 4, aangezien het 2,07m² groot is in plaats van de maximaal toegelaten omvang van 1m²; echter dat het uithangbord echter goed in de onmiddellijke stedelijke omgeving past en de plaats van het tankstation die vanuit de openbare ruimte weinig zichtbaar is, goed aanduidt;

AVIS / ADVIES : Favorable (unanime)

RUE JULES LEBRUN 20

Demande de / aanvraag tot : **permis d'environnement**

Réf. / Ref.: 2024~40=179/700

Objet / Betreft: Demande de permis d'environnement de classe 1B pour l'exploitation d'un magasin de bricolage et matériaux de construction avec parking.

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Considérant que la demande porte sur l'exploitation d'installations existantes d'un commerce de bricolage situé en zone de forte mixité au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;
2. Vu le permis d'environnement de classe 2 délivré par le Collège des Bourgmestre et Echevins, en date du 27 janvier 2009, pour une durée de 15 ans, visant à « *exploiter un magasin de bricolage* » et modifié en date du 29 décembre 2009 afin d'augmenter le nombre d'emplacements de stationnement à 33 unités ;
3. Vu le permis d'urbanisme (réf. : 270194), délivré en date du 8 juin 2010, visant à « *modifier la façade à rue d'un immeuble commercial, augmenter le nombre de places de parking, couvertes et à l'air libre avec zone de déchargement rue Jules Lebrun N°20-24, changer l'affectation d'un atelier en commerce spécialisé (matériaux de construction) et logements, démolir un immeuble de bureau de type pavillonnaire, réaliser des modifications structurelles intérieures* » ;
4. Vu le permis d'environnement de classe 2, prolongé par Bruxelles Environnement en date du 8 novembre 2023 pour une nouvelle durée de 15 ans (échéance au 27 janvier 2039) et visant à « *exploiter un magasin de bricolage et matériaux de construction avec parking* » ;
5. Considérant que, à l'origine, le permis d'exploiter relevait de la compétence de l'Administration communale et que, à la suite de la révision de la législation, celui-ci relève désormais de la compétence de Bruxelles Environnement ;
6. Considérant que les installations classées du site ont récemment fait l'objet d'une prolongation de permis d'environnement de classe 2 par Bruxelles Environnement, en date du 8 novembre 2023, comprenant les conditions d'exploiter à respecter par l'exploitant, y compris en ce qui concerne les horaires d'exploitation, de livraison et des conditions particulières relatives à la gestion du parking, nécessaires afin de limiter les nuisances pour le voisinage immédiat ;
7. Considérant que, dans le cadre de cette procédure, aucune enquête publique n'a été réalisée et que le Collège des Bourgmestre et Echevins n'a pas été sollicité pour avis ;
8. Considérant qu'un nouveau permis d'environnement de classe 1B était nécessaire pour autoriser l'exploitation de la rubrique 121C pour les quantités de sacs de ciments et de plâtre stockés dans le dépôt attenant au magasin ;
9. Considérant que la présente demande porte sur les installations classées suivantes :
 - 1) dépôt de 2500 m² (rubrique 53-A),
 - 2) parking de 33 emplacements (rubrique 68-A),
 - 3) commerce pour la vente au détail de 3520 m² (rubrique 90),
 - 4) dépôt de substances ou préparations dangereuses de 129.902 kg (rubrique 121-C),
 - 5) dépôt de produits minéraux ou de minerais non énergétiques de 740 m² (rubrique 123-A) ;
1. Considérant que l'exploitation est compatible avec la destination de la zone au PRAS et l'affectation urbanistique du bien ;
2. Considérant que l'exploitation occupe l'ensemble d'un îlot, avec un accès piéton et pour petites livraisons par camionnette depuis la chaussée de Louvain et un accès pour véhicules motorisés et de livraison depuis la rue Jules Lebrun, qui constitue une rue résidentielle ; qu'il y a lieu d'être particulièrement attentif à ne pas nuire à la qualité résidentielle de cette rue et à ne pas impacter négativement la circulation au sein de celle-ci ;
3. Considérant que l'exploitant dispose d'un centre de logistique en dehors de l'exploitation (à Kortenberg) pour stocker ses véhicules de livraison et des matériaux ;
4. Considérant que la parcelle concernée est reprise à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 0+3 (parcelle polluée sans risque et potentiellement polluée) mais que la demande de permis ne concerne pas d'activités à risque de pollution de sol et qu'aucune reconnaissance de l'état du sol n'a dû être réalisée dans le cadre de la procédure ;
5. Considérant que les installations de chauffage du commerce ne sont pas classées (chaudière au gaz de moins de 100 kW) ;
6. Considérant que l'exploitation n'est pas soumise à l'obligation de réaliser un audit énergétique et que la dérogation en ce sens a bien été octroyée par Bruxelles Environnement ;
7. Considérant que des plaintes ont plusieurs fois été réceptionnées lors de la précédente période d'exploitation ; que celles-ci relevaient l'existence de nuisances :
 - 1) acoustiques engendrées par les horaires de livraison inadaptés, la manutention des marchandises à l'air libre et le travail exécuté dans la cour (lissage des matériaux à l'aide d'une disqueuse à l'air libre),
 - 2) lumineuses engendrées par un éclairage non adéquat de la cour,
 - 3) de pollution olfactive engendrées par le brûlage de matériaux dans la cour,
 - 4) de mobilité liées aux problèmes de circulation dans la cour induits par son encombrement (dépôt de marchandises, ...) et du chargement et déchargement des camions de livraison en voirie ;
1. Considérant que ces nuisances ont été effectivement constatées et qu'il a, à de nombreuses reprises, été rappelé à l'exploitant de veiller à respecter les conditions d'exploiter présentes dans son permis d'environnement ; que, depuis l'intervention de Bruxelles Environnement en août 2023, plus aucune plainte n'a été réceptionnée ;

2. Considérant que, dans la demande de permis, l'exploitant s'engage à maintenir et/ou mettre en place une série de mesures permettant de limiter les nuisances pour le voisinage liées à son exploitation et à respecter les conditions d'exploiter auxquelles il est soumis ; qu'il s'agit notamment :
 - 1) d'exécuter les déchargements/chargements clients uniquement sur le parking (et non en voirie),
 - 2) de limiter les horaires de livraison à une fourchette horaire située entre 9h et 16h,
 - 3) de ne pas stocker de matériaux dans la cour,
 - 4) d'assurer l'éclairage nocturne du parking via avec un minuteur ;
1. Considérant que la consultation d'images via le site *Google Street View* permet néanmoins de constater que, en mai 2024, un clark de la société stationnait avec des sacs de ciment en voirie dans la rue Jules Lebrun, en face de l'exploitation, et que ceci n'est pas autorisé ;
2. Considérant que le rapport d'incidences renseigne que « *de façon à éviter d'éventuelles remontées de files aux heures de pointe commerciale, depuis le 15/11/2023, un membre du personnel est affecté en permanence à la gestion des mouvements liés au parking et aux livraisons. Cette personne fait aussi circuler les véhicules si le parking à saturation permettant d'éviter le blocage de la rue.* » ; que cette condition n'est actuellement pas reprise au permis d'environnement et qu'il y a lieu d'acter cette modalité de gestion dans les conditions d'exploiter vu qu'elle apparaît nécessaire ;
3. Considérant que le rapport d'incidences relève également que 10 emplacements de stationnement vélos sont mis à disposition, ce qui est positif, mais que « *Les conditions proposées pour les cyclistes ne sont donc pas optimales* » et que « *L'amélioration des aménagements pour vélos est prévue par le magasin* » ; qu'il y a donc lieu d'améliorer cela en l'imposant dans le permis d'environnement ;
4. Considérant que le rapport d'incidences renseigne que le parking à l'air libre de 33 emplacements est réservé à la clientèle du commerce et que, en ce qui concerne le personnel : « *sur les 40 ETP du personnel du magasin, environ 15 viennent en voiture, 20 en transports en commun et 2 à pied* » ; que « *le personnel du magasin de bricolage se stationne soit dans un parking hors voirie (garage privé en face du magasin), soit en voirie (recours à la carte de stationnement pour société)* » ;
5. Considérant que le bâtiment où se trouve l'exploitation comporte également un parking couvert de 9 places dont l'accès s'opère depuis la chaussée de Louvain ; que ce parking n'est utilisé que par les logements présents aux étages et que son accès est totalement indépendant de ceux du commerce ; que ce parking ne constitue donc pas une unité technique et géographique (UTG) avec les installations classées de l'exploitation ;
6. Considérant que, à partir du 1^{er} janvier 2025, l'exploitation est tenue de disposer de bornes de recharge pour véhicules électriques conformément à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables (29 septembre 2022) ; qu'il y a donc lieu de prévoir de telles bornes et de faire figurer celles-ci sur les plans ;
7. Considérant que, dans le cadre de l'instruction de la présente demande de permis, le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) a remis un avis favorable en date du 20 juin 2024 (référence : CI.1984.2003/17) indiquant que les remarques de son précédent rapport, datant du 9 août 2023 (référence : CI.1984.2003/16), étaient maintenues ; qu'il y a lieu d'assurer le respect immédiat de ces remarques afin de garantir la sécurité au sein de l'exploitation ;
8. Considérant qu'un rapport de visite des installations électriques, établi en date du 8 décembre 2023, permet d'attester de leur conformité (rapport atlas contrôle n° 41.423) ;
9. Considérant que les déchets sont stockés et évacués selon les modalités et filières de reprise adéquates ;
10. Considérant qu'il n'y a eu aucune remarque formulée durant l'enquête publique ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions

- reprendre l'ensemble des conditions reprises dans le permis d'environnement préalablement prolongé ;
- répondre sans délai aux remarques formulées par le SIAMU dans ses avis de référence CI.1984.2003/16 et CI.1984.2003/17 et en transmettre les preuves à Bruxelles Environnement ;
- affecter un membre du personnel en permanence à la gestion des mouvements liés au parking et aux livraisons en heure de pointe commerciale afin d'éviter les remontées de file dans la rue Jules Lebrun ;
- améliorer les aménagements de stationnement pour vélos en évitant les systèmes d'attache de type pince-roues ;
- prévoir des bornes de recharge pour véhicules électriques au sein du parking selon les ratios de points de recharge pour les parkings et reprendre celles-ci sur les plans.

RUE DU PROGRÈS 79

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2022/1661=221/080

Objet / Betreft: Construire, sur le site de l'ancien CCN à démolir, 4 immeubles mixtes 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); et abattre 3 arbres.

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 19/08/2024 > 17/09/2024

Réactions / Reacties: 55

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

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'il faut 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 :

- 1) dérogation à l'art. 7 : implantation d'une construction isolée ;
- 2) dérogation à l'art. 8 : hauteur d'une construction isolée ;
- 3) dérogation à l'art. 10 : éléments en saillie sur la façade ;
- 4) dérogation à l'art. 11 : zone de recul aménagée en jardinet ;
- 5) dérogation à l'art. 13 : maintien d'une surface perméable ;

Titre II :

- 1) dérogation à l'art. 10 : superficie nette éclairante ;

Titre IV :

- 1) dérogation à l'art. 10 : portes intérieures ;

Titre VIII :

- 7) 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 ;
- 8) 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 :

- 1) dérogation à l'art. 6 : couche de terre arable des constructions en sous-sol ;
- 2) dérogation à l'art. 9 : verdurisation des toitures plates ;
- 3) dérogation à l'art. 22 : éléments en saillie sur la façade à rue ;
- 4) dérogation à l'art. 31 : systèmes de ventilation à usage domestique ;
- 5) dérogation à l'art. 38 : aménagement de la zone de recul et de retrait latéral ;
- 6) 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 :

- 1) art. 7 : implantation d'une construction isolée ;
- 2) art. 8 : hauteur d'une construction isolée ;
- 3) art. 10 : éléments en saillie sur la façade ;
- 4) art. 11 : zone de recul aménagée en jardinet ;
- 5) 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) :

- 1) prescription générale (PG) 1 §5 : profondeur des constructions ;

- 2) PG 2 §3 : qualité des logements ;
- 3) PG 4 §4: toitures ;
- 4) PG 7 §1: développement du biotope;
- 5) PG 8 §1: gestion des eaux ;

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

application des art. 21, 30 et 31.

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 :

Vu le permis d'urbanisme du 19 juillet 1993 visant à « construire l'accès Ouest définitif du CCN » ;

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 » ;

Vu le permis d'urbanisme du 29 juin 2000 visant à « construire deux rampes de liaison dans la station de prémétro "Gare du Nord" » ;

Vu le permis d'urbanisme du 08 janvier 2002 visant à « implanter une station de radiocommunication » ;

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 » ;

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 » ;

Vu le permis d'urbanisme du 15 juillet 2003 visant à « changer la destination d'un commerce » ;

Vu le permis d'urbanisme du 20 septembre 2004 visant à « inrichten van een loketruimte en bijhorende kantoren voor De Lijn [aménager un espace guichet et des bureaux attenants pour De Lijn] » ;

Vu le permis d'urbanisme du 3 mai 2005 visant à « changer l'utilisation d'un commerce en snack » ;

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 » ;

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) » ;

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 » ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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.

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 :

Vu la note « Territoire Nord » validée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu l'étude « Territoire Nord » réalisée par *perspective.brussels* (Perspective) et sa première phase de diagnostic clôturée en octobre 2021 ;

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) ;

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 ;

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 ;

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) :

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 :

16) les constructions de plus de 20.000 m² de superficies de plancher de bureaux ;

17) les espaces de stationnement situés hors voie publique et comptant plus de 400 emplacements pour véhicules à moteur ;

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 ;

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 ;

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.

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

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 ;

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) :

- 1) L'alternative 0 : Maintien de la situation actuelle en prenant en compte les évolutions pertinentes dans la zone (situation de référence).
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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.

- 1) 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) ;

- 1) 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 ;

Considérant que, au terme de l'analyse des incidences du projet et des alternatives, l'étude conclut que :

- 1) 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 ;
- 2) 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 ;

- 3) 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 ;
- 4) 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).

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 :

- 1) 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) ;
- 2) L'élargissement du périmètre de la demande aux places Solvay et place du Nord ;
- 3) La conformité au PPAS en termes d'affectation et de gabarit ;
- 4) L'amélioration de l'accessibilité, du confort et des caractéristiques (types emplacements proposés, etc.) des locaux vélo ;
- 5) Le recul de la façade Sud du bâtiment A sur 2 niveaux ;
- 6) L'inversion du sens d'accès aux rampes de parking ;
- 7) La proposition d'un itinéraire plus direct et intuitif entre la gare et le prémétro ;
- 8) La réduction des nuisances sonores des installations techniques ;
- 9) L'augmentation des capacités de rétention des toitures et l'augmentation de la récupération des eaux ;
- 10) L'augmentation de la végétalisation ;

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 ;

Considérant que le demandeur a introduit ses demandes amendées en date du 1er juillet 2024 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 » ;

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 ;

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 ;

Considérant que la présente demande vise également la démolition de cette dalle ainsi que les adaptations des étages inférieurs ;

Considérant que la demande est accompagnée par une analyse de vie des bâtiments et des matériaux ;

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 :

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

- 1) Une partie de la place Solvay et la place Bolivar appartenant à la Région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) ;
- 2) Une autre partie de la place Solvay appartenant à la SNCB ;
- 3) La partie sous la dalle de l'ancienne rue du Progrès située entre le CCN et la gare du Nord appartenant à la SNCB ;
- 4) La station de métro appartenant à la Région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) ;
- 5) La gare des bus étant une servitude d'utilité publique perpétuelle au terrain appartenant au demandeur ;

Considérant les avis défavorables des instances SNCB, STIB, De Lijn et Bruxelles Mobilité ;

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) ;

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 ;

Considérant qu'un tel document n'a pas été joint au dossier ;

Adressage :

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 :

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 :

Considérant que le bâtiment existant en cours de démolition était affecté comme suit selon l'annexe 1 :

- 1) 78.974,78 m² de bureau,
- 2) 3.215,96 m² de commerce,
- 3) 11.982,95 m² d'équipements d'intérêt collectif,
- 4) 562 emplacements couverts au sous-sol pour véhicules motorisés dont 3 PMR,
- 5) 0 place de stationnement pour vélos ;

Considérant que la demande de permis vise à développer, selon l'annexe 1, les affectations suivantes :

- 1) 54.296,37 m² de logement hors-sol,
- 2) 80.0873,65 m² de bureau,
- 3) 6.487,56 m² de commerce,
- 4) 16.327,18 m² d'équipement hors-sol,
- 5) 706 emplacements couverts au sous-sol pour véhicules motorisés dont 21 PMR, 26 emplacements couverts hors-sol, 9 emplacements non couverts hors-sol,
- 6) 659 places de stationnement pour vélos en sous-sol et 622 hors-sol (aux étages) ;

Considérant que les affectations sont réparties de la manière suivante :

1) 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 ;

2) 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 ;

3) 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 ;

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

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

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

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 ;

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 ;

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

Implantation :

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

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 :

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 :

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) ;

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 ;

Considérant que le bâtiment A fait le transit entre les grands gabarits du quartier et la place du Nord et son utilisation quotidienne ;

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 :

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 :

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 ;

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" ; 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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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° ;

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 ;

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

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 ;

Considérant que l'aménagement de la toiture-terrasse au R+2 du bâtiment B comporte deux « poches » minéralisées et encadrées par des espaces végétalisés présentant une végétation dense ; que cette toiture-terrasse 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 ;

Considérant que, dans les faits, cet espace ludique ne s'étend que sur une petite partie de la superficie totale de la toiture-terrasse ; 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 ;

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 ;

Considérant que la toiture-terrasse 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 ;

Considérant que les toitures-terrasses au R+2 et R+21 du bâtiment CD bénéficieraient 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 ;

Considérant que l'aménagement de la toiture-terrasse 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-terrasse) ;

qu'il y a lieu d'uniformiser dans les différents documents de la demande de permis l'aménagement proposé ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 (cafétéria, zones de détente, etc.) bénéficiant d'accès directs sur la dalle ;

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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”* ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

Considérant qu'il est préférable de rationaliser le type d'éléments en saillie proposés pour maintenir un meilleur aspect architectural global des façades ;

Considérant que les matériaux et les tons employés pour les revêtements de façade ne sont pas suffisamment détaillés et justifiés ;

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 ?) ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 puits 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) ; 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 :

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) ;

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 ;

Considérant par exemple le projet en cours d'instruction du tram 15, référencé 04/PFD/1943670 ;

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) ;

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 ;

Vu la prescription générale 0.2 du PRAS ;

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 ;

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 ;

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"* ;

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 ;

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) ;

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 ;

Considérant les contraintes infrastructurelles présentes en sous-sol et les flux piétons attendus dans les futurs espaces publics accessibles ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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.) ;

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 ;

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 ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de préciser, dans les plans modifiés :

- 1) 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, ...) ;

Considérant que les espaces publics, tels que prévus, sont régulièrement entrecoupés de bollards et potelets ;

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 ;

Considérant qu'une essence invasive arborée est intégrée au projet (*Eleagnus angustifolia* - selon le [Invasive Alien Species in Belgium: Species List \(biodiversity.be\)](https://invasivespeciesinbelgium.be/specieslist)) ;

Considérant qu'il serait souhaitable de modifier la composition végétale afin de ne pas proposer des graminées allergènes ni d'essences invasives ;

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) ;

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 ;

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 ;

Considérant que le projet ne fournit aucun aménagement cyclable crédible ; qu'il est indispensable d'en proposer ;

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 ;

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* » ;

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 ;

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 :

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 ;

Considérant qu'il n'est dès lors pas certain que l'aménagement projeté réponde aux besoins du quartier ;

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 ;

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 ;

Considérant que des interventions sont nécessaires sur cette voirie étant donné la modification de la rampe de parking prévue dans le projet ;

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 ;

Considérant que les cyclistes doivent pouvoir effectuer un tourne-à-gauche en sortant de la poche de parking ;

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 ;

Considérant que la dalle de la place n'est pas accessible aux PMR ;

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 ;

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 ;

Considérant qu'une partie importante des flux qu'il accueillera proviendra de l'Ouest (immeubles Boulevard du Roi Albert II, quartier Gaucheret, etc.) ;

Considérant que, pour activer cet espace, il serait préférable d'inciter les passants à monter sur la dalle plus rapidement ;

Considérant que le projet actuel ne place qu'un escalier secondaire à l'Ouest de la dalle ;

Considérant la connexion verticale prévue dans le PPAS 19 ;

Place du Nord :

Considérant que la place du Nord est majoritairement minéralisée ; que seuls trois bacs plantés sont prévus ;

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 ;

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 :

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 ;

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) ;

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 :

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) ;

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) ;

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) ;

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) ;

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) ;

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) :

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) ;

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.) ;

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 :

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) ;

Vu les avis défavorables des opérateurs de transport ;

Considérant que le projet amendé ne parvient pas à dégager un consensus entre ces différents acteurs de la mobilité bruxelloise ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir les aménagements du hub multimodal ;

Hub multimodal :

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 ;

Considérant que le projet prévoit de faire passer des bus et des cyclistes sur cette voirie couverte ;

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 ;

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 ;

Considérant que les largeurs prévues de cheminement ne sont pas suffisantes pour accueillir les cheminements piétons et cyclistes de manière confortable ;

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 ;

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 ;

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 » ;

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 ;

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 ;

Considérant que le demandeur propose de déplacer les taxis, les parkings PMR et les dépose-minute dans la rue d'Aerschot ;

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 ;

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 ;

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 ;

Considérant que le projet prévoit l'implantation d'un nouveau local vélos pour la SNCB au niveau de la place Solvay ;

Considérant que les accès à ce local ne sont pas qualitatifs étant donné la largeur de cheminement insuffisante et les pentes trop importantes ;

Considérant l'incertitude quant aux itinéraires piétons à l'origine ou à destination de ce local vélos ;

Considérant qu'il serait pertinent que ce local soit accessible pour les piétons depuis la dalle du rez-de-gare ;

Considérant que le plan des affectations du PPAS 19 prévoit une connexion verticale à créer à cet endroit ;
Considérant que le projet prévoit des emplacements voitures à l'air libre peu qualitatifs sur la place Solvay ;
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 ;
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 ;
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 ;
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 ;
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) :

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 ;
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 :

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 :

Considérant que le projet prévoit un total de 741 places de parking pour véhicules à moteur ;
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 ;
Considérant que le projet prévoit 9 emplacements non couverts à destination de la SNCB ;
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 ;
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) ;
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 ;
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 ;
Considérant la volonté régionale de réduire les déplacements domicile-travail en véhicules motorisés (exprimée notamment au niveau du volet Stationnement du CoBrACE) ;
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 ;
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 ;
Vu la moyenne du taux de motorisation des ménages de 0,53 voiture par ménage en Région de Bruxelles-Capitale ;
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 ;
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 ;
Considérant que les besoins estimés en mobilité indiquent un déficit pour les visiteurs des logements ;
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 ;
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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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

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

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

Considérant que les 922 emplacements pour les logements doivent couvrir les besoins des habitants mais aussi ceux de leurs visiteurs ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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.

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 ;

Considérant que la capacité vélo des ascenseurs pour les logements des bâtiments B1 et B2 est difficile à évaluer ;

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) ;

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) ;

Considérant que les dispositifs d'attache ne sont pas précisés pour les 250 places vélo de la place Solvay.

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 :

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 à 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. ;

Considérant que les cheminements doivent être prévus en adéquation avec les flux attendus afin d'éviter les conflits entre les différents usagers ;

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 ;

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 prémétro, le projet amendé prévoit de remonter 2 noyaux d'escalator depuis le hall du (pré)métro jusqu'au square Bolivar, ce qui améliore la convivialité des cheminements et l'intermodalité entre les transports en commun ;

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 ;

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 ;

Considérant que 2 ascenseurs sont prévus pour desservir le rez-de gare/rez-de-bus et la station de métro/prémétro ; 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/prémétro ; que les autres alternatives imposent des cheminements longs et ne répondent pas aux critères d'accessibilité (praticables et confortables) ;

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 :

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 :

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 :

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) ;

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 ;

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 ;

Considérant que le projet ne répond donc pas aux conditions standard de ventilation qui prévoit 200 m³/h/emplacement de stationnement ;

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 ;

Considérant qu'il n'a pas été démontré l'absence de zones mortes dans le parking ;

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 :

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) ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

Considérant que le site est situé dans une zone particulièrement exposée aux phénomènes d'îlot de chaleur urbain (ICU) ;

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>) ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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...);

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 :

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 :

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);

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;

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;

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 :

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 :

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

Chantier :

Considérant que l'étude d'incidences a abordé autour de 31 recommandations la question des impacts du chantier;

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;

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;

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 :

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;

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 / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

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 2ème 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 passage piétons, le tourne-à-gauche vers le parking en venant de Quatrecht, etc.,
- Repondre 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,

RUE DU PROGRÈS 79

Demande de / aanvraag tot : **permis d'environnement**

Réf. / Ref.: 2022~74=221/079

Objet / Betreft: Immeubles mixtes de logements, bureaux, commerces, équipements

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 19/08/2024 > 17/09/2024

Réactions / Reacties: 55

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

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 :

- 1) dérogation à l'art. 7 : implantation d'une construction isolée ;
- 2) dérogation à l'art. 8 : hauteur d'une construction isolée ;
- 3) dérogation à l'art. 10 : éléments en saillie sur la façade ;
- 4) dérogation à l'art. 11 : zone de recul aménagée en jardinet ;
- 5) dérogation à l'art. 13 : maintien d'une surface perméable ;

Titre II :

- 1) dérogation à l'art. 10 : superficie nette éclairante ;

Titre IV :

- 1) dérogation à l'art. 10 : portes intérieures ;

Titre VIII :

- 1) 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 ;
- 2) 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 :

- 1) dérogation à l'art. 6 : couche de terre arable des constructions en sous-sol ;
- 2) dérogation à l'art. 9 : verdurisation des toitures plates ;
- 3) dérogation à l'art. 22 : éléments en saillie sur la façade à rue ;
- 4) dérogation à l'art. 31 : systèmes de ventilation à usage domestique ;
- 5) dérogation à l'art. 38 : aménagement de la zone de recul et de retrait latéral ;
- 6) 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 :

- 1) art. 7 : implantation d'une construction isolée ;
- 2) art. 8 : hauteur d'une construction isolée ;
- 3) art. 10 : éléments en saillie sur la façade ;
- 4) art. 11 : zone de recul aménagée en jardin ;
- 5) 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) :

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

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

application des art. 21, 30 et 31.

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 :

Vu le permis d'urbanisme du 19 juillet 1993 visant à « construire l'accès Ouest définitif du CCN » ;

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 » ;

Vu le permis d'urbanisme du 29 juin 2000 visant à « construire deux rampes de liaison dans la station de prémétro "Gare du

Nord" » ;

Vu le permis d'urbanisme du 08 janvier 2002 visant à « implanter une station de radiocommunication » ;

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 » ;

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 » ;

Vu le permis d'urbanisme du 15 juillet 2003 visant à « changer la destination d'un commerce » ;

Vu le permis d'urbanisme du 20 septembre 2004 visant à « inrichten van een loketruimte en bijhorende kantoren voor De Lijn [aménager un espace guichet et des bureaux attenants pour De Lijn] » ;

Vu le permis d'urbanisme du 3 mai 2005 visant à « changer l'utilisation d'un commerce en snack » ;

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 » ;

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) » ;

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 » ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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.

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 :

Vu la note « Territoire Nord » validée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu l'étude « Territoire Nord » réalisée par *perspective.brussels* (Perspective) et sa première phase de diagnostic clôturée en octobre 2021 ;

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) ;

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 ;

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 ;

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) :

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 :

16) les constructions de plus de 20.000 m² de superficies de plancher de bureaux ;

17) les espaces de stationnement situés hors voie publique et comptant plus de 400 emplacements pour véhicules à moteur ;

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 ;

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 ;

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.

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

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 ;

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) :

- 1) L'alternative 0 : Maintien de la situation actuelle en prenant en compte les évolutions pertinentes dans la zone (situation de référence).
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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.

- 1) Une alternative de densité : alternative se limitant aux surfaces planchers existantes du CCN (94.173,69 m²), à 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) ;

- 1) 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 ;

Considérant que, au terme de l'analyse des incidences du projet et des alternatives, l'étude conclut que :

- 1) 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 ;
- 2) 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 ;
- 3) 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 ;
- 4) 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).

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 :

- 1) 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) ;
- 2) L'élargissement du périmètre de la demande aux places Solvay et place du Nord ;
- 3) La conformité au PPAS en termes d'affectation et de gabarit ;
- 4) L'amélioration de l'accessibilité, du confort et des caractéristiques (types emplacements proposés, etc.) des locaux vélo ;
- 5) Le recul de la façade Sud du bâtiment A sur 2 niveaux ;
- 6) L'inversion du sens d'accès aux rampes de parking ;
- 7) La proposition d'un itinéraire plus direct et intuitif entre la gare et le prémétro ;
- 8) La réduction des nuisances sonores des installations techniques ;
- 9) L'augmentation des capacités de rétention des toitures et l'augmentation de la récupération des eaux ;
- 10) L'augmentation de la végétalisation ;

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 ;

Considérant que le demandeur a introduit ses demandes amendées en date du 1er juillet 2024 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 » ;

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 ;

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 ;

Considérant que la présente demande vise également la démolition de cette dalle ainsi que les adaptations des étages inférieurs ;

Considérant que la demande est accompagnée par une analyse de vie des bâtiments et des matériaux ;
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 :

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

- 1) Une partie de la place Solvay et la place Bolivar appartenant à la Région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) ;
- 2) Une autre partie de la place Solvay appartenant à la SNCB ;
- 3) La partie sous la dalle de l'ancienne rue du Progrès située entre le CCN et la gare du Nord appartenant à la SNCB ;
- 4) La station de métro appartenant à la Région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) ;
- 5) La gare des bus étant une servitude d'utilité publique perpétuelle au terrain appartenant au demandeur ;

Considérant les avis défavorables des instances SNCB, STIB, De Lijn et Bruxelles Mobilité ;

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) ;

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 ;

Considérant qu'un tel document n'a pas été joint au dossier ;

Adressage :

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 :

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 :

Considérant que le bâtiment existant en cours de démolition était affecté comme suit selon l'annexe 1 :

- 1) 78.974,78 m² de bureau,
- 2) 3.215,96 m² de commerce,
- 3) 11.982,95 m² d'équipements d'intérêt collectif,
- 4) 562 emplacements couverts au sous-sol pour véhicules motorisés dont 3 PMR,
- 5) 0 place de stationnement pour vélos ;

Considérant que la demande de permis vise à développer, selon l'annexe 1, les affectations suivantes :

- 1) 54.296,37 m² de logement hors-sol,
- 2) 80.0873,65 m² de bureau,
- 3) 6.487,56 m² de commerce,
- 4) 16.327,18 m² d'équipement hors-sol,
- 5) 706 emplacements couverts au sous-sol pour véhicules motorisés dont 21 PMR, 26 emplacements couverts hors-sol, 9 emplacements non couverts hors-sol,
- 6) 659 places de stationnement pour vélos en sous-sol et 622 hors-sol (aux étages) ;

Considérant que les affectations sont réparties de la manière suivante :

1) 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 ;

2) 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 ;

3) 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 ;

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

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

1) le pourcentage des différentes affectations,

2) les superficies totales par zone ;

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 ;

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 ;

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

Implantation :

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

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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, chaland) 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 :

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 :

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) ;

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 ;

Considérant que le bâtiment A fait le transit entre les grands gabarits du quartier et la place du Nord et son utilisation quotidienne ;

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 :

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 :

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 ;

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" ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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° ;

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 ;

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

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 ;

Considérant que l'aménagement de la toiture-terrasse au R+2 du bâtiment B comporte deux « poches » minéralisées et encadrées par des espaces végétalisés présentant une végétation dense ; que cette toiture-terrasse 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 ;

Considérant que, dans les faits, cet espace ludique ne s'étend que sur une petite partie de la superficie totale de la toiture-terrasse ; 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 ;

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 ;

Considérant que la toiture-terrasse 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 ;

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 ;

Considérant que l'aménagement de la toiture-terrasse 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-terrasse) ; qu'il y a lieu d'uniformiser dans les différents documents de la demande de permis l'aménagement proposé ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 (cafétéria, zones de détente, etc.) bénéficiant d'accès directs sur la dalle ;

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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”* ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

Considérant qu'il est préférable de rationaliser le type d'éléments en saillie proposés pour maintenir un meilleur aspect architectural global des façades ;

Considérant que les matériaux et les tons employés pour les revêtements de façade ne sont pas suffisamment détaillés et justifiés ;

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 ?) ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 puits 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) ;

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 :

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) ;

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 ;

Considérant par exemple le projet en cours d'instruction du tram 15, référencé 04/PFD/1943670 ;

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) ;

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 ;

Vu la prescription générale 0.2 du PRAS ;

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 ;

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 ;

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"* ;

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 ;

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) ;

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 ;

Considérant les contraintes infrastructurelles présentes en sous-sol et les flux piétons attendus dans les futurs espaces publics accessibles ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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.) ;

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 ;

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 ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de préciser, dans les plans modifiés :

- 1) 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, ...) ;

Considérant que les espaces publics, tels que prévus, sont régulièrement entrecoupés de bollards et potelets ;

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 ;

Considérant qu'une essence invasive arborée est intégrée au projet (*Eleagnus angustifolia* - selon le [Invasive Alien Species in Belgium: Species List \(biodiversity.be\)](https://invasivespeciesinbelgium.be/specieslist)) ;

Considérant qu'il serait souhaitable de modifier la composition végétale afin de ne pas proposer des graminées allergènes ni d'essences invasives ;

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) ;

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 ;

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 ;

Considérant que le projet ne fournit aucun aménagement cyclable crédible ; qu'il est indispensable d'en proposer ;

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 ;

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* » ;

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 ;
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 :

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 ;
Considérant qu'il n'est dès lors pas certain que l'aménagement projeté réponde aux besoins du quartier ;
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 ;
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 ;
Considérant que des interventions sont nécessaires sur cette voirie étant donné la modification de la rampe de parking prévue dans le projet ;
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 ;
Considérant que les cyclistes doivent pouvoir effectuer un tourne-à-gauche en sortant de la poche de parking ;
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 ;
Considérant que la dalle de la place n'est pas accessible aux PMR ;
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 ;
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 ;
Considérant qu'une partie importante des flux qu'il accueillera proviendra de l'Ouest (immeubles Boulevard du Roi Albert II, quartier Gaucheret, etc.) ;
Considérant que, pour activer cet espace, il serait préférable d'inciter les passants à monter sur la dalle plus rapidement ;
Considérant que le projet actuel ne place qu'un escalier secondaire à l'Ouest de la dalle ;
Considérant la connexion verticale prévue dans le PPAS 19 ;

Place du Nord :

Considérant que la place du Nord est majoritairement minéralisée ; que seuls trois bacs plantés sont prévus ;
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 ;
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 :

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 ;
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) ;
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 ;
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 :

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 ;
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 ;
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 :

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) ;
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) ;

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) ;

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) ;

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) ;

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) :

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) ;

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.) ;

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 :

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) ;

Vu les avis défavorables des opérateurs de transport ;

Considérant que le projet amendé ne parvient pas à dégager un consensus entre ces différents acteurs de la mobilité bruxelloise ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir les aménagements du hub multimodal ;

Hub multimodal :

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 ;

Considérant que le projet prévoit de faire passer des bus et des cyclistes sur cette voirie couverte ;

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 ;

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 ;

Considérant que les largeurs prévues de cheminement ne sont pas suffisantes pour accueillir les cheminements piétons et cyclistes de manière confortable ;

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 ;

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 ;

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 » ;

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 ;

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 ;

Considérant que le demandeur propose de déplacer les taxis, les parkings PMR et les dépose-minute dans la rue d'Aerschot ;

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 ;

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 ;

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 ;

Considérant que le projet prévoit l'implantation d'un nouveau local vélos pour la SNCB au niveau de la place Solvay ;

Considérant que les accès à ce local ne sont pas qualitatifs étant donné la largeur de cheminement insuffisante et les pentes trop importantes ;

Considérant l'incertitude quant aux itinéraires piétons à l'origine ou à destination de ce local vélos ;

Considérant qu'il serait pertinent que ce local soit accessible pour les piétons depuis la dalle du rez-de-gare ;

Considérant que le plan des affectations du PPAS 19 prévoit une connexion verticale à créer à cet endroit ;

Considérant que le projet prévoit des emplacements voitures à l'air libre peu qualitatifs sur la place Solvay ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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) :

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 e CD ;

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 :

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 :

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

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 ;

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

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 ;

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) ;

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 ;

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 ;

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

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 ;

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 ;

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

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 ;

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 ;

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

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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

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

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

Considérant que les 922 emplacements pour les logements doivent couvrir les besoins des habitants mais aussi ceux de leurs visiteurs ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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.

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 ;

Considérant que la capacité vélo des ascenseurs pour les logements des bâtiments B1 et B2 est difficile à évaluer ;

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) ;

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) ;

Considérant que les dispositifs d'attache ne sont pas précisés pour les 250 places vélo de la place Solvay.

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 :

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 à 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. ;

Considérant que les cheminements doivent être prévus en adéquation avec les flux attendus afin d'éviter les conflits entre les différents usagers ;

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 ;

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 prémétro, le projet amendé prévoit de remonter 2 noyaux d'escalator depuis le hall du (pré)métro jusqu'au square Bolivar, ce qui améliore la convivialité des cheminements et l'intermodalité entre les transports en commun ;

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 ;

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 ;

Considérant que 2 ascenseurs sont prévus pour desservir le rez-de-gare/rez-de-bus et la station de métro/prémétro ; 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/prémétro ; que les autres alternatives imposent des cheminements longs et ne répondent pas aux critères d'accessibilité (praticables et confortables) ;

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 :

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 :

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 :

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) ;

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 ;

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 ;

Considérant que le projet ne répond donc pas aux conditions standard de ventilation qui prévoit 200 m³/h/emplacement de stationnement ;

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 ;

Considérant qu'il n'a pas été démontré l'absence de zones mortes dans le parking ;

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 :

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) ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

Considérant que le site est situé dans une zone particulièrement exposée aux phénomènes d'îlot de chaleur urbain (ICU) ;

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>) ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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...) ;

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 :

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 :

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) ;

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 pompes d'essai valide n'ont été fournis ;

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 ;

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 :

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 :

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

Chantier :

Considérant que l'étude d'incidences a abordé autour de 31 recommandations la question des impacts du chantier ;

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 ;

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 ;

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 :

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 ;

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 / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

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 2ème 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,

ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE - VERGADERING VAN 10/10/2024 - HERONDERZOEK

AANVRAGER:	CCN DEVELOPMENT
LOCATIE:	Vooruitgangstraat 80
VOORWERP:	<u>Stedenbouwkundige vergunning:</u> de bouw, op de plaats van het af te breken voormalige CCN-gebouw, van 4 gebouwen voor gemengd gebruik, bestaande uit 509 woningen, 92.000 m ² kantoren, 7.900 m ² handelszaken, 6.400 m ² voorzieningen, 682 parkeerplaatsen voor auto's en de inrichting van de naaste omgeving (wegen, voor het publiek toegankelijke ruimten); de kap van 3 bomen. <u>Milieuvergunning:</u> voor het uitbaten van ingedeelde inrichtingen van gebouwen met gemengd gebruik van woningen, kantoren, handelszaken en voorzieningen.
LOCATIE:	IN HET GBP: in een administratief gebied, met een galerij gemarkeerd met een 'G' (commercieel lint) en langs een structurerende ruimte
	OVERIGE: binnen de perimeter van het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) 'Westwijk van het Noordstation' van de Gemeente Schaarbeek, goedgekeurd door de Gemeenteraad op 31 mei 2023 en door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 13 juli 2023 (publicatie in het Belgisch Staatsblad [BS] van 11 september 2023)
ONDERZOEK:	van 19/08/2024 tot 17/09/2024
REACTIES:	52 (waarvan 16 identieke en 11 afkomstig van verenigingen of openbaar vervoersmaatschappijen)

De Commissie geeft het volgende advies achter gesloten deuren:

Aangezien tijdens het openbaar onderzoek volgende opmerkingen werden geformuleerd:

Mobiliteit en verkeer:

- De aanleg van 682 nieuwe parkeerplaatsen rond het Noordstation zal waarschijnlijk leiden tot aanzienlijke

opstoppen, waardoor de toch al problematische files in het gebied nog erger zullen worden;

- De bewoners zijn sterk gekant tegen de uitvoering van dit project, omdat ze vrezen dat het extra overlast zal veroorzaken voor hun levenskwaliteit;
- Het schrappen van fietspad C3 en de huidige configuratie van de gebouwen verstoren de continuïteit voor voetgangers, waardoor de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers in het gedrang komt;
- Sommige verenigingen wijzen op het gebrek aan een veilig, ononderbroken fietsnet, dat het gebruik van duurzame vervoerswijzen belemmert;

Milieu- en klimaatimpact:

- Het ontwerp van het project, met zijn overmatig gebruik van beton en glas, zal het warmte-eilandeffect waarschijnlijk verergeren en het plaatselijke klimaat beïnvloeden;
- De bestaande openbare ruimten zijn onvoldoende vergroend, waardoor het des te noodzakelijker is om meer groen in het project te integreren, zodat deze effecten kunnen worden verzacht;

Licht en uitzichten:

- De nieuwe bouwwerken zullen aanzienlijke schaduwen werpen op de naburige gebouwen, waardoor de toegang tot natuurlijk licht wordt beperkt, en dan vooral in de winter;
- De buitensporige hoogte van sommige gebouwen zal het uitzicht van omwonenden belemmeren en kan de installatie van zonnepanelen op de naar het zuiden gerichte gevels verhinderen, waardoor de energie-efficiëntie van naburige gebouwen wordt aangetast;

Veiligheid en risico's:

- Sommige verenigingen hebben hun bezorgdheid geuit over de veiligheid van fietsers en voetgangers in verband met de huidige configuratie van de inrichtingen;
- De ontoereikende brandcompartimentering, in combinatie met de aanwezigheid van dieseltanks, verhoogt het risico op brand en verontreiniging in het gebied;
- De huidige configuratie rond het station geeft aanleiding tot bezorgdheid over de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten, wat een snelle reactie van deze laatste zou kunnen belemmeren;
- De configuratie van de nieuwe gebouwen zou een 'venturi-effect' kunnen creëren, waardoor luchtstromen worden versterkt en ongewenste turbulentie in het gebied ontstaat, wat het comfort van voetgangers en de veiligheid van gebruikers zou kunnen aantasten, met name in extreme weersomstandigheden;

Wettelijke non-conformiteit:

- Het project overschrijdt de hoogtelimieten van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV), met gebouwen die 110 meter hoog zijn in plaats van de toegestane limiet van 61,8 meter;
- De rechtsonzekerheid rond de wijzigingen in het BBP doet vragen rijzen over de wettelijkheid van het project als geheel;
- Er werd bezorgdheid geuit over het goedkeuringsproces van de vergunning, dat de wijzigingen in het BBP particuliere belangen lijken te bevoordelen ten nadele van het openbaar belang;

Impact op landschap en erfgoed:

- Het project bedreigt de architecturale integriteit van het gebied rond het Noordstation, met gebouwen die als buitensporig worden beschouwd en een ontwerp dat esthetische vernieuwing mist, waardoor de harmonie van het stadslandschap wordt aangetast;
- Aan de andere kant is een van de burgers van mening dat dit vastgoedproject een echte aanwinst voor de wijk

zal zijn, maar vindt dat het aan ambitie ontbreekt en dat het, om variatie in de 'Brusselse skyline' te brengen, verstandig zou zijn om veel hoger te bouwen, tot 150 m of zelfs meer (ook al beperkt het BBP de bouwhoogte tot 100 m), terwijl de gebouwen slanker zouden moeten worden gemaakt zodat hun voetafdruk kleiner wordt en er in de hoogte wordt gebouwd;

Geluids- en trillingshinder:

- De bewoners uiten hun bezorgdheid over de toename van geluids- en trillingshinder in verband met het project, waardoor hun dagelijkse levenskwaliteit wordt aangetast;

Effecten tijdens de fase van de werkzaamheden:

- De bouwfase zal naar verwachting aanzienlijke geluidsoverlast veroorzaken, evenals verhoogde veiligheidsrisico's voor omwonenden vanwege de toegenomen activiteit in het gebied;

Naleving van het Masterplan:

- Het project lijkt onvoldoende te zijn afgestemd op de doelstellingen van het functionele en landschappelijke Masterplan, waardoor de samenhang en de doeltreffendheid van de geplande stedelijke ontwikkeling in vraag worden gesteld;
- Er wordt aanbevolen om het project opnieuw te beoordelen, om ervoor te zorgen dat de richtlijnen van het Masterplan worden gerespecteerd en zodat een harmonieuze integratie in het bestaande stadsweefsel wordt gegarandeerd;

Meer specifieke opmerkingen van burgerverenigingen:

Toegankelijkheid en mobiliteit:

- Tal van verenigingen wijzen op de negatieve gevolgen van het project voor de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers. Ze adviseren daarom om de ruimte tussen de gebouwen B en C te verbreden om zo de verkeersdoorstroming te vergemakkelijken en de zichtbaarheid te verbeteren;
- Het ontbreken van een veilig fietsnet is een terugkerende kritiek, met een oproep om de loopbrug tussen het CCN-gebouw en het Noordstation om te bouwen om een vlotte toegang te garanderen;

Voorbehoud bij het project:

- Er is bezorgdheid geuit over de legitimiteit van het project, vooral met betrekking tot het afgeven van vergunningen voordat het Masterplan is goedgekeurd, wat wordt gezien als een gebrek aan transparantie;
- Meerdere verenigingen vragen om de vergunning op te schorten tot de Raad van State een uitspraak heeft gedaan over het beroep over het BBP, omdat ze vrezen dat het project particuliere belangen zal bevoordelen ten koste van het algemeen belang;

Ontoereikende diensten:

- Het project is een gemiste kans om de openbare infrastructuur te verbeteren. De verenigingen wijzen met nadruk op de dringende behoefte aan betaalbare woningen en hoogwaardige openbare voorzieningen om de groeiende bevolking te ondersteunen;

Problemen op het vlak van dichtheid en ontwerp:

- De aanzienlijke toename in dichtheid wordt aan de kaak gesteld, met kritiek op de visuele impact van de nieuwe gebouwen op het stadslandschap en de architecturale integriteit van de wijk;
- Er wordt opgeroepen om het project te herzien en daarbij vooral aandacht te besteden aan de noodzaak om gebruikersvriendelijke openbare ruimten aan te leggen en de doelstellingen van duurzame ontwikkeling te respecteren;

Veiligheidskwesties:

- De veiligheid van de gebruikers, en dan vooral van fietsers en voetgangers, is een algemeen punt van bezorgdheid, dat nog aan belang wint door de huidige configuratie van de inrichtingen, die geen veilige toegang

garandeert;

- De aanwezigheid van dieseltanks en transformatoren brengt milieu- en veiligheidsproblemen met zich;

Logistieke en functionele kwesties:

- Een diepgaand onderzoek naar de sterkte van de bestaande structuren ten opzichte van de nieuwe bouwwerken wordt noodzakelijk geacht om toekomstige problemen te voorkomen;
- De huidige configuratie benadeelt mensen met beperkte mobiliteit en beperkt hun toegang tot de verschillende vervoerswijzen;

Een overvloed aan kantoren en een gebrek aan geschikte woningen:

- Het project voorziet in een aanzienlijke toename van kantoorruimte ondanks een hoge leegstand, zonder tegemoet te komen aan de vraag naar gezinsvriendelijke woningen;
- Impact op de levenskwaliteit
- Het project wordt gezien als een gemiste kans om de openbare diensten in de wijk te verbeteren, omdat het niet voorziet in de behoefte aan betaalbare woningen en hoogwaardige infrastructuur;

Varia:

- De toevoeging van dit plein is een goede zaak, maar de voorgestelde inrichting is van slechte kwaliteit; het zou beter zijn om in deze ruimte een gebouw op te trekken om een groene locatie te creëren;
- De verhouding tussen bebouwde oppervlakte en landoppervlakte is te hoog en overtreft die van de Europese wijk; het project houdt geen rekening met de nood aan essentiële voorzieningen ten gevolge van de bevolkingsgroei;
- De voorgestelde inrichtingen lijken niet te voldoen aan de normen die in de huidige stedenbouwkundige voorschriften zijn vastgelegd, waardoor twijfel ontstaat over de rechtmatigheid van de gevraagde afwijkingen;
- De talrijke geformuleerde bezorgdheden vragen om een grondige herbeoordeling van het ontwikkelingsproject rond het Noordstation;
- Er wordt dan ook opgeroepen om een echte openbare raadpleging te garanderen en om erop toe te zien dat het project zowel voldoet aan de verwachtingen en de behoeften van de bewoners als aan de principes van duurzaamheid en veiligheid;

Mening van de operatoren die het openbaar vervoer in dit gebied organiseren:

- Er werd een ongunstig advies uitgebracht, waarin werd gewezen op het gebrek aan parkeercapaciteit voor bussen en de beperkte breedte van de huidige configuratie, die een vlot en veilig verkeer van de bussen in de weg staat;
- Er wordt gewezen op de noodzaak van een lus waar bussen rechtsomkeer kunnen maken en twee extra toegangspunten, evenals op de bezorgdheid over de brandrisico's van elektrische bussen;
- Er wordt aangedrongen op het behoud van het bestaande busstation tijdens de werken, zodat de openbare dienstverlening tijdens die fase niet wordt onderbroken;
- Een andere operator benadrukt het belang van de rol van het busstation in het project, gezien de impact op een intermodaal knooppunt;
- De toekenning van de vergunning moet worden afhankelijk gemaakt van een formele overeenkomst over het busstation;

- Er dienen risicostudies te worden uitgevoerd naar de veiligheid van elektrische bussen onder het gebouw;
- Er worden garanties gevraagd voor de capaciteit van het busstation met het oog op de toename van de frequenties en de lengten van de bussen;
- Realtime toegang tussen het busstation en een openbaar plein is cruciaal om de dienst in stand te houden;
- De toegankelijkheid van bushaltes moet gewaarborgd zijn tijdens de werken, waarbij de bestaande infrastructuur moet worden beschermd;

Aanbevelingen van een spoorwegmaatschappij:

- Zij adviseert om de problemen in verband met de configuratie van de openbare ruimte rond het station op te lossen en daarbij rekening te houden met de gebruikers van verschillende vervoersmiddelen (bussen, taxi's enz.);
- Er wordt op gewezen dat de gewijzigde versie van de vergunning afhankelijk is van het gebruik van zijn eigendom om de busparkeercapaciteit te handhaven, maar de huidige voorstellen om de verwijderde functionaliteit te compenseren, worden als onvoldoende beschouwd;
- Er werd een alternatief scenario voorgesteld om het busstation op het terrein van de aanvrager te behouden, waarbij het project op het niveau van de sokkel opnieuw moet worden geconfigureerd, maar in dit stadium is er nog weinig vooruitgang geboekt;

Conformiteit:

De aanvraag omvat de volgende afwijkingen:

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV):

- Titel I:
 - afwijking van art. 7: plaatsing van een vrijstaand bouwwerk;
 - afwijking van art. 8: hoogte van een vrijstaand bouwwerk;
 - afwijking van art. 10: uitsprongen aan de straatgevel;
 - afwijking van art. 11: inrichting en onderhoud van de achteruitbouwstrook;
 - afwijking van art. 13: behoud van een doorlaatbare oppervlakte;
- Titel II:
 - afwijking van art. 10: netto lichtdoorlatende oppervlakte;
- Titel IV:
 - afwijking van art. 10: binnendeuren;
- Titel VIII:
 - afwijking van art. 11: aantal toegelaten bijkomende plaatsen voor kantoren en de oppervlakten bestemd voor activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen of voor hoogtechnologie;
 - afwijking van art. 13: het aantal in te richten plaatsen voor fietsen (kantoren, hoogtechnologische activiteiten of activiteiten die immateriële goederen produceren);

Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) van Schaarbeek:

- Titel I:
 - afwijking van art. 6: bovengrond voor ondergrondse bouwwerken;
 - afwijking van art. 9: vergroening van platte daken;
 - afwijking van art. 22: uitsprongen aan de straatgevel;
 - afwijking van art. 31: huishoudelijke ventilatiesystemen;
 - afwijking van art. 38: inrichting van de achteruitbouwstrook en van de zijdelingse inspringstrook;
 - afwijking van art. 39: inrichting van het gebied voor koeren en tuinen;

GemSV van Sint-Joost-ten-Node:

- afwijking van art. 10: uitsprongen aan de straatgevel;

BBP 19:

- afwijking van algemeen voorschrift (AV) 1 § 5: diepte van de bouwwerken;
- afwijking van AV 2 § 3: kwaliteit van de woningen;
- afwijking van AV 4 § 4: daken;
- afwijking van AV 7 § 1: ontwikkeling van de biotoop;
- afwijking van AV 8 § 1: waterbeheer;

Vereiste procedure:

De aanvraag is om de volgende redenen aan de speciale regelen van openbaarmaking (SRO) onderworpen:

Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO):

- art. 126 § 11: afwijking van een BBP;
- art. 176/1: SRO in het kader van een gemengd project die zowel een milieuvergunning van klasse 1B of 1A en een stedenbouwkundige vergunning vereist;
- art. 188/7: SRO op vraag van een GBP, een GSV, een BBP of een GemSV;

Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP):

- toepassing van het bijzonder voorschrift (BV) 7.3° van het GBP: meer dan 1.000 m² handelszaken;
- toepassing van het BV 7.4° van het GBP: wijziging van de stedenbouwkundige kenmerken;
- toepassing van het BV 22 van het GBP: bestemming van de handelszaken op de verdiepingen - handel tussen 1.000 m² en 2.500 m²;

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV):

- afwijking van Titel I :
 - art. 7: plaatsing van een vrijstaand bouwwerk;
 - art. 8: hoogte van een vrijstaand bouwwerk;
 - art. 10: uitsprongen aan de straatgevel;

- art. 11: inrichting en onderhoud van de achteruitbouwstrook;
- art. 13: behoud van een doorlaatbare oppervlakte;

Bijzonder Bestemmingsplan (BBP):

- afwijkingen van het BBP 19 'BLOKKEN 68-71-72 - WESTWIJK VAN HET NOORDSTATION' van de Gemeente Schaarbeek, goedgekeurd door de Gemeenteraad op 31 mei 2023 en door het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (BBHR) van 13 juli 2023 (publicatie in het Belgisch Staatsblad [BS] van 11 september 2023):
 - algemeen voorschrift (AV) 1 § 5: diepte van de bouwwerken;
 - AV 2 § 3: kwaliteit van de woningen;
 - AV 4 § 4: daken;
 - AV 7 § 1: ontwikkeling van de biotoop;
 - AV 8 § 1: waterbeheer;

Ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen (OMV):

- toepassing van de artikelen 21, 30 en 31.

1. Overwegende dat het project tot doel heeft:

Initiële aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning vóór milieueffectenstudie (MES): 'de bouw, op de plaats van het af te breken voormalige CNN-gebouw, van 4 gebouwen voor gemengd gebruik, bestaande uit 509 woningen, 92.000 m² kantoren, 7.900 m² handelszaken, 6.400 m² voorzieningen, 682 parkeerplaatsen voor auto's en de inrichting van de naaste omgeving (wegen, voor het publiek toegankelijke ruimten); de kap van 3 bomen';

Gewijzigde aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning na MES: 'de bouw, op de plaats van het af te breken voormalige CNN-gebouw, van 4 gebouwen voor gemengd gebruik, bestaande uit 518 woningen, 80.073 m² kantoren, 6.487 m² handelszaken, 16.327 m² voorzieningen, 741 parkeerplaatsen voor auto's en de inrichting van de naaste omgeving (wegen, voor het publiek toegankelijke ruimten); de kap van 3 bomen'

Aanvraag tot milieuvergunning:

Het exploiteren van ingedeelde inrichtingen voor gebouwen voor gemengd gebruik bestaande uit woningen, kantoren, handelszaken en voorzieningen, waaronder de volgende ingedeelde inrichtingen (rubrieken: 47A - 88.3A - 104A - 104B - 132A - 132B - 132C - 148A - 153A - 179 - 224):

- Kelder: 5 niet-ingegraven dubbelwandige tanks (totaal 2.100 l diesel) - Noodgeneratoren (2 x 90 kW pompmotoren) - Noodgeneratoren (300 kW motor) - Statische transformator (630 kVA) - Ventilatiegroepen (3 x 40.000 m³/u) - Overdekte parking (741 plaatsen);
- Gebouwen A: Depots voor niet-gevaarlijk afval (totaal 117 m²) - 2 niet-ingegraven dubbelwandige tanks (totaal 1.900 l diesel) - Noodgeneratoren (motor 215 kW) - 3 Koelsystemen (70 kW, 81,50 kg R454B en 38 T.eq.CO₂ - 61 kW, 81,40 kg R454B en 37,9 T.eq.CO₂ - 70 kW, 81,50 kg R454B en 38 T.eq.CO₂) - 3 Koelsystemen (245 kW, 317 kg R513A en 200 T.eq.CO₂ - 100 kW, 145 kg R513A, 91.5 T.eq.CO₂ - 110 kW, 185 kg R513A, 104.1 T.eq.CO₂) - Koeltoren (2 torens) - Statische transformatoren (2 x 630 kVA - 1 x 250 kVA en 1 x 400 kVA) - Ventilatiegroepen (2 x 35.000 m³/h) - Stormbekken (60 m³);
- Gebouwen B: Depots voor niet-gevaarlijk afval (totaal 240 m²) - Niet-ingegraven dubbelwandige tanks (totaal 400 l diesel) - Noodgeneratoren (motor 215 kW) - 2 Koelsystemen (272 kW, 598 kg R513A en 377,3 T.eq.CO₂ - 272 kW, 598 kg R513A en 377,3 T.eq.CO₂) - Statische transformatoren (1 x 630 kVA en 1 x 800 kVA) - Ventilatiegroepen (2 x 40.000 m³/u) - Stormbekken (79 m³);
- Gebouwen C en D: Depots voor niet-gevaarlijk afval (totaal 160 m²) - 4 niet-ingegraven dubbelwandige tanks (totaal 1.600 l diesel) - Noodgeneratoren (motoren 4 x 215 kW) - 4 Koelinstallaties (272 kW, 598 kg R513A en

377,3 T.eq.CO₂ - 272 kW, 598 kg R513A en 377,3 T.eq.CO₂ - 317 kW, 475 kg R513A en 299,7 T.eq.CO₂ - 304 kW, 850 kg R1234ze en 0 T.eq.CO₂) - Koeltoren (2 torens) - Statische transformatoren (4 x 1.000 kVA - 3 x 800 kVA - 2 x 400 kVA en 2 x 630 kVA) - Ventilatiegroepen (4 x 54.000 m³/u - 4 x 50.000 m³/u - 2 x 35.000 m³/u - 4 x 45.000 m³/u - 2 x 25.000 m³/u - 6 x 20.000 m³/u) - Stormbekken (111 m³);

- Rubrieken: 47A - 88.3A - 104A - 104B - 132A - 132B - 132C -148A - 153A - 179 – 224;

Historiek van de vergunningsaanvragen:

Stedenbouw:

2. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 19 juli 1993 voor de aanleg van de definitieve westelijke ingang van het CCN-gebouw;
3. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 3 maart 1996 voor de herinrichting van het CCN-gebouw op de niveaus 0 en +1, alsmede voor de noordelijke en zuidelijke voorpleinen;
4. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 29 juni 2000 voor de aanleg van twee verbindingshellingen in het premetrostation Noordstation;
5. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 8 januari 2002 voor het installeren van een radiocommunicatiestation;
6. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 12 februari 2002 om aan weerszijden van de toegangsbrug tot het CCN-gebouw de blinde gevelwand op de benedenverdieping af te breken en te vervangen door beglazing die in de as van de kolommen wordt geplaatst (d.w.z. 1,05 m uitstekend ten opzichte van de bestaande rooilijn op de benedenverdieping), de trapopening van de onafgewerkte en ongebruikte trap in de technische ruimte af te sluiten, een fietsruimte in de verkooploketruimte toe te wijzen om de bestaande activiteit aan de voet van de voetgangersbrug die naar de uitgang van het CCN-gebouw leidt, uit te breiden en een lokaal als nieuwe fietsruimte toe te wijzen;
7. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 28 januari 2003 voor de installatie van een datatransferstation bestaande uit twee schotelantennes met een diameter van 0,30 m op het dak van het gebouw, elk gemonteerd op een buis met ballast van 2,75 m hoog, en een technische kast in het gebouw;
8. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 15 juli 2003 om de bestemming van een winkel te veranderen;
9. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 20 september 2004 voor het inrichten van een loketruimte en bijhorende kantoren voor De Lijn [];
10. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 3 mei 2005 om het gebruik van een winkel tot snackbar te veranderen;
11. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 10 april 2014 voor het installeren van een hek in strekmetaal om 4 zones rond het CCN-gebouw af te sluiten en de trap die naar het Simon Bolivarplein leidt, te wijzigen;
12. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 22 juli 2015 om in het Noordstation het gebruik van een café te veranderen in een snackbar (bakkerij/broodjeszaak met consumptie ter plaatse);
13. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 18 februari 2020 om in het Noordstation het gebruik van een commerciële concessie in een ruimte voor geldautomaten te veranderen en de gevel gelegen aan de Aarschotstraat te wijzigen om er een geldautomaat te plaatsen;
14. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 14 februari 2022 voor het uitvoeren van de werken nodig voor de uitbating van metrolijn 3: verhoging van de perrons en verstevigen van de neus van de perrons, inrichten van technische lokalen, die momenteel in uitvoering zijn;
15. Gelet op de vergunning van 9 mei 2022 om het zogenaamde CCN-gebouw af te breken tot op de grondplaat van het niveau van het station en een nieuwe indeling voor te stellen op de nieuwe esplanade, wat momenteel

wordt uitgevoerd;

16. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 16 september 2022 om de aanvraag voor een vergunning 15/PFD/1754360 te wijzigen (vergunning van 14 februari 2022 om versterkingszones van de funderingen in de kelder te wijzigen en aan te passen), wat momenteel wordt uitgevoerd;

Milieu:

17. Gelet op de milieuvergunning klasse 1A (referentie 238058) van 22 augustus 2006, afgeleverd door Leefmilieu Brussel (geldig tot 22 februari 2022), met als doel de exploitatie van een spoorwegstation, die de exploitatie toelaat van diverse ingedeelde inrichtingen en 562 overdekte parkeerplaatsen, als volgt verdeeld:
- niv. -0.5: 116 plaatsen geëxploiteerd door het bedrijf Interparking N.V.,
 - niv. -1: 65 plaatsen,
 - niv. -2: 58 + 93 + 56 plaatsen,
 - niv. - 3: 174 plaatsen;
18. Gelet op de wijziging van de milieuvergunning 238058 (referentie 353711) van 30 maart 2011, die door Leefmilieu Brussel werd afgegeven en bedoeld om de exploitatie van bepaalde lpg-plaatsen (liquefied petroleum gas) in een bestaande parking, de stopzetting van de werking van een koelgroep en de installatie van een carwash, evenals de wijziging van de werkplaats voor houtbewerking te regulariseren.
19. Gelet op de milieuvergunning van klasse 2 van 18 november 2013 (referentie 394769), afgegeven door Leefmilieu Brussel voor een duur van 15 jaar voor de exploitatie van zendantennes;
20. Gelet op de wijziging van milieuvergunning 238058 (referentie 581471) van 5 oktober 2015, afgegeven door Leefmilieu Brussel, voor de eliminatie van koelmiddelen van het HCFK-type en de vervanging van de koelinstallaties;
21. Gelet op de aangifte van klasse 3 van 24 maart 2017 (referentie: 2017~4=221/080), afgegeven door de Gemeente Schaarbeek, voor de exploitatie van koelinstallaties;
22. Gelet op de laatste stedenbouwkundige informatie, opgemaakt op 25 maart 2021 door de gemeente Schaarbeek, die de regelmatige stedenbouwkundige bestemmingen van het betrokken goed en hun ruimtelijke verdeling als volgt omschrijft:
- kelders: station voor openbaar vervoer (niveau -1), parkeergarage, opslag en bijlokalen voor de bestemming van het gebouw,
 - benedenverdieping: busstation,
 - verdieping 1: uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten en handelszaken,
 - verdiepingen 1.5 tot 10: kantoren;

Rooilijnplannen:

23. Overwegende dat het eerder genoemde BBP 19 in zijn bestemmingsplannen de tracés specificeert van de straten waarin het eigendom ligt;

Planologische context en lopende studies:

24. Gelet op de nota 'Territorium Noord', dat door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering werd goedgekeurd;
25. Gelet op de studie 'Territorium Noord' van *perspective.brussels* (Perspective) en de eerste diagnosefase

daarvan, die in oktober 2021 werd afgerond;

26. Gelet op de wijziging van het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) 'WESTWIJK VAN HET NOORDSTATION' van de Gemeente Schaarbeek, goedgekeurd door de Gemeenteraad op 31 mei 2023 en door de BHR op 13 juli 2023 (publicatie in het Belgisch Staatsblad [BS] van 11 september 2023);
27. Overwegende dat het uitvoeringsbesluit niet in overgangsmaatregelen voorziet; dat overeenkomstig artikel 50 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) het aldus gewijzigde BBP 19 in werking treedt 15 dagen na de bekendmaking ervan in het BS;
28. Gelet op het Masterplan 'Openbare ruimten van het Noordstation' ondersteund door Brussel Mobiliteit (BM) en de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat momenteel wordt bestudeerd;
29. Gelet op de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning met referentie 04/PFD/1943670 van 14 mei 2024 voor het tramproject 'Tour & Taxis' (T&T) met als doel de aanleg van de nieuwe tramlijn 15 in Brussel, tussen de Belgicalaan en het Noordstation, met een gevel-tot-gevel herinrichting van de openbare ruimten die zij op haar route van ongeveer 2 km doorkruist; dat deze aanvraag nog steeds onvolledig is;

Milieueffectenstudies (MES):

30. Overwegende dat deze vergunningsaanvragen onderworpen zijn aan de procedures voor het onderzoek van een gemengd project met effectenstudie krachtens de toepassing van artikel 175/2 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) en zijn bijlage A, rubrieken 16, 17, 20 en 21, die tot doel hebben:
 - a) 16) bouwwerken met meer dan 20.000 m² kantoorvloeroppervlakte;
 - b) 17) parkeerplaatsen buiten de openbare weg waar meer dan 400 plaatsen zijn voor motorvoertuigen;
 - c) 20) elk gemengd project dat onderworpen is aan een effectenstudie krachtens de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse I A bedoeld in artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen;
 - d) 21) elke handelsvestiging waarvan de vloeroppervlakte groter is dan 5.000 m², met uitzondering van de vloeroppervlakte die eventueel wordt ingenomen door parkeerruimten voor motorvoertuigen;
31. Overwegende dat de aanvragen tot stedenbouwkundige en milieuvergunningen op 11 en 16 mei 2022 werden ingediend bij Brussel Stedenbouw en Erfgoed (Urban) en Leefmilieu Brussel (LB) en op 28 november en 2 december 2022 volledig werden verklaard door respectievelijk Urban en Leefmilieu Brussel.
32. Overwegende dat het begeleidingscomité twee keer is bijeengekomen, op 21 december 2022 en 12 januari 2023, om een besluit te nemen over de geografische gebieden die per thema in aanmerking moeten worden genomen, de alternatieven en de varianten die moeten worden onderzocht en de aanvullende informatie die overeenkomstig artikel 175/8 van het BWRO moet worden verstrekt; en om de keuze van de consultant van Stratec voor de uitvoering van de effectenstudie goed te keuren
33. Overwegende dat het begeleidingscomité vervolgens tussen 15 maart 2023 en 24 januari 2024 27 keer bijeen is gekomen om de verschillende rapporten van de consultant te analyseren, alvorens de studiefase op 16 februari 2024 als afgesloten te verklaren en op 19/02/2024 aan te melden;
34. Overwegende dat de volgende alternatieven en varianten werden onderzocht in het kader van de effectenstudie overeenkomstig de beslissing van het 1^e Begeleidingscomité (BC):
 - Alternatief 0: behoud van de huidige toestand, rekening houdend met de relevante evoluties in het gebied (referentietoestand).
 - Een alternatief Mobiliteit: een alternatief dat de mobiliteitsprincipes binnen de CCN-site herontwerpt om

tegemoet te komen aan de ruimtebehoeften van de exploitanten van De Lijn en de MIVB voor hun eindstations en keerpunten voor bussen, terwijl de benedenverdieping aan de kant van Vooruitgang kan worden geactiveerd. Dit alternatief is bedoeld om (1) voldoende ruimte te garanderen voor de bushub en de verwachte/mogelijke ontwikkelingen ervan en om (2) de eindstations en de keerpunten voor de MIVB-bussen op het Bolivarplein te verwijderen.

- Een alternatief Mobiliteit Bis: een alternatief dat tegemoetkomt aan de behoeften van de openbaarvervoersmaatschappijen (zoals hierboven aangegeven), maar dat niet volledig op de locatie zou worden gebouwd.
- Alternatieven '*Voor het publiek toegankelijke ruimten*', waarin (voor een identiek programma als dat van het project) wordt voorgesteld om openbare ruimten en voor het publiek toegankelijke ruimten in te richten die de volgende mogelijkheden bieden:
 - Het behoud van een rechtstreekse en intuïtieve verticale verbinding tussen de benedenverdieping van het station en de perrons van het openbaar vervoer op de niveaus BV en -1 (metro), zo dicht mogelijk bij de hal van het NMBS-station. Deze verbinding moet een universele en inclusieve toegankelijkheid garanderen en aangepast zijn aan de stromen en de bestemming van de stromen;
 - Opwaardering van het voorplein van het station en de directe verticale verbinding vanaf de Bolivarlaan ter versterking van de rol van het voorplein als hoofdingang tot het station;
 - Overweging van een grotere afstand tussen de torens en het station op het niveau van de benedenverdieping (verbreden van de N-Z doorgang) waarmee de hoofdgevel van het station extra tot zijn recht kan komen;
 - Aanzienlijke uitbreiding van het Bolivar-voorplein;
 - Verbetering van het uitzicht vanaf het station richting de Simon Bolivarlaan;
 - Mogelijkheid om zoveel mogelijk natuurlijk licht binnen te laten tot op het niveau van de stad en zelfs tot in het station op -1;
 - Inachtneming van het tramtracé T&T en in het bijzonder van de draaicirkel (minimumstraal van 30 m) en de kenmerken van een voetgangersdoorgang ter hoogte van de Vooruitgangstraat, de Koolbrandersstraat en de hoek van deze twee straten en het Noordplein.
- Een alternatief op het vlak van de dichtheid: een alternatief dat beperkt is tot de bestaande vloeroppervlakken van het CCN-gebouw (94.173,69 m²) en de daaruit voortvloeiende beperking van de programmering (verdeling van de bestemmingen in verhoudingen die vergelijkbaar zijn met die van het project) ten voordele van:
 - het openstellen en de opwaardering van het Noordstation via bijvoorbeeld:
 - de verwijdering van toren BII,
 - het schrappen van het volume dat zijdelings uit de BI-toren steekt,
 - de beperking van de hoogte van het BII-volume tot die van het station;
 - De vermindering van de bouwprofielen aan de kant van het Solvayplein door de hoogte van het 'residentie noord'-gebouw niet te overschrijden en/of het verbindingsvolume tussen de twee hoofd vleugels geheel of gedeeltelijk weg te nemen om de visuele doorlaatbaarheid te verbeteren;
 - De vermindering van de hoogte en/of de grondinname van gebouw A (niet hoger dan de hoogte van het naburige Borealgebouw);

- Een programmatisch alternatief: een alternatief dat voorziet in een andere verdeling van de functies binnen het project, met minimaal 33% woningen, waarvan 20% sociale woningbouw, maximaal 50% kantoren en minimaal 8% voorzieningen;

35. Overwegende dat, na analyse van de effecten van het project en van de alternatieven, de studie concludeert dat:

- Wat de alternatieven Mobiliteit betreft, bieden alleen de opties 1B (buslus die langs de interne weg van de NMBS loopt) en 1C (buslus die langs het niveau van de stad loopt, waarvoor de inrichting en het gebruik van dit niveau binnen het project moeten worden herzien) de mogelijkheid om aan de bestaande behoeften te voldoen en de verwachte behoeften van de openbaar vervoersmaatschappijen met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen voor bussen te benaderen. Aan beide opties hangen echter nadelen vast op een aantal vlakken (impact op de werking en de ontwikkeling van de NMBS, inname van het Noordplein, toegankelijkheid van de premetro enz.). Om te bepalen welke aanpassingen aan het project moeten worden gedaan om het multimodale knooppunt optimaal te laten functioneren, raadt de consultant aan om met de NMBS, de eigenaar van de binnenweg, de mogelijkheden voor het gebruik van deze weg te bespreken;
- Wat de alternatieven voor '*Voor het publiek toegankelijke ruimten*' betreft, zijn een directere route tussen het niveau -1 en de benedenverdieping van het station en de versmalling van de zuidgevel van gebouw A met twee verdiepingen, met de bedoeling om de kwaliteit van de route langs de toekomstige voetgangersdoorgang te verbeteren en het risico op conflicten tussen vervoerswijzen te verminderen, interessante alternatieven die kunnen worden uitgevoerd;
- Het dichtheidsalternatief, dat de bouwprofielen van de verschillende torens en de grondinname van gebouw A verkleint, zou weliswaar de gebouwde overgang tussen de Brabantwijk en de Noordwijk op sommige plaatsen verbeteren, maar zou daarentegen de ontwikkeling van een nieuwe functionele mix op de locatie beperken en op andere vlakken weinig verbeteringen brengen. Dit alternatief wordt daarom niet aanbevolen door de studieverantwoordelijke;
- Voor het alternatieve programma wordt de voorkeur gegeven aan de voorgestelde nieuwe functieverdeling, omdat dit de functionele mix in de wijk verbetert en beter tegemoetkomt aan de vastgestelde behoeften (extra woningen en voorzieningen).

36. Overwegende dat uit de conclusies van de effectenstudie verschillende aanbevelingen van de studieverantwoordelijke naar voren komen om enerzijds bepaalde negatieve effecten van het project te beperken en anderzijds het project te verbeteren, met name met betrekking tot:

- De noodzaak om de inrichting van het eindstation van de bussen te herzien om tegemoet te komen aan de behoeften van de busmaatschappijen op de locatie (uitgewerkt in de alternatieven);
- De uitbreiding van de perimeter van de aanvraag tot het Solvayplein en het Noordplein;
- De overeenstemming met het BBP met betrekking tot de bestemmingen en de bouwprofielen;
- De verbetering van de toegankelijkheid, het comfort en de kenmerken (soorten voorgestelde ruimten enz.) van de fietslokalen;
- De insprong van de zuidgevel van gebouw A over 2 niveaus;
- De omkering van de toegangsrichting tot de hellingen van de parking;
- Het voorstel van een directere en meer intuïtieve route tussen het station en de premetro;
- De vermindering van de geluidshinder van de technische installaties;

- De verhoging van de retentiecapaciteit van de daken en de verbetering van de mogelijkheden om water terug te winnen;
 - De verhoging van de hoeveelheid groen;
37. Overwegende dat de voorzitter van het BC na de afsluiting van de MES op 16 februari 2024 van de aanvrager op 20 februari 2024 een kennisgeving heeft ontvangen met betrekking tot zijn besluit om zijn oorspronkelijke aanvragen tot een stedenbouwkundige en milieuvergunning te wijzigen;
38. Overwegende dat de aanvrager zijn gewijzigde aanvragen op 1 juli 2024 heeft ingediend;
39. Overwegende dat de aanvrager bij zijn aanvraag een document heeft gevoegd met de titel 'Aanvullende opmerkingen met betrekking tot het project dat is gewijzigd naar aanleiding van de effectenstudie', waarin de follow-up en de antwoorden op de aanbevelingen in detail worden beschreven;
40. Overwegende dat de wijzigingen die in het kader van de amendementen werden aangebracht, bedoeld zijn om in te spelen op de meeste in de MES geformuleerde aanbevelingen; dat er evenwel nog verbeteringen en verduidelijkingen nodig zijn;
41. Overwegende dat sommige aanbevelingen vanwege hun aard niet direct zijn opgenomen in deze vergunningsaanvraag, maar dat wordt aangegeven dat ze in een later stadium, in het uitvoeringsdossier, tijdens de uitvoering van de werken, zullen worden opgenomen of in overleg met de overheid zullen worden uitgevoerd;
42. Gelet op vergunning 15/PFD/1754360 van 9 mei 2022 om het zogenaamde CCN-gebouw af te breken tot op de grondplaat van het station en een nieuwe indeling voor te stellen op de plaat;
43. Gelet op de wijzigende vergunning van 16 september 2022 om de vergunningsaanvraag 15/PFD/1754360 te wijzigen om versterkingszones van de funderingen in de kelder te wijzigen en aan te passen; dat deze vergunning momenteel definitief is en met de uitvoering ervan is begonnen;
44. Evenwel overwegende dat de relevantie van afbraak moet worden beoordeeld in deze aanvraagprocedure; dat het Brussels Gewest voorstander is van circulaire stedenbouw die gericht is op het verlengen van de levensduur van een gebouw, maar dat het een afbraak/heropbouw wil toestaan binnen het kader van sterke en onontkoombare beperkingen;
45. Overwegende dat deze aanvraag ook betrekking heeft op de afbraak van deze plaat en aanpassingen aan de onderste verdiepingen;
46. Overwegende dat de aanvraag vergezeld gaat van een levenscyclusanalyse van de gebouwen en de materialen;
47. Overwegende bijgevolg dat de afbraak gerechtvaardigd is omdat het enerzijds gaat om een zeer grootschalige realisatie uit het verleden die tot complexe en ongelukkige restruimtes heeft geleid gezien de zeer hoge frequentie van de talrijke gebruikers, en omdat het anderzijds een nieuwe esplanade zal vrijmaken op het niveau van de benedenverdieping van het station in verbinding met het niveau van de stad;

Eigenschappen:

48. Overwegende dat de aanvraag betrekking heeft op de uitvoering van handelingen en werkzaamheden die niet op het terrein van de aanvrager plaatsvinden, en dan in het bijzonder voor:
- Een deel van het Solvayplein en het Bolivarplein die toebehoren aan het Brussels Gewest (Brussel Mobiliteit);
 - Een ander deel van het Solvayplein dat eigendom is van de NMBS;
 - Het deel onder de plaat van de voormalige Vooruitgangstraat tussen het CCN-gebouw en het Noordstation,

dat toebehoort aan de NMBS;

- Het metrostation dat eigendom is van het Brussels Gewest (Brussel Mobiliteit);
- Het busstation dat een eeuwigdurende erfdienstbaarheid van openbaar nut is op land dat eigendom is van de aanvrager;

49. Overwegende de ongunstige adviezen van de NMBS, de MIVB, De Lijn en Brussel Mobiliteit;

50. Overwegende bovendien dat bijlagen 2 niet werden ondertekend door alle houders van de zakelijke rechten op de grond waarop de aanvraag betrekking heeft (en dan in het bijzonder Brussel Mobiliteit);

51. Overwegende dat de bijzondere voorschriften 10, 11 en 12 van BBP 19 bepalen dat een overeenkomst betreffende de erfdienstbaarheden moet worden gesloten of dat een ontwerp van eenzijdige verbintenis moet worden aangemeld voordat een stedenbouwkundige vergunning wordt afgegeven;

52. Overwegende dat geen dergelijk document bij het dossier is gevoegd;

Adressering:

53. Overwegende dat talrijke commerciële eenheden, voorzieningen en woningen hun toegang hebben vanaf het Vooruitgangsvoorplein, dat toegankelijk is vanaf het Noordstationplatform dat toebehoort aan de NMBS; dat het noodzakelijk is om na te gaan of er een erfdienstbaarheid van overgang is op het terrein van de NMBS om toegang te krijgen tot de plaat van de benedenverdieping van het station; dat er inderdaad vragen rijzen over de adressering van deze entiteiten, de verdeling van de post, de verhuizingen en de toegankelijkheid voor de DBDMH;

Ingedeelde inrichtingen:

54. Overwegende dat het project betrekking heeft op een supermarkt van ongeveer 1.150 m² op het niveau van de benedenverdieping van het station en dat deze inrichting een ingedeelde inrichting (rubriek 90) vormt die moet worden opgenomen in de aanvraag tot een milieuvergunning.

Bestemmingen:

55. Overwegende dat het bestaande gebouw dat momenteel wordt afgebroken, volgens bijlage 1 als volgt was bestemd:

- 78.974,78 m² kantoorruimte,
- 3.215,96 m² handelsruimte,
- 11.982,95 m² voorzieningen van collectief belang,
- 562 overdekte ondergrondse parkeerplaatsen voor motorvoertuigen, waaronder 3 voor PBM's,
- 0 fietsparkeerplaatsen;

56. Overwegende dat de vergunningsaanvraag volgens bijlage 1 de ontwikkeling van de volgende bestemmingen beoogt:

- 54.296,37 m² bovengrondse woningen,
- 80.0873,65 m² kantoorruimte,
- 6.487,56 m² handelsruimte,
- 16.327,18 m² bovengrondse voorzieningen,

- 706 overdekte ondergrondse parkeerplaatsen voor motorvoertuigen, waarvan 21 voor PBM's, 26 overdekte bovengrondse parkeerplaatsen, 9 niet-overdekte bovengrondse parkeerplaatsen,
- 659 ondergrondse fietsparkeerplaatsen en 622 bovengrondse (op de verdiepingen);

57. Overwegende dat de bestemmingen als volgt zijn verdeeld:

- *Gebouw A:*
 - Op het niveau van de stad (benedenverdieping): 4 commerciële eenheden, een aparte ingang voor de sociale woningen, een aparte ingang voor de privéwoningen, een ingang voor de gemeenschapsvoorzieningen, een ingang voor de immateriële productieruimten en de uitgang van de ondergrondse parkeergarage;
 - Van het niveau van de benedenverdieping van het station (G+1) tot G+2 (d.w.z. 2 verdiepingen): een openbare voorziening;
 - Van G+1 tot G+6 (4 verdiepingen): activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen;
 - Van G+7 tot G+10 (4 verdiepingen): privéwoningen, waaronder 18 woningen met drie slaapkamers, 16 woningen met twee slaapkamers, 8 woningen met één slaapkamer en 8 studio's;
 - Van G+11 tot G+19: sociale woningen, waaronder 10 studio's, 30 woningen met één slaapkamer, 33 woningen met twee slaapkamers, 36 woningen met drie slaapkamers en 4 woningen met vier slaapkamers;
 - Op G+20 (dakverdieping): technische ruimten en een gemeenschappelijke zaal voor de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij;
- Gebouw B (bestaande uit 2 volumes: b1 en b2)
 - Niveau van de stad (benedenverdieping van de sokkel):
 - 10 commerciële eenheden, het metrostation, de ingang van het appartementsgebouw en een bewakingspost;
 - het busstation;
 - Op het niveau van de benedenverdieping van het station (eerste verdieping van de sokkel):
 - 1 grote gespecialiseerde handelszaak van 1.655 m² (fitness) op twee niveaus, 1 grote handelszaak van 1.054 m² (1.150 m² in de gewijzigde aanvraag tot milieuvergunning) - supermarkt, 4 commerciële eenheden, de ingang van de woningen van b2 en een gemeenschappelijke ingang voor de ruimten met de voorzieningen;
 - Op de tweede verdieping van de sokkel (G+1):
 - een ruimte met voorzieningen met een oppervlakte van 1.624 m², die in 5 deelentiteiten kan worden opgesplitst;
 - Op de derde verdieping van de sokkel (G+2):
 - 1 ruimte voor voorzieningen van collectief belang van 841 m² met een terras van 128 m², 1 gemeenschappelijk terras voor de woningen van 891 m², 1 gemeenschappelijke ruimte voor de privéwoningen van 69 m² en 3 appartementen met één slaapkamer;

- Van G+3 tot G+30: 65 studio's, 87 appartementen met één slaapkamer, 90 appartementen met twee slaapkamers en 10 appartementen met drie slaapkamers;
- Op G+13: technische ruimten en een toegankelijk dak van 767 m² voor stadslandbouw;
- Op G+31: technische ruimten op het dak;
- Gebouw CD:
 - Op de benedenverdieping van de interne sokkel (zelfde niveau van de bussen):
 - Het metrostation en 3 commerciële eenheden, technische ruimten (archieven, technieken) voor het kantoorgebouw, technische ruimten en ru ruimten voor het busstation, het busstation;
 - Op het niveau van de stad (benedenverdieping):
 - De ingang van het kantoorgebouw, 1 handelszaak en een fietslokaal voor de gebruikers van de kantoren;
 - Op het niveau van de benedenverdieping van het station (eerste verdieping van de sokkel):
 - Twee handelszaken en twee horecagelegenheden voor verbruik ter plaatse en kantoorruimte met een auditorium met 408 plaatsen;
 - Op de tweede en de derde verdieping van de sokkel (G+1 en G+2): kantoorruimte;
 - Van G+3 tot G+22: kantoorruimte;
 - Op G+19: een buitenterras aan de noordgevel;
 - Op G+21: een buitenterras met zicht op het centrale volume;
 - Op G+23: een technische ruimte binnen;

58. Overwegende dat de bestemmingen in overeenstemming zijn met het GBP en het gewijzigde BBP 19 van 2023;

59. Overwegende dat het project voldoet aan de belangrijkste elementen van BBP 19 met betrekking tot:

- het percentage van de verschillende bestemmingen,
- de totale oppervlakten per zone;

60. Overwegende dat het project een mix in het blok brengt door niet alleen kantoren, maar ook woningen, voorzieningen, productieactiviteiten en winkels te integreren; dat het project daarmee voldoet aan de regionale en de gemeentelijke strategische doelstellingen die tot nu toe voor de wijk zijn geformuleerd;

61. Overwegende dat het project kantoren als hoofdfunctie behoudt, wat logisch is gezien de uitstekende bestaande en geplande bereikbaarheid met het openbaar vervoer;

62. Overwegende dat deze nieuwe mix zal bijdragen aan de activering van de wijk, die momenteel lijdt onder zijn monofunctionaliteit;

Inplanting:

63. Overwegende dat de aanvraag afwijkt van art. 7 en 13 van titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV);

64. Overwegende evenwel dat de locatie sinds haar oprichting echter nooit een gebied voor koeren en tuinen heeft bevat; dat de zonering van het terrein werd gedictieerd door BBP 19 en 26; dat BBP 19 2023 de voorschriften en de specifieke zonering voor het betreffende gebied overneemt;
65. Overwegende dat de voorschriften van de gewestelijke en de gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen die van kracht zijn op het moment van de afgifte van vergunningen en attesten voor projecten binnen de perimeter van BBP 19, enkel van toepassing zijn op het grondgebied waarop het plan betrekking heeft, voor zover ze niet in strijd zijn met de verordenende voorschriften;
66. Overwegende bovendien dat het ondergrondse gedeelte van de locatie (parkeergarage en metrostation) reeds volledig is aangelegd en het ondergrondse gedeelte behouden blijft, is de afwijking gerechtvaardigd voor de artikelen 7 en 13 van titel I van de GSV;
67. Overwegende dat hetzelfde geldt voor art. 5 van titel I van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV); dat BBP 19, in zijn twee versies, de bepalingen inzake de inplanting bevat; dat de afwijking van de overschrijding van een diepte die gelijk is aan driekwart van de diepte van het perceel, gerechtvaardigd is wanneer het BBP de bebouwing van het perceel in zijn geheel toestaat met het oog op de verstedelijking ervan; dat het perceel gelegen is in een open bebouwing en van het type 'volledig huizenblok' omgeven door wegen en dat artikel 5 dus niet van toepassing is;

Dichtheid:

68. Overwegende dat het project een centraal gebied van het Gewest verdicht, dat tot de met het openbaar vlotst bereikbare gebieden behoort; dat het door deze verdichting in deze centrale gebieden mogelijk is om het autoverkeer voor toekomstige gebruikers (werknemers, bewoners, winkelend publiek) te verminderen en andere soorten verplaatsingen te rationaliseren; dat het daardoor ook mogelijk is om aan de lokale en de gewestelijke behoeften te voldoen zonder meer perifere gebieden verder te kunstmatig te bebouwen; dat het voldoet aan de eis van BV 7.1 van het BBP;

Bouwprofielen:

69. Overwegende dat het project zich over twee gemeenten uitstrekt - namelijk Sint-Joost-ten-Node en Schaarbeek;

Gebouw A:

70. Overwegende dat gebouw A gelegen is in de gemeente Sint-Joost; dat zijn inplanting en zijn bouwprofielen worden geregeld door titel I van de GSV (artikelen 7 en 8);
71. Overwegende dat gebouw A, gezien zijn inplanting, een bouwlijn vormt tussen het nieuwe project van de Proximus torengebouwen aan het Noordplein; dat het zich in de lengte uitstrekt langs de Vooruitgangstraat dicht bij gebouwen met een lager bouwprofiel;
72. Overwegende dat gebouw A de overgang vormt tussen de grote bouwprofielen van de wijk en het Noordplein en het dagelijks gebruik ervan;
73. Overwegende dat er reden is om het bouwprofiel van dit gebouw met 4 verdiepingen te verlagen om zo het *canyoneffect* in de Vooruitgangstraat te verminderen en het in lijn te brengen met de bouwprofielen van het Noordstation en van de wijk die zich aan de andere kant van het spoor ontwikkelt;

Op het gedeelte op het gemeentelijke grondgebied:

Betreft alle gebouwen:

74. Overwegende dat de gebouwen B1-B2 en CD weliswaar een diepte van 24 m of iets meer hebben, maar dat de afwijking minimaal is; dat de aanvrager zijn keuze verantwoordt wegens de constructie op een bestaande structuur in de kelder die het structurele raster oplegt dat op de bovenste verdiepingen moet worden gevolgd;

Gebouwen B1 - B2:

75. Overwegende dat gebouw B2 1,4 m boven de top van de toren van het Noordstation uitsteekt en dat dat verschil, met de opgaande dakrand, 5,7 m bedraagt;

76. Gelet op AV 6.2° van BBP 19, die het volgende stelt: "2° Elke constructie, renovatie of ontwikkeling, die betrekking heeft op het geheel of een deel van een gebouw of openbare ruimte die deel uitmaakt van de perimeter van het BBP, moet worden uitgevoerd met respect voor de elementen van erfgoedwaarde die aanwezig zijn binnen de perimeter en zijn omgeving" alsook BV 7.1 van het BBP: "De zone met hoge gebouwen zal een volumetrische diversiteit vertonen waarbij het effect van een continue gevel wordt vermeden en de openbare ruimten en het station worden verpletterd";
77. Overwegende dat het nodig is om de toren van het Noordstation tot zijn recht te laten komen wegens zijn erfgoedwaarde en zijn rol als stedelijk oriëntatiepunt;
78. Overwegende bovendien dat de Vooruitgangsdooorgang ingeklemd tussen het Noordstation aan de ene kant, met een variabele hoogte onder de kroonlijst van 24,23 m, en het gebouw B2 met een hoogte onder de kroonlijst van 46,7 m, waardoor een pad met weinig daglicht en een canyoneffect voor voetgangers ontstaat;
79. Overwegende dat de verhoudingen van het gebouw B2 wegens zijn inplanting visueel concurreren met de klokkentoren gezien vanaf de Vooruitgangstraat;
80. Overwegende dat er, om de identiteit en de status van de klokkentoren als icoon van het Noordstation te versterken en te behouden, reden is om de verhoudingen van het gebouw B2 te herzien door het met twee verdiepingen te verlagen;
81. Overwegende dat deze verlaging ook gebouw B1 ten goede komt; dat het door de nieuwe verhoudingen slanker wordt, waardoor het een nog grotere status krijgt als 'vuurtoren' in de nieuwe skyline van de wijk;
82. Overwegende dat het project het uitzicht naar en van het Noordstation verbetert door het te openen naar de Noordwijk en de nieuwe gebouwen te gebruiken als een scenografie; dat het ook leidt tot een meer onbelemmerd zicht vanaf de Koninklijke Sint-Maria Kerk van Schaarbeek;

Gebouw CD:

83. Overwegende dat de vleugels van gebouw CD 26 m diep zijn en daarmee afwijken van AV 1.5°, dat voorschrijft dat gebouw CD maximaal 24 m diep mag zijn; gelet evenwel op de motivering van de aanvrager met betrekking tot met name de bestaande draagconstructie van de locatie waarop de gebouwen moeten rusten; dat de aangevoerde motivering gerechtvaardigd is;
84. Overwegende dat, als gevolg van de gewijzigde aanvraag, het bouwprofiel van gebouw CD in de bovenste dakverdiepingen is herzien om te voldoen aan de eis van BV 7.1.3°;
85. Overwegende evenwel dat het resultaat van de wijziging, namelijk de getrapte ontwikkeling van één travee van gebouw D, niet harmonieus is en afbreuk doet aan de esthetiek van de voorgestelde volumetrie;
86. Overwegende dat er reden is om de volumetrie van de bovenste verdiepingen, de kap en de dialoog van de toegankelijke dakruimten van de gebouwen CD te herzien;

Bewoonbaarheid:

Collectieve buitenruimten

87. Overwegende dat het project binnen de verschillende gebouwen voorziet in buitenruimten die toegankelijk zijn voor het publiek, in de vorm van aangelegde dakterrassen; dat dit uiteraard positief is vanuit zowel sociaal als milieuoogpunt;
88. Overwegende dat de ontwikkeling van het dakterras op G+2 van gebouw B bestaat uit twee gemineraliseerde 'pockets' omlijst door dicht beplante ruimten; dat dit dakterras toegankelijk is vanuit het kinderdagverblijf en de openbare voorzieningen van het gebouw en voornamelijk bedoeld is als ontspannings- en speelruimte;
89. Overwegende dat deze speelruimte zich in werkelijkheid slechts over een klein deel van de totale oppervlakte van het dakterras uitstrekt, dat het gepast zou zijn om de inrichting ervan uit te breiden en te herzien om de

sociale functie ervan te versterken door een echte speelzone aan te bieden die door de bewoners kan worden gebruikt;

90. Overwegende dat de vegetatie (strata en beplantingsplan) en de materialen op de grond (kleuren, legpatroon, afmetingen en afwerkingen enz.) van de dakterrassen gelegen op G+2 (van gebouw B), G+11 en G+13 (van gebouw B2) en de loggia's (van gebouw CD) moeten worden aangegeven in de aanvraag;
91. Overwegende dat het dakterras op G+13 van gebouw B2 voorbehouden is voor de aanleg van een moestuin; dat de installaties die nodig zijn voor de goede werking van de moestuin, moeten worden gespecificeerd;
92. Overwegende dat de dakterrassen op G+2 en G+21 van gebouw CD profiteren van een hoogwaardige landschapsarchitectuur; dat de verschillende kruidachtige en heestersoorten zijn gedetailleerd (met name met betrekking tot de beplantingsdichtheid), dat het echter wenselijk zou zijn om allergene soorten te schrappen;
93. Overwegende dat de inrichting van het dakterras op G+21 van gebouw CD licht verschilt ten opzichte van de verschillende plannen in de aanvraag (met name met betrekking tot het meubilair en de toegang tot het centrale deel van het dakterras); dat de voorgestelde indeling moet worden gestandaardiseerd in de verschillende documenten in de vergunningsaanvraag;
94. Overwegende dat dit terras beplante ruimten omvat; dat de landschapsnota in de vergunningsaanvraag vermeldt dat "(dit gebied) ook fungeert als stormbekken en regenwaterreservoir"; dat er geen verdere details worden verstrekt en dat het daarom noodzakelijk is om het gebruikte systeem en het nut ervan op het vlak van regenwaterbeheer te verduidelijken;

Openbare voorzieningen:

95. Overwegende dat de aanvraag voorziet in de inrichting van verschillende gemeenschapsvoorzieningen in 2 afzonderlijke 'pockets', de ene in gebouw A en de andere in gebouw B;
96. Overwegende dat in de toelichting wordt beschreven dat de ruimte voor de voorzieningen plaats zou kunnen bieden aan een kinderdagverblijf zonder dat echter wordt bepaald waar dat kinderdagverblijf zich zou bevinden, maar dat alles erop wijst dat het kinderdagverblijf zich in gebouw B zou bevinden; dat de aanvrager ter zitting een plan heeft gepresenteerd waarbij een kinderdagverblijf de gehele technische ruimte op G+2 van gebouw B in beslag neemt, te weten 1.624 m²;
97. Overwegende dat, indien dit het geval is, een extra lift moet worden voorzien om toegang te krijgen tot dit kinderdagverblijf, aangezien dit zich op de 2^e verdieping zou bevinden vanaf het niveau van de benedenverdieping van het station en dat er momenteel slechts 2 liften zijn gepland voor een potentieel van 6 uitrustingseenheden van in totaal 2.645 m²; dat de meeste ouders hun kinderen brengen in kindervagens en dus verplicht zullen zijn om de lift te nemen;
98. Overwegende dat het interessant zou zijn om het Solvayplein te activeren door het niveau ter hoogte van de benedenverdieping van het station met kantoren te in te richten met collectieve en actieve functies (cafetaria, ontspanningsruimten enz.) die rechtstreeks toegang bieden tot de plaat;
99. Overwegende dat het gepast zou zijn om een 'pocket' voor voorzieningen te voorzien in gebouw CD om ook de Vooruitgangsdooorgang en het Solvayplein te helpen activeren en de voorzieningseenheden in het project beter te verdelen;
100. Overwegende bovendien dat, opdat deze ruimten niet leeg zouden blijven staan, nu al formele verbintenissen moeten worden aangegaan met publieke of semi-publieke of zelfs particuliere huurders;

Woningen:

101. Overwegende dat het gewijzigde project per standaardverdieping drie woningen behoudt die alleen op het noorden zijn georiënteerd, wat betreurenswaardig is; dat, gezien de verschillende problemen die inherent zijn aan het gebied (GPDO, BBP 19, GSV/Good Living-project), het aantal woningen die slechts in één richting zijn voorzien, tot een minimum moet worden beperkt;

102. Ervan uitgaande dat gebouw B1 255 appartementen zal tellen, die als volgt zijn verdeeld: 65 studio's, 90 appartementen met één slaapkamer, 90 appartementen met twee slaapkamers en 10 appartementen met drie slaapkamers;
103. Ervan uitgaande dat gebouw B2 100 woningen zal tellen, die als volgt zijn verdeeld: 16 studio's, 32 woningen met één slaapkamer, 42 woningen met twee slaapkamers en 10 woningen met drie slaapkamers;
104. Overwegende dat, ter herinnering, gebouw A in de gemeente Sint-Joost ligt en niet in de berekening van AV 2.4° is opgenomen, dat dus alleen van toepassing is op gebouw B;
105. Overwegende dat de aanvrager in zijn toelichting op pagina 39 het volgende aangeeft: "*De grote woningen vertegenwoordigen 15,1% van het totale aantal woningen en nemen tegelijkertijd 20,8% van de totale specifieke oppervlakte in beslag*";
106. Overwegende evenwel dat na analyse blijkt dat gebouw B1-B2 in aantal slechts 5,6% woningen met drie of meer slaapkamers telt en dat dit percentage in vloeroppervlakte minder dan 20% bedraagt; dat dit bijgevolg een afwijking van AV 2.4° vormt; dat het project een groter aantal eengezinsappartementen met drie en vier slaapkamers in gebouw B moet aanbieden om de 20% vloeroppervlakte voor woningen in gebouw B te bereiken; dat de aanvrager een gedetailleerde berekening moet voorleggen aan de hand waarvan kan worden nagegaan of aan die voorwaarde is voldaan;
107. Overwegende dat het, gezien het aantal woningen in de toren in kwestie (355), raadzaam zou zijn om te voorzien in een ingang waarop toezicht wordt geleverd door een conciërge/receptionist; dat de aanvrager met betrekking tot het afvalbeheer en de schoonmaak van de gemeenschappelijke ruimten op alle verdiepingen en de gemeenschappelijke ruimte op G+5 moet specificeren hoe deze aspecten zullen worden beheerd;
108. Overwegende dat het gewijzigde project per standaardverdieping drie woningen behoudt die alleen op het noorden zijn georiënteerd, wat betreurenswaardig is; dat, gezien de verschillende problemen die inherent zijn aan het gebied (GPDO, BBP 19, GSV/Good Living-project), het aantal woningen die slechts in één richting zijn voorzien, tot een minimum moet worden beperkt;
109. Overwegende dat de aanvrager overeenkomsten van de nutsbedrijven heeft die hem de mogelijkheid bieden om de meters in de appartementen op elke verdieping te installeren;

Stedelijkheid, uitzicht en architecturale esthetiek:

110. Overwegende dat het project voorziet in de aanleg van nieuwe buitenruimten die toegankelijk zijn voor het publiek, met name door de rationalisering van de grondinname van de bestaande bushub, de opening van de Vooruitgangsdooorgang en de aanleg van een voorplein voor het station ter hoogte van de stationshal;
111. Overwegende dat het project de door het BBP gevraagde uitzichten na de afbraak van het CCN-gebouw op het station vanaf de as van de Simon Bolivarlaan en ook op de Koninklijke Sint-Maria Kerk van Schaarbeek respecteert;
112. Overwegende dat voor gebouw B (B1-B2) de breedten van de bovenmantels tussen de traveeën niet identiek zijn; dat de breedten van de bovenmantels aan de uiteinden niet identiek zijn; dat de ruimten tussen de verdiepingen niet identiek zijn; dat deze verschillen afbreuk doen aan de esthetiek en de compositie van de gevels disharmonisch maken;
113. Daarnaast overwegende dat de heterogeniteit van de uitspringende elementen op gebouw B (B1-B2) disharmonisch is; dat er soms geïnternaliseerde of semi-geïnternaliseerde loggia's zijn ontwikkeld met uitspringende balkons en balkons van verschillende diepte met, op de westgevel, een gigantische uitkragende structuur waarin de balkons zijn opgenomen die niet aanwezig is op de andere gevels;
114. Overwegende dat het de voorkeur verdient om het type van de voorgestelde uitspringende elementen te rationaliseren om een betere algemene architecturale uitstraling van de gevels te behouden;

115. Overwegende dat de voor de gevelbekleding gebruikte materialen en tinten onvoldoende zijn gedetailleerd en verantwoord;
116. Overwegende dat gebouw B een gevelschil van lichtbronzen keramische tegels heeft; dat echter noch het lijstwerkpatroon van deze tegels (afmetingen, plaatsing) noch hun uitzicht (metaal, mat, geprepatineerd of geoxideerd) is gespecificeerd; dat hetzelfde geldt voor de metalen elementen die als lichtbrons zijn aangeduid (mat, metaal, gestructureerd?);
117. Overwegende ook de kleurschakeringen van de gevels van de gebouwen A en CD, die bekleed zijn met wit en lichtbrons voor gebouw B; dat de aanvrager dient aan te geven hoe de gevels zullen worden gereinigd en onderhouden met betrekking tot de slijtage die mettertijd zal optreden en de blootstelling aan atmosferische vervuiling;
118. Overwegende dat het project voor de 3 groepen gebouwen een volledig glazen sokkel ontwikkelt met identieke esthetiek op de eerste 4 niveaus;
119. Overwegende echter dat boven deze eerste 4 niveaus elk gebouw zijn eigen esthetiek ontwikkelt, volledig tegengesteld aan elkaar en aan de sokkel; dat de overgang tussen de sokkel en de bovenste verdiepingen niet voldoende lijkt te zijn bestudeerd; dat de gebouwen boven deze sokkel lijken te zweven; dat het beter zou zijn om een bindend element te handhaven, zoals de luifel van hout en glas, die als gemeenschappelijke sokkel fungeert, terwijl elk gebouw in de grond wordt verankerd, waardoor het onderscheidende karakter van elk van de gebouwen wordt versterkt en er een interessantere en rijkere stedelijke dynamiek ontstaat;
120. Overwegende dus dat de esthetiek van het project onvoldoende ontwikkeld en/of gedetailleerd is, dat er een gebrek is aan verankering van de gebouwen in de bebouwde context en een zekere iconiciteit van de hoge gebouwen, ondanks het feit dat de site centraal ligt en een referentiepunt is voor de Brusselse agglomeratie en dat het een overgang zou moeten vormen tussen de 'Manhattan'-wijk en de context van de historische stad;
121. Overwegende dat er reden is om de (voornamelijk witte) tinten en architecturale vormen die voor de 4 gebouwen worden gebruikt, te diversifiëren (om het balkeffect te vermijden) om een meer kwalitatieve architectuur aan te bieden;
122. Ook overwegende dat op basis van de voorgestelde plannen en renderings geen definitief oordeel kan worden gegeven over het voorgestelde architecturale uitzicht; dat gekleurde gevelaanzichten met de gekozen tinten en materialen aan het dossier moeten worden toegevoegd en meer fotorealistische aanzichten, met name van de gevels, beschikbaar moeten worden gesteld, zodat een gedetailleerd oordeel kan worden gegeven;
123. Overwegende dat de gevel van de benedenverdieping van de sokkel aan het Noordplein over een lengte van 56 m herhaaldelijk is bedekt met hekken waarachter de doorgang naar de galerie, de in- en uitgangen van de bushub en de zijdelingse openingen van de overdekte straatopening van de NMBS schuilgaan; dat de materialiteit van deze hekken niet wordt gespecificeerd in de legende; dat de mate waarin ze worden gebruikt in de openbare ruimte, vragen oproept, evenals de perceptie die ze creëren voor voetgangers in deze ruimte; dat het esthetische voorstel verder moet worden verfijnd (materialen, samenstelling);
124. Overwegende dat er reden is om te specificeren of de deuren permanent open blijven of opnieuw dichtgaan zodra een bus is gepasseerd of er 's nachts geen openbaar vervoer wordt aangeboden; dat het de voorkeur verdient om een meer esthetische oplossing te presenteren om de openbare ruimte gastvrij en inclusiever te maken en het subjectieve veiligheidsgevoel te versterken;

Openbare ruimte:

Algemeen:

125. Overwegende dat het onderwerp van de aanvraag zich in de nabijheid van andere openbare ruimte- en bouwprojecten bevindt; dat, hoewel het project beperkt is tot de toegangshelling naar de hub en de aansluitingen op de bestaande openbare ruimte, er op verschillende plannen een interventieperimeter is aangegeven die de perimeter van de aangrenzende projecten gedeeltelijk overlapt en specifieke ontwikkelingen omvat (met name bomen- en leveringszone);

126. Overwegende dat de interventieperimeter (in het blauw weergegeven op de verschillende plannen van de aanvraag) is opgesteld op basis van een scenario voor de herontwikkeling van de Simon Bolivarlaan, waaronder met name het tramproject;
127. Overwegende bijvoorbeeld het project dat momenteel wordt beoordeeld voor tram 15, met referentie 04/PFD/1943670;
128. Overwegende daarom dat het project niet aansluit bij een bestaande toestand met betrekking tot de ontwikkeling van de omgeving; dat het daarom niet mogelijk is om een oordeel te vormen over de goede integratie van het project in zijn directe omgeving (met name wat het Bolivarplein betreft);
129. Overwegende dat deze aandacht voor de samenhang van het geheel niet alleen naar de verbindingen, maar ook naar de materialen op de grond moet gaan;
130. Gelet op algemeen voorschrift 0.2 van het GBP;
131. Gelet op de analyse van de conformiteit van het oorspronkelijke project die door de studieverantwoordelijke in het kader van de effectenstudie werd uitgewerkt, met dit voorschrift;
132. Overwegende dat in de aanvullende toelichting bij de effectenstudie niet wordt geanalyseerd of het gewijzigde project voldoet aan voorschrift 0.2 en wordt vermeld dat deze analyse wordt gemaakt in de gewijzigde toelichting;
133. Overwegende dat de aanvrager in zijn gewijzigde toelichting (p. 55) uitlegt dat hij aan deze eis voldoet door *"meer dan 1.600 m² groene openbare ruimte aan te leggen op het Noordplein, op het niveau van de stad op de Bolivarsquare op het niveau van het station en op de Solvaysquare"*;
134. Overwegende dat de oppervlakte van de grond, waarop de aanvraag betrekking heeft, 29.459 m² bedraagt; dat 10% van dit totaal bijgevolg 2.945 m² vertegenwoordigt;
135. Een meting op de plannen toont een oppervlakte van beplante groene ruimten voor het Noordplein van 3 'pockets' van respectievelijk 57 m², 65 m² en 40 m², voor de ingang van het kantoorgebouw CD van 162 m², voor de Bolivarsquare van 977 m², bestaande uit twee groene 'pockets' van respectievelijk 106 m² en 112 m² en ten slotte, voor de Solvaysquare op het niveau van het station van twee 'pockets' van 114 m² en 98 m² (voor een totaal van 754 m²);
136. Overwegende dat het project wordt gebouwd op een bestaande plaat die bijna het hele perceel beslaat; dat het desondanks nodig is om de kwaliteit van de geplande groene ruimten te verbeteren en de materialiteit van de verplaatsingsruimten te herzien;
137. Overwegende de infrastructurele beperkingen die ondergronds aanwezig zijn en de verwachte voetgangersstromen in de toekomstige toegankelijke openbare ruimten;
138. Overwegende evenwel de aanzienlijke mineralisatie van de naaste omgeving en het belang van beplanting op de plaat voor de leefomgeving, het landschap en de biodiversiteit;
139. Overwegende overigens de aanbevelingen Urba-04, F&F-02 en MClimat-04 in de effectenstudie, die gericht zijn op het voorzien van meer groene zones op het niveau van de stad en op het niveau van het station en op het verbeteren van de kwaliteit van deze groene gebieden;
140. Overwegende daarom dat er reden is om een ambitieuzer antwoord te bieden op de aanbevelingen van Urba-04, F&F-02 en MClimat-04 en om de beplante oppervlakte op het Noordplein, op de Bolivarsquare en ten slotte op de Solvaysquare op de niveaus van de stad en van het station te vergroten;
141. Overwegende evenwel dat de groeiomstandigheden voor beplanting op de plaat niet optimaal zijn; dat er daarom bijzondere aandacht moet worden besteed aan de keuze van de beplanting op basis van deze

omstandigheden;

142. Overwegende dat de onderstaande voorwaarden bedoeld zijn om de kwaliteit van de voor het publiek toegankelijke ruimten te verbeteren met het oog op het waarborgen van de woon- en de verplaatsingsfuncties, de veiligheid van de ruimten en de optimalisering van de milieukwaliteit ervan; dat zij van toepassing zijn op alle openbare ruimten in de open lucht en dat hieronder meer specifieke voorwaarden zijn opgenomen voor elke openbare ruimte en voor het publiek toegankelijke open ruimte;
143. Overwegende dat de landschapsarchitectuur van de openbare ruimten sterk afwijkt van die van het oorspronkelijke project en dat er in dit opzicht geen aanbeveling is geformuleerd; dat de beschrijving van sommige inrichtingen te bondig en onvoldoende gedetailleerd is;
144. Overwegende dat het project de geplande materialen niet duidelijk omschrijft; dat het dossier de aard van de materialen moet specificeren, in het bijzonder voor de wegdekken, maar ook voor de boordstenen, de watergoten enz.);
145. Overwegende dat het meubilair, in een streven naar maximale inclusiviteit, zou kunnen worden geïnspireerd op de aanbevelingen van het bestek voor de toegankelijkheid voor voetgangers (banken uitgerust voor 25% met rugleuningen en arMLEUNINGEN, beugels met een extra horizontale stang op maximaal 30 cm van de grond op de eerste en laatste in een rij); dat de fietsbeugels, waar mogelijk, overdekt moeten zijn;
146. Overwegende dat de plannen geen enkel specifiek technisch element vermelden met betrekking tot de wegprojecten (signalisatie, markeringen, borden, verkeerslichten, podotactiele voorzieningen (ook op het niveau van de trappen en de roltrappen), verlaging van de trottoirs ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen, materialen enz.); dat dit in de plannen moet worden voorzien, meer bepaald om te controleren of die elementen aan de geldende reglementering voldoen;
147. Overwegende dat het daarom noodzakelijk is om in de gewijzigde plannen meer duidelijkheid te verschaffen over:
- alle elementen (plannen, doorsneden, technische details enz.) die nodig zijn om na te gaan of het project voldoet aan de geldende voorschriften, en in het bijzonder:
 - de voetgangersoversteekplaatsen (verlaging van de trottoirs, podotactiele tegels enz.),
 - de dwars- en de langshellingen van de ruimten die voor voetgangers zijn gereserveerd (trottoirs, hellingen, halten van het openbaar vervoer enz.),
 - de verkeersborden (markeringen, borden enz.),
 - het stadsmeubilair (bushokjes, vuilnisbakken enz.),
 - de verschillende soorten materialen en hun afmetingen (straatstenen voor het niveau van de stad en voor het niveau van het station, watergoten, boordstenen enz.);
148. Overwegende dat de openbare ruimten, zoals ze nu zijn gepland, regelmatig worden onderbroken door bolders en paaltjes;
149. Overwegende dat het project voorziet in de installatie van talrijke paaltjes in de openbare ruimten (Bolivarsquare, VooruitgangsdooRGANG); dat het noodzakelijk is om na te gaan of ze nodig zijn, om te overwegen om ze te schrappen - en dan met name in voetgangersruimten zoals op het niveau van het station - of om ze te vervangen door een ander type straatmeubilair/beplanting;
150. Overwegende dat een invasieve boomsoort in het project is opgenomen (*Eleagnus angustifolia* - volgens de *Invasive Alien Species in Belgium: Species List (biodiversity.be)*);
151. Overwegende dat het wenselijk zou zijn om de plantensamenstelling aan te passen zodat geen allergene

grassen of invasieve soorten worden voorgesteld;

152. Overwegende dat er verschillende gedetailleerde beplantingsplannen (waarin met name de beplantingsdichtheden en het volledige plantenpalet zijn gespecificeerd) in het dossier zijn opgenomen; dat deze oefening alleen is uitgevoerd in het kader van de landschapsinrichting van de gemeenschappelijke buitenruimten binnen de gebouwen (zie hierboven);
153. Overwegende dat deze benadering van landschapsarchitectuur prijzenswaardig is en moet worden toegepast op de openbare ruimten van het project, zodat de openbare ruimten die uitsluitend bestemd zijn voor verplaatsingen en wonen (Bolivarsquare, pleintje aan de ingang van het gebouw CD enz.) een echt visueel belang krijgen; dat het daarom wenselijk zou zijn om een beplantingsplan met een vergelijkbaar niveau van detail en kwaliteit te garanderen voor alle openbare ruimten die toegankelijk zijn voor het publiek;
154. Overwegende dat het project, zoals het nu op de tekentafel ligt, binnen zijn perimeter geen enkele voorziening voor fietsers bevat; dat het daarom niet mogelijk is om na te gaan of deze voorzieningen conform, comfortabel en veilig zullen zijn;
155. Overwegende dat het project geen enkele geloofwaardige voorziening voor fietsers bevat; dat het essentieel is om er voor te stellen;
156. Overwegende dat de plannen niet duidelijk genoeg de as van de voetgangersdoorgang laten zien die is voorzien in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP); dat de trottoirs en de hellingen die het Noordplein met het Simon Boliverplein verbinden, niet erg breed zijn; dat de inrichting van de openbare ruimte moet worden herzien om een voldoende brede en comfortabele voetgangersas te creëren om de voetgangersdoorgang binnen de perimeter van het project te versterken;
157. Overwegende dat er een plan met de locatie van de verschillende verlichtingstoestellen is opgenomen in het dossier; dat de landschapsnota van de aanvrager echter stelt dat *"de plaatsing en de dimensionering van de verlichtingstoestellen het voorwerp moeten uitmaken van een verlichtingsstudie. Dit werk zal worden uitgevoerd in samenwerking met de toekomstige beheerdiensten. De hierboven beschreven configuratie is een overzicht van de projectintentie"*;
158. Overwegende dat verlichting een essentieel onderdeel is van de inrichting van de openbare ruimten, met name op het vlak van de veiligheid; dat, gezien de bijzondere context van de locatie (in de naaste omgeving van een station), de verlichting het onderwerp moet zijn van een diepgaande analyse; dat er daarom reden is om een verlichtingsstudie uit te voeren, en wel onmiddellijk, alsmede eventuele aanbevelingen toe te passen om de veiligheid van de omgeving van het station voor reizigers en omwonenden te waarborgen;
159. Overwegende ten slotte dat het project in het grootste deel van het busverkeer ondergronds voorziet, wat met name voordelen biedt voor de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte, het uitzicht en de verspreiding van lawaai;

Solvayplein:

160. Overwegende dat de plannen voor de plaat gedetailleerder moeten zijn aangezien ze niet alle geplande vrijetijds- en sportfaciliteiten specificeren;
161. Overwegende dat het daarom niet zeker is dat de geplande inrichting voldoet aan de behoeften van de wijk;
162. Overwegende de risico's in verband met balspelen in een ruimte met uitzicht op wegen en hellingen naar parkeergarages en in de buurt van glazen gevels;
163. Overwegende dat het inplantingsplan en het landschapsarchitectuurplan van de gewijzigde aanvraag voorzien in verschillende schikkingen in het verlengde van de rijweg van het Solvayplein;
164. Overwegende dat er werkzaamheden moeten worden uitgevoerd gezien de wijziging van de helling naar de parkeergarage die in het project is voorzien;

165. Overwegende dat de bestaande voetgangersoversteekplaatsen gehandhaafd moeten blijven en dat het moet mogelijk zijn om vanuit de Quatrechtdoorgang met de auto linksaf te slaan om de parkeergarage in te rijden;
166. Overwegende dat de fietsers linksaf moeten kunnen slaan bij het verlaten van het parkeervak;
167. Overwegende daarom dat de verbindingen tussen het project en de bestaande openbare ruimte opnieuw worden bekeken en indien nodig de perimeter van de aanvraag moet worden aangepast om de nodige werkzaamheden op te nemen;
168. Aangezien de plaat van het plein niet toegankelijk is voor PBM's;
169. Overwegende dat de openluchtparking van de NMBS niet van hoge kwaliteit is en niet in overeenstemming is met de ambities van BBP 19 voor deze ruimte;
170. Overwegende dat de ruimte op de plaat geschikt moet zijn en gebruikt moet worden voor zowel doorgangs- als woondoeleinden;
171. Overwegende dat een aanzienlijk deel van het verkeer dat het zal ontvangen, uit het westen zal komen (gebouwen langs de Albert II-laan, Gaucheretwijk enz.);
172. Overwegende dat het, om deze ruimte te activeren, beter zou zijn om voorbijgangers aan te moedigen om sneller de plaat op te gaan;
173. Overwegende dat het huidige project slechts een secundaire trap ten westen van de plaat overweegt;
174. Overwegende de verticale aansluiting die in BBP 19 is voorzien;

Noordplein:

175. Overwegende dat het Noordplein grotendeels gemineraliseerd is en dat er slechts drie plantenbakken zijn voorzien;
176. Overwegende dat, hoewel dit een verkeersgebied is en de verplaatsingsfunctie er dus prioriteit heeft, moet de beplanting worden gemaximaliseerd, met name door de diepte van de plantenbakken te herzien;
177. Overwegende dat de inplanting van de bomen moet worden herzien; dat de bomen op het Noordplein te dicht zijn geplant, waardoor het risico bestaat dat ze zich niet goed zullen kunnen ontwikkelen;

Vooruitgangsdooorgang:

178. Overwegende dat de inrichting van de Vooruitgangsdooorgang in deze gewijzigde versie volledig gemineraliseerd is (in tegenstelling tot de oorspronkelijke inrichting, waarin plantenbakken werden voorgesteld), zonder dat hiervoor een aanbeveling is gedaan en zonder dat dit in de toelichting van de aanvrager wordt gemotiveerd;
179. Overwegende dat de Vooruitgangsdooorgang, zoals gepland in deze versie, bestaat uit een brede gang (van 11,36 m tot 13,5 m breed en 217 m lang), onderbroken door paaltjes, straatmeubilair en watergoten (die overigens niet worden gedetailleerd);
180. Overwegende dat er daarom reden is om de inrichting te herzien door een deel ervan (met name op de plaats van de bolders) te beplanten met lage beplanting die aan een schaduwrijke situatie is aangepast, met behoud van duidelijke breedten die met de verwachte voetgangersstromen overeenkomen;
181. Overwegende dat er een bijzondere aandacht moet worden besteed aan het ontwerp van de stationsingang (hoofdingang, symmetrie en uitzicht vanaf de Bolivarsquare) en dat de inrichting van het straatmeubilair in de doorgang moet worden herzien, met een bijzondere aandacht voor de inrichting van de winkelingen in het station;

Bolivarplein:

182. Overwegende dat de bestaande eik nu deel uitmaakt van een groep van 7 bomen; dat een van hen deel uitmaakt van de interventieperimeter; dat deze moet worden verwijderd;
183. Overwegende dat de geplande inrichting van dit plein voornamelijk mineraal is; dat, gezien de functie en locatie (hoofdtoegang tot het station), de openbare ruimte duidelijk leesbaar moet zijn;
184. Overwegende dat de helling naar de hub, zoals weergegeven in de dwarsdoorsnede van de aanvraag (doorsnede CCN-11-PU-G-PAY-320-07) niet voldoet aan de huidige regelgeving (GSV, Titel IV, artikel 5 - kenmerken van de toegangshelling); dat tussen twee hellingen rustplaatsen moeten worden voorzien; dat het bewijs moet worden geleverd dat de helling wel voldoet aan de normen en, indien dit niet het geval is, dat deze moet worden herzien;

Bolivarsquare:

185. Overwegende dat er twee beplante 'pockets' zijn gecreëerd ten westen van de Bolivarsquare en dat het grootste deel van het centrale deel van de square gemineraliseerd is (een stenentapijt waarvan de afwerking en de kleur overigens niet gedetailleerd zijn op het plan);
186. Overwegende de huidige klimaatproblematiek en de aanbevelingen van de ES; dat het wenselijk is om een deel van de square groener te maken, met name door het oostelijke deel van het midden van de square te herzien, en een beplantingsplan op te nemen (met onder andere kruidachtige soorten, beplantingsdichtheid, geplande hoogten enz.) met een mate van detail die vergelijkbaar is met die van de beplantingsplannen voor de dakterrassen (zie hierboven);
187. Overwegende dat deze square een centrale plaats inneemt in het project; dat het doel van de aanleg ervan is om het uitzicht *"tussen de historische gevel van het station en de voetgangersboulevard die zich uitstrekt in de richting van de Zenne te benadrukken en 'in scène te zetten'"* (uittreksel uit de landschapsnota van de aanvrager);
188. Overwegende dat een balkon met uitzicht over het Bolivarplein de square zal omsluiten; dat in de vergunningsaanvraag geen details worden gegeven over de materialiteit van de borstwering; dat dit element moet worden gespecificeerd en dat het correct moet worden geïntegreerd in het gewenste uitzicht (transparantie);
189. Overwegende dat er talrijke paaltjes en bolders zijn gepland rond de gebouwen, rond het centrale deel van de square en op de square zelf; dat het noodzakelijk is om hun noodzaak te rechtvaardigen, te overwegen om ze te verwijderen of te vervangen door een ander soort straatmeubilair/aanplanting om het uitzicht niet te schaden (zie nota van de aanvrager);
190. Overwegende dat op het plan ook de volgende elementen moeten worden verduidelijkt:

- de soorten banken die worden voorgesteld,
- de borstweringen van het 'balkon met uitzicht op het Bolivarplein',
- het beplantingsplan voor de centrale inrichting van de square;
- de afwerkingen van de materialen op de grond (straatstenen op het niveau van het station);

Pleintje tussen de gebouwen CD (ingang gebouw):

191. Overwegende dat het pleintje tussen de gebouwen CD een soortgelijke landschappelijke inrichting heeft als de Bolivarsquare; dat een aantal van de opmerkingen die over dit laatste plein zijn gemaakt, daarom kunnen worden overgenomen en dat het daarom passend is om:
- de materialen te specificeren die op de grond moeten worden gebruikt en de vegetatie die moet worden geplant (inclusief een gedetailleerd beplantingsplan),

- de bolders te schrappen die over het pleintje verspreid zijn en ze te vervangen door een groen element en/of stadsmeubilair indien een scheiding essentieel is (reden uitleggen);

192. Overwegende dat de toekomstige beheerder van deze ruimte niet duidelijk is geïdentificeerd; dat de status van deze openbare ruimte (of voor het publiek toegankelijke ruimte) moet worden verduidelijkt; dat ook andere elementen moeten worden gespecificeerd (met name het gebruik van het geplande houten platform ten noorden van het pleintje en de materialiteit/hogte ervan enz.);

193. Overwegende dat een van de plantkuilen minder dan 1 m (80 cm) diep is; dat voor alle boomaanplantingen een bodemdikte van minstens 1,20 m moet worden voorgesteld;

Milieueffecten per thema:

Mobiliteit:

Masterplanstudie:

194. Overwegende dat het BBP de precieze indeling van de mobiliteitshub niet vastlegde en deze taak verwees naar de Masterplanstudie voor de stationsomgeving, een studie die aan het einde van het goedkeuringsproces van het BBP werd opgestart (zie Bijlage 10g van het BBP); dat het op basis van het Masterplan nog niet mogelijk was om tot een consensus te komen over de inrichting van de bushub, noch om tegemoet te komen aan de behoeften van de verschillende betrokken eigenaars/openbaar vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, MIVB);

195. Gelet op de ongunstige adviezen van de vervoersmaatschappijen;

196. Overwegende dat het op basis van het gewijzigde ontwerp niet mogelijk is om een consensus tussen de verschillende actoren die betrokken zijn bij het mobiliteitsbeleid in Brussel;

197. Overwegende dat er reden is om de inrichtingen van de multimodale hub te herzien;

Multimodale hub:

198. Overwegende dat de voormalige Vooruitgangstraat, bekend als de overdekte rijbaan van de NMBS, in zijn huidige staat een rijstrook voor voertuigen, 9 taxistandplaatsen, 2 PMR-standplaatsen, 5 Kiss & Ride-plaatsen en 17 standplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen van de NMBS omvat, evenals een fietspad in twee richtingen; dat deze rijweg en het dak ervan eigendom zijn van de NMBS;

199. Overwegende dat het project voorziet in het gebruik van deze overdekte rijbaan door bussen en fietsers;

200. Overwegende evenwel dat de NMBS in haar advies van 14 augustus 2024 stelt dat het gebruik van deze straat slechts kan worden overwogen op voorwaarde dat een optimale werking van het station wordt gegarandeerd en dat de voorstellen in dit stadium niet beantwoorden aan de verwachtingen van de NMBS; dat bij gebrek aan een akkoord van de eigenaar de geplande ontwikkelingen op het terrein van de NMBS moeten worden herzien om:

- ofwel een compromis te vinden met de NMBS, met ontwikkelingen die tegemoetkomen aan haar behoeften en tegelijk de ruimte verdelen tussen de verschillende vervoerswijzen om een comfortabele verplaatsing te garanderen (voetgangers, fietsers en openbaar vervoer) en de toegang tot de bestaande fietsenstalling aan het station te behouden;
- of te voldoen aan de behoeften van de openbaar vervoersmaatschappijen buiten het NMBS-eigendom;

201. Overwegende dat de documenten in het dossier niet duidelijk zijn over het behoud van het voetgangersverkeer in deze ruimte die verbonden is met het station;

202. Overwegende dat de geplande paden niet breed genoeg zijn om voetgangers en fietsers de mogelijkheid te bieden om zich comfortabel te verplaatsen;

203. Overwegende dat de dragende structuur van de nieuwe overdekte weg het voetgangers- en fietspad zal

omsluiten door middel van dubbele kolommen die met elkaar zijn verbonden;

204. Overwegende dat de gewijzigde plannen de busparkeerplaatsen op de overdekte rijbaan niet duidelijk specificeren, zodat het niet mogelijk is het exacte aantal te bepalen;
205. Overwegende bovendien dat de MIVB in haar advies van 28 september 2024 de kwestie van het parkeren van elektrische bussen onder de plaat aan de orde stelt; dat, indien de DBDMH geen voorstander is van het parkeren van elektrische bussen onder de plaat, het bijgevolg nodig zal zijn om de inrichting van de overdekte straten te herzien in overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen om hun parkeerbehoeften te herzien en, indien nodig, de ruimte te herverdelen onder de actieve vervoerswijzen om met name de aanleg van de 'fietssnelweg' mogelijk te maken;
206. Overwegende dat de plannen onnauwkeurig zijn met betrekking tot de materialiteit van deze busbaan, aangezien op het plan een grijs effen vlak is aangegeven; dat het niet mogelijk is om bijvoorbeeld de berm of de voor bestuurders gereserveerde ruimte op het trottoir te bepalen;
207. Overwegende dat de aanvraag geen taxistandplaatsen verplaatst of nieuwe taxistandplaatsen creëert; dat ze geen kiss-and-ride-plaatsen of plaatsen voor PBM's verplaatst in de interventieperimeter;
208. Overwegende dat de aanvrager voorstelt om de taxi's, de parkeerplaatsen voor PBM's en de kiss-and-ride-plaatsen naar de Aarschotstraat te verplaatsen;
209. Overwegende dat er al taxistandplaatsen in de Aarschotstraat zijn ingericht, maar gezien de omvang van het station-CCN-knooppunt lijkt het noodzakelijk om meerdere kiss-and-ride-plaatsen, plaatsen voor PBM's en plaatsen voor taxi's aan te bieden rond de site, d.w.z. zowel links als rechts van de breuk die door de spoorweg wordt gevormd;
210. Overwegende dat de aanvraag betrekking heeft op de bouw, voor rekening van de NMBS, van een overdekte parking voor 35 bedrijfsvoertuigen en van een buitenparking voor 9 voertuigen, maar dat deze handelingen en werken plaatsvinden op het Solvayplein, dat tot het Brussels Gewest behoort; dat Brussel Mobiliteit, de administratie die bevoegd is voor de gewestelijke openbare ruimten, een ongunstig advies over dit voorstel heeft uitgebracht;
211. Overwegende bovendien dat de NMBS haar behoeften moet objectiveren ten opzichte van die van de andere openbaar vervoersmaatschappijen, zodat een bruikbaar compromis kan worden gevonden dat voor iedereen zo aanvaardbaar mogelijk is;
212. Overwegende dat het project betrekking heeft op de bouw van een nieuwe fietsenstalling voor de NMBS op het Solvayplein;
213. Overwegende dat de toegangen tot die stalling niet kwalitatief zijn gezien de onvoldoende breedte van het pad en de te steile hellingen;
214. Overwegende de onzekerheid over de voetgangersroutes van en naar de fietsenstalling;
215. Overwegende dat het relevanter zou zijn om dit lokaal toegankelijk te maken voor de voetgangers vanaf het niveau van de benedenverdieping van het station;
216. Overwegende dat het plan van de bestemmingen van BBP 19 voorziet in de aanleg van een verticale verbinding op deze locatie;
217. Overwegende dat het project voorziet in parkeerplaatsen in de open lucht van slechte kwaliteit op het Solvayplein;
218. Overwegende dat er geen akkoord is tussen de openbaar vervoersmaatschappijen over de mogelijkheid om zich met de bus of met de fiets via het station van het Noordplein tot het Solvayplein te verplaatsen;

219. Overwegende dat de aanvraag erop gericht is om de ingang van het station langs de overdekte rijbaan te wijzigen door de gebogen glazen gevel te verwijderen en te vervangen door een rechte gevel, waarvan de materialiteit niet is beschreven;
220. Overwegende dat wordt vastgesteld dat het dossier te vaag blijft over de ontwikkeling van de overdekte NMBS-sstraat en het Solvayplein, terwijl het goede functioneren van de hub in zijn geheel (inclusief het station) van deze ontwikkelingen afhangt; dat het noodzakelijk is om deze te verduidelijken;
221. Overwegende dat de nooduitgangen van de parking en van het metrostation werden gewijzigd; dat bepaalde evacuatie-richtingen werden gewijzigd, hetzij in de richting van de bushub, hetzij in de richting van de overdekte straat; dat het echter, gezien de adviezen van de MIVB en Brussel Mobiliteit, noodzakelijk is om de conformiteit van de evacuatie te laten controleren door de DBDMH;
222. Overwegende ten slotte dat twee trappen zijn getekend tussen vier muren, die niet met de onderste verdiepingen lijken te zijn verbonden; dat hierover duidelijkheid moet worden gegeven;

Vooruitgangsdooorgang (boven de NMBS-rijbaan):

223. Overwegende dat de Vooruitgangsdooorgang schuin afloopt om de verschillende niveaus tussen de drempels van het station en de plaat van het toekomstige Bolivarplein en de ingangen van de gebouwen B en CD op te vangen;
224. Overwegende dat deze helling niet beantwoordt aan de toegankelijkheidsbeginselen van de GSV en het Brusselse mobiliteitsbestek, dat ze niet toelaat dat de voetgangers zich op een correcte manier kunnen verplaatsen en dat ze de goede inrichting van de locatie niet bevordert; dat het werkingsprincipe van deze openbare ruimte meer in detail moet worden herzien en dat de niveaus en de hellingen op het plan moeten worden aangegeven; dat er bovendien een trede is om toegang te krijgen tot het Bolivarplein; dat de kwestie van het opvangen van regenwater op de privéruimte die toegankelijk is voor het publiek en de openbare ruimte niet uit het oog mag worden verloren;

Metrostation:

225. Overwegende dat de gewijzigde aanvraag de inrichting van het metrostation herzielt; dat de inrichting voldoet aan de aanbevelingen en het gebruik verbetert ten opzichte van de vorige toestand; dat de MIVB in haar advies echter opmerkingen formuleert over de evacuatie van het station bij brand en dat er redenen zijn om hieraan gehoor te geven;

Parkeren van motorvoertuigen buiten de openbare weg:

226. Overwegende dat het project in totaal 741 parkeerplaatsen voorziet voor motorvoertuigen;
227. Overwegende dat het project overdekte parkeerplaatsen voorziet voor:
- 402 plaatsen voor het kantoorpersoneel, wat voldoet aan het quotum van het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE),
 - 31 plaatsen voor de werknemers van de activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen (AVIG),
 - 219 plaatsen voor de bewoners van de woningen,
 - 54 plaatsen voor het winkelpersoneel,
 - geen enkele plaats voor de werknemers van de voorzieningen en voor de bezoekers (kantoren, woningen, handelszaken, voorzieningen, AVIG's),
 - 26 plaatsen voor de NMBS;

228. Overwegende dat het project 9 niet-overdekte parkeerplaatsen voor de NMBS voorziet;
229. Overwegende dat de plaatsen die voorbehouden zijn voor het kantoorpersoneel aan het BWLKE en de GSV moeten beantwoorden, hetzij 1 plaats per 200 m² kantoren in zone A;
230. Overwegende dat de plaatsen voor de kantoor- en de AVIG-medewerkers moeten worden meegerekend in het aantal toegestane BWLKE-plaatsen en 1 extra plaats vertegenwoordigen (die vrijgesteld is van de heffing);
231. Overwegende dat de eisen van de het BWLKE en de GSV en aanbeveling 3.22 strikt moeten worden nageleefd door het aantal parkeerplaatsen voor motorvoertuigen voor kantoren te beperken;
232. Overwegende de nabijheid van het project ten opzichte van het Noordstation en bijgevolg de zeer goede bereikbaarheid van de geplande locatie met het openbaar vervoer;
233. Overwegende de wens van het Gewest om het aantal woon-werkverplaatsingen per motorvoertuig te verminderen (wat meer bepaald blijkt uit het luik Parkeren van het BWLKE);
234. Overwegende dat het modale aandeel van de auto veel hoger is wanneer een parkeerplaats beschikbaar is op de bestemming, zoals blijkt uit verschillende studies, waaronder het *BELDAM* onderzoek van 2010;
235. Overwegende dat de 219 plaatsen bestemd voor de bewoners van de woningen overeenkomen met 0,4 plaatsen per woning, in afwijking van artikel 6 van titel VIII van de GSV, dat voorziet in minimaal één plaats per woning;
236. Gelet op het gemiddelde autobezit van 0,53 auto's per huishouden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
237. Gelet op het feit dat de aanvraag betrekking heeft op een toegankelijkheidszone A (zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer) van de GSV; dat de afwijking met betrekking tot het aantal voorbehouden plaatsen voor woningen bijgevolg kan worden aanvaard; dat het gewijzigde BBP 19 van 2023 (Schaarbeek), via AV 10, het parkeren bovendien beperkt tot 0,5 plaatsen per woning;
238. Overwegende dat de 54 plaatsen voor het winkelpersoneel een overaanbod van 36 plaatsen vertegenwoordigen volgens de behoeftenanalyse in de aanvullende nota bij het gewijzigde project;
239. Overwegende dat de geschatte mobiliteitsbehoeften wijzen op een tekort voor de bezoekers van de woningen;
240. Overwegende het multifunctionele karakter van de locatie en de wenselijkheid om te voorzien in gedeelde parkeergelegenheid voor de verschillende functies, zoals aanbevolen in de effectenstudie, waarbij het maximumaantal parkeerplaatsen dat is toegewezen aan de functies die onder het BWLKE vallen, in acht moet worden genomen;
241. Overwegende dat het aantal laadpalen voor elektrische voertuigen niet voor elke parkeergarage is gespecificeerd; dat de exploitant zal moeten voldoen aan het BBHR van 3 november 2022, waarin de verhoudingen van laadpunten voor parkeergarages worden vastgelegd, evenals aan bepaalde aanvullende toepasselijke veiligheidsvoorwaarden;

Leveringen:

242. Overwegende dat het project voorziet in 6 leveringszones: 2 op de weg in de Vooruitgangstraat voor trekkers met opleggers, en 4 ondergronds;
243. Overwegende dat het betreurenswaardig is dat er geen oplossing is gevonden om alle leveringen ondergronds te laten plaatsvinden om op die manier de milieuhinder te beperken;

244. Overwegende dat in het gewijzigde project nu een supermarkt van meer dan 1.000 m² is gepland; dat de GSV (titel VIII, art. 18) voorziet in een voor vrachtwagens toegankelijke leveringsruimte buiten de openbare weg met een vrije hoogte van minstens 4,30 m;
245. Overwegende dat er dus 4 plaatsen voorzien zijn voor voertuigen voor kleine leveringen in de kelderverdieping (2 voor vrachtwagens en 2 voor bestelwagens); dat deze plaatsen echter niet groot genoeg zijn, gedeeltelijk wegens de beschikbare hoogte, terwijl de beoogde voertuigen 5,4 tot 6,4 m lang zijn en 2,25 tot 2,76 m hoog;
246. Overwegende bijgevolg dat het nodig is om overdekte plaatsen met de juiste afmetingen te creëren;
247. Overwegende dat er geen beheerplan voor de leveringen werd bezorgd;
248. Overwegende dat de zone voor de leveringen geen plaats biedt aan een trekker met oplegger buiten de openbare weg; dat indien de trekker met een aanhangwagen van 14 m is uitgerust, deze gedeeltelijk op het trottoir zal moeten blijven staan;
249. Overwegende dat het ook noodzakelijk is om achter de trekker met oplegger een ruimte te voorzien voor het lossen van de goederen of, bij gebreke daarvan, de afmetingen te beperken tot op een chassis gemonteerde drager; dat bovendien de toegangsdeuren tot de goederenliften in het midden van de garage uitkomen in plaats van, in een optimale configuratie, achteraan aan de achterkant van de vrachtwagen; dat dit het lossen noch het verplaatsen van de goederen naar de goederenliften vergemakkelijkt en niet in overeenstemming is met de goede indeling van de locatie;
250. Overwegende dat het daarom noodzakelijk is om de leveringsruimten te vergroten, zodat er voldoende plaats is voor een trekker met een gesloten oplegger en om de deuren tussen de leveringslokalen te verplaatsen om het vervoer van goederen naar de goederenliften te vergemakkelijken;
251. Overwegende dat, om zoveel mogelijk negatieve effecten op de mobiliteit te vermijden die worden veroorzaakt door wachtende voertuigen of door bestelwagens die op de weg manoeuvreren, is het raadzaam om de exploitanten te verplichten om de leveringstijden tijdens daluren te plannen en om een beheersplan voor de levering op te stellen, zoals aangegeven in de aanbevelingen van de ES;
252. Overwegende dat voor winkels en horecazaken een leveringszone van 17 m is voorzien op de openbare weg aan de kant van de Vooruitgangstraat; dat deze zone echter niet werd gevalideerd door Brussel Mobiliteit in haar advies van 5 september 2023, onder meer omdat ze een negatieve impact heeft op toekomstige ontwikkelingen in verband met het tramproject;
253. Overwegende dat het qua inrichting van de openbare ruimte, geluidsoverlast en mobiliteit (ongeeoorloofd parkeren, manoeuvreren enz.) de voorkeur verdient om deze leveringsplaatsen ondergronds aan te leggen in plaats van op de weg;

Fietsen:

254. Overwegende dat de modal shift van auto naar andere alternatieve vervoermiddelen (fiets, trein, tram, bus enz.) moet worden aangemoedigd om de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit en minder uitstoot van broeikasgassen te verwezenlijken;
255. Overwegende dat de fiets een van die alternatieven is en het gebruik ervan wordt vergemakkelijkt door de plaatsing van een voldoende aantal goed uitgeruste en vlot toegankelijke fietsenstallingen;
256. Overwegende dat het project zou voorzien in 1.266 fietsparkeerplaatsen, waaronder 105 voor bakfietsen:
- 285 plaatsen voor het kantoorpersoneel, waaronder 5 plaatsen voor bakfietsen,
 - 922 plaatsen voor de woningen, waaronder 96 plaatsen voor bakfietsen,
 - 30 plaatsen voor de voorzieningen/handelszaken, waaronder 2 plaatsen voor bakfietsen,

- 29 plaatsen voor werknemers van de productieactiviteiten, waaronder 2 plaatsen voor bakfietsen;
257. Overwegende dat het aantal plaatsen voor fietsen op de locatie voor de woningen verschilt van de ene pagina naar de volgende van de aanvullende toelichting op het gewijzigde project;
258. Overwegende dat de 922 plaatsen voor de woningen moeten voldoen aan de behoeften van zowel bewoners als bezoekers;
259. Overwegende dat het totale aantal slaapkamers in de woningen van de wooneenheden van de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) in gebouw A niet is gespecificeerd in het gewijzigde projectdossier en dat het daarom niet mogelijk is om het aantal voor hen bestemde plaatsen voor fietsen te beoordelen;
260. Overwegende dat het project niet één plaats voor fietsen per 200 m² kantoorruimte voorstelt (de totale oppervlakte van de geplande kantoorruimte op de locatie bedraagt 80.073,65 m²) en slechts 5 plaatsen voor fietsen op de locatie voor kantoren voorstelt;
261. Overwegende dat de geplande voorzieningen beperkt zijn in hun gebruik door gebruikers en niet geschikt zijn voor alle soorten fietsen:
- de fietsrekken van het hoog-laag type van de NMBS zijn niet geschikt voor kleine fietsen noch voor modellen die met een mand zijn uitgerust. Bovendien bedraagt het hoogteverschil tussen de bovenste en onderste positie van twee naast elkaar geplaatste fietsen slechts 18 cm, wat te klein is, en de axiale afstand van 40 cm is ook te smal, zodat sturen en kabels in elkaar verstrikt kunnen raken,
 - de rekken met twee verdiepingen hebben een aantal beperkingen, waaronder de volgende: niet alle fietsmodellen zijn geschikt voor dit soort voorzieningen en het blijkt voor ouderen en kinderen lastig om hun fietsen op het bovenste niveau te stallen;
262. Overwegende dat de beschikbare afstand achter de fietsbevestigingssystemen met twee verdiepingen ten minste 2,65 m moet bedragen voor praktisch en comfortabel gebruik en dat daarom een dergelijke afstand moet worden voorzien achter deze systemen;
263. Overwegende dat fietsvoorzieningen met omgekeerde U-vormige beugels die minstens 1 m uit elkaar staan, het meest geschikt zijn voor alle soorten fietsen en gebruikersvriendelijk zijn;
264. Overwegende dat de voorgestelde modellen van bevestigingssystemen kunnen worden toegestaan naast een aanzienlijk aanbod van meer universele hoogwaardige bevestigingsmiddelen, zoals omgekeerde U-vormige modellen met dwarsbalken die minstens 1 m uit elkaar staan;
265. Overwegende dat er een 'NMBS' fietsenrek bestaat met een hoog en een laag niveau, dat van een betere kwaliteit is dan het geplande systeem, waarbij het hoogteverschil tussen twee naast elkaar geplaatste fietsen is vergroot tot 29 cm, waardoor sturen en remkabels niet meer in elkaar haken;
266. Overwegende dat de bevestigingsvoorzieningen voor de fietsen van het kantoorpersoneel in de fietsenstalling op het niveau van de stad van de gebouwen CD van het type rekken met meerdere hoogten is voor alle plaatsen.
267. Overwegende dat de bevestigingsvoorzieningen voor de fietsen van de bewoners en de bezoekers van de woningen in de fietsenstalling op G+2 van gebouw B1 voor alle plaatsen van het type rekken met meerdere hoogten zijn;
268. Overwegende dat de capaciteit van de liften voor het meenemen van fietsen naar de woningen in de gebouwen B1 en B2 moeilijk in te schatten is;
269. Overwegende dat de 10 fietslokalen op de verdiepingen G+3 tot G+12 van gebouw B2 niet voldoende ruimte

bieden tussen de bevestigingsvoorzieningen (minder dan 1 m);

270. Overwegende dat, voor de plaatsen voor de fietsen van -0,5:

- de manoeuvreerruimten te groot zijn en dat deze ruimte zou kunnen worden gebruikt om meer fietsbeugels met een omgekeerde U-vorm te maken,
- de bevestigingsvoorzieningen voor de verschillende functies (woningen, voorzieningen, productieactiviteiten) niet worden verduidelijkt;

271. Overwegende dat de bevestigingsvoorzieningen niet worden verduidelijkt voor de 250 plaatsen voor fietsen op het Solvayplein.

272. Overwegende dat de fietslokalen voor de bewoners en de bezoekers van de woningen op het niveau van de rijweg van de bussen van de gebouwen B1 en B2 niet voldoende ruimte bieden tussen de bevestigingsvoorzieningen (minder dan 1 m);

Voetgangers:

273. Overwegende het advies van Brussel Mobiliteit van 12 augustus 2024; dat het project deel uitmaakt van het grote multimodale knooppunt van het Noordstation; dat de toegankelijkheid ervan moet worden gegarandeerd, zowel voor de infrastructuur op het niveau van het station, op het niveau van de stad, op het niveau van de bussen en de kelderverdieping, maar ook in de richting van het Noordplein en het Solvayplein, voor alle actieve vervoerswijzen, met bijzondere aandacht voor PBM's, en ten minste tijdens de perioden waarin het openbaar vervoer rijdt, alsook een goede route voor alle vervoerswijzen, zowel als bestemming als vertrekpunt, wat ook een duidelijke bewegwijzering impliceert die begrijpelijk is voor alle gebruikers, inclusief slechtzienden, mentaal gehandicapten, dyslectici enz.;

274. Overwegende dat de paden moeten worden voorzien in overeenstemming met de verwachte verkeersstromen om conflicten tussen verschillende gebruikers te vermijden;

275. Overwegende dat de verbindingen/verplaatsingen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten zodanig moeten worden georganiseerd dat aan alle gebruikers een toegankelijke (universele en inclusieve toegankelijkheid), directe, korte, duidelijke, leesbare, intuïtieve, logische route wordt gegarandeerd die is aangepast aan het verkeersvolume, zodat een multimodaal knooppunt kan worden aangeboden dat op voorbeeldige wijze functioneert; dat een bijzondere aandacht moet worden besteed aan horizontale verplaatsingen, verticale verplaatsingen en het veiligheidsgevoel; dat het gewijzigde project probeert hieraan tegemoet te komen, maar hierin niet slaagt;

276. Overwegende dat, overeenkomstig aanbeveling 'MOB22' van de effectenstudie die gericht is op een directere en intuïtievere verbinding tussen het station en de premetro, het gewijzigde project voorziet in de verhoging van 2 roltrapkernen vanaf de (premetro)hal naar de Bolivarsquare, waardoor de gebruikersvriendelijkheid van de paden en de intermodaliteit tussen het openbaar vervoer worden verbeterd;

277. Overwegende dat PBM's (ouderen, mensen met bagage, mensen met kinderen en kinderwagens enz.) ongeveer 30% van de bevolking uitmaken; dat dit percentage hoger ligt op het belangrijkste multimodale knooppunt dat het Noordstation nu eenmaal is; dat passagiers vaak bagage en/of tassen bij zich hebben;

278. Overwegende dat het project slechts één openbare lift voorziet die de begane grond van het station verbindt met het niveau van de stad (gebouw B ter hoogte van de trappen die leiden naar het Bolivarplein); dat er in geval van storingen of onderhoudswerkzaamheden geen mechanisch alternatief is en dat de andere alternatieven lange looppaden vereisen die niet voldoen aan de toegankelijkheidscriteria (d.w.z. dat ze praktisch en comfortabel moeten zijn); dat de toegang tot deze lift verloopt via sluisen en deuropeningen (automatisch? uitspringend ten opzichte van de paden door de trappen?), wat niet bijdraagt aan de objectieve en de subjectieve veiligheid van de gebruikers van deze lift;

279. Overwegende dat er 2 liften zijn voorzien om het niveau van het station/het niveau van de bus en het metro-/premetrostation te bedienen; dat deze liften zich bevinden in de zone naast een winkel op het niveau van het

station dat kan worden afgesloten met een rolluik (buiten de openingsuren/bedrijfsuren) en in de door de MIVB gecontroleerde zone op de benedenverdieping; dat men dus in het bezit moet zijn van een geldig MIVB-ticket om er gebruik van te kunnen maken; dat de winkelgalerij op het niveau van de bussen zal worden afgesloten met een rolluik (buiten de openingsuren/bedrijfsuren); dat deze 2 liften dus geen aanvulling of alternatief kunnen zijn voor de openbare lift; dat er in geval van een storing of onderhoud van deze 2 liften geen rechtstreeks mechanisch alternatief is voor personen met beperkte mobiliteit om toegang te krijgen tot de metro/premetro; dat de andere alternatieven lange paden vereisen en niet voldoen aan de toegankelijkheidscriteria (praktisch en comfortabel);

280. Overwegende dat er behoefte is aan een extra toegang voor personen met beperkte mobiliteit die te allen tijde toegankelijk is voor het publiek en die het niveau van het station verbindt met het niveau van de stad ter hoogte van het Bolivarplein;

Werken aan de weg:

281. Overwegende dat de aanvraag ook betrekking heeft op handelingen en wegwerkzaamheden die in de openbare ruimte zijn gepland; dat het daarom noodzakelijk is om de toestemming van de betrokken overheden te verkrijgen voordat dergelijke ingrepen in dit gebied worden uitgevoerd, aangezien de aanvrager niet de eigenaar is;

Toegangsbeheer:

282. Overwegende dat het beheer van de toegang tot de verschillende bestemmingen zou moeten worden verduidelijkt; dat de openingstijden van de voorzieningen namelijk niet worden gespecificeerd, met name voor de volgende ruimten: bushub, overdekte NMBS-sstraat, winkelgalerij en metrostation;

Lucht:

283. Overwegende dat in de milieueffectenstudie (MES) aan de aanvrager werd aanbevolen om de luchtafvoer vanaf de parkeerplaats te specificeren, ervoor te zorgen dat de luchtinlaten en -afvoeren voldoen aan de eisen van norm EN 16798-3 (in acht te nemen afstand) en te voorzien in luchtafvoer vanaf de winkels op het dak (aanbevelingen 8.6 en 8.7);
284. Overwegende dat de hygiënische ventilatie per type functie (kantoren, woningen, voorzieningen en winkels/horeca) zal worden onderverdeeld en door balansventilatiegroepen zal worden geleverd;
285. Overwegende dat de parkeergarage mechanisch zal worden geventileerd door middel van een systeem met variabel debiet dat is uitgerust met verschillende CO-detectoren in de parkeergarage, waardoor het ventilatiedebiet kan worden aangepast aan de kwaliteit van de lucht in de parkeergarage en dat 's nachts een trager regime kan worden toegepast; dat de ventilatie niet is gedimensioneerd om te voldoen aan de eisen van Leefmilieu Brussel, die bepalen dat een debiet van 200 m³/u per voertuig vereist is;
286. Overwegende dat het project dus niet voldoet aan de standaard ventilatievoorwaarden, die voorzien in 200 m³/u/parkeerplaats;
287. Overwegende dat niet is voldaan aan de aanbevelingen AIR-01, AIR-02 en AIR-03 van de effectenstudie om de luchtkwaliteit in de parking te waarborgen en dat de desbetreffende documenten ontoereikend zijn;
288. Overwegende dat niet werd aangetoond dat er geen dode zones in de parking zijn;
289. Overwegende dat het essentieel is om een volledig ventilatieplan van de parking te leveren met de locatie van de voorzieningen en de luchtcirculatie erin, waarbij de luchtafvoerkanalen op de plannen en alle afvoerpunten moeten worden gespecificeerd;

Lawaai:

290. Overwegende dat het project volgens de geluidsbelastingkaarten van Leefmilieu Brussel zich in een geluidsomgeving bevindt die als lawaaiërig wordt omschreven, wat grotendeels te wijten is aan het wegverkeer dat gebruikmaakt van de wegen die aan het project grenzen (de Simon Bolivarlaan en de Koning Albert II-laan, de Koolbrandersstraat en, zij het in mindere mate, de Vooruitgangstraat);

291. Overwegende dat, om de impact van de geluidshinder op de bewoners van de woontoren te beperken, in de MES werd aanbevolen om de muren te isoleren zodat het akoestische prestatieniveau C kan worden gehaald zoals dat wordt gedefinieerd in Bijlage G van de norm NBN S 01-400-1:2022 (aanbeveling 11.1); dat deze aanbeveling door de aanvrager werd opgevolgd;
292. Overwegende paragraaf 3 van punt 'AV 5. Materialen' van het gewijzigde BBP 19 van 2023; dat, gezien het feit dat deze nog niet van kracht was, in de MES niet is ingegaan op het vraagstuk van de weerkaatsing van omgevingslawaai op de gevels van het gebouw waarop deze aanvraag voor een gemengde vergunning betrekking heeft;
293. Overwegende dat in de aanvullende nota met betrekking tot het gewijzigde project wordt vermeld dat een nieuwe akoestische modellering is uitgevoerd, maar dat deze niet is meegedeeld; dat het daardoor moeilijk is om de akoestische hinder van het gewijzigde project te beoordelen;
294. Overwegende dat de bezorgde elementen over de geluidsoverlast van het project (beschouwde bronnen, toe te passen oplossingen enz.) van het project niet erg nauwkeurig zijn in de bezorgde aanvullende nota;
295. Overwegende dat er redenen zijn om aanbeveling AC-01 van de MES volledig na te leven, ook ter hoogte van het kantoorterras van het North Galaxy-gebouw (maximale waarde van 48 dB(A));

Regenwaterbeheer:

296. Overwegende dat het Waterbeheerplan (WBP) 2022-2027 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het beheer van het regenwater op het perceel aanmoedigt om overstromingen te beperken, een stedelijke veerkracht ten opzichte van de andere gevolgen van klimaatverandering mogelijk te maken en een betere leefomgeving voor de inwoners te waarborgen;
297. Overwegende dat de locatie zich in een gebied bevindt dat bijzonder wordt blootgesteld aan verschijnselen van stedelijke warmte-eilanden (SWE);
298. Overwegende dat de locatie momenteel volledig waterondoordringbaar is gemaakt (afdichtingsgraad gelijk aan 1), zonder middelen om het regenwater op het perceel te beheren; dat de locatie ook gelegen is in een laag tot middelhoog overstromingsgevaarzone volgens de cartografie van Leefmilieu Brussel (<https://leefmilieu.brussels/burgers/tools-en-data/kaarten/overstromingskaarten-voor-het-brussels-gewest>);
299. Overwegende het streven van het Gewest om de Simon Bolivarlaan opnieuw in te richten; overwegende dat het waarschijnlijk is dat in het kader van die herinrichting een apart net onder deze laan zal worden aangelegd; overwegende dat, indien nodig, het regenwater van de gebouwen die aan deze weg grenzen, dan naar de Zenne kan worden geleid;
300. Overwegende dat er geen enkele garantie is gegeven met betrekking tot de uitvoering van een eventuele aansluiting van het regenwater op het project voor de aanleg van de gracht van de Noordwijk, terwijl in aanbeveling Eau-07 van de effectenstudie wordt gewezen op het belang van een mogelijke aansluiting van het regenwater van het project op het project voor de aanleg van de gracht van de Noordwijk;
301. Overwegende dat voor de gebouwen het project is gebaseerd op de installatie van groendaken met opslag in combinatie met tanks voor hergebruik van regenwater en stormbekkens;
302. Overwegende dat gebouw A een 60 m³ groot stormbekken en een 23 m³ grote tank voor hergebruik van regenwater bevat; dat deze tank is aangesloten op de toiletten van de functie voorzieningen en niet op de woningen; dat de typologie van deze voorzieningen momenteel onbekend is en dat het de voorkeur verdient om het waterhergebruik te optimaliseren door deze tank aan te sluiten op de toiletten van de woningen;
303. Overwegende dat gebouw B een stormbekken van 79 m³ heeft en een tank voor hergebruik van regenwater van 10 m³ die op de toiletten van de woningen is aangesloten;

304. Overwegende dat gebouw CD een stormbekken van 111 m³ heeft en een tank voor hergebruik van regenwater van 70 m³ die op de toiletten van de kantoren is aangesloten;
305. Overwegende dat de aanvullende nota met betrekking tot het gewijzigde project niet alle vereiste informatie bevat (volledige hydraulische schema's voor elk gebouw, duidelijke dakplannen met de bijbehorende systemen voor regenwaterbeheer, duidelijke dimensioneringsnota's enz.) om het ingevoerde systeem voor regenwaterbeheer adequaat te kunnen beoordelen (details van het afvoersysteem naar het riool, rekening houden met de vermindering van de lozingen op het riool enz.);
306. Overwegende dat het beoogde waterbeheer voor de openbare ruimten nog veel vragen oproept en dat er nog verbeteringen in het project moeten worden aangebracht (beheer van regenwater waar het valt, temporisatie enz.);

Natuur:

307. Overwegende dat het project een combinatie van groendaken en fotovoltaïsche panelen omvat en dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan de keuze van de beplanting (schaduw- of halfschaduwplanten);

Energie:

308. Overwegende dat het project geen fossiele brandstoffen wil gebruiken (met uitzondering van de noodgeneratoren, die op stookolie zullen draaien); dat hiertoe lucht-water warmtepompen en zonnepanelen zullen worden geïnstalleerd; dat de energievraag zal worden verminderd door een optimalisatie van de gebouwschil (efficiëntere gevels);
309. Overwegende dat geothermie de voorkeursoplossing is, maar dat tot op heden noch de resultaten van het pre-haalbaarheidsonderzoek voor geothermie, noch een geldige aanvraag voor proefpompen is ingediend;
310. Overwegende bovendien dat er geen garantie is gegeven voor de hydraulische back-up voor de aansluiting van het project op een eventueel toekomstig warmtenet;
311. Overwegende dat in aanbeveling ENER-05 van de effectenstudie wordt gewezen op het belang van de installatie van een geothermisch systeem als onderdeel van het project; dat het daarom noodzakelijk is om de methodologie en de planning te beschrijven die zullen worden gebruikt om dit te bereiken en de gevolgen op het vlak van procedures (wijziging van vergunningen) en daaruit voortvloeiende herzieningen op het vlak van bouwtechnieken en alternatieve indelingen die moeten worden gepland;

Afval:

312. Overwegende dat het afval uit de gebouwen zal worden afgevoerd door gespecialiseerde dienstverleners die met hun vrachtwagens toegang tot de kelder moeten krijgen; dat in aanbeveling DECH-06 van de effectenstudie wordt gewezen op het belang van een gemakkelijke toegang voor deze vrachtwagens om de negatieve gevolgen van het storten van afval op de weg te voorkomen; dat in de aanvraag geen informatie wordt verstrekt over de modellen vrachtwagens die hiervoor zullen worden ingezet, hoewel de hoogte van de oprijplaten een beperkende factor is om dit te bereiken, en dat dit punt daarom moet worden verduidelijkt;

Brandveiligheid:

313. Aangezien er in dit stadium nog geen advies van de DBDMH over het gewijzigde ontwerp is uitgebracht;

Bouwplaats:

314. Overwegende dat de effectenstudie de vraag naar de impact van de bouwplaats in 31 aanbevelingen heeft behandeld;
315. Overwegende dat het wenselijk is om een gedetailleerde toelichting te verstrekken waarin wordt ingegaan op de benaderingen waarmee aan deze 31 aanbevelingen concreet gevolg zal kunnen worden gegeven, en op de details van de methodologie en de fasering die worden overwogen om de werkzaamheden uit te voeren en de gevolgen ervan voor het milieu, de omwonenden en de gebruikers tot een minimum te beperken;
316. Overwegende dat specifiek moet worden aangegeven hoe de aanvrager concreet wil reageren (haalbaarheid,

beperkingen, kansen) op de aanbevelingen SOL-chantier-04 en EAU-chantier-01 met betrekking tot het hergebruik van afgevoerd water in kelders en/of regenwater op het terrein in het kader van de werken; dat in dit stadium alleen is bepaald dat een 'optie' zal worden gevraagd aan de aannemers, wat niet voldoende is;

317. Overwegende dat ook specifiek moet worden aangegeven hoe de aanvrager van plan is de kwestie van geothermische haalbaarheidsstudies tijdens de bouw aan te pakken om te reageren op de aanbevelingen ENER-chantier-02 en SOL-chantier-02;

Stedenbouwkundige lasten:

318. Overwegende dat de aanvrager aangeeft dat hij de door zijn project gegenereerde stedenbouwkundige lasten wil besteden aan de aanleg, de verbouwing en de renovatie van wegen en gebieden die geschikt zijn voor mobiliteit binnen de perimeter waarin hij werkzaamheden uitvoert;

319. Overwegende dat de stedenbouwkundige lasten zullen moeten worden gebruikt voor het collectieve welzijn van de wijk waarin het project is gelegen; dat ze zullen worden geïnjecteerd in een perimeter dicht bij het perceel waarop deze aanvraag betrekking heeft, hetzij in termen van wegen of voorzieningen;

Unaniem **GUNSTIG ADVIES OP VOORWAARDE DAT de plannen worden gewijzigd en de in de aanvraag ontbrekende informatie wordt toegevoegd teneinde:**

Administratief dossier en plannen:

- De informatie, de toelichtingen en de plannen af te stemmen op de planningsaanvraag en de aanvraag voor een milieuvergunning;
- Het akkoord van de bevoegde overheden (Brussel Mobiliteit) te verkrijgen voor de werken die de aanvrager zal uitvoeren op de gewestelijke wegruimte, aangezien de aanvrager niet de eigenaar is; bijlagen 1 kader IX en bijlagen 2 (aanvraag bij Brussel Mobiliteit) te herzien;
- De plannen aan te vullen met:
 - de soorten en de precieze locatie van het straatmeubilair (met name zitplaatsen en picknicktafels),
 - de beplantingsplannen voor alle ruimten die toegankelijk zijn voor het publiek en groendaken, waarbij allergene grassen en invasieve soorten worden vermeden,
 - de afwerkingen en de kleuren van materialen die in de openbare ruimte worden gebruikt (straatstenen, betonplaten, stenen tapijten) en technische elementen op de grond (antislipafwerkingen waar nodig enz.),
 - de paden voor slechtzienden (geleidingslijnen enz.), met verwijzing naar het cahier voetgangerstoegankelijkheid van Brussel Mobiliteit;
- De verlichtingsstudie te bezorgen en te garanderen dat deze de veiligheid van reizigers en de omwonenden van het station waarborgt, en wel met onmiddellijke ingang;
- De samenhang van de keuze en de integratie van alle bovenstaande elementen te garanderen;
- Rubriek 90 op te nemen in de aanvraag tot een milieuvergunning en het advies van de DBDMH over deze installatie te vragen;

BBP:

- Te voldoen aan AV 2 4° van BBP 19 en minstens 20% van de oppervlakte van de woningen te bestemmen voor eengezinswoningen met 3 slaapkamers (of meer);
- Te voldoen aan AV 4 van BBP 19 (daken) met betrekking tot de technische installaties op de daken;
- Te voldoen aan AV 8 van BBP 19 (waterbeheer), dat ervoor moet zorgen dat elke ontwikkeling van de openbare

ruimte, nieuwbouw of renovatie wordt ontworpen om bij te dragen aan het geïntegreerde beheer van het regenwater binnen de perimeter van deze naaste omgevingen;

- De inrichting van het deel van het Bolivarplein waar werkzaamheden voor dit project worden uitgevoerd, aan te passen om zo bij te dragen aan de becijferde doelstellingen van BV 4 van BBP 19;
- De in bijlage 1 van BBP 19 vereiste documenten te bezorgen die niet in het ingediende dossier zijn opgenomen, met name documenten met betrekking tot oppervlakten waarop een erfdienstbaarheid van toepassing is, de berekening van het CBS, een eenzijdige verbintenis met betrekking tot erfdienstbaarheden en openbare doorgangen op particuliere grond enz.;

Mobiliteit - Hub:

- De inrichting van de mobiliteitshub te herzien om ervoor te zorgen dat deze goed werkt voor alle openbaar vervoersmaatschappijen;
- Voor de overdekte weg die eigendom is van de NMBS:
 - ofwel een compromis te vinden met de NMBS, met ontwikkelingen die tegemoetkomen aan haar behoeften en tegelijk de ruimte te verdelen tussen de verschillende vervoerswijzen om een comfortabele verplaatsing te garanderen (voetgangers, fietsers en openbaar vervoer) en de toegang tot de bestaande fietsenstalling aan het station te behouden;
 - of om te voldoen aan de behoeften van openbaar vervoersmaatschappijen buiten het eigendom van de NMBS;
- De locatie te verduidelijken van de parkeerplaatsen voor motorvoertuigen (inclusief bussen) en hun aantal op de plannen te vermelden;
- Voor de mobiliteitsvoorzieningen op het Solvayplein, en dan in het bijzonder:
 - de inrichting van en de toegang tot de fietsenstalling van de NMBS op het Solvayplein te herzien om het hoogteverschil van de toegangspaden te beperken,
 - te zorgen voor een verticale verbinding tussen de fietsenstalling van de NMBS en het niveau van het station,
 - de parkeermogelijkheden in de open lucht van de NMBS op het Solvayplein naast de bestaande stationstrap te schrappen,
 - efficiënte parkeerplaatsen voor PBM's, taxi's en Kiss&Ride te integreren die rechtstreeks verbonden zijn met het station,
 - de inrichting van de toegang tot de NMBS-parking aan de kant van de Vooruitgangstraat en de toegang tot de fietsenstalling van het gebouw CD te herzien om ervoor te zorgen dat er geen conflictgebieden zijn;

Mobiliteit - auto's:

- De configuratie en het beheer van de parkeerplaats voor motorvoertuigen die voor de locatie is gepland te herzien, met inbegrip van de volgende maatregelen:
 - parkeergelegenheid bieden voor bezoekers van woningen en winkels (met name die welke verbonden zijn met de supermarkt),
 - de parkeerplaatsen voor winkels en voorzieningen groeperen op niveau -1 van de parkeergarage (om het beheer van de parkeergarage te vereenvoudigen),

- voorzien in de aanleg van een gedeelde parkeerplaats voor ten minste enkele van de bestemmingen van de locatie, om het gebruik van de parkeerplaats en de eventuele vermindering van de capaciteit ervan te optimaliseren (met name ten gunste van voorzieningen/infrastructuur voor actieve vervoerswijzen), met behoud van de geplande verhouding wat het aantal parkeerplaatsen voor omwonenden van het project betreft,
- de aanleg van parkeerplaatsen voor deelvoertuigen op de locatie voorzien;

Mobiliteit - Fietsen:

- Algemeen gesteld te zorgen voor comfortabele en veilige fietsvoorzieningen (fietspaden, toegang tot parkeergarages, voldoende verspreide fietsenrekken enz.) en dan met name langs de bestaande fietsroutes (inclusief de C3-fietsnelweg);
- Het aantal fietsparkeerplaatsen voor de woningen in elk gebouw te bevestigen;
- Het aantal fietsparkeerplaatsen (gewone en bakfietsen) voor kantoren te vergroten;
- Omgekeerde bevestigingsmiddelen van het omgekeerde U-type met dwarsstangen voor fietsenstallingen voor de gebruikers van de kantoren te voorzien;
- Maximaal 25% fietsenrekken met verdiepingen te voorzien voor de fietsenstallingen voor de woningen van gebouw B1;
- Een berekeningsnota te bezorgen van het gebruik van de liften tijdens de piekuren door de fietsers voor de gebouwen B1 en B2;
- Voor voldoende ruimte te zorgen tussen de fietsenstallingen voor gebouw B2;
- Op -0,5 bevestigingssystemen van het type 'omgekeerde U' te maximaliseren door maximaal 25% van de fietsenstallingen met verdiepingen te voorzien voor fietsparkeerplaatsen bedoeld voor woningen en alleen 'omgekeerde U'-fietsenstallingen voor de andere functies;
- Bevestigingsvoorzieningen van het type 'omgekeerde U' te voorzien in de fietsenstalling op het Solvayplein en voor correct gedimensioneerde fietsenstallingen voor bakfietsen;
- Voldoende ruimte te voorzien tussen de fietsenstallingen voor gebouw B2 op het niveau van de bushaltes;
- Te verduidelijken naar waar het Villo!-station zal worden verplaatst dat zich momenteel op het Noordplein bevindt;

Mobiliteit - Overige aspecten:

- De indeling te herzien van de openbare ruimte zodat binnen de perimeter van deze aanvraag voldoende plaats is voor de voetgangersboulevard;
- Een extra toegang voor PBM's (hellingbaan, lift, enz.) te voorzien tussen het niveau van de stad en het niveau van de benedenverdieping van het station vanaf het Bolivarplein; toe te zien op een vlotte toegankelijkheid van het niveau van het station voor PBM's vanuit het zuiden;
- Zoveel mogelijk het aantal liftsassen te beperken, die bijdragen aan het onveiligheidsgevoel;
- De leveringszones in de Vooruitgangstraat te schrappen;
- Ervoor te zorgen dat alle leveringen op straat plaatsvinden, in overeenstemming met titel VIII, art. 18 van de GSV (bijvoorbeeld door een speciale ruimte op het niveau van de stad te voorzien, eventueel gedeeld met het

openbaar vervoer);

- Een beheerplan van de leveringen voor te leggen;
- De toegankelijkheid van het station voor PBM's vanaf het Solvayplein te waarborgen;
- De conflictpunten tussen vervoerswijzen (voetgangersboulevard, toekomstige tram, auto's in het project en bussen) bij de verharde uitgang van gebouw A te beperken (bv. door de in- en uitgangen van de parkeergarage aan de kant van het Solvayplein te organiseren);
- Te voldoen aan de GSV voor de voorziening van fietsenstallingen voor kantoren (bv. door gebruik te maken van het plenum onder de begane grond (niveau -0,25));
- In de aanvraag de aanwezigheid van laadpalen voor elektrische voertuigen te specificeren in de verhoudingen die voor elke functie moeten worden nageleefd, overeenkomstig het BBHR van 3 november 2022, waarin de verhoudingen van laadpunten voor parkeergarages worden vastgelegd, evenals bepaalde aanvullende toepasselijke veiligheidsvoorwaarden;

Bouwprofielen:

- De hoogte van gebouw A met 4 verdiepingen te verlagen;
- De hoogte van gebouw B2 met 2 verdiepingen te verlagen, zodat de klokkentoren van het Noordstation, die erfgoedwaarde heeft, volledig tot zijn recht komt (AV 6. en BV 7.1 van BBP 19);
- De hoogte van gebouw D met 2 verdiepingen te verlagen en de dialoog te herzien tussen die bovenste niveaus en de overkapping van de gebouwen CD;

Leefbaarheid/openbare voorzieningen:

- Een extra lift te voorzien vanaf het niveau van de benedenverdieping van het station naar het kinderdagverblijf (of elke andere voorziening) op de 2^e verdieping van gebouw B;
- Functies te installeren waarmee het Solvayplein op het niveau van de benedenverdieping van het station van gebouw CD kan worden geactiveerd;
- Een 'pocket' voor voorzieningen te voorzien in gebouw CD om ook de Vooruitgangsdooorgang en het Solvayplein te helpen activeren en de voorzieningseenheden in het project beter te verdelen;

Architecturale behandeling:

- De samenstelling en materialiteit van de gevels te herzien om ervoor te zorgen dat de gebouwen en de wijk waarin het project wordt uitgevoerd, een harmonieus geheel vormen;
- Een analyse te bezorgen van de veroudering van de voorgestelde gevelmaterialen;
- Het architecturale uitzicht van de hekken te verduidelijken en hun architecturale integratie in het geheel te waarborgen;
- De techniek voor de opening van de hekken evenals de beschouwde beheermodaliteiten (openingstijden) te verduidelijken;
- Gevel van gebouw B: de samenstelling van de gevel te vereenvoudigen door de soorten buitenruimten op elkaar af te stemmen;

Openbare of voor het publiek toegankelijke ruimten:

Algemeen:

- De inrichting van de openbare en voor het publiek toegankelijke ruimten te herzien om de kwaliteit van het gebruik ervan te verbeteren (woon- en verplaatsingsruimte), en dan in het bijzonder:
 - de verbindingen tussen het project en de bestaande openbare ruimte te herzien, in het bijzonder met betrekking tot het Bolivarplein, de voetgangersoversteekplaatsen, de afslagstrook naar de parkeergarage komende van Quatrecht enz.,
 - op een ambitieuzere manier te antwoorden op de aanbevelingen van Urba-04, F&F-02 en MClimat-04 van de effectenstudie, die gericht zijn op het voorzien van meer groene zones op het niveau van de stad en het niveau van de benedenverdieping van het station en op het verbeteren van de kwaliteit van deze groene gebieden,
 - de beplante oppervlakte op het Noordplein, de Bolivarsquare en ten slotte het Solvayplein uit te breiden op het niveau van de benedenverdieping van het station en het niveau van de stad;
- In de gewijzigde plannen het volgende te specificeren:
 - alle elementen (plannen, doorsneden, technische details enz.) die nodig zijn om na te gaan of het project aan de geldende voorschriften voldoet, en dan in het bijzonder:
 - de voetgangersoversteekplaatsen (verlaging van de trottoirs, podotactiele tegels enz.),
 - de dwars- en de langshellingen van de ruimten die voor voetgangers zijn gereserveerd (trottoirs, hellingen, halten van het openbaar vervoer enz.),
 - de verkeersborden (markeringen, borden enz.),
 - het stadsmeubilair (bushokjes, vuilnisbakken enz.),
 - de verschillende soorten materialen en hun afmetingen (straatstenen '*Niveau van de stad*' en straatstenen '*Niveau van de benedenverdieping van het station*', watergoten, boordstenen enz.);
- De noodzaak van een groot aantal bolders en paaltjes te controleren en waar mogelijk de wenselijkheid te overwegen om ze te verwijderen - vooral uit voetgangersgebieden zoals het niveau van de benedenverdieping van het station - of ze te vervangen door een ander type straatmeubilair/beplanting;
- De verlichtingsstudie te bezorgen, en wel onmiddellijk, en er de potentiële aanbevelingen op toe te passen met het oog op de veiligheid van de naaste omgevingen van het station voor de reizigers en de wijkbewoners;
- Aan te tonen hoe aanbeveling F&F-06, die gericht is op de aanpassing van de beplanting aan de blootstelling aan zonlicht, wordt gepland, met name in de buurt van het niveau van de stad en het niveau van de benedenverdieping van het station, waarbij rekening wordt gehouden met de typologieën van soorten die ontstaan door het opvolgen van aanbeveling F&F-05 ;

Solvayplein:

- De inrichting van het Solvayplein in de open lucht te herzien om de kwaliteit van het gebruik te verbeteren (woon- en verplaatsingsruimten), en dan met name om:
 - rekening te houden met de behoeften van de wijk op het vlak van recreatie- en vrijetijdsinfrastructuur en het risico dat mensen of voorwerpen vallen,
 - het station en de hub toegankelijk te maken voor PBM's vanaf het plein,
 - de nieuwe hoofdtrap die het niveau van de benedenverdieping van het station met de openbare weg verbindt verder naar het westen te verplaatsen om het voetgangersverkeer op de plaat aan te moedigen en

die ruimte actiever te maken;

Noordplein:

- De beplanting te maximaliseren, met name door de diepte van de plantenbakken te herzien;

Vooruitgangsdoorgang:

- De inrichting van de doorgang te herzien door een deel ervan (met name de plaatsen van de bolders) te beplanten met lage beplanting die aan een schaduwrijke situatie is aangepast, met behoud van duidelijke breedten die met de verwachte voetgangersstromen overeenkomen;
- De opstelling van het stadsmeubilair in de doorgang te herzien door de nodige aandacht te besteden aan de opstelling van de ingangen tot de handelszaken in het station;

Bolivarplein:

- De boomsoorten te verwijderen binnen de perimeter waar de werkzaamheden zullen worden uitgevoerd;
- Het bewijs voor te leggen dat de toegangshelling naar de mobiliteitshub voldoet aan de huidige normen en als dat niet het geval is, de inrichting ervan te herzien;

Bolivarsquare:

- De beplantingen op een deel van het plein te vergroten, met name door het oostelijke deel van het midden van de square te herzien, en er een beplantingsplan in op te nemen met eenzelfde mate van detail als die van de beplantingsplannen voor de dakterrassen;
- De materialiteit van de borstweringen die aan het balkon grenzen, te verduidelijken en erop toe te zien dat ze op een correcte manier in het uitzicht worden opgenomen;
- Op het plan het volgende te preciseren:
 - de soorten banken die worden voorgesteld,
 - de borstweringen van het 'balkon met uitzicht op het Bolivarplein',
 - het beplantingsplan voor de centrale inrichting van de square;
 - de afwerkingen van de materialen op de grond (straatstenen op het niveau van de benedenverdieping van het station)

Pleintje tussen de gebouwen CD (ingang gebouw):

- De materialen te specificeren die op de grond moeten worden gebruikt en de vegetatie die moet worden geplant (inclusief een gedetailleerd beplantingsplan);
- De bolders te schrappen die over het pleintje verspreid zijn en ze te vervangen door een groen element en/of stadsmeubilair indien een scheiding essentieel is;
- De status van deze openbare ruimte (of ruimte die toegankelijk is voor het publiek) te verduidelijken;
- Een minstens 1,20 m dikke grondlaag onder alle boomaanplantingen voor te stellen;

Collectieve buitenruimten:

- De inrichting van het dakterras van G+2 (gebouw B) te herzien teneinde de sociale functie ervan te verbeteren door een volwaardige speelplek aan te bieden voor de bewoners;
- De allergene soorten uit de beplantingsplannen voor de dakterrassen op G+2-G+21 van gebouw CD te verwijderen;

- In de verschillende documenten voor de vergunningsaanvraag de inrichting van het dakterras van G+21 van gebouw CD te standaardiseren;
- De gebruikte voorziening en het nut ervan in de context van het regenwaterbeheer dat gepland is voor G+21 van gebouw CD, te verduidelijken;
- De vegetatie (strata en beplantingsplan) en de materialen op de grond (kleuren, legpatroon, afmetingen en afwerkingen enz.) van de dakterrassen gelegen op G+2 (van gebouw B), G+11 en G+13 (van gebouw B2) en de loggia's (van gebouw CD) te identificeren;

Regenwaterbeheer:

- De nota over regenwaterbeheer (hydraulisch schema, verduidelijking van plannen en berekeningsnota's, enz.) in te vullen en contact op te nemen met de Dienst Waterfacilitatoren van Leefmilieu Brussel om de aangebrachte oplossingen te verbeteren;
- Voorrang te verlenen aan een aansluiting van de tank voor het hergebruik van het regenwater van gebouw A (23 m³) op de woningen boven een aansluiting op de voorzieningen;
- Een meer gedetailleerde beschrijving te bezorgen van de procedures voor het opvolgen van aanbeveling Eau-07, die tot doel heeft de mogelijke aansluiting van het regenwater van het project op het slootproject van de Noordwijk te garanderen; aan te tonen dat de technische middelen die gepland zijn om dit te bereiken, geschikt zijn en een plan te leveren waarop de mogelijke aansluiting op de sloot van de Noordwijk te zien is;
- Concreet te reageren op aanbeveling EAU-09, die gericht is op de optimalisatie van drinkwaterbesparingen;

Energie:

- Een concreet antwoord te bieden op aanbeveling ENER-05 door ten minste de resultaten van een haalbaarheidsstudie van het open geothermische systeem in te dienen. Deze studie zal verschillende scenario's omvatten: locatie van de putten op het perceel, watervoerende lagen, schatting van de energiebehoeften van het project die door het systeem worden gedekt als functie van verschillende debieten (bv.: 20 m³/u om te voldoen aan X% van de verwarmings-/koelingsbehoeften, 40 m³/u, 60 m³/u enz.), ...
- Afhankelijk van de resultaten van deze voorafgaande haalbaarheidsstudie, in te gaan op de implicaties in termen van procedures (wijziging van ingedeelde inrichtingen) en de daaruit voortvloeiende herzieningen in termen van bouwtechnieken en alternatieve indelingen die moeten worden voorzien;
- Een schematisch diagram van het verwarmingssysteem te bezorgen dat laat zien hoe en waar de aansluiting op een eventueel verwarmingsnet tot stand zou worden gebracht;

Luchtkwaliteit:

- Te voldoen aan de aanbevelingen AIR-01, AIR-02 en AIR-03 om de ventilatie van de parkeergarage te garanderen met een snelheid van 200 m³/u/voertuig voor de overdekte parkeergarage, waarbij dode zones worden vermeden, of een aanvraag in te dienen voor een afwijking met behulp van ventilatiemodellen die aantonen dat de luchtkwaliteitsnormen worden nageleefd;
- Plannen te bezorgen die een zicht bieden op de luchtbewegingen met aanduiding van de luchtinlaten en -uitlaten van de parkeergarage, waaruit blijkt dat er geen dode zones zijn;
- De luchtafvoerkanalen en alle afvoerpunten op de plannen te specificeren;

Afval:

- Te zorgen voor optimale toegangsomstandigheden voor vuilniswagens binnen de gebouwen, een toelichting te geven met informatie over de soorten vrachtwagens die door dienstverleners worden gebruikt en plannen aan

te passen (hellingshoogten), zodat aan aanbeveling DECH-06 wordt voldaan;

Lawaai en trillingen:

- De analyse van de geluidseffecten van het project te voltooien en ervoor te zorgen dat de geldende geluidsnormen, zoals aanbevolen in de effectenstudie (aanbeveling AC-01), volledig worden nageleefd; deze naleving aantonen met behulp van een akoestische studie die door een deskundige is opgesteld en, indien nodig, in het project de wijzigingen op te nemen die moeten worden uitgevoerd om aan deze normen te voldoen; in de plannen alle 'kritieke' locaties te markeren die in de betreffende studie zijn vastgesteld;

Bouwplaats:

- Een gedetailleerde toelichting te verstrekken waarin wordt ingegaan op de benaderingen waarmee aan deze 31 aanbevelingen met betrekking tot de bouwplaats concreet gevolg zal kunnen worden gegeven, en op de details van de methodologie en de fasering die worden overwogen om de werkzaamheden uit te voeren en de gevolgen ervan voor het milieu, de omwonenden en de gebruikers tot een minimum te beperken;
- Specifiek aan te geven hoe de aanvrager concreet wil reageren (haalbaarheid, beperkingen, kansen) op de aanbevelingen SOL-chantier-04 en EAU-chantier-01 met betrekking tot het hergebruik van afgevoerd water in kelders en/of regenwater op het terrein in het kader van de werken door dit te voorzien in de bestekken voor de aannemers en niet alleen 'als optie';
- Specifiek aan te geven hoe de aanvrager van plan is de kwestie van geothermische haalbaarheidsstudies aan te pakken om te reageren op de aanbevelingen 'ENER-chantier-02' en 'SOL-chantier-02';

RUE MASUI 194

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/237=186/194-196

Objet / Betreft: Changer l'affectation d'un garage en commerce (supermarché), grand commerce spécialisé et atelier d'activités productives et placement de 4 enseignes.

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 16/08/2024 > 14/09/2024

Réactions / Reacties: 0

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

1. Overwegende dat de aanvraag beoogt:
 - 1) de wijziging van de bestemming van een garage in een handelszaak (supermarkt), een grote speciaalzaak en een werkplaats voor productieactiviteiten,
 - 2) de plaatsing van 4 uithangborden, in afwijking op art. 36, Titel VI van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) (diepte van de uithangborden ongekend) en 3, Titel IV van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening (GemSV) (uithangborden niet-conform);

HISTORIEK:

1. Gelet op de bouwvergunning van 1 augustus 1946 voor de herbouw van een gebouw;
2. Gelet op de bouwvergunning van 11 maart 1948 voor de bouw van een achtergebouw;
3. Gelet op de bouwvergunning van 3 december 1953 voor de gedeeltelijke overdekking van de koer;
4. Gelet op de bouwvergunning van 8 november 1968 voor de bouw van een garage met een showroom;
5. Gelet op de bouwvergunning van 5 maart 1985 voor de inrichting van een culturele ruimte/overdekte markt in plaats van een garage (niet voltooid);
6. Gelet op de milieuvergunning afgegeven voor 15 jaar op 17 april 2007 (ingediend op 10 mei 2006 en gekoppeld aan de stedenbouwkundige vergunning van 17 februari 2009) voor de exploitatie van een drankendepot;
7. Gelet op de ingebrekestelling van 13 februari 2006 met als voorwerp: de wijziging van de bestemming van de garage (aanvankelijk garage met expositieruimte) tot drankendepot/magazijn met leverservice;
8. Gelet op de weigering van stedenbouwkundige vergunning van 17 februari 2009 (aanvraag ingediend op 6 november 2006 en gekoppeld aan de milieuvergunning van 17 april 2007) voor de wijziging van de bestemming van een productieactiviteit van het ambachtelijke type naar een productieactiviteit van het logistieke type;
9. Overwegende echter dat een gunstig advies werd uitgebracht over het project op voorwaarde dat de opslagplaats

gelegen aan de Zennebedding zou worden verwijderd en de commerciële activiteit zou worden beperkt tot 2500m² en dat de nodige aanpassingen te dien einde zouden worden doorgevoerd, de oppervlakte die niet voor dit commerciële gebruik kan worden gebruikt, zou dan voor productieactiviteiten blijven worden bestemd teneinde de verschillende bestemmingen op de site in evenwicht te houden;

10. Overwegende dat de bovengenoemde weigering van stedenbouwkundige vergunning voortvloeit uit het feit dat de aanvrager nooit gewijzigde plannen heeft ingediend die aan de vorenvermelde voorwaarden voldoen;
11. Gelet op de ingebrekestelling van 3 april 2009 voor de wijziging van het gebruik van de garage (aanvankelijk garage met expositieruimte) tot drankendepot/magazijn met leverservice;
12. Gelet op de stedenbouwkundige vergunning van 7 december 2020 voor de wijziging van garage tot groothandel, een grote speciaalzaak en een werkplaats voor productieactiviteiten;
13. Overwegende dat de vergunningshouder de stedenbouwkundige lasten niet heeft betaald en bijgevolg dat deze vergunning niet meer geldig/vervallen is;
14. Gelet dat het gebouw regelmatig bestemd is voor een productieactiviteit van het ambachtelijke type (autogarage en carrosserie);
15. Gelet op het advies van AccesAndGo van 11 juli 2024;
16. Gelet op het gunstige advies van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp (DBDMH) van 10 juli 2024;

BESTEMMING :

1. Overwegende dat het project een bestemmingswijziging van deze site betreft en dit als volgt:
 - 1) gelijkvloers: een handelszaak (supermarkt) van 999m²,
 - 2) gelijkvloers en eerste verdieping: een grote speciaalzaak van 1.531m²,
 - 3) gelijkvloers en tweede verdieping: een werkplaats voor productieactiviteiten van 805m² ;
1. Overwegende dat het project conform aan de voorschriften van het sterk gemengde gebied van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) is waarin het goed gelegen is;
2. Overwegende dat de gecumuleerde oppervlakte van de handelszaak en de grote speciaalzaak 2.530m² bedraagt;
3. Overwegende dat de inplanting van een supermarkt een groot aantal klanten naar deze site zal brengen, net als de inplanting van een grote speciaalzaak;
4. Overwegende bovendien dat de twee productieactiviteiten met hun commerciële ruimte (358m²) nauw samenhangen met de geplande handelszaak (supermarkt) en dat zij als een uitbreiding hiervan kunnen worden beschouwd gezien de context en de er te verkopen producten (bakkerij en slagerij);
5. Overwegende dat de opsplitsing van de verschillende activiteiten om binnen de voorgeschreven maximale oppervlaktes van het GBP in het sterk gemengde gebied te blijven, kan worden toegestaan, maar dat in realiteit dit project de oppervlakte van het commerciële complex zal vergroten (totale oppervlakte van de verschillende activiteiten van 2.588m²) en dus ook het aantal potentiële klanten/bezoekers op deze site;
6. Overwegende om die reden dat alle ontwikkelingen op en rondom de site rekening moeten houden met dit bijzondere kenmerk van het project;

BINNENINRICHTING/STRUCTURELE WERKEN :

1. Overwegende dat de opslagruimte voor de handelszaak (supermarkt) klein is en een hoogte heeft van 2,15m volgens het grondplan van het gelijkvloers;
2. Overwegende dat er een nieuwe nooduitgang is gemaakt naar het perceel Masuistraat 208;
3. Overwegende dat er geen details zijn verstrekt over de esthetische impact van deze nooduitgang op nr. 208 en dat er een “anti-paniek” deur moet worden voorzien aan de straatgevel zoals gevraagd in het advies van de Brandweerdienst;
4. Overwegende dat twee nooduitgangen op het Zennepark worden gemaakt;
5. Overwegende dat deze ingrepen coördinatie (technische details, materialen, niveauverschillen, enz.) en het akkoord van de beheerders van het Zennepark en Leefmilieu Brussel vereisen;
6. Overwegende dat deze nooduitgangen voldoende beveiligd moeten zijn en met een alarmsysteem moeten uitgerust worden;
7. Overwegende dat het voor de gebruikers van het park fysiek onmogelijk moet zijn om de gebouwen binnen te gaan en dat het omgekeerd voor de gebruikers van de gebouwen of bezoekers onmogelijk moet zijn om de deuren naar het park te openen, behalve in geval van nood (brand bijvoorbeeld);
8. Overwegende dat de openingen (glasdallen, ondoorzichtig volgens de plannen) die uitkijken op het Zennepark, ontworpen zijn om natuurlijk licht te brengen in de personeelsruimtes en dat de mechanische ventilatie zo gepland is dat de ramen niet kunnen geopend worden;
9. Overwegende dat deze openingen ook kunnen bijdragen aan de sociale controle in het park als ze worden voorzien van ramen met transparante beglazing, maar dat dit voorstel moet worden gedaan in overleg met de parkbeheerder;
10. Overwegende echter dat hun locatie zal moeten voldoen aan het verzoek om de gevel te vergroenen (traliwerk, enz.);
11. Overwegende dat de huidige locaties op de plannen zich ter hoogte van de sportvelden (basketbal) zouden bevinden, wat niet optimaal is;
12. Overwegende dat het park in geen geval kan worden gebruikt als toegangsweg tot de site voor of na de werken;
13. Overwegende dat er voor en na de werken een plaatsbeschrijving van de site moet worden uitgevoerd;

VOLUME :

1. Overwegende dat het project voorziet in de verwijdering van een deel van het volume (-988m²) op het perceel;

2. Overwegende dat op deze site een parking en een leverzone in openlucht voorzien zijn;
3. Overwegende dat deze wijziging in strijd is met art. 3§1, Titel I van de GSV die voorschrijft dat aan de straatkant de gevel van het bouwwerk op de rooilijn of, in voorkomend geval, op de bouwlijn wordt geplaatst;
4. Overwegende dat, hoewel deze werken de bouwdichtheid op het perceel vermindert, het project geen enkele verbetering inhoudt op het vlak van milieu en esthetische of landschappelijke kwaliteit;

PARKEREN :

1. Overwegende dat het project zich in zone B (GSV) bevindt wat de toegankelijkheid betreft;
2. Overwegende dat een nieuw winkelcomplex wordt voorgesteld met een parkeergarage, die essentieel is voor de goede werking van de winkels;
3. Overwegende dat dit winkelcomplex over een parking met 20 plaatsen beschikt, waarvan er 2 voorbehouden zijn voor personen met beperkte mobiliteit;
4. Overwegende dat in het effectrapport het totale aantal werknemers wordt geraamd op 36 tot 40 (12 tot 16 personen voor de supermarkt, 6 personen voor de slagerij, 6 personen voor de bakkerij en 12 personen voor de speciaalzaken, verdeeld over verschillende ploegen);
5. Overwegende dat volgens ditzelfde rapport geen parkeerplaatsen zullen worden gereserveerd voor werknemers; dat dit niet realistisch is en dat kan worden aangenomen dat sommige parkeerplaatsen door werknemers zullen worden gebruikt;
6. Overwegende bijgevolg dat het aantal parkeerplaatsen onvoldoende is voor dit soort handelszaken;
7. Overwegende dat het parkeren in de open lucht plaatsvindt, wat onaanvaardbaar is gezien de overlast die dit type inrichtingen met zich meebrengt (geluids- en geurhinder en overlast voor de burenen);
8. Overwegende dat het project niet voorziet in oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de parking;
9. Overwegende dat, volgens het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 september 2022 tot vaststelling van de verhouding van de oplaadpunten voor parkings evenals bepaalde bijkomende veiligheidsvoorwaarden die van toepassing zijn, nieuwe parkeergarages vanaf 1 januari 2025 uitgerust moeten zijn met oplaadpunten voor elektrische voertuigen;
10. Overwegende dat de toewijzing van parkeerplaatsen en de voetgangers- en fietsersstromen in de parking moeten worden verduidelijkt;
11. Overwegende dat het delen van parkeerplaatsen tijdens de vergadering van de Overlegcommissie is besproken, maar niet in de vergunningsaanvraag wordt behandeld;
12. Overwegende dat het project voorziet in de aanleg van 30 alternerend verhoogde conventionele fietsparkeervakken over een afstand van 37,5m;
13. Overwegende dat alternerend verhoogde systemen niet geschikt zijn voor alle soorten fietsen (bv. brede banden, schijfremmen...) en niet gemakkelijk te hanteren zijn (te dicht bij elkaar, waardoor kabels en sturen verstrengeld kunnen raken);
14. Overwegende dat omgekeerde U-vormige rekken de meest universele oplossing blijven voor het parkeren van alle soorten fietsen;
15. Overwegende dat de fietsplaatsen moeten voldoen aan de vereisten van het fietsvadecum van Brussel Mobiliteit;

LEVERINGEN :

1. Overwegende dat de vier handelszaken een gemeenschappelijke ingang vanaf de straat hebben;
2. Overwegende dat deze ingang niet alleen voetgangersgebied zal zijn voor werknemers en klanten, maar ook zal dienen als transitzone voor leveringen van de verschillende activiteiten;
3. Overwegende dat het laden en lossen van goederen binnen het gebouw moet kunnen plaatsvinden om de negatieve impact op het binnengebied van het huizenblok te minimaliseren;
4. Overwegende dat voor een supermarkt leveringen en klanten niet dezelfde parkeerplaatsen kunnen delen, aangezien dit voorstel een risico op conflicten op het terrein creëert;
5. Overwegende dat in het effectrapport vermeld staat dat de leveringen aan de verschillende winkels hoofdzakelijk per vrachtwagen zullen gebeuren, buiten de openingsuren van de winkels (d.w.z. tussen 6.00 en 8.00 uur en 19.30 en 21.30 uur);
6. Overwegende dat vrachtwagens die de leverzone willen bereiken meerdere manoeuvres op de weg en het trottoir zullen moeten maken en meer dan 35m achteruit zullen moeten rijden op het perceel; dat dit veel overlast kan veroorzaken (verkeershinder, achteruitrijdriep, enz.);
7. Overwegende bovendien dat gezien het aantal uitbatingen op het terrein en de beperkte levertijden, er een aanzienlijk risico bestaat op leverconflicten; dat het absoluut verboden is om vrachtwagens dubbel te laten parkeren op de rijbaan of om leveringen op de rijbaan te laten uitvoeren;
8. Overwegende dat er oplossingen moeten worden gevonden om ervoor te zorgen dat de leveringen het gebruik van de parking niet hinderen en dat meerdere vrachtwagens tegelijkertijd kunnen leveren;

VOORGEVEL :

1. Overwegende dat er nieuwe gevelbekleding is gepland voor de voorgevel en dat dit geen aanleiding geeft tot bijzondere opmerkingen;

UITHANGBORDEN :

1. Gelet op art. 102 van het BWRO en het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 maart 2022 betreffende de vergunningen voor bepaalde duur;
2. Overwegende dat de vier uithangborden afwijken van art. 36, Titel VI van de GSV aangezien hun diepte niet is

bepaald;

3. Overwegende dat ze in strijd zijn met art. 3, Titel IV van de geldende stedenbouwkundige verordeningen omdat ze te hoog zijn;
4. Overwegende dat het pand gelegen is in het algemene gebied (Titel VI van de GSV) en dat de voorschriften voor dit gebied voldoende mogelijkheden bieden om deze activiteiten correct aan te duiden; dat er dus geen rechtvaardiging is voor de afwijkingen en dat de uithangborden in overeenstemming moeten zijn met de geldende stedenbouwkundige voorschriften;

BODEM :

1. Overwegende dat het perceel is opgenomen in de categorieën 0 + 3 (verontreinigd perceel zonder risico's waar nog installaties aanwezig zijn die een risico vormen voor de bodem) van de inventaris bodemgesteldheid (zie de bodemgesteldheidskaart: <https://geodate.envirronnement.brussels/client/view/01445cff-7034-463e-853c-e918232a8a5e>);
2. Overwegende dat het perceel is opgenomen in de bodeminventaris nadat de vorige activiteiten er plaatsvonden;
3. Overwegende dat het bodemonderzoek uitgevoerd in 2021 en conform verklaard door Leefmilieu Brussel op 9 november 2021 een weesinkverontreiniging heeft vastgesteld op de plaats van de toekomstige parking; dat het gebruik van het perceel bijgevolg beperkt is;
4. Overwegende dat het perceel behoort tot categorie 0, wat een RES impliceert dat deel uitmaakt van het dossier (het vervolg valt nog te bezien);
5. Overwegende dat hetzelfde perceel in de inventaris van de bodemgesteldheid (categorie 3) geen risico op verontreiniging heeft en dat er gebruiksbeperkingen gelden;

GEÏNTEGREERD BEHEER VAN REGENWATER :

1. Overwegende dat de overstromingsproblemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toenemen;
2. Overwegende dat het perceel volgens de kaarten van Leefmilieu Brussel (<https://leefmilieu.brussels/burgers/tools-en-data/kaarten/overstromingskaarten-voor-het-brussels-gewest>) in een overstromingsgevaarlijke zone (middelhoog tot hoog) ligt; dat het bijgevolg aangewezen is middelen voor het beheer van het regenwater voor te stellen;
3. Overwegende dat het perceel momenteel volledig verhard is;
4. Overwegende dat de volumes regenwater die het perceel verlaten, moeten worden beperkt en dat dit water zoveel mogelijk aan de natuurlijke omgeving moet worden teruggegeven door infiltratie en verdamping, zoals aanbevolen in het Waterbeheerplan;
5. Overwegende dat de infiltratie van regenwater op het perceel volledig mogelijk is volgens het bodemrapport;
6. Overwegende dat een infiltratiesysteem voor hemelwater onder de rijweg is gepland;
7. Overwegende dat het de voorkeur verdient infiltratiezones te creëren in de eerste lagen van een begroeide bodem;
8. Overwegende dat het gebruik van olie/koolstofafscijders in deze context niet nodig is;
9. Overwegende dat Leefmilieu Brussel openstaat voor het idee om de mogelijkheid te bestuderen om regenwater af te voeren naar het park, zodat het kan worden gebruikt om planten water te geven in geval van droogte;
10. Overwegende dat een deel van het voorgebouw zal worden afgebroken om er een parkeergarage in openlucht te maken; dat deze afbraak de gelegenheid kan bieden om de waterdoorlaatbaarheid van het perceel te verbeteren en een deel van het regenwater te infiltreren;
11. Overwegende dat de mogelijke manieren om regenwater op het perceel te infiltreren nader moeten worden bestudeerd;
- 12.
13. Gezien de aanwezigheid van het Zennepark, beheerd door Leefmilieu Brussel, grenzend aan de noordzijde van het project; dat dit buurtpark van groot belang is op landschappelijk, ecologisch en recreatief vlak in deze dichtbevolkte stadsbuurt met slecht weinig publiek toegankelijke groengebieden of tuinen, waar de hittestress hard toeslaat gezien de hoge verhardingsgraad;
14. Overwegende dat het gebouw op een kwalitatieve manier moet worden geïntegreerd in zijn omgeving en in die zin een significante bijdrage moet leveren aan de natuur, het landschap en het microklimaat;
15. Overwegende dat vergroening van de gevel aan de parkzijde de milieukwaliteit van het gebouw ten goede zou komen;
16. Overwegende dat de installatie van een groendak (met een opslagsysteem) bijdraagt tot de duurzaamheid van de dakafwerking, het hitte-eilandfenomeen vermindert en het regenwaterbeheer verbetert;
17. Overwegende dat een semi-intensief dak met een minimale onderstructuur van 15cm moet worden aangelegd;

MILIEUVERGUNNING :

1. Overwegende dat het project voorziet in de plaatsing van meerdere geklasseerde installaties, overeenkomstig de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen; dat het bijgevolg noodzakelijk is om voor alle geklasseerde installaties op de site een milieuvergunning aan te vragen bij Leefmilieu Brussel (voor rubriek 90);
2. Overwegende dat de ingedeelde inrichtingen zich op hetzelfde perceel binnen hetzelfde gebouw bevinden en dat het beginsel van de geografische en technologische eenheid (UTG) moet worden toegepast; dat de aanvrager bijgevolg één milieuvergunningsaanvraag moet indienen voor alle inrichtingen op de site en geen verschillende aanvragen voor de verschillende activiteiten;
3. Overwegende dat het betreuwenswaardig is dat de aanvraag om milieuvergunning niet gelijktijdig met de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning is ingediend; dat, gelet op de kenmerken van het project en van de ingedeelde inrichtingen, deze laatste een sterke wisselwerking hebben met de stedenbouwkundige aspecten (bijvoorbeeld de

rookafvoerkanalen voor de bakkerij, die niet op de plannen zijn weergegeven);

4. Overwegende dat het project enkel inrichtingswerkzaamheden omvat, zonder ruwbouwwerken en bijgevolg is er geen werfaangifte vereist;

ENERGIE :

1. Overwegende dat in het milieueffectenrapport wordt vermeld dat op de locatie nog verschillende stookolietanks aanwezig zijn (2x 8.000l en 1x 10.000l); dat de ongebruikte tanks buiten gebruik moeten worden gesteld en dat een nieuw bodemonderzoek moet worden uitgevoerd;
2. Overwegende dat het project inhoudt dat de bestaande verwarmingsinstallaties worden vervangen door warmtepompen die worden gevoed door zonnepanelen; dat deze installaties niet op de plannen staan en dat hiervoor mogelijk wel een stedenbouwkundige vergunning nodig is;
3. Overwegende dat er op dit punt geen verduidelijking wordt gegeven over het type installatie en de volumes die deze installatie op het dak zouden kunnen veroorzaken;
4. Overwegende bovendien dat deze installaties een bron van geluidshinder kunnen zijn; dat het daarom raadzaam is de motoren van de koelinstallaties in de gebouwen te plaatsen zodat het dak geen technische ruimte in openlucht wordt;
5. Overwegende dat indien de warmtepompen op het dak worden geplaatst, een akoestisch rapport, opgesteld door een akoestisch deskundige, moet worden voorgelegd om aan te tonen dat aan de geldende geluidsnormen wordt voldaan; dat, indien uit deze studie blijkt dat akoestische maatregelen noodzakelijk zijn, het project zal moeten worden aangepast indien isolatie wordt aangebracht;

AFVALBEHEER :

1. Overwegende dat het afvalbeheer niet in de aanvraag is behandeld; dat dit punt, gezien de aard en de omvang van de activiteiten, moet worden verduidelijkt;

STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN :

1. Gelet op art. 100 van het BWRO;
2. Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 26 september 2013 betreffende de stedenbouwkundige lasten die worden opgelegd bij de toekenning van stedenbouwkundige vergunningen;
3. Overwegende dat winkels, met inbegrip van grote speciaalzaken en groothandelszaken waarvan de vloeroppervlakte de drempel van 2.000m² overschrijdt, onderworpen moeten worden aan verplichte stedenbouwkundige lasten van 125 euro/m²; dat dit project de creatie van 1.531m² grote speciaalzaken en 999m² winkels inhoudt en bijgevolg stedenbouwkundige lasten genereert voor een totaalbedrag van 316.250 euro;
4. Overwegende dat de stedenbouwkundige lasten moeten worden bestemd voor aan de bouw, de verbouwing of de renovatie van wegen, groene ruimten, openbare gebouwen, openbare voorzieningen of woningen;

BESLUIT :

1. Overwegende dat als het project de inplanting van een supermarkt beoogt, de combinatie ervan met andere activiteiten (van hetzelfde type en met een aanzienlijke klantenstroom) een herziening vereist van het beheer van de winkels en de toegang voor klanten en leveringen, om conflicten en overlast voor omwonenden te voorkomen;
2. Overwegende dat een project van deze omvang de ambitie zou moeten hebben om doelstellingen als geïntegreerd regenwaterbeheer (streven naar nullozing in de riolering, hergebruik van regenwater, enz.), aanplanting van de gebieden in openlucht en de daken na te streven;
3. Overwegende dat een dergelijk project in zijn huidige vorm een negatieve impact heeft op de onmiddellijke omgeving en niet getuigt van een goede aanleg van de plaatsen en bijgevolg grondig moet worden herzien;

AVIS / ADVIES : Défavorable à la majorité