

**PROJET DE MODIFICATION DU PPAS N° 19
« QUARTIER OUEST DE LA GARE DU NORD »**

PARTIE 1 – RAPPORT

octobre 2022

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST GEMEENTE SCHAARBEEK	REGION DE BRUXELLES-CAPITALE COMMUNE DE SCHAERBEEK
BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN Gemeentelijk nummer: SCH_019_005 Gewestelijk nummer: 15/PPAS/167450	PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL Numéro communal : SCH_019_005 Numéro régional : 15/PPAS/167450
PLAN Opgemaakt door de projectauteur: 1010 Architecture Urbanism bv Birminghamstraat 57 G310, 1080 Brussel tel.: +32 485 15 11 70 e-mail: mail@1010au.net	PLAN Dressé par l'auteur de projet : 1010 Architecture Urbanism bv Birminghamstraat 57 G310, 1080 Brussel tél. : +32 485 15 11 70 e-mail : mail@1010au.net
De Gemeenteraad geeft het College van Burgemeester en Schepenen opdracht het ontwerpplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek op de zitting van 19 oktober 2022. In opdracht, de Gemeentesecretaris de Burgemeester,  	Le Conseil Communal charge le Collège des Bourgmestre et Echevins de soumettre le projet de plan à enquête publique en séance du 19 octobre 2022. Par ordonnance, le Secrétaire communal, le Bourgmestre,  
Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van ... / ... / tot ... / ... / In opdracht, de Gemeentesecretaris de Burgemeester,	Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent plan a été déposé à l'examen du public à la maison communale du ... / ... / au ... / ... / Par ordonnance, le Secrétaire communal, le Bourgmestre,
Gezien en goedgekeurd door de Gemeenteraad op de zitting van ... / ... / In opdracht, de Gemeentesecretaris de Burgemeester,	Vu et adopté par le Conseil Communal en séance du ... / ... / Par ordonnance, le Secrétaire communal, le Bourgmestre,
Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van ... / ... / De Minister-President	Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du ... / ... / Le Ministre-Président

DOCUMENTS CONSTITUANT LA MODIFICATION DU PPAS

PARTIE 1 – Rapport (volet diagnostic)

- 1.1. Introduction
- 1.2. Analyse de la situation existante de droit
- 1.3. Analyse de la situation existante de fait
- 1.4. Analyse de la situation prévisible
- 1.5. Contraintes, déficiences et potentialités du territoire
- 1.6. Liste des plans accompagnant le rapport
- 1.7. Bibliographie
- 1.8. Acronymes
- 1.9. Annexes

Ce rapport est accompagné de cahiers de plans de la situation existante de fait et de droit.

PARTIE 2 – Note explicative (volet stratégique)

- 2.1. Exposé des motifs ayant amené à la modification du PPAS
- 2.2. Contenu des prescriptions
- 2.3. Contenu des mesures d'accompagnement
- 2.4. Relation du PPAS avec les autres plans en vigueur

PARTIE 3 – Cahier des prescriptions littérales et plans réglementaires (volet réglementaire)

- 3.1. Cahier des prescriptions littérales
 - 3.1.0. Dispositions générales
 - 3.1.1. Prescriptions générales
 - 3.1.2. Prescriptions particulières
- 3.2. Liste des plans réglementaires
- 3.3. Annexes

Cette partie est accompagnée de ses plans réglementaires

PARTIE 4 – Mesures d'accompagnement

- 4.1. Mesures relatives à l'impact économique et social du plan
- 4.2. Mesures relatives au paysage et à l'urbanisme
- 4.3. Mesures relatives à l'air et au microclimat
- 4.4. Mesures relatives à la mobilité
- 4.5. Mesures relatives au sol et aux eaux
- 4.6. Mesures relatives au bruit et vibrations
- 4.7. Mesures relatives à la biodiversité
- 4.8. Mesures relatives à la sécurité et santé
- 4.9. Mesures relatives à la transition circulaire et énergétique

Ce dossier est accompagné d'un rapport sur les incidences environnementales (RIE).

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 – RAPPORT	9
1.1. INTRODUCTION	9
1.1.1. Historique du Plan Particulier d'Aménagement n°19 « Quartier ouest de la gare du Nord ».....	9
1.1.2. Périmètre du PPAS n°19 modifié	9
1.1.3. Contexte d'élaboration de la modification du PPAS n°19	10
1.2. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT	11
1.2.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD) – 12.07.2018.....	11
1.2.2. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) – 03.05.2001	12
1.2.3. Plan Régional de Mobilité (PRM, Good Move) - 25.03.2021	12
1.2.4. Plan Communal de Développement Durable (PCDD)	13
1.2.5. Plan Communal de Mobilité (PCM) – 29.04.2010	13
1.2.6. PPA(S) n°19 – 31.10.1978 – actuellement en vigueur et objet de la demande de modification	13
1.2.7. PPAS limitrophes.....	14
1.2.8. PERMIS D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT DELIVRES DANS LE PERIMETRE DU PPAS ET AUX ENVIRONS IMMEDIATS 18	
1.2.9. RENOVATION URBAINE.....	18
1.2.10. STATUT DES VOIRIES	19
1.2.11. PLANS D'EXPROPRIATION ET PERMIS DE LOTIR	20
1.2.12. SERVITUDES ET DROIT DE PASSAGE	20
1.2.13. ALIGNEMENTS.....	21
1.2.14. SITES CLASSES	21
1.3. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT	22
1.3.1. Contexte historique	22
1.3.2. Contexte paysager, espaces publics et bâti.....	27
1.3.3. Fonctions et usages	31
1.3.4. Mobilité.....	47
1.3.5. Environnement	52
1.4. ANALYSE DE LA SITUATION PREVISIBLE.....	57
1.4.1. Projets de mobilité et espaces publics	57
1.4.2. Projets immobiliers en cours et programmés sur et aux alentours du périmètre	59
1.4.3. Evolution planologique	63
1.4.4. Etudes urbanistiques et stratégies de développement	64
1.5. CONTRAINTES, DEFICIENCES ET POTENTIALITES DU TERRITOIRE	64
1.5.1. Périmètre du PPAS.....	65
1.5.2. Alignements	66
1.5.3. Densités	67
1.5.4. Gabarits.....	68

1.5.5. Affectations.....	68
1.5.6. Espaces publics et mobilité.....	70
1.5.7. Servitudes	71
1.5.8. Esthétique / matériaux	71
1.6. LISTE DES PLANS ACCOMPAGNANT LE RAPPORT.....	72
1.7. BIBLIOGRAPHIE.....	73
1.8. ACRONYMES.....	75
1.9. ANNEXES.....	77
Annexe 1. Listing des permis d’urbanisme et d’environnement délivrés	77

PARTIE 1 – RAPPORT

1.1. INTRODUCTION

1.1.1. HISTORIQUE DU PLAN PARTICULIER D'AMENAGEMENT N°19 « QUARTIER OUEST DE LA GARE DU NORD »

Le Plan Particulier d'Aménagement (ci-dessous PPA) n°19 est un outil à valeur réglementaire qui découle du « Plan Manhattan ». Ce plan, initié par Paul Vanden Boeynants, échevin bruxellois des Travaux publics, et piloté par le constructeur Charles de Pauw, visait une partie du territoire de 3 communes :

- ville de Bruxelles,
- Schaerbeek,
- Saint-Josse-ten-Noode.

Il proposait la démolition de la ville du 19^{ème}, compacte et mixte, accrochée au sol, pour faire place à l'idéal de la ville moderniste du 20^{ème}, ouverte et monofonctionnelle, flottant sur un socle de 13 mètres de hauteur¹ et présentant des émergences importantes.

La version initiale du PPA n°19 mettait en œuvre ces principes sur le territoire schaarbeekois. Il fut approuvé en 1967 (A.R. du 16.02.1967). Le PPA n°19 a ensuite été modifié une première fois par l'A.R. du 20.03.1974 et modifié une deuxième fois par l'A.R. du 31.10.1978. Les plans d'archive de cette dernière modification sont ceux en vigueur avant l'adoption de la présente modification. Ils portent sur les îlots 61, 62, 64, 68, 71 et 72.

En 1992, la Région de Bruxelles-Capitale a souhaité modifier le PPA n°19 dans le but de réaliser des actes et travaux d'utilité publique liés au projet d'extension du CCN, mais cette procédure n'a pas abouti. Enfin, en 1995, le Plan Régional de Développement (ci-dessous PRD) a abrogé, en raison de défauts de conformité, la partie du PPA située au nord de la Place Solvay (Arrêté du 03/03/1995 – Article 5, 7°).

1.1.2. PÉRIMÈTRE DU PPAS N°19 MODIFIÉ

Le périmètre du PPAS n°19 en vigueur avant l'adoption de la présente modification est celui résultant de l'abrogation partielle du Plan par le PRD en 1995.

Il est délimité par la place Solvay au nord, la limite avec la ville de Bruxelles à l'ouest – boulevard du Roi Albert II (située sur l'ancien lit de la Senne), la limite avec la commune de Saint-Josse-ten-Noode au sud, et les anciennes rampes d'accès à la gare du Nord à l'est (aujourd'hui démolies).

Le périmètre du PPAS n°19 couvre la gare du Nord, pôle majeur de mobilité régional et national. Il intègre également les espaces publics au nord (place Solvay) et à l'ouest de l'espace gare et du CCN (place Bolivar), ainsi que les bâtiments qui les bordent. La rue du Progrès fait partie du périmètre ; elle comporte actuellement la gare des bus internationaux. La place du Nord (au sud du CCN) et les bâtiments adjacents se trouvant sur le territoire de la commune de St-Josse, ne sont pas couverts par le PPAS 19. Le bâtiment du CCN est par ailleurs étroitement connecté à la gare elle-même et intègre dans sa partie inférieure des espaces de communication majeurs (lignes métro, gare des bus STIB et de Lijn).

¹ Le projet original du « Plan Manhattan » stipulait que l'entièreté du nouveau développement allait être connecté par des passerelles continues à 13 mètres de hauteur, séparées du sol qui lui était dédié exclusivement au trafic de voitures.

Le projet de modification propose d'élargir le périmètre du PPAS, de 48.903 m² à 91.181 m² dans un souci de cohérence des aménagements des espaces publics bordant la place Solvay et reliant le Quartier Nord avec les quartiers Brabant et Gaucheret².

Ce nouveau périmètre inclut en sus du périmètre du PPAS actuellement en vigueur :

- la gare du Nord et l'emprise ferroviaire longeant la rue d'Aerschot,
- le passage sous voies de la rue de Quatrecht,
- la parcelle dite du « Medical Center »,
- une plus grande partie de la place Solvay.

Les autres limites du PPAS sont : limites communales avec la Ville de Bruxelles (ouest) et avec Saint-Josse-ten-Noode (sud) et la limite du périmètre du PPAS Gaucheret.

Le projet de modification du PPAS n° 19, comprend dès lors principalement 3 îlots urbains (îlots 68, 71 et 72,) et la gare du Nord.

Deux de ces trois îlots sont situés à cheval sur la limite avec la commune de Saint-Josse-ten-Noode :

- l'îlot 71 (Proximus) comprend un ensemble de deux tours, un socle commun et un arasement intermédiaire. Il est situé sous l'emprise du PPAS 19 de Schaerbeek et du PPAS 26 de Saint-Josse-ten-Noode. Seule la tour Nord de l'îlot et une partie du socle se trouve sur le territoire schaarbeekois.
- l'îlot 72 (CCN & gare du Nord), pour sa partie schaarbeekoise, n'est repris qu'en partie dans le périmètre du PPAS 19 existant. Enfin, la partie sur Saint-Josse-ten-Noode n'est pas couverte par un PPAS.

Notons que la gare du Nord ne fait pas partie du PPAS actuel alors qu'elle est accolée au CCN et fait partie du même îlot que celui-ci.

Voir plan : 1. Plan de localisation

1.1.3. CONTEXTE D'ÉLABORATION DE LA MODIFICATION DU PPAS N°19

Le quartier Nord est un pôle majeur d'intérêt régional comme identifié dans les documents planologiques et d'engagements politiques. Différents travaux sont menés par la Région pour assurer un développement urbain cohérent du Territoire Nord. Ces travaux visent à transcrire les objectifs régionaux énoncés dans les documents stratégiques (PRDD, Good Move, Maillages vert et bleu) et à articuler le développement du quartier de la gare avec les différents contrats de rénovation urbaine (CRU) mis en œuvre aux alentours (CRU Citroen-Vergote – CRU Brabant-St-Lazarre – Pad Maximilien – Contrats de quartiers Durables). Ces travaux sont compilés notamment dans l'étude Territoire Nord menée par perspective.brussels³.

De même, les réseaux de transports publics sont amenés à évoluer fortement à moyen-long termes, notamment avec le développement de la ligne de Métro Nord ou encore les études sur de nouveaux tracés de tram (Belgica – gare Centrale via Bolivar et gare du Nord, NOH - Rogier) et les réflexions concernant la gare de bus (recherche de nouvelles solutions pour les lignes de bus STIB et De Lijn, dont des installations de chargements pour bus électriques et le déplacement à termes de la gare des bus internationaux (impliquant une situation transitoire en cours d'étude).

² Contrairement à ce qui est indiqué dans la note préalable (voir point E.3.1 de la note préalable), il a été décidé de ne pas inclure les parties du périmètre projeté qui se chevaucheraient sur le périmètre du PPAS Gaucheret, ceci afin de ne pas devoir l'abroger partiellement, les prescriptions et zones du PPAS Gaucheret étant compatibles avec les volontés exprimées dans le projet de modification.

³ <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/territoire-nord>

Le quartier Nord fait également l'objet de nombreux projets de développements immobiliers : projet Zin (en chantier), projet Ferraris (études en cours), projet WTC IV (demande de permis d'urbanisme introduite), projet CCN (permis de démolition accordé, demande de permis introduite), projet de rénovation des immeubles Proximus (demande de permis introduite). Plusieurs de ces projets ont fait l'objet de notes de cadrage programmatiques produites par les acteurs régionaux et communaux afin de transmettre à destination des développeurs les ambitions et objectifs de développement auxquels doivent répondre les projets privés. Ces notes s'appuient sur les travaux en cours réalisés par perspective.brussels pour le Territoire Nord (voir ci-dessous au point 1.4.4. Analyse de la situation prévisible) : elles reprennent non seulement des éléments programmatiques visant une plus forte mixité mais également des ambitions urbanistiques et paysagères à atteindre pour ce territoire.

En octobre 2020, le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale a décidé de créer une structure de coordination régionale pour encadrer les mutations en cours sur le territoire, appelée Plateforme Territoire Nord. Cette structure, pilotée par la Société d'Aménagement Urbain (SAU) a pour ambition de mieux maîtriser l'opérationnalité de ces projets urbains et la bonne coordination entre les acteurs privés et publics.

Etant donné les ambitions régionales pour le quartier et les nombreux projets en cours est apparue la nécessité aux acteurs publics de modifier le PPAS n°19. Le PPAS actuel peut en effet être considéré comme obsolète : il ne répond pas aux intérêts de développement général du pôle gare et aux enjeux de sa transition vers un nœud intermodal majeur et un quartier vivant répondant aux besoins tant métropolitain que locaux. Il ne permet pas non plus de répondre aux ambitions auxquelles devraient répondre les différents projets de développement en cours en termes de densité, de mixité sociale et programmatique, d'esthétique et d'environnement. Il ne permet pas non plus d'assurer l'encadrement et la mise en cohérence des projets en cours ; ce, qu'il s'agisse de développements privés ou publics, d'espaces bâtis ou non bâtis.

1.2. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT

1.2.1. PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PRDD) – 12.07.2018

Voir cahier de plans de la situation existante de droit – 2.2.1. PRDD (1/25 000)

Le PRDD identifie le quartier nord comme pôle de développement prioritaire. Ces pôles sont des zones nécessitant un investissement particulier afin de concrétiser à court et moyen terme leur potentiel de (re)développement.

Il ressort les éléments suivants des cartes du PRDD territorialisant la vision et les ambitions de la Région :

N°	Cartes	Caractéristiques
1	Armature spatiale et vision pour Bruxelles	Le périmètre du PPAS est simultanément caractérisé comme étant un pôle de grande gare et comme un centre de quartier. Il fait partie d'une centralité urbaine ainsi que d'un espace socio-économiquement faible.
2	Grandes ressources foncières	Le périmètre du PPAS est compris dans le pôle de développement prioritaire n°11 Quartier Nord.
3	Maillage vert et bleu	Le périmètre du PPAS comprend un espace vert sur le boulevard du Roi Albert II. Il se situe également dans une zone de renforcement de la connectivité du réseau écologique.
4	Espace public et rénovation urbaine	Le périmètre du PPAS se situe dans la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) et est inclus dans un noyau d'identité locale existant centré sur la gare.
5	Développement économique	Le périmètre du PPAS est bordé par les lisérés de noyau commercial Brabant et Aerschot. Il est également visé par 2 axes de développement économique nord-sud empruntant les boulevards du centre et la direction du haut de la ville.
6	Réseaux structurant	Le périmètre du PPAS se situe sur une ligne de haute capacité existante comprenant la gare et sur deux lignes de haute capacité à créer (métro et tram).
7	Réseau cyclable	Le périmètre du PPAS accueille un tronçon du RER vélo sur le boulevard du Roi Albert II.

8	Projet de ville	Cette carte compile différentes caractéristiques déjà reprises sur les précédentes.
---	-----------------	---

Tableau 1 - Contenu des principales cartes du PRDD sur le périmètre du PPAS n°19

1.2.2. PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS) – 03.05.2001

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.2.2. PRAS (1/10 000)

Selon la carte des affectations du PRAS le périmètre du PPAS est repris au PRAS en trois zones différentes :

- zone administrative,
- zone de chemin de fer,
- zone de parc.

Les îlots 71 et 68 sont repris en zone administrative.

L'îlot 72 est repris en zone administrative (CCN et bâtiment de la gare). Le CCN est également affecté en surimpression « G » pour galerie commerciale.

L'assiette des quais est en zone de chemin de fer. L'espace situé au nord de la place Solvay et longeant les voies ferrées est également partiellement repris en zone de chemin de fer.

Le centre du boulevard du Roi Albert II est repris en zone de parc.

Les boulevards du Roi Albert II et Simon Bolivar sont repris en espace structurant.

La place Solvay au nord du CCN et l'espace public devant la gare du Nord au sud du CCN sont repris en voirie.

Les prescriptions relatives à ces affectations sont disponibles en ligne⁴.

1.2.3. PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ (PRM, GOOD MOVE) - 25.03.2021

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.2.3. PRM : Good Move

Le Plan Régional de Mobilité s'articule autour de 4 points stratégiques :

- créer de grands « quartiers de vie » apaisés,
- équilibrer l'espace dédié à chaque mode de transports,
- proposer une meilleure qualité des services de mobilité,
- orienter les choix vers une mobilité durable.

Pour ce faire, le plan prévoit différents maillages avec 3 niveaux de hiérarchie de voiries par mode, appelé Spécialisation Multimodale des Voiries (ci-dessous SMV) : métropolitaine (PLUS), régionales (CONFORT) et local (QUARTIER), afin de mieux répartir l'espace public et de favoriser les modes de transport actif.

MODES ACTIFS

En ce qui concerne les piétons, le PPAS accueille le croisement entre 2 magistrales piétonnes au niveau du miroir d'eau sur le boulevard du Roi Albert II. Ces magistrales sont « *de grands itinéraires piétons permettant de rejoindre les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels du centre-ville élargi, par des cheminements lisibles, agréables et confortables* » (Good Move 2021 :80). La première emprunte le boulevard du Roi Albert II en provenance du boulevard Emile Jacqmain et de la place De Brouckère. La seconde passe par la place Bolivar, la rue du Progrès, la place Rogier avant de prendre le boulevard Adolphe Max et d'atteindre également la place De Brouckère.

⁴Voir <http://urbanisme.irisnet.be>

La place Solvay est catégorisée en réseau PLUS. La rue du Progrès et le boulevard du Roi Albert II situés au nord du boulevard Simon Bolivar sont catégorisées en CONFORT.

En ce qui concerne les vélos, le plan Good Move définit les boulevards du Roi Albert II et Simon Bolivar ainsi que la rue d'Aerschot jusqu'à son croisement avec la rue Dupont en tant que réseau PLUS pour le vélo. La place du Nord, la rue du Progrès et la place Solvay vers le passage sous voies Quatrecht en CONFORT.

TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau PLUS de transport public coïncide avec la trajectoire des lignes de pré-métro existantes (circulant au-dessous du CCN et ressortant en surface sur la rue du Progrès à hauteur de la rue Rogier) et du futur métro. Il emprunte également le boulevard Simon Bolivar sur l'axe est-ouest. La rue du Progrès, la place du Nord et la place Solvay sont concernés par la réseau CONFORT. Ce réseau correspond notamment à la future ligne de tram entre Belgica et la gare Centrale, traversant le Canal par la passerelle Suzan Daniel.

INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Au niveau de l'accessibilité voiture, le périmètre se trouve concerné par le réseau CONFORT. Le PRM définit la rue du Progrès au nord, la place Solvay et le bd du Roi Albert II comme faisant partie de cette classification. Ce même itinéraire CONFORT s'applique également aux poids lourds. La circulation motorisée devrait dès lors être privilégiée sur ces axes dans le cadre de la mise en œuvre du plan.

La place Solvay est dès lors fort représentée dans les SMV des différents modes. En effet, cette voirie, de 20 m de largeur avec une berme centrale plantée de 5 m en moyen, figure comme voirie PLUS pour les piétons entre le boulevard du Roi Albert II et la rue de Brabant, et voirie CONFORT pour l'auto, le vélo et les poids lourds (logistique et cars internationaux).

1.2.4. PLAN COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PCDD)

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.2.4. PCDD

Élaboré en 2011 et actualisé en 2016, le PCDD propose un « Plan d'avenir » du quartier de la gare du Nord dont le but est de résoudre les problèmes du quartier (sensation d'insécurité, prostitution, manque d'espace public de qualité, manque de mixité, etc.) tout en donnant plus de visibilité aux atouts, comme sa centralité et intermodalité (projet 7.11). Ce Plan d'avenir n'a pas été réalisé.

1.2.5. PLAN COMMUNAL DE MOBILITE (PCM) – 29.04.2010

La commune de Schaerbeek dispose d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) approuvé en 2010 qui a été mis en œuvre à 85%. Il est en cours d'actualisation à la suite de l'adoption du Plan Régional de Mobilité Good Move. Une étude sur la maille Lambermont a été menée en 2021 par Bruxelles-Mobilité et a mené à un Contrat Local de Mobilité (CLM) entre commune et région sur les quartiers Royale-Sainte-Marie, Verboekhoven, Azalées. Le quartier de la gare du Nord ne fait donc pas directement partie de la zone impactée.

Le PCM n'est plus utilisé en tant que tel comme outil pertinent pour les projets de mobilité en cours.

1.2.6. PPA(S) N°19 – 31.10.1978 – ACTUELLEMENT EN VIGUEUR ET OBJET DE LA DEMANDE DE MODIFICATION

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.1.3. PPAS existant et prescriptions

Pour rappel, le PPA(S) n° 19 Quartier Ouest de la gare du Nord (A.R. 31.10.1978), préalablement à l'adoption de la présente modification, ne couvrait plus que les îlots 68, 71 et 72⁵.

⁵ Le périmètre du PPAS ayant été partiellement abrogé par le PRD – cf. supra

Le plan de destination du PPAS définissait le territoire en 4 zones (art. 2) :

- une zone de circulation. Cette zone est principalement réservée aux circulations mécaniques ou piétonnières et aux plantations,
- une zone de construction. Cette zone comporte principalement des équipements privés ou publics tant en-dessous qu'au-dessus du sol,
- une zone des espaces verts. Cette zone détermine tous les espaces verts obligatoires au niveau du sol naturel ou à un niveau proche de celui-ci,
- le Centre de Communications Nord et ses rampes d'accès.

Concernant les zones de construction, celles-ci « *sont destinées principalement au développement ou à la création de groupements résidentiels, administratifs et de commerce ainsi qu'à tous les équipements de ces diverses affectations. Ces zones comportent les caractéristiques suivantes :*

a) Zone des bâtiments d'arasements inférieurs : Cette zone contient principalement les équipements situés sous le sol artificiel tant en-dessous qu'au-dessus du sol naturel.

b) Zone des bâtiments d'arasements intermédiaires : Cette zone contient principalement les constructions des équipements collectifs.

c) Zone des bâtiments d'arasements supérieurs : Cette zone contient des locaux de logement, de bureaux, d'équipements, de commerces ou destinés à l'exercice de professions libérales » (PPA, 1978).

Des indications sur le pourcentage d'espaces verts à prévoir pour chaque îlot, sur les superficies plancher par niveau constructibles ainsi que la hauteur maximale autorisée sont renseignées en surimpression.

Sur la base du plan en vigueur, la superficie au sol prescrite (48.903 m²) est divisée en :

- zone de circulation : 25.319 m² (51,7%),
- îlot 68 (tours North Galaxy) : 11.837 m² (24,2 %),
- îlot 71 (tour Proximus) : 3.612 m² (7,4%),
- îlot 72 (CCN + rampes) : 8.135 m² (16,6%).

Pour une description exhaustive de ces prescriptions, nous convions le lecteur à consulter la version complète du plan disponible en ligne⁶.

1.2.7. PPAS LIMITROPHES

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.1.1. Situation existante de droit : plan principal 1 (1/1000)

Pour rappel, le PPAS n° 19 était initialement situé au milieu d'autres PPAS approuvés en 1967 pour permettre la réalisation du « Plan Manhattan ». En date de rédaction de la présente modification du PPAS, ce dernier est toujours entouré par un système de planification dense, même si certains de ces PPAS ont été modifiés, remplacés ou abrogés. La situation existante de droit en date du 18 mai 2022 est représentée sur la figure ci-dessous.

⁶ Les prescriptions complètes sont disponibles en ligne : <https://www.1030.be/fr/cadre-de-vie-environnement/urbanisme-logement/urbanisme-environnement/reglementsplans/plans-particuliers-daffectation-du-sol-ppas/ppas-en-vigueur>



Figure 1 - PPAS limitrophes au PPAS n°19 (BruGIS, consulté le 18/10/2022)

Les PPAS en vigueur et abrogés entourant le PPAS n°19 sont repris ci-dessous :

PPA n°26 NORD - ILOT 1 – SAINT-JOSSE-TEN-NOODE (1)

Le PPAS n° 26 Nord (A.R. 31.10.1978) sur la commune de St-Josse couvrait initialement toute la zone à l'Ouest du chemin de fer, comme illustré sur la figure ci-dessous.



Figure 2 - Extrait du plan de destination du PPA n°26 Nord (AR du 17/02/1967)

La situation planologique relative à ce périmètre a progressivement été remplacée par d'autres PPAS.

Voir plan : 1. Plan de localisation listant les PPAS

Le **PPA n°26 Nord - îlot 1** constitue l'unique partie du périmètre initial du PPA n°26 qui n'a pas été modifiée et qui est toujours en vigueur. Au moment de rédiger la présente modification, ce dernier faisait l'objet d'une procédure d'abrogation. Cette procédure a été lancée en 2019 par la commune de Saint-Josse-ten-Noode.

La zone concernée est représentée ci-dessous (en trait-tillé rouge).



Figure 3 - Extrait du plan de destination du PPA n°26 Nord - îlot 1 (AR du 17/02/1967)

Le plan destine la zone à la circulation.

Les prescriptions littérales relatives à ce plan sont disponibles auprès de l'administration concernée.

PPA n° 26 NORD - ILOT 9 – SAINT-JOSSE-TEN-NOODE (2)

Le PPA n° 26 Nord - îlot 9 (A.R. 12.04.1977) est une révision du PPA n°26 Nord - îlot 1 (A.R. 17.02.1967). Il est toujours en vigueur et couvre la partie de l'îlot 71, non couvert par le PPAS n°19.

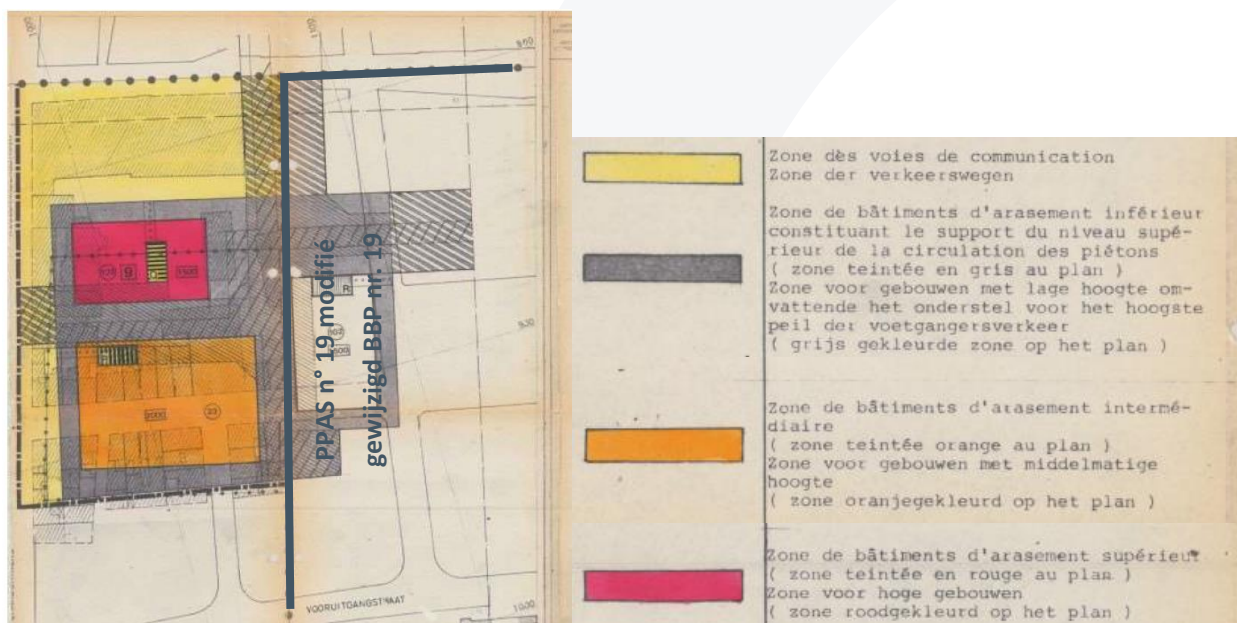


Figure 4 - Extrait du PPAS 26 Nord îlot 9 de St-Josse (AR du 12/04/1977)

Le plan distingue principalement :

- zones de voies de communication,
- zone de bâtiments,
- zone de bâtiments d'arasement inférieur,
- zone de bâtiments d'arasement intermédiaire,
- zone de bâtiments d'arasement supérieur.

Les prescriptions littérales relatives à ce plan sont disponibles auprès de l'administration concernée.

PPA n° 46 / 21– QUARTIER DE LA GARE DU NORD – VILLE DE BRUXELLES (3)

Le PPAS n° 46 / 21 (A.R. du 17.02.1967) – Quartier de la gare du Nord situé dans le territoire de la Ville de Bruxelles a été abrogé le 26 août 2008.

PPA n°19 – QUARTIER OUEST DE LA GARE DU NORD – SCHAERBEEK (4)

Cette zone située au nord de la place Solvay correspond à la partie du PPA abrogée par le PRD (Arrêté du 03.03.1995 – article 5, 7°).

PPAS GAUCHERET – SCHAERBEEK (5)

Le PPAS Gaucheret (AGRBC du 14.07.2005) couvre les îlots 59-Sud, 61-Sud, 62, 63 et 64 (délimité par la place Gaucheret, l'avenue Philippe Thomas, la rue du Progrès, la place Solvay, la rue Gaucheret, la rue Rogier, le boulevard du Roi Albert II et l'avenue de l'Héliport). Il couvre une partie du territoire du PPA n°19 de 1967.

La figure ci-dessous représente une partie de l'îlot 64 situé en limite sud du PPAS Gaucheret.

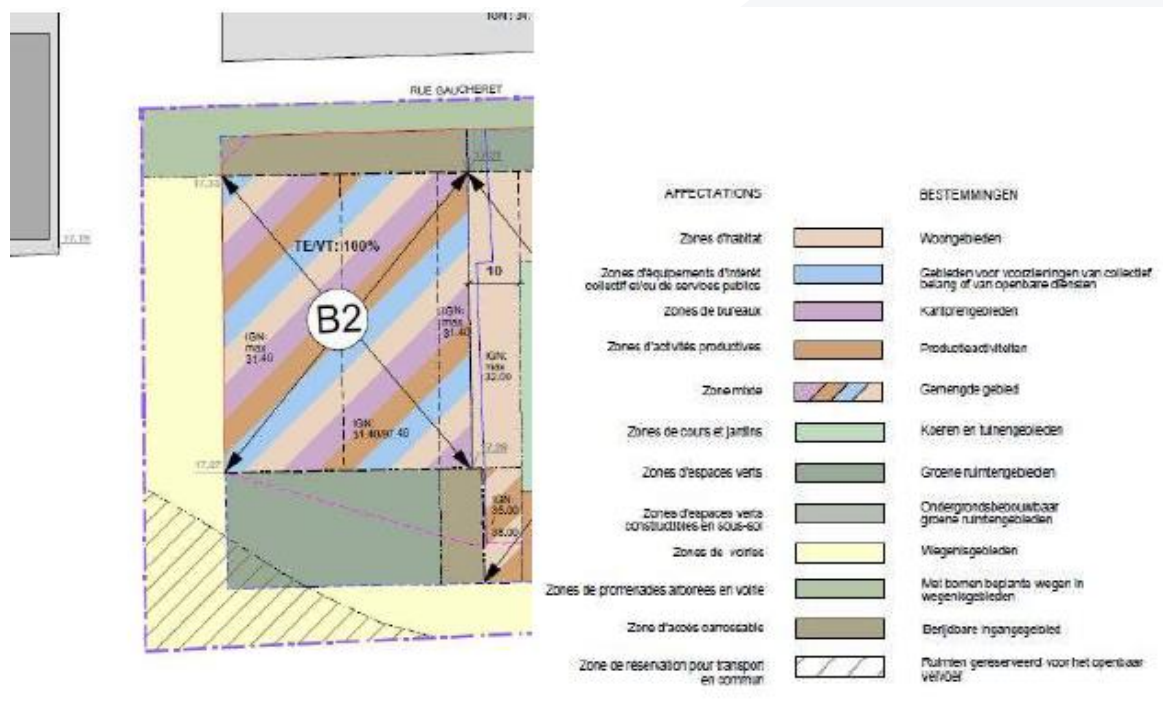


Figure 5 - Extrait du PPAS Gaucheret (AGRBC du 14/07/2005)

Sur cette partie d'îlot, le PPAS Gaucheret distingue principalement les zones suivantes:

- zones de voirie,
- zone d'espaces verts,
- zone de promenade arborée en voirie,
- zone mixte,
- zone de réservation pour transport en commun (surimpression).

Les prescriptions littérales et graphiques relatives à ce plan sont disponibles auprès de l'administration communale.

1.2.8. PERMIS D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT DELIVRES DANS LE PERIMETRE DU PPAS ET AUX ENVIRONS IMMEDIATS

La liste complète est reprise en annexe : voir 1.9. Annexes, Annexe 1. Listing des permis d'urbanisme et d'environnement délivrés.

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.1.1. Situation existante de droit : plan principal (1/1000)

1.2.9. RENOVATION URBAINE

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.2.5. Rénovation urbaine

Le périmètre du PPAS est compris dans la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU, actualisée en 2020). Le périmètre de la ZRU est établi sur la base de critères socio-économiques significatifs, représentatifs du niveau de précarité dans les quartiers.

Cette zone rassemble donc des quartiers potentiellement en difficulté où le secteur public souhaite renforcer ses investissements en vue d'améliorer la qualité de vie et l'insertion socio-économique des habitants, et de créer une nouvelle dynamique de développement de l'économie locale.

Plusieurs dispositifs régionaux sont mis en œuvre dans la ZRU : des Contrats de Quartiers Durables (CQD), des Contrats de Rénovation Urbaine (CRU), des Primes à la rénovation et à l'embellissement des façades ou encore la majoration de l'abattement des droits d'enregistrement.

Le périmètre du PPAS n° 19 est ou a été au moins partiellement inclus dans plusieurs programmes de rénovation urbaine : le CRU 2 Brabant Nord-Saint Lazare en cours (Schaerbeek - St-Josse ; 2017-2023), le CQ Aerschot (Schaerbeek ; 2001-2005) et le CQD Reine Progrès (Schaerbeek ; 2012-2017).

D'autres programmes se développent ou se sont développés à proximité du périmètre du PPAS n°19 : Le CRU1 Citroen Vergote (en cours, Bruxelles-Villes/Molenbeek, 2017-2023), le CQD Petite Colline (en cours, Schaerbeek : 2021-2025), le CQD Héliport – Anvers (en cours, Ville de Bruxelles, 2021-2026), le CQ Méridien de Bruxelles (Saint-Josse, 2006-2010), le CQ Brabant-Verte (Schaerbeek, 2000-2004).

CRU 2 BRABANT-NORD-SAINT LAZARE (2017-2023)

Le périmètre d'intervention du CRU Brabant-Nord-Saint Lazare (2017-2023) se situe sur les communes de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode. L'ambition de ce programme est de résoudre la question des barrières physiques qui enclavent le quartier et rendent les accès/circulations difficiles pour tous les modes. Pour ce faire, il vise les voies et infrastructures routières et ferrées. Il prévoit également un pôle étudiant, un pôle petite enfance et un pôle socio-culturel. De nouveaux projets de cohésion sociale sont aussi prévus au sein des quartiers (animation de l'espace public, propreté, valorisation des intérieurs d'îlots, dynamisation Brabant-Liedts-Saint Lazare-Haecht-Royale, amélioration de l'habitat et du patrimoine bâti, meilleure intégration des populations en difficulté et des jeunes). Enfin, il cherche à mettre en valeur des espaces de rencontre peu qualitatifs (saturés, partage modal, minéralité) et plusieurs biens désaffectés ou vacants : friches, patrimoine inoccupé. Par exemple, le boulevard St-Lazare, l'axe Royal et les passages sous voies ferrées.

CRU 1 CITROEN VERGOTE (2017-2023)

Le CRU 1 Citroen Vergote (2017-2023) se trouve à proximité du périmètre du PPAS. L'ambition de ce programme est de reconnecter les grandes figures urbaines (bassins portuaires, Tour & Taxis, dalle Héliport, etc.) avec les quartiers environnants et de créer un réseau régional d'espaces publics et d'espaces verts entre figures et quartiers. Pour ce faire, le CRU identifie une série d'espaces à développer comme les abords du bassin Vergote, l'allée Verte et le quai de Willebroeck, les abords du site de Tour&Taxis et enfin l'ouverture de la Senne dans le parc Maximilien et le réaménagement du boulevard Simon Bolivar. Cette nouvelle séquence d'espaces ouverts doit se construire en continuité avec les grands espaces ouverts existants ou en projet (parc de la Senne, parc de Tour & Taxis, parc du quai des Matériaux, quai du Commerce).

Les projets phares du CRU que sont l'ouverture de la Senne dans le parc Maximilien et le réaménagement du boulevard Simon Bolivar auront un impact non négligeable sur la manière de fonctionner du pôle de gare, en réduisant la présence de la voiture en faveur des transports en commun et modes actifs, ainsi qu'en améliorant la mise en réseau des espaces verts existants (parc de la Senne, parc de Tour & Taxis, parc du quai des Matériaux, quai du Commerce).

1.2.10. STATUT DES VOIRIES

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.1. situation existante de droit – plan principal (1/1000)

Les voiries à l'intérieur du périmètre du plan étaient à leur création des voiries communales.

Suite à l'Arrêté Royal du 6 décembre 1991 et les Arrêtés des 12 mai 1992 et 10 juin 1993 modifiant cet Arrêté du 6 décembre, certaines voiries communales ont été transférées à la région de Bruxelles Capitale.

La rue du Progrès a été incorporée aux voiries régionales suite à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 mai 1999 portant incorporation de voiries communales dans la voirie régionale pour la commune de Schaerbeek.

La place Solvay a été incorporée aux voiries régionales suite à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2003 portant incorporation dans la voirie régionale des places de la Reine, Liedts et Solvay situées sur le territoire de la commune de Schaerbeek.

Toutes les voiries à l'intérieur du périmètre modifié du PPAS sont des voiries régionales. En dehors du périmètre mais à proximité, seules les rues d'Aerschot, des Charbonniers, Willem de Mol, Rogier, Gaucheret, et la chaussée d'Anvers sont des voiries communales.

1.2.11. PLANS D'EXPROPRIATION ET PERMIS DE LOTIR

Il n'y a pas de plans d'expropriation ni de permis de lotir dans le périmètre du PPAS modifié.

1.2.12. SERVITUDES ET DROIT DE PASSAGE

Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.2.6. situation existante de droit – servitudes

AU NIVEAU DU PLAN

Le PPAS 19 existant génère une servitude sur l'ensemble des voiries permettant l'utilisation du tréfonds comme parking et plusieurs autres servitudes sur les parcelles par ses prescriptions littérales et graphiques.

Prescriptions littérales

En ce qui concerne les prescriptions littérales, l'article 9 indique bien une utilisation de servitudes de tréfonds pour la zone de voirie :

« Le plan définit la zone réservée à la circulation des véhicules et des piétons ; dans le tréfonds de celle-ci peuvent être établies des installations d'utilité publique telles qu'égouts, caniveaux, cabines, stations de pompage, canalisations diverses et des équipements tels que parkings. »

Ce même article génère également la constitution de servitudes de passages sur sol privé pour l'accès aux toitures des socles vers les bâtiments supérieurs depuis le niveau de voirie :

« La couverture des constructions édifiées dans la zone des bâtiments d'arasements inférieurs permettra en outre la circulation des piétons et des véhicules légers de service.

Toutes les constructions d'arasements intermédiaires et supérieurs seront ainsi accessibles au niveau de cette couverture; laquelle constitue ainsi un sol artificiel.

Cette circulation au-dessus du niveau du sol naturel, qui peut être réalisée sous la forme de passages couverts, sera reliée à celle au niveau du sol par des escaliers des rampes et de remontées mécaniques établis au travers des constructions ou dans la zone de circulation.

Le nombre, l'emplacement et les caractéristiques de ces liaisons ainsi que celles réunissant les diverses circulations au niveau du sol artificiel seront définis par le Collège des Bourgmestre et Echevins ».

Prescriptions graphiques

Le plan de destination du 31 octobre 1978 mentionne également une zone hachurée en blanc et zone au nord du CCN donnant sur la place Solvay décrite comme une zone réservée aux rampes d'accès CCN.

AU NIVEAU DES PARCELLES

Cas particulier du CCN

L'article 13 du PPAS indique que « le Centre de Communications Nord (en abrégé CCN) est destiné à réunir en un même complexe, une gare de chemins de fer interurbains et métropolitains, de tramways et d'autobus, une station de taxis, les accès à celles-ci ainsi que des locaux destinés à tous services et équipements annexes ».

L'acte de vente du CCN (de la Région à un développeur privé) établit une servitude (d'utilité publique), au profit des opérateurs de transport public, d'accès et de circulation jusqu'aux parties du bien qui sont (déjà) utilisées par eux, et

notamment la station de bus, de tram et de préméto incluant les accès et sorties de secours des membres du personnels et des livreurs, le trajet pour les clients et les sorties de secours aux étages 0 et +1 (jusqu'aux places du Nord, Solvay, Bolivar et la gare du Nord). Cet acte de vente impose également l'obligation de conserver la station de bus, en ce compris les alentours et les dépendances.

La servitude ainsi établie par l'acte de vente, à défaut de représentation graphique annexée à ce dernier, est figurée au plan des servitudes existantes du projet de PPAS, par des aplats de couleurs.

La parcelle correspondant à l'escalier d'entrée du CCN sur la place Bolivar a été vendue en même temps que le bâtiment du CCN, mais que cet escalier est actuellement utilisé par le et accessible au public, de sorte que, en situation existante, elle est reprise comme étant affecté d'une servitude de passage public sur sol privé.

Le CCN est composé également d'un parking public sous la rue sous forme d'une occupation du tréfonds de la voirie en servitude privée sur tréfonds public (cf. article 9 du PPAS).

1.2.13. ALIGNEMENTS

La Loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962 indique en son article 16 7° que « *L'approbation du plan particulier par le Roi dispense la commune de toutes autres formalités légales en matière de plans d'alignement* ». Le plan de destination du PPA du 31 octobre 1978 vaut donc bien plan d'alignement pour le périmètre du plan.

La parcelle correspondant à l'escalier d'entrée du CCN sur la place Bolivar a été vendue par la Région, en même temps que le bâtiment du CCN. En conséquence, sur le plan, est figurée une limite entre la parcelle privée du CCN et le domaine public.

1.2.14. SITES CLASSES⁷

*Voir cahier de plans de la situation existante de droit : 2.1.2. Situation existante de droit : plan principal
2 (1/1000)*

AU SEIN DU PERIMETRE

Le périmètre de la modification de PPAS ne compte aucun bâtiment, monument ou site classé.

Des bâtiments compris au sein du périmètre sont inscrits à titre transitoire à l'inventaire électronique <https://monument.heritage.brussels> en attendant la publication officielle de l'inventaire du patrimoine architectural:

- Gare du Nord – rue du Progrès 80 : La gare du Nord est de style moderniste classicisant. Elle a été édifée entre 1938 et 1956 d'après les plans des architectes Paul et Jacques Saintenoy et Jean Hendrickx-Van den Bosch. Elle est implantée sur une longueur de 210 mètres pour 22 de largeur, bâtiment rectangulaire à structure de béton armé alignant de manière symétrique, derrière une tour carrée, trois corps et un pavillon au nord, à plateformes ou toitures aplaties invisibles.
- Tours Pléiades – boulevard du Roi Albert II 27 : Ce projet fut conçu par le bureau Structures d'après le permis de bâtir de 1988, dirigé par l'arch. Jacques Cremer. Les façades sont caractérisées par des murs rideaux en verre réfléchissant. Ces tours ont fait l'objet d'une rénovation par Michel Jaspers (permis d'urbanisme obtenu en 1993) pour leur donner leur aspect actuel. C'est à ce moment-là que les tours ont été parées de rotondes, de la passerelle et de l'antenne.
- Boulevard Simon Bolivar : Faisant face à l'entrée principale de la gare, son premier tronçon est constitué d'une vaste esplanade longée par deux voies de circulation. Le croisement avec le boulevard du Roi Albert II est aménagé en un rond-point ovale autour d'un bassin dominé par une structure d'acier conçue par Tapta en 1997, baptisée « *Esprit ouvert – Perspectives et Réflexions* ». Les tronçons suivants comptent plusieurs voies,

⁷ Rédigé sur la base de l'inventaire du patrimoine architectural, consulté le 30/05/2022.

séparées par des terre-pleins. L'origine de son tracé date de la fin des années 1950, dans le cadre du plan Manhattan. Avec le boulevard du Roi Albert II, ces 2 axes perpendiculaires étaient conçus comme des autoroutes urbaines destinés à desservir le pôle.

- Place Solvay : Cette place à l'allure d'avenue est créée dans la foulée de la construction, entre 1974 et 1982, du Centre de Communication Nord (CCN), un vaste complexe de commerces et de bureaux accolé à la gare du Nord. L'artère a pris la place d'îlots densément bâtis, rasés dans le cadre du plan Manhattan. Elle est bordée au sud par le complexe North Galaxy (Jaspers-Eyers Architects, H. Montois, Art & Build), achevé en 2005, et au nord par l'Ellipse Building (Montois Partners Architects, Art & Build, 2003), ainsi que par une tour de 640 logements construite à partir de 1974 pour la société Amelinckx.

A PROXIMITE DU PERIMETRE

Un bien est classé comme monument à proximité directe du périmètre de la modification du PPAS n°19 : l'église des Saints-Jean-et-Nicolas (A.R. 22.02.1984), située à cheval entre les rue de Brabant 75a et la rue d'Aerschot 58-60. Cette église de culte catholique a été conçue en 1847 en style néoclassique par l'architecte J. P. J. Peeters. Dans les années 1990, l'église a fait l'objet d'une restauration menée par les architectes H. Boghemans et M. Henrard.

1.3. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

1.3.1. CONTEXTE HISTORIQUE

Dans les années 1950, le Quartier Nord se caractérisait par un mélange d'habitations populaires et de petites entreprises. La jonction Nord-Midi est finalisée en 1952. La nouvelle gare du Nord déplacée depuis la place Rogier en 1958 constitue l'élément précurseur de la redéfinition du quartier Nord. Ces travaux contribuent à l'amélioration de l'accessibilité du quartier et au rayonnement international de Bruxelles et on y projette le « quartier des affaires ». Cependant suite aux travaux réalisés sur la petite ceinture et le long du canal en vue de l'expo 1958, le quartier se retrouve isolé et se délabre.

Le climat prospère des années 60 accentue la demande de nouveaux espaces commerciaux et de bureaux. Les immeubles de grande hauteur prolifèrent dans le centre et aux environs de la ville.

Dans ce contexte, le « Projet Manhattan » voit le jour en 1965 : 2 millions de mètres carrés de bureaux, de parkings, de commerces et d'habitations sont prévus par ce plan particulier d'aménagement daté de 1967. Le but des autorités communales est aussi d'assainir le quartier occupé par des logements inconfortables où de nombreuses familles vivent entassées. Le plan Manhattan s'étend sur les communes de Bruxelles, Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode et forme trois plans communaux d'affectation du sol (PPA). Il s'étend depuis la petite ceinture, entre le canal et la gare du Nord sur une surface de 53 ha. Il prévoit la démolition intégrale du Quartier Nord, jugé irrécupérable, et la construction de 70 immeubles-tours reliés par un réseau de passerelles.

Dans le plan routier sur lequel repose le projet Manhattan, le quartier Nord doit devenir une importante intersection de deux axes de circulation : l'axe Anvers/Paris passant devant la gare du Nord et l'axe Liège/Ostende traversant la gare du Nord. Au niveau de la gare, le croisement des deux axes de circulation est aménagé en centre d'affaires autour duquel gravitent toute une série de tours. Les tours WTC en constituent le centre. Elles ont été imaginées comme un ensemble cohérent de 8 tours.

Les socles devaient être reliés ensemble par des passerelles pour créer une circulation piétonne en hauteur, séparée des voies rapides situées au niveau du sol. Les tours étaient donc conçues pour être perçues à partir de ce niveau de sol artificiel, non du niveau de la rue actuelle. Cette séparation des flux et des fonctions s'inspirait des préceptes édictés par la Charte d'Athènes qui régissait à cette époque les principes de la Ville Fonctionnelle et suivait les tendances de l'époque préconisées par l'architecte allemand Mies Van Der Rohe et le français Le Corbusier.

En matière de construction, les techniques novatrices de l'époque sont mises en œuvre, comme par exemple la réalisation des noyaux en béton au moyen de coffrages glissants, la structure métallique des plateaux et les façades complètement vitrées constituées de murs rideaux. Ces techniques permettent de proposer des plateaux de bureaux dégagés, offrant de l'intérieur une vue panoramique sur la ville.

Ces innovations technologiques et le courant fonctionnaliste international de l'architecture de l'époque ont conduit à une esthétique de volumes géométriques épurés inspirée par les gratte-ciels new-yorkais. L'architecture des ensembles de tours prévues est caractérisée par l'opposition d'une part de l'horizontalité du socle opaque, mat, réalisé en matériaux (béton) exprimant la massivité et la lourdeur et d'autre part la verticalité des tours composées de métal et de verre réfléchissant, inspirant plutôt la légèreté. Ce contraste entre socle et tours permet d'accentuer et de mettre en valeur le caractère aérien des tours qui reflètent en partie l'image du ciel.

Les passerelles et espaces publics surélevés n'ayant jamais été réalisés, les sous-sols sont devenus les rez-de-chaussée caractérisés par leur fermeture et les ouvertures « techniques ». La qualité des interactions entre l'espace public et les bâtiments s'en trouve fortement affectée.

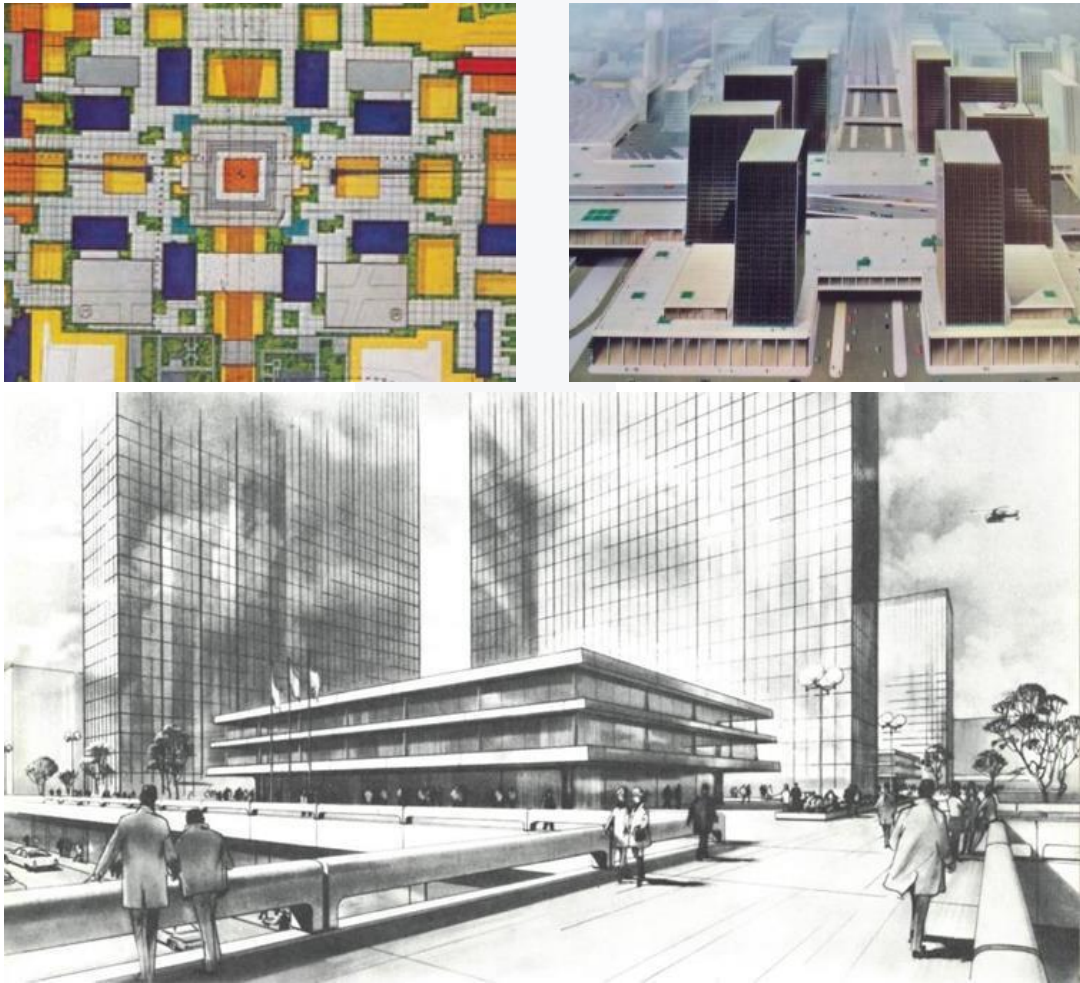


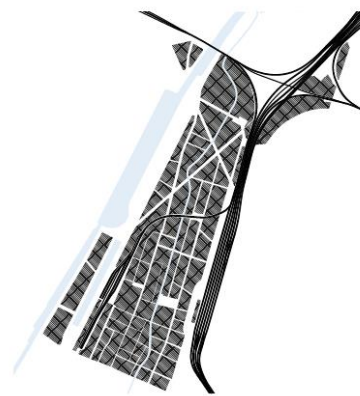
Figure 6 - Esquisse du plan Manhattan, esplanade prévue sur les socles

Les premières expropriations ont débuté dès 1968 et les travaux de construction en 1973 avec la tour WTC I. La poursuite du projet a ensuite été entravée par la crise économique du début des années 70, aboutissant à des dizaines d'hectares de terrains laissés en friches pendant des années. Les projets d'expropriations, couplés à l'exode de la population et au déclin économique du quartier ont entraîné une moins-value immobilière et l'apparition d'une population d'immigrés économiques à la recherche de logements bons marchés. Parallèlement aux bureaux, des projets de logements sociaux ont vu le jour (foyers laekenois et bruxellois, complexe Harmonie, etc.).

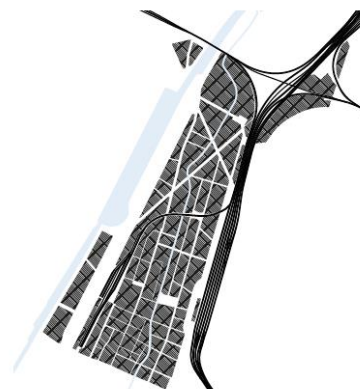


- 1832 Rattachement du Canal de Willebroek au Canal de Bruxelles-Charleroi
- 1835 - 1954 Gare de l'Allée Verte
- 1846 Gare du Nord
- 1871 Rocade Ouest ferrée reliant les gares du Nord et du Midi
- 1900 L'Allée Verte devient une dépendance de la Gare du Nord réservée aux marchandises
- 1900-1922 Construction des bassins Béco, Vergote et Gobert, et des entrepôts de Tour et Taxis
- 1931-1954 Bassin Gobert remblayé
- 1954-66 Aménagement d'un héliport sur l'ancien gare de l'Allée Verte
- 1967 Plan Manhattan
- 1974-1978 Construction barres de logement Av de l'Héliport et Chaussée d'Anvers
- 2013 Plan Canal
- 2016-17 Crise Migratoire et occupation du Parc Maximilien
- 2018 Année préfiguratrice Kanal-Centre Pompidou et occupation temporaire du WTC 2
- 2020 Vision « Territoire Nord »

1935



1953



1971



2017

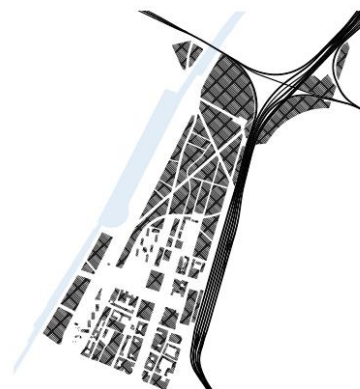


Figure 7 - Evolution du quartier (illustration @1010)

A partir de 1987, la conjoncture immobilière redevient plus favorable et les travaux dans le quartier Nord reprennent. De nouvelles tours de bureaux apparaissent, avec quelques projets de logements en parallèle. Malgré ce nouveau tournant dans l'urbanisation du Quartier Nord, l'euphorie des années 70, qui prédisait au quartier Manhattan quelques 100.000 emplois et des logements pour 12.000 personnes, s'est définitivement envolée.

Le Quartier Nord constitue aujourd'hui le troisième plus grand quartier d'affaires de Bruxelles, après le quartier Centre (pentagone) et le quartier Européen. Selon les chiffres de l'Observatoire des bureaux n°36 (2016), le Quartier Nord comptait 1.772.804 m² de bureaux en 2015.

La fonction bureaux omniprésente aux abords immédiats de la gare du Nord et le long du boulevard du roi Albert II se compose d'immeubles d'âges différents, allant des premières constructions des années 1970 jusqu'à des immeubles neufs. Ceux-ci jouxtent cependant encore certains îlots résidentiels qui ont été préservés mais souffrent toujours de déconnexion et certains se trouvent dans des états de délabrement assez avancés.

Depuis les années '90, dans le cadre des politiques de rénovations urbaines menées par la Région de Bruxelles-Capitale, des investissements sont engagés dans le quartier : aménagement du parc Maximilien, élaboration du contrat de quartier « Nord » (1999-2003), élaboration de PPAS, etc. En parallèle des outils opérationnels de rénovation urbaine, les projets immobiliers privés se poursuivent au gré des stratégies d'internationalisation de Bruxelles et des fluctuations économiques globalisées.



Figure 9 - Photos aériennes de 1971-1977-1987 (BruGIS, consulté le 18/05/2022)

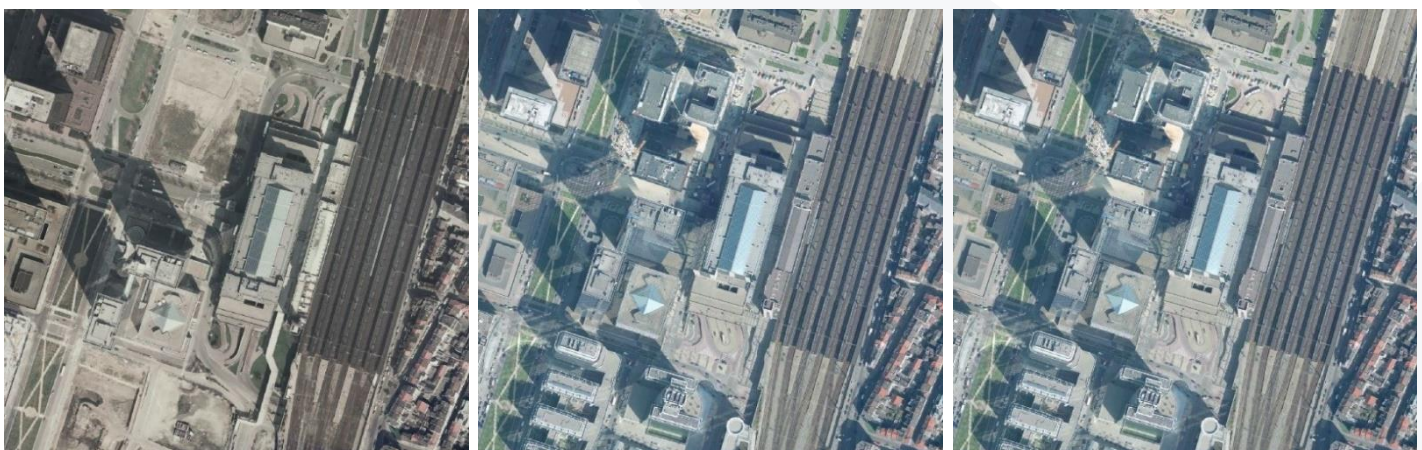


Figure 9 - Photos aériennes de 1996-2004-2009 (BruGIS, consulté le 18/05/2022)



De haut en bas, de gauche à droite : cartes postales de la rue du Brabant et du croisement entre les rues d'Aerschot (ancienne rue de Cologne) et du Brabant autour de 1920 (urban.brussels); carte postale de la place du Marché vers la fin du 19e; les tours WTC en 1983; la Gare du Nord en 1950; la construction de la tour Martini en 1957, vue depuis la place Rogier (ancienne place de Cologne).

Figure 10 - Vues historiques



Figure 11 - Vue du Quartier Nord depuis le site de Tour&Taxis (perspective.brussels, 2016)

1.3.2. CONTEXTE PAYSAGER, ESPACES PUBLICS ET BATI

PAYSAGE ET ESPACES PUBLICS

Le quartier Nord est délimité au sud par la petite ceinture, à l'ouest par le Canal, à l'est par les voies de chemin de fer en surplomb. Ces dernières marquent surtout une rupture entre la zone de bureaux et les quartiers d'habitat résidentiels traditionnels bruxellois. Le quartier de bureaux est construit suivant un réseau de voiries en damier, et composé de tours selon le plan Manhattan conçu dans les années '60 (voir historique ci-dessus).

Si les larges voies nord-sud qui traversent le quartier sont encore fort marquées par l'automobile, elles offrent néanmoins un certain potentiel d'aménagement de liaisons paysagères. Le canal, en cours de redéveloppement, le parc Maximilien ou encore le parc Gaucheret sont les espaces potentiels d'ancrage à relier pour constituer une structure urbaine et paysagère forte. Les espaces comme le parc Maximilien, le centre du boulevard du Roi Albert II ou le parc Gaucheret sont les seuls espaces verts et arborés de ce quartier dense. Le quartier est fortement minéralisé dans son ensemble. Le quartier souffre aussi d'un manque de liaison entre les quelques espaces verts et arborés qu'il comporte.

Les relations transversales, est-ouest, depuis le canal vers la gare et ensuite vers les quartiers résidentiels ne sont absolument pas marquées dans le paysage et rendent difficiles les relations entre les différentes parties du quartier, notamment au droit des passages sous voies mais aussi en raison des larges traversées actuellement automobiles.

Les places qui encadrent le bâtiment du CCN (place du Nord, place Solvay et la place Bolivar) forment les espaces d'articulation essentiels pour tisser les relations nord-sud et est-ouest du maillage urbain.

A l'échelle du quartier, les espaces publics ont été développés successivement mais n'ont jamais bénéficié d'une conception coordonnée et homogène. Ces aménagements ont généralement été conçus pour rencontrer prioritairement les fonctions de circulation des modes motorisés au détriment des modes actifs. L'aménagement des espaces publics dans le reste du quartier se caractérise par une forte minéralisation, contribuant au phénomène d'îlots de chaleur. La présence de bâtiments hauts et le manque de végétal et d'arbres au sol contribue aussi à accentuer les effets de vent dans l'espace public en général.

Des correctifs apparaissent toutefois dans les aménagements plus récents avec la place Simon Bolivar qui bénéficie d'aménagements piétons plus généreux ainsi que le boulevard du Roi Albert II qui bénéficie en son centre d'une

esplanade arborée avec une fonction de promenade piétonne équipée de bancs et sculptures. Ce boulevard bénéficie d'aménagements cyclables continus (piste cyclable).

Le manque d'ancrage des bâtiments dans l'espace public constitue un des problèmes majeurs dans le périmètre du PPAS. Celui-ci s'explique premièrement par la conception des bâtiments comme des machines fonctionnalistes introverties, ne cherchant pas à générer des événements urbains et n'offrant vers l'espace public que des murs aveugles ou des entrées de parking. Cette déconnexion est aussi le résultat de la volonté originelle du « Plan Manhattan » de considérer le rez-de-ville comme étant destiné aux voitures.

Dans le cas du CCN, cette déconnexion devient paradoxale puisque, non seulement le rez-de-ville (occupé par le « hub bus ») empêche toute relation entre la gare et les environs, mais aussi le rez-de-gare cache la gare originale, l'éloignant de son parvis sur le bd Simon Bolivar et les quartiers alentours. En effet, en raison de l'histoire de la construction de la gare du Nord et ensuite du CCN qui devait servir de passerelle d'accès vers les jardins suspendus du plan Manhattan, le rez-de-ville (RDV) accueillant la gare des bus, le niveau zéro de la rue (+17,00 TAW), et le rez-de-gare (RDG) situé au niveau de la gare du Nord (+21,00 TAW) sont situés à 3 niveaux de planchers différents. Il en résulte que pour les abords de la gare du Nord et du CCN il y a lieu de considérer 2 niveaux d'espaces publics.

Le périmètre du PPAS comporte 5 voiries :

- le boulevard du Roi Albert II,
- le boulevard Simon Bolivar,
- la place Solvay,
- la rue du Progrès,
- le passage sous voies Quatrecht.

La place du Nord ne fait pas partie du périmètre mais constitue cependant un espace à prendre en compte tant en termes de composition urbaine que de fonctionnement et usages des espaces publics du périmètre.

Les places Solvay et du Nord constituent une interface entre le CCN et la gare du Nord. Les accès piétons au CCN se confondent avec ceux de la gare. Cette interface n'est globalement pas qualitative, l'espace public est mobilisé par des espaces de circulation (bus en particulier). En outre, le dénivelé de ces espaces publics est une contrainte par rapport à la diversité des usages attendus sur de tels espaces en abord de gare.



Figure 12 - place Solvay (illustration @1010)

La **place Solvay** regroupe d'une part le prolongement de la rue de Quatrecht, aménagé en boulevard planté et d'autre part une partie élargie au pied du bâtiment CCN. Cette élargissement est bordé par l'entrée de la rue couverte donnant accès au niveau inférieur de la gare et la rue du Progrès. Cette partie de la place constitue l'accès carrossable à la gare de bus De Lijn et STIB via une rampe vers le niveau -1 du CCN. Cet espace comprend également une trémie d'accès au parking situé sous le bâtiment CCN. Sur ses bords, côté chemin de fer, une rampe piétonne donne accès à la gare (niv. +1) ; de l'autre côté, sur la rue du Progrès sont installés les arrêts de bus des lignes internationales (en cours de déménagement). Sur les bords de la place sont installés des arbres en bacs.

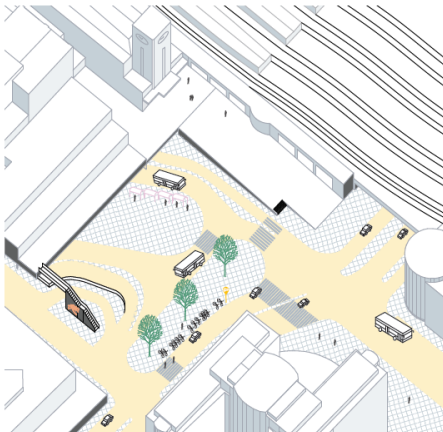


Figure 13 - place du Nord (illustration @1010)

La **place du Nord** (hors périmètre du PPAS n°19) est configurée comme un vaste carrefour qui articule la rue du Progrès, la rue des Charbonniers, les accès parking du CCN et la gare de bus de Lijn et STIB via une rampe carrossable vers le niveau -1 du CCN. Une rampe piétonne donne accès à la gare (niv. +1). L'aspect global de la place est aussi infrastructurel et minéral que du côté de la place Solvay.

Le tracé historique de la rue du Progrès est interrompu par la présence du CCN. La rue du Progrès se retrouve reportée à l'Ouest du CCN. Coté place Solvay, la rue du Progrès au pied du CCN accueille une gare de bus internationaux sans équipements appropriés (quais, abris, banc, etc.).

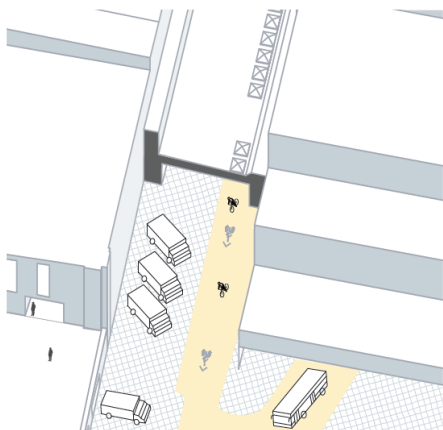


Figure 14 - rue intérieure (illustration @1010)

L'actuel « **hub bus** » se situe en dessous du rez-de-ville, entre 1,3 m et 1,6 m selon l'endroit (en moyenne +15,50 TAW). De même, le passage qui longe la gare du Nord, qui passe en-dessous de la connexion entre le CCN et la gare, et que nous avons décidé de nommer dans ce document « **rue intérieure** », est légèrement plus bas que le rez-de-ville (+16,20 TAW), et presque 5 m plus bas que le rez-de-gare. La position de cette rue correspond plus ou moins à l'ancienne rue du Progrès, qui continuait entre Reine et la place Rogier. Elle est une rue très empruntée par les cyclistes traversant le quartier, se rendant à la gare ou au CCN (elle offre un parking vélo confortable). Elle est aussi un lieu de dépose minute pour la gare, puisque depuis cette rue on peut accéder directement à la salle des pas perdus à travers des escalators. Face à l'entrée, le bureau de la poste attire quelques clients. Cependant, elle offre un espace très peu qualitatif : manque de lumière, effet couloir à cause de noyaux techniques pour le bâtiment CCN au-dessus, aucun lien avec le hub mobilité, qui est peu accessible (peu d'escaliers, et pas pour PMR). Depuis cette rue on aperçoit l'auvent de Rogier, et si on se tourne, le talus végétalisé de la Jonction. Il y a de la lumière au fond du tunnel !

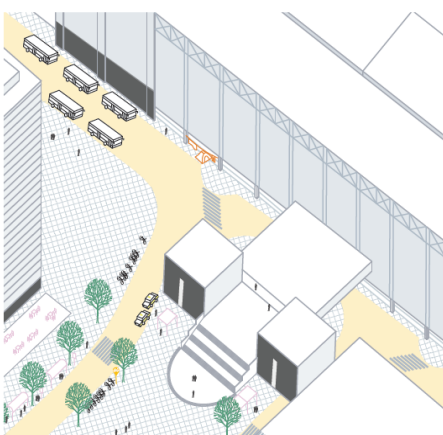


Figure 15 – place Simon Bolivar
(illustration @1010)

La **place Simon Bolivar** trouve une fonction de parvis pour le CCN avec toutefois la faiblesse que l'accès piétons au bâtiment n'est pas à niveau et s'effectue via un unique escalier, par ailleurs non adapté aux PMR.

Cette place accueille de part et d'autres des arrêts de bus de la STIB. L'esplanade piétonne centrale est une zone de passage intense de piétons et équipée d'un vaste banc sur toute sa longueur. Des bancs sont installés au centre de la place Bolivar. Le versant « SPF Finances » est plus animé vu la présence d'un horeca et d'une terrasse. L'autre façade de la place donne accès aux bâtiments Proximus.

Une boucle de circulation passe sous l'escalier d'accès au CCN qui crée un espace couvert, sombre et bas de plafond. Des recoins sont formés par les deux petites tourelles jouxtant le grand escalier. Les zones verdurisées et plantées sont rejetées aux bords des îlots, créant une distanciation du bâti par rapport à l'espace public. Aux alentours de la place, on retrouve divers emplacements vélos, une borne Villo.

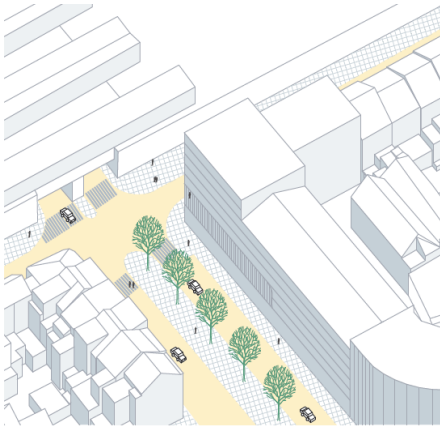


Figure 16 - rue de Quatrecht
(Illustration @1010)

Le **passage sous voies Quatrecht** a fait l'objet de plusieurs projets, entre autres dans l'étude « I love Aerschot » (L'Escaut, 2012), et plus récemment dans le CRU 2, qui propose de le réaménager. C'est un lieu lugubre, qui n'est pas du tout rassurant pendant la nuit. Du côté Brabant, sur **la rue de Quatrecht** (hors périmètre) de nouveaux logements sont construits en face du passage sous voies et la bande au milieu de la rue pourrait être investie autrement. L'angle de la rue de Quatrecht avec la rue de Brabant, en friche, est un des terrains repérés pour une éventuelle opération mixte du Contrat de quartier durable Petite Colline.

Jouxtant le périmètre, du côté Brabant, **la rue d'Aerschot** se trouve de l'autre côté de la gare qui y a également des entrées. La majeure partie de la façade de la gare se compose d'un grand mur sur toute la longueur de la gare, sans qualité ni activité, ce qui donne une sensation de tourner le dos au quartier. L'emprise automobile dans la rue est conséquente (zones de stationnement et de trafic).

Au-delà du périmètre du PPAS 19, on retrouve le **parc Gaucheret**, un lieu très fréquenté et apprécié par les riverains. Il s'insère en plus dans un réseau d'espaces publics très qualitatif, composé de l'avenue Philippe Thomas (un lieu généreusement arboré), l'avenue de l'Héliport et le parc de la Senne. Dans ce contexte où le taux d'espaces verts est trop bas, ces espaces constituent de vraies opportunités pour amplifier les avantages écosystémiques de zones (confort climatique, visuel et acoustique) ; d'autres espaces mériteraient d'y être intégrés : le talus de la Jonction le long de la rue du Progrès, le terrain en face de l'ancien « Medical Center », ou encore la place Solvay.

BATI

Fonctions actuelles dans le périmètre du PPAS 19

- +/- 220.000 m² de bureaux,
- +/- 1.630 places de parkings hors voirie dont +/- 120 places de parking accessible au public.

Il n'y a pas de logements dans le périmètre du PPAS.

Quelques commerces et équipements disséminés dans le CCN (fast-food, librairie, supérette, atelier de réparation vélo) et 3 commerces sur l'îlot North Galaxy (Exki) sont présents dans le périmètre du PPAS. Les commerces du CCN sont déjà fermés pour préparer le site à la démolition.

On peut donc conclure que le périmètre du PPAS a une mixité pauvre en termes de fonctions, et que le bureau couvre plus de 95 % des affectations des superficies plancher.

Certains indicateurs tels que l'Observatoire du bureau ont tendance à montrer une vacance très importante dans ce type d'immeuble monofonctionnel de plateaux de bureaux.

Situation foncière dans le périmètre du PPAS 19

Les immeubles sont privés.

L'îlot 71 (Proximus)

Immeuble des années 1990, composé de deux tours principales (118 mètres pour la plus haute) reliées dans leur partie haute par une passerelle de 30 m de long.

La tour avec l'antenne (l'entrée principale), dite tour U, est sur Schaerbeek, tandis que l'autre tour, dite tour T, est sur Saint-Josse-ten-Noode. Il y a également un troisième bâtiment de six étages entre les 2 tours, le Pavillon.

L'îlot est le siège social de l'opérateur téléphonique Proximus.

L'îlot 68 (North Galaxy)

Immeuble du début des années 2000, les North Galaxy Towers sont composées de :

- deux tours de R + 29 étages dont 2 étages techniques sous le toit (dites tour A au nord et tour B au sud),
- d'un pavillon de R + 7 étages dont 2 étages techniques sous le toit (dite tour C),
- d'un socle commun de 2 étages,
- d'un sous-sol de 4 étages.

L'îlot a été racheté par un fond d'investissement sud-coréen représenté par Knight Frank Investment Management et est occupé par le SPF finances.⁸

L'îlot 72 (CCN & gare du Nord)

Immeuble plus ancien que les précédents, construit dans les années 70, le Centre de Communication Nord (CCN) est accolé au bâtiment de la gare du Nord. Il est composé d'un vaste hall qui articule les circulations entre différents nœuds de communication (pré-métro, gare de bus STIB et de Lijn en sous-sol, gare ferroviaire voisine). Hall avec galerie commerçante et aux étages des bureaux vides, occupés auparavant par plusieurs administrations du Service Public Régional. Le CCN appartenait autrefois à de multiples propriétaires (la SNCB, bpost, le SPRB, Axa Real Estate) mais a été revendu à un tiers privé (CCN Development SA).

1.3.3. FONCTIONS ET USAGES

Voir cahier de plans de la situation existante de fait : 3.1. Plan principal de la situation de fait 1 et 2

L'affectation dominante dans le périmètre du PPAS est celle des infrastructures de transport qui couvre 2/3 de la superficie totale du périmètre (gare et voiries incl.). Il s'agit aussi de la fonction qui détermine l'identité de cet endroit, à savoir un pôle intermodal majeur⁹.

L'autre affectation dominante est l'activité économique tertiaire : le quartier nord est le troisième quartier de bureaux de la Région Bruxelles Capitale, après le Pentagone et le quartier Européen, et compte à peu près 1,8 millions de m² de plancher.

Aucun des îlots inclus dans le périmètre du PPAS 19 ne contient de logements.

Dans les rues, on croise surtout des passants se dirigeant vers la gare du Nord et le hub mobilité ou vers T&T ou Rogier, de profils et d'origines diversifiées : les salariés des tours de bureaux sont pour la plupart des navetteurs se rendant sur place par transport en commun ou voiture privée. Les travailleurs moins qualifiés (personnel de nettoyage, de gardiennage, livreurs, travailleurs du secteur horeca, vendeurs, etc.) n'ont probablement pas non plus de liens avec le quartier et opèrent dans des organisations (supra)régionales.

Dès que l'on s'éloigne du périmètre, la situation apparaît plus nuancée : on retrouve des quartiers mixtes et denses, disposant d'activités productives et commerciales au rez-de-chaussée. Quant à l'utilisation du sol, l'emprise des zones vertes approche 10% du territoire, celle des voiries représente approximativement 1/3 de la surface totale, et plus de

⁸ <https://www.lalibre.be/economie/immo/2022/05/11/les-tours-north-galaxy-acquises-par-un-fonds-sud-coreen-3OU26TOW5VBRFGL3KYKFAZ4EJM/>

<https://www.lecho.be/entreprises/immobilier/le-nouveau-propretaire-des-tours-north-galaxy-a-bruxelles-est-sud-coreen/10387484.html>

⁹ Cette fonction a toujours été considérée comme sa fonction stratégique : déjà dans le PPAS 1978 Schaerbeek, le CCN est décrit comme un complexe « destiné à réunir [...] une gare de chemins de fer interurbains et métropolitains, de tramways, d'autobus, une station de taxis, les accès à celles-ci ainsi que des locaux destinés à tous services et équipements annexes. » (PPAS, 1978, Schaerbeek).

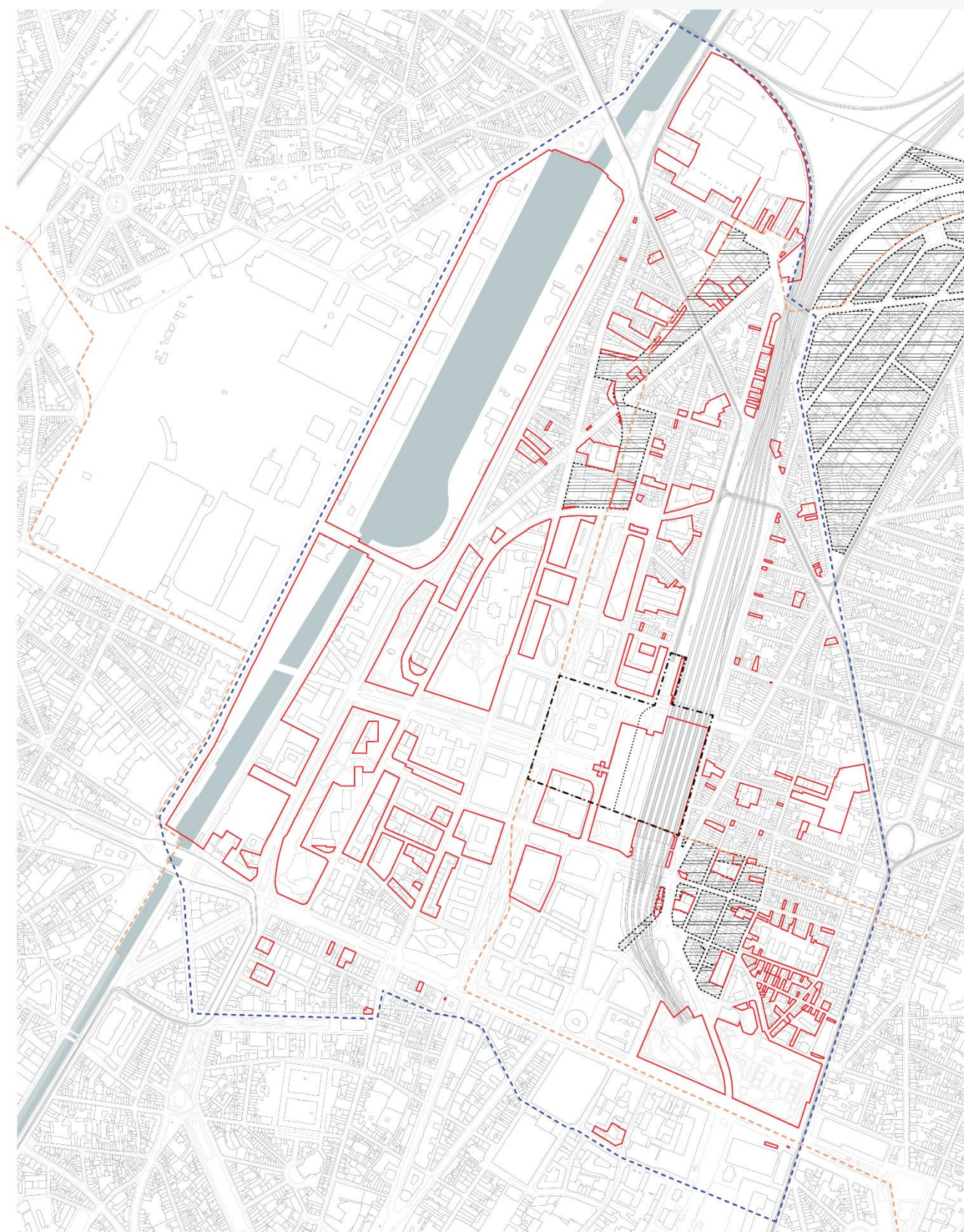
la moitié de cette surface correspond aux bâtiments. Le patrimoine bâti est généralement mal entretenu, et une dynamique de régénération modeste est observable aux alentours du parc de la Senne : des anciens dépôts sont soit transformés en logements soit démolis pour faire place à des complexes résidentiels.

Socio économiquement, la zone autour du PPAS est semblable à d'autres quartiers situés dans le « croissant pauvre » : une surreprésentation de jeunes et de personnes âgées (entre 0-17 ans et +75), habitant dans des grands ménages (dont la taille moyenne varie de 2,5 à 2,8 alors que la moyenne régionale est de 2,13 selon l'IBSA, 2014), avec des revenus imposables très faibles (moyen par habitant inférieur à 17.000 euros et pouvant même atteindre moins de 11.000 euros par endroit, bien en dessous de la moyenne régionale de 14.644 euros selon Statbel, 2018). Le taux de chômage est supérieur à 30 %, affectant particulièrement les jeunes (avec 45% de la population entre 17-35 ans se trouvant à la recherche d'emploi), et dont plus du 60 % sont des chômeurs de longue durée (une valeur correspondant à la moyenne régionale), et des hommes.

Environ un tiers de la population totale du périmètre est d'origine étrangère, à l'image de l'ensemble de la région. Il s'agit dans la plupart de personnes originaires d'Afrique du Nord, d'Afrique subsaharienne et de Turquie. A cette population, s'ajoutent également environ 25 % de personnes venant des nouveaux états membres de l'U.E., soit des pays de l'est (source : Monitoring des quartiers).

A souligner également l'existence d'un abondant foncier public (voir image ci-contre), résultat des expropriations lors du plan Manhattan ainsi que de la présence jadis des infrastructures de transport comme la gare de marchandises de l'Allée Verte, substituée par l'Héliport durant l'Expo 58 et aujourd'hui transformé en parc (Parc Maximilien).

On peut dès lors conclure à une zone de contrastes forts entre le périmètre strict du PPAS 19 et ce qui se trouve aux alentours, avec un potentiel de transformation guidé par les instances publiques grâce à ses positions foncières dans la zone.



Source: BRUGIS - mars 2020

PERIMETRES DE PREEMPTION ET FONCIER PUBLIC

- LIMITES COMMUNALES
- PERIMETRE DE VISION URBAINE
- PROPRIÉTÉ PUBLIQUE
- PERIMETRE PREEMPTION
- PERIMETRE PPAS ACTUEL
- - - FUTUR PERIMETRE DU PPAS



Carte 1 – Foncier public et périmètres de préemption (Territoire Nord – perspective.brussels, 2020)

BUREAU

« La concentration de projets au Quartier Nord saute aux yeux. Celui-ci s'apprête sans aucun doute à vivre une nouvelle jeunesse. La mixité des fonctions commence en effet à se déployer, d'abord sous la forme de commerces en pied d'immeuble (projets Moebius et Quatuor) puis s'élargissant significativement, à l'image du projet ZIN qui, outre 70.000 m² de bureaux loués par la Communauté Flamande accueillera également 127 logements et 240 chambres d'hôtel. Cela bouge aussi du côté du CCN et de la tour Victoria Régina. Cette dernière vient de changer de propriétaires, qui réfléchissent à un projet mixte bureaux/coworking/logements. L'évolution attendue du Quartier Nord marquera peut-être le début de la fin de la monofonctionnalité des quartiers d'affaires. La construction de la Silver Tower de l'autre côté de la gare du Nord mettra quant à elle fin à un chancre vieux de plusieurs années, le chantier de la tour ayant été entamé puis abandonné. » (Observatoire des bureaux, n. 38, 2019).

C'est la raison pour laquelle les propriétaires se sont organisés pour formuler des propositions collectives au réaménagement des tours (comprenant l'évolution des socles et des espaces publics adjacents). Les huit acteurs initiaux regroupés au sein de l'ASBL Up4North étaient AG Real Estate, Allianz, AXA, Banimmo, Befimmo, Belfius Insurance, Immoebel et Triuva. Ils ont créé LabNorth, une plateforme d'occupation temporaire et la programmation socio-culturelle du quartier (Agenda North), pour permettre des aménagements temporaires et tester de nouveaux usages sur l'espace public. Cela contribue à créer un climat de confiance chez les développeurs immobiliers.

Les projets se succèdent et d'ici 3 à 5 ans, entre 300.000 et 500 000 m² seront disponibles dans le quartier Nord. Des questions se posent donc quant à une possible suroffre.

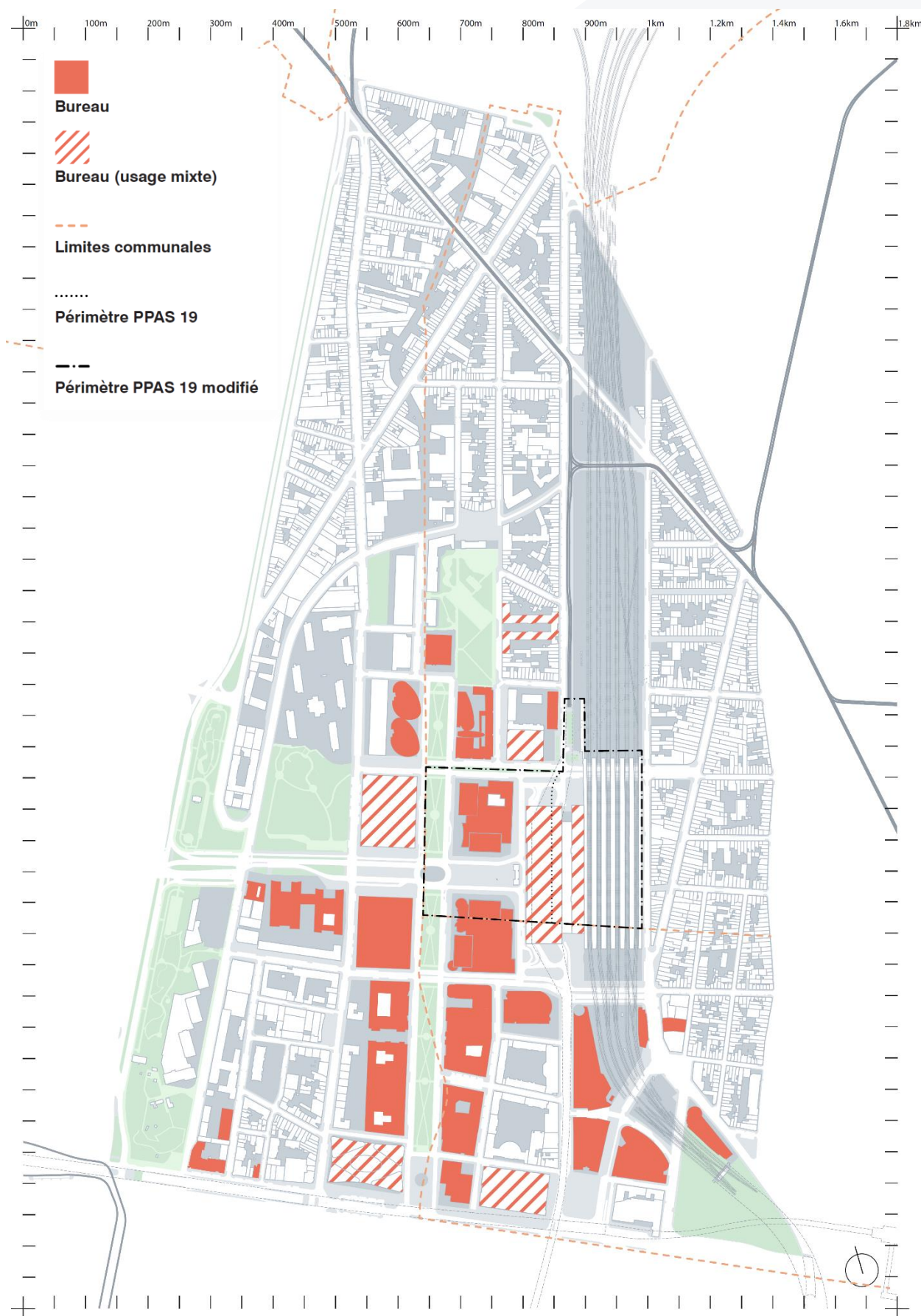
La période de confinement a modifié grandement les modes de travail au sein des entreprises et dès lors la gestion des immeubles¹⁰. Tout cela dans une conjoncture où les bâtiments de bureau ne sont plus considérés comme profitables : trop d'offre pour une demande stable, avec peu de nouveaux entrants et une dynamique de remplacement¹¹. Au nord tout particulièrement, la livraison conjointe de deux développements de taille, la Manhattan à Rogier et la Gare Maritime à Tour et Taxis pèsera sur les taux de vacance de bureaux dans le Quartier Nord.

A ceci s'ajoute la problématique de la mixité : la volonté de sortir du modèle de la ville monofonctionnelle où jusque 95% des surfaces planchers sont affectées aux bureaux dans des tours déconnectées de l'espace public. La réflexion en cours sur la mixité dans les immeubles de bureaux (e.g. ZIN, IBM, WTC 4) laisse présager une transformation radicale de ce quartier et de son attractivité.

Cependant avec une superficie totale de plancher de bureau de 1.733.000 m² (2019) et une accessibilité optimale en transport en commun (zone A), les pronostics restent positifs. A condition de maintenir la même dynamique de modernisation du stock comme elle l'a été jusqu'à présent, sans besoin de gonfler l'offre de m², au risque de voir tout s'effondrer sans qu'il y ait une augmentation proportionnelle de la demande.

¹⁰ Les bureaux ne vont pas disparaître suite à la pandémie, mais leur occupation sera repensée pour en faire des lieux de rencontre, d'échanges, d'apprentissage, de formations, de brainstorming, de créativité, de travail d'équipe, de culture d'entreprise autour d'un projet commun, bref, tout ce qui ne peut être fait efficacement en télétravail. Inversement, il n'est pas impossible que les occupants cherchent à sous-louer leurs espaces inoccupés à des acteurs œuvrant dans le même secteur, afin de créer des sortes de clusters.

¹¹ Le marché bruxellois de bureaux est un marché de remplacement, c'est-à-dire de déménagement d'entreprises et d'administrations existantes qui laissent derrière elles des bureaux obsolètes.



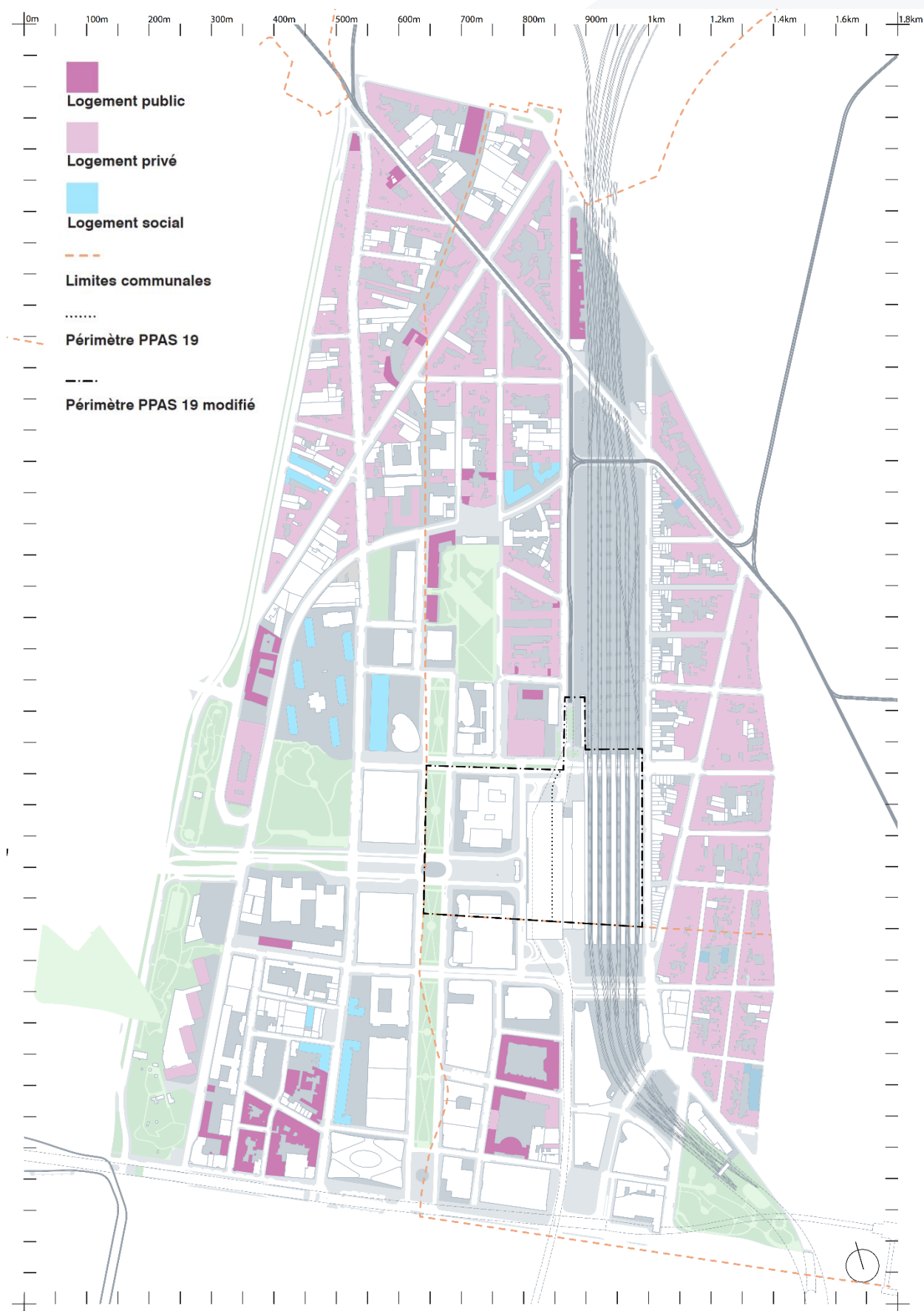
Carte 2 - Bureaux (@1010 – Fond de plan : BruGIS)

FONCTION RESIDENTIELLE

Dans le périmètre du PPAS, et plus généralement dans la partie centrale du quartier du Nord, on constate une absence totale de logements. Les projets de modernisation du stock de bureaux existants annoncent une forme de mixité des fonctions économiques et résidentielles (e.g. dans le projet ZIN, à travers l'installation d'un hôtel et des studios), et le consensus entre les acteurs publics tend à garantir qu'au moins un tiers de nouveaux planchers soit dédié au logement. Il existe néanmoins un challenge additionnel qui consiste à rééquilibrer l'offre locale existante, notamment en y ajoutant plus de grands logements, ainsi que des logements sociaux et moyens en régime de location, adaptés aux besoins des groupes de population spécifiques de ce quartier, à savoir une population âgée paupérisée et des jeunes qui ne réussissent pas à quitter le foyer familial par manque de travail. Des typologies comme des studios et des petits logements (1-2 chambres) sont suffisamment proposées dans les projets en cours d'exécution (e.g. Quatuor ou ZIN).

A l'échelle plus large du territoire nord, l'évolution historique du quartier (voir 1.3.1. Contexte historique) entraîne la situation suivante :

- une surreprésentation d'appartements de nouvelle construction ou résultant de la subdivision de maisons de maître (plus de 83% de la population dans le quartier Nord, et entre 60-70% dans Brabant, valeurs IBSA 2001),
- une part de logements occupée par les propriétaires considérablement basse (moins de 30%, pour une moyenne régionale de 41% selon l'IBSA 2001), fait qui combiné au mauvais état de ces logements pourrait indiquer la présence de « marchands de sommeil » (perspective.brussels, 2017); ainsi qu'une part de logements mis en location par des particuliers considérablement basse (moins de 55%, pour une moyenne régionale de 72%, selon l'IBSA 2001), ce qui s'explique par la forte présence des sociétés de logement dans la zone,
- une présence relative de logements sociaux (entre 10-20 logements pour 100 ménages dans le quartier Nord, pour une moyenne régionale de 7,2 selon l'IBSA 2019), propriété des Foyers Laekenois, Schaerbeekois et Bruxellois (une partie dérivée du plan Manhattan, afin de reloger les habitants du quartier, et un autre résultat des projets de revitalisation urbaine développés dans les années 90),
- une dominance de petits logements sur le quartier Nord (0-2 pièces) et de moyens sur Brabant (4 pièces et plus),
- un prix moyen bas (en lien avec la taille et la qualité du bâti, voir point suivant), bien que le prix des logements sociaux corresponde à celui de la moyenne régionale (IBSA, 2019),
- une basse qualité du bâti, couplée avec un faible investissement dans la rénovation (perspective.brussels, 2017),
- une production continue de nouveaux logements grâce à la présence de nombreuses propriétés publiques (résultant de l'expropriation effectuée dans les années 70).



Carte 3 - Logements (@1010 – Fond de plan : BruGIS)

COMMERCE ET ACTIVITE PRODUCTIVE

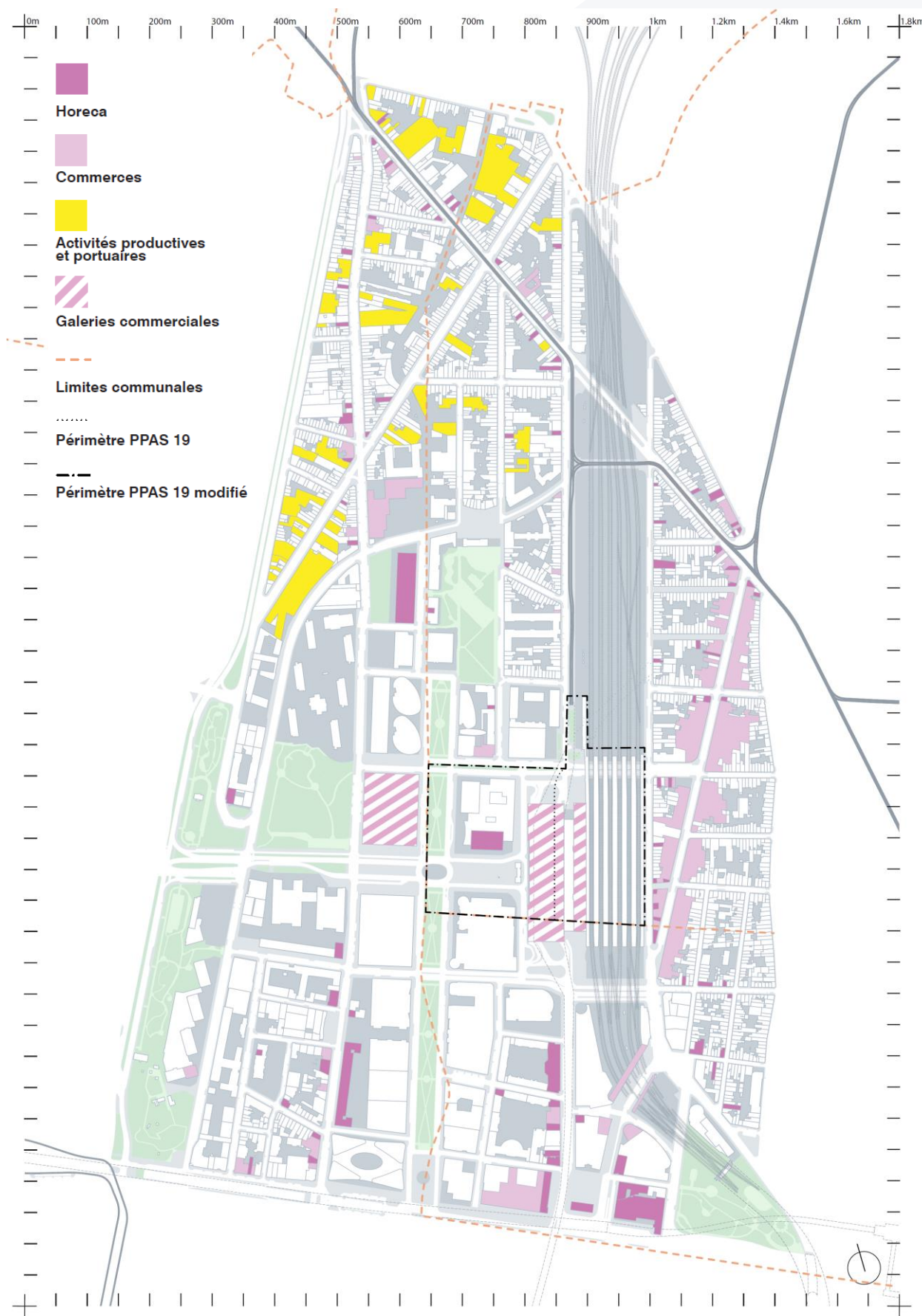
Selon l'étude de définition du PAD Maximilien-Vergote (perspective.brussels, 2017), la dernière évaluation du parc immobilier menée entre 2011 et 2015 montre un maintien important **des activités productives** dans les quartiers au nord du périmètre, et notamment celui de Masui. Les activités se maintiennent dans les zones portuaires et logistiques, mais également à l'intérieur des quartiers dans les zones de mixité ou d'habitation. Ces dernières occupent des bâtiments dont la superficie est inférieure à 20.000 m², bien que leur vacance continue à augmenter – dans la plupart des cas, ces bâtiments ne sont pas adaptés aux normes industrielles et de stockage actuelles, en raison de leur taille et de leur localisation.

En ce qui concerne le profil de ces entreprises, on retrouve des grossistes dans les secteurs de l'alimentation ou de la construction, dépendants de leur proximité avec MABRU et les entreprises de matériaux de construction autour du bassin Vergote, des petits transporteurs et logisticiens ainsi que de garagistes.

En ce qui concerne **l'offre commerciale**, plusieurs types de commerces coexistent : commerces supra-locaux, commerces de haut standing, commerces de proximité, etc. On peut identifier quatre noyaux où sont concentrés la majorité des commerces dans la zone d'analyse (voir carte ci-dessous) :

- le noyau du quartier Masui autour de la chaussée d'Anvers et de l'avenue de la Reine avec des commerces de proximité et des commerces supra-locaux diversifiés,
- le noyau quartier Brabant, dense et structurant, le long de la rue homonyme, avec des commerces de proximité relativement diversifiés et qualitatifs, ainsi que supra-locaux diversifiés répondant à une demande ethnique spécifique. Ce noyau est moins impacté par la vacance que les autres, et est considéré comme une des artères commerciales principales de la Région de Bruxelles-Capitale,
- le noyau de la rue d'Aerschot regroupant les commerces liés à la « vie nocturne » et ses salons de prostitution (nature présente dans le même secteur commercial que les activités telles que les boîtes de nuit, les boîtes de strip-tease, etc.),
- un pôle commercial de gare, à cheval entre le bâtiment CCN et la galerie commerçante de la gare du Nord. Ce pôle se caractérise par des franchises internationales, avec une offre marchande davantage adaptée aux voyageurs (restauration, presse, services de distribution d'argent, etc.).

La stimulation de la mixité dans les nouveaux développements va quant à elle augmenter la demande d'une offre commerciale locale, qui sera encline à satisfaire également les demandes du public du pôle intermodal tout en se rapprochant des centres commerciaux et ludiques.



Carte 4 - Commerces, activités productives et portuaires (@1010 – Fond de plan : BruGIS)

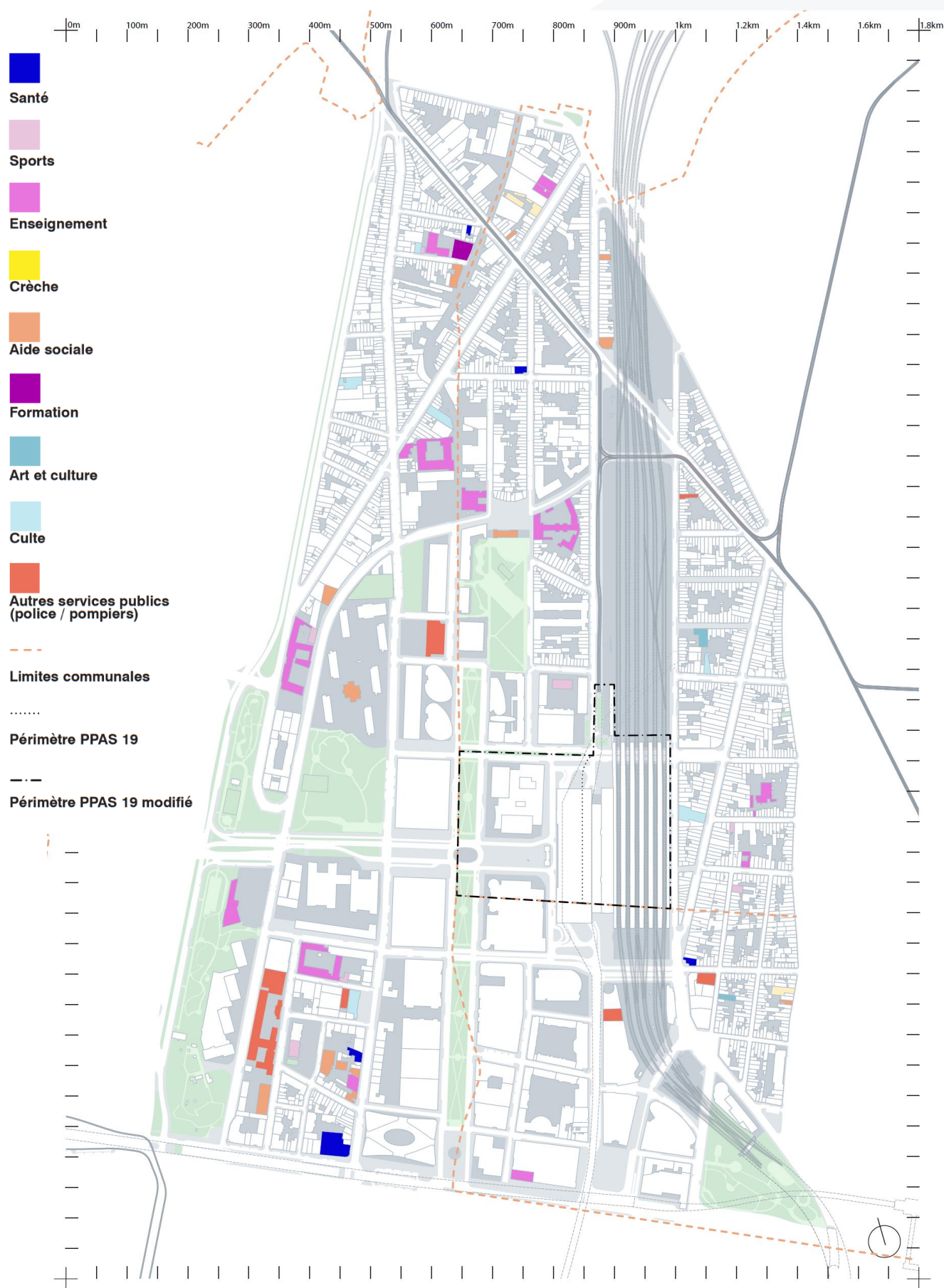
EQUIPEMENTS

Dans le périmètre du PPAS lui-même, on relève une absence quasi-totale d'équipements.

L'offre en équipement pour l'ensemble du quartier Nord reste toujours proche de la moyenne régionale, tandis que Brabant accuse de fortes carences ; ce, malgré de nombreux projets de revitalisation urbaine. Notamment, le nombre total de places en milieu d'accueil par enfant (inférieur à 0,15 sur Brabant, entre 0,25 - 0,35 pour Nord). La pénurie est identique pour d'autres indicateurs : places en maternel et en primaire : presque une place par enfant dans le quartier Nord et moins de 0,7 pour Brabant (IBSA, 2017 ; repris de la Task Force Équipements 2020). Cependant, entre 60-66% des enfants du quartier scolarisés en primaire le sont à proximité de leur résidence, ce qui correspond à la moyenne régionale. Tandis qu'1/3 des enfants scolarisés en secondaire du quartier Nord le sont à proximité de leur résidence, et seul 1/4 sur Brabant (Monitoring des Quartiers, 2018-2019).

Pour les soins de santé, Brabant est une zone en manque de médecins généralistes, avec moins de 0,6 médecins pour 1.000 habitants, tandis que Nord se caractérise par une forte population âgée (+75) mais manque d'établissements et de soins spécialisés. (Monitoring des Quartiers, 2017).

Quant à l'offre ludo-sportive, une étude de la Commune (Suède 36, 2017) montre également des carences structurelles qu'il y aurait lieu de compenser au vu de la surreprésentation d'enfants et jeunes dans la population locale.

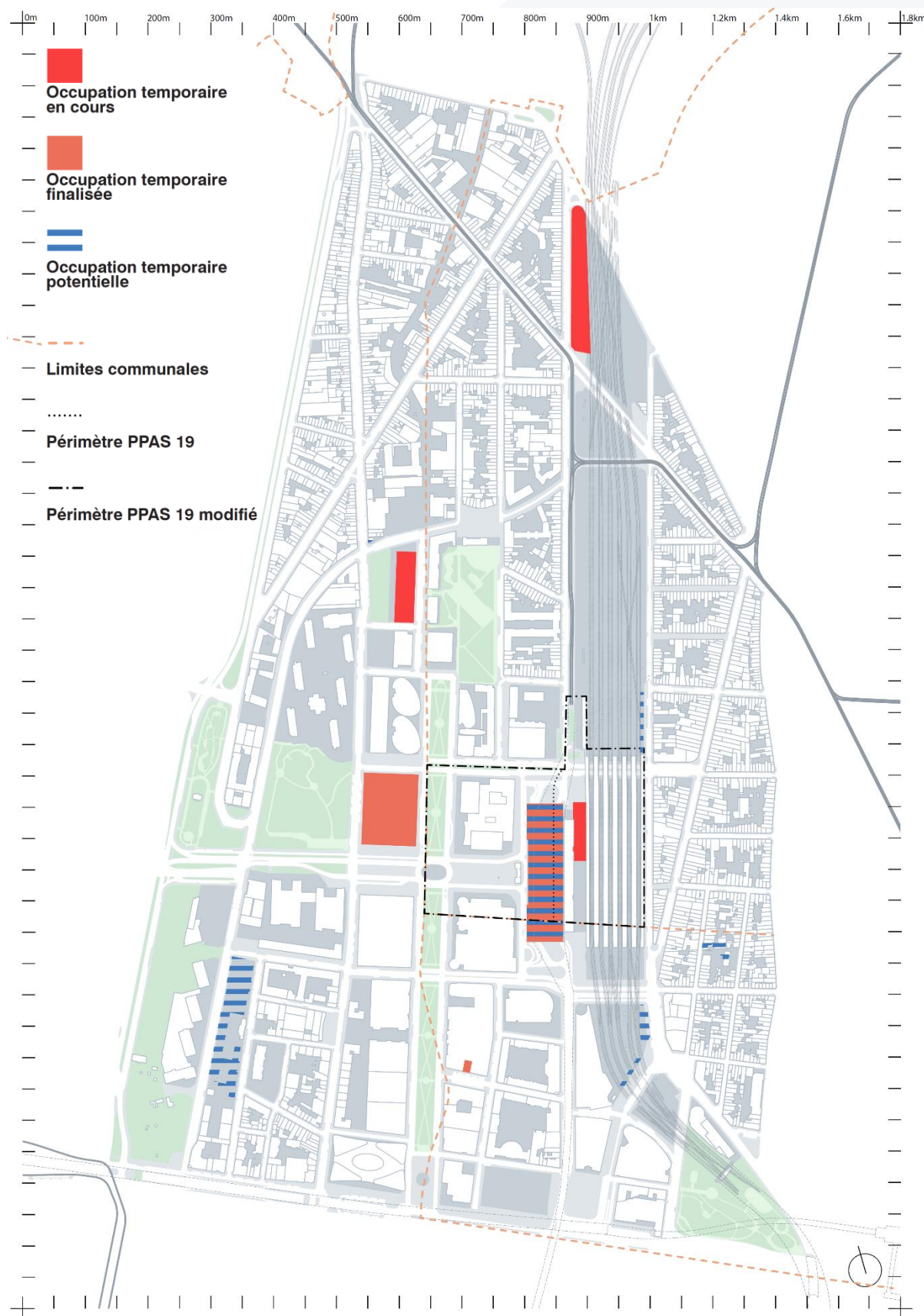


Carte 5 - Équipements (@1010 – Fond de plan : BruGIS)

OCCUPATIONS TEMPORAIRES

Le quartier Nord regroupe ces dernières années un bon nombre d'occupations temporaires ; celles-ci témoignent du dynamisme associatif de cette partie de la ville dans le secteur de la cohésion sociale. Citons : l'asbl Harmonie, qui a occupé un temps un local au nord de la chaussée d'Anvers ; le Hub Humanitaire, regroupant diverses ONG et la plateforme citoyenne de soutien aux réfugiés dans le CCN ; ou encore le projet Allée du Kaai, de l'autre côté du Canal. A travers les contrats d'occupation temporaire, ces associations tentent de réduire leurs coûts. Ces utilisations temporaires permettent également de tester de nouveaux usages.

Depuis plusieurs années, les bureaux se vident dans les nombreuses tours du quartier nord. Ils sont devenus obsolètes. Le secteur privé tente de changer la tendance par des travaux lourds. En attendant la réhabilitation, l'occupation temporaire consent à éviter l'effet de chancre urbain et d'attirer d'autres activités et acteurs dans le quartier. C'est en tout cas l'ambition que l'ASBL Up4North soutient, suivie par quelques propriétaires des bâtiments du quartier Nord. Elle a créé LabNorth, une plateforme d'occupation temporaire et la programmation socio-culturelle du quartier (Agenda North), pour permettre des aménagements temporaires et tester de nouveaux usages sur l'espace public. Le premier essai à grande échelle a été l'occupation des tours WTC. Cette démarche a démontré qu'elle fonctionne, et elle a été reproduite dans le CCN (avec un bail d'utilisation temporaire qui s'est terminé fin du mois d'avril 2021).



Carte 6 - Occupations temporaires (bâtiments) (@1010 – Fond de plan : BruGIS)

ESPACES PUBLICS

En allant depuis la rue d'Aerschot vers le boulevard du Roi Albert II, la perception des espaces publics est très diversifiée. Du côté de la rue d'Aerschot, nous sommes dans la ville du 19^e. Les rues sont animées, les espaces étriqués, des points de repère s'imposent par leur hauteur et les réflexions de lumière, etc. Des espaces sont ressentis comme claustrophobes, par l'effet combiné de la rue étroite (moins de 15 m de largeur), du mur aveugle de la Jonction (haut de 8 m), du long îlot entre les rues d'Allard et de Quatrecht (160 m long) et accrus par les fenêtres des activités de prostitution ouvertes directement sur la rue, sans filtre. Les arbres qui ponctuent les croisements des rues piétonnes (p. ex. le but de la rue Allard) constituent de vrais éléments qualitatifs dans le paysage urbain. Derrière la rue d'Aerschot, le coteau de Schaerbeek monte très fortement, avec les voitures et les arbres au fond.

Le passage sous voies Quatrecht, au lieu d'être un lien, est plutôt vécu comme un obstacle insécurisant, comme tous les passages sous voies à proximité. Pour les passages Reine et Palais, il existe un projet d'amélioration porté par la STIB, pour ceux de Quatrecht ainsi que les passages situés plus au sud, sur le territoire communal de St-Josse, c'est le CRU2 qui intervient.

Après le passage sous voies, l'espace se dégage et les bâtiments sont plus hauts. L'espace dédié aux voitures et aux plantations de voirie prend le dessus. La perspective se termine dans le parc Maximilien. Si on se retourne, on voit l'église Royale-Sainte-Marie et le bâtiment de la COCOF au-dessus de la Jonction.

En arrivant par le boulevard du Roi Albert II, ce sont de longues perspectives, la majestuosité des bâtiments en hauteur, la voluptuosité du végétal qui dominent. Cependant, on est marqué par le peu d'animation, le peu de personnes qui circulent ou restent dans l'espace public. C'est l'image du quartier d'affaires à la New Yorkaise, mais sans sa densité d'utilisation. Il n'y a qu'autour de la gare du Nord et du CCN, qu'on peut observer un flux de personnes et motorisé (notamment bus) suffisant pour animer l'espace public. Le manque généralisé de flux accentue l'effet « backstreet » de ce modèle urbain, comme par exemple sur le morceau de la rue du Progrès entre les places Solvay et du Nord. La rue est pressée entre le hub mobilité, un lieu sombre et peu accessible (seuls quelques points de traversée dotés d'escaliers y existent : exactement 4 sur 220 m de distance totale) et les entrées de parking pour la desserte logistique. Elle endosse donc le statut de « rue arrière ». La position des arrêts de cars internationaux confirme la passivité de la gare en tant que pôle intermodal (d'échelle internationale). La rue intérieure procure le même ressenti d'oppression entre le hub mobilité et les installations techniques de la gare. Le seul lieu qualitatif est l'entrée vers la salle des pas perdus de la gare à l'étage (et bpost au rez-de-ville).

Sur le terreplein du boulevard du Roi Albert II, une vraie oasis de verdure dont la fraîcheur est exacerbée par la taille des arbres a été conçue par le paysagiste Wirtz. De même, l'esplanade du CCN, pourvue d'une zone pour s'asseoir au centre est plantée sur ses abords. Ces espaces relativement qualitatifs longés d'entrées formelles des bâtiments de bureaux, contrastent avec les arrières de rues fonctionnelles, où tout ce qui est nécessaire au fonctionnement du quartier se cache et génère des espaces résiduels.

Les places Solvay et du Nord sont entièrement sacrifiées aux manœuvres des bus empruntant le hub mobilité au-dessous du CCN. En effet, la place Solvay, bien que reprise en espace vert et public sur URBIS, est 100% dédiée à la circulation des bus, l'accès logistique de la gare, et le passage des vélos à travers la rue intérieure, transformée en « kiss & ride », accès PMR pour la gare, et piste cyclable équipée de zones de stationnement vélo abondantes.

Les quelques témoignages des pages suivantes complètent les analyses de l'espace public. Ils ont été capturés durant notre arpentage de la zone d'étude¹².

¹² Ces témoignages ont été complétés en cours d'étude par un travail de « micro-trottoir » élaboré par le bureau Vraiment Vraiment aux alentours de la gare.



Figure 17 - Témoignages (illustrations @1010)

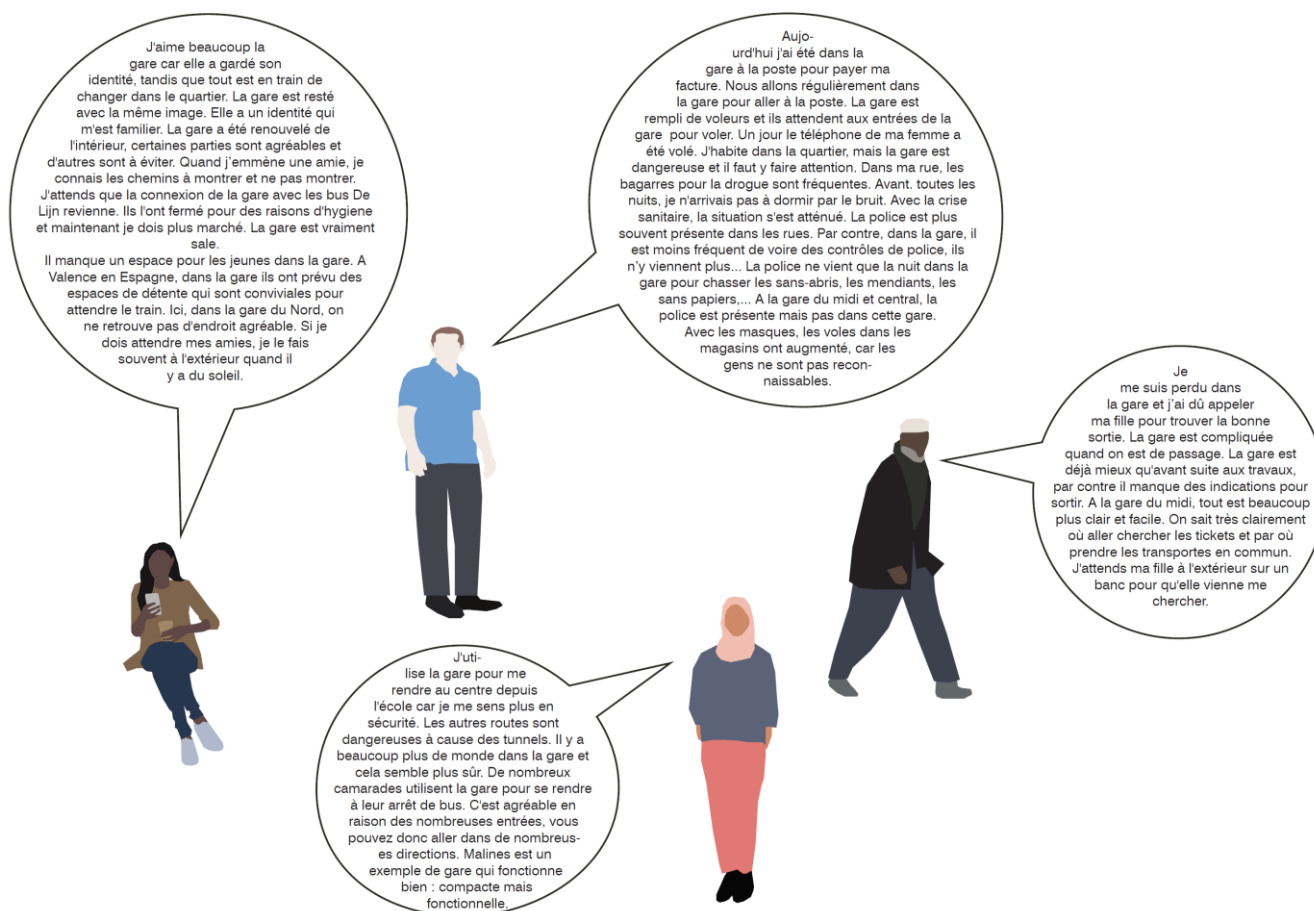


Figure 18 - Témoignages (illustrations @1010)

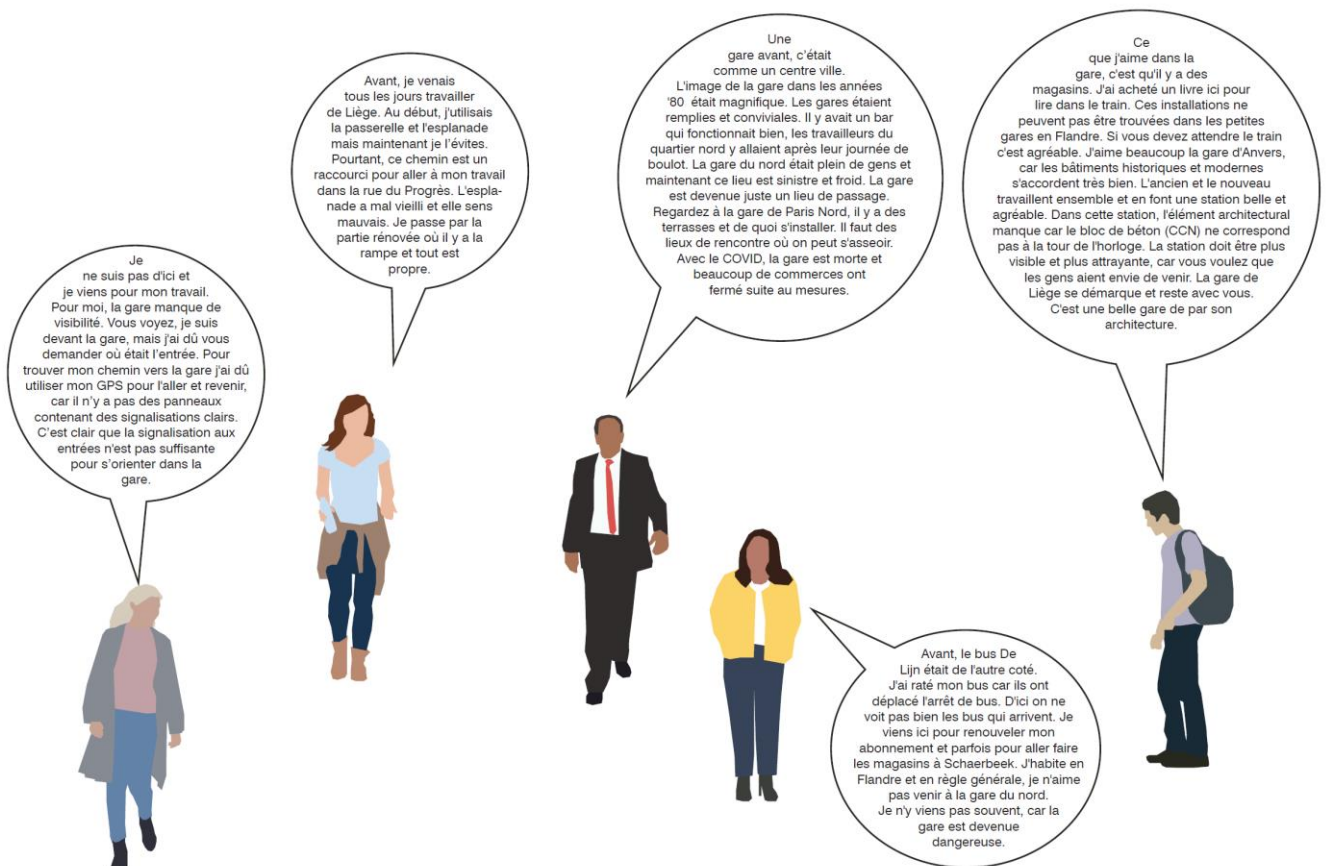


Figure 19 - Témoignages (illustrations @1010)

1.3.4. MOBILITE

Voir cahier de plans de la situation existante de fait : 3.1. Plan principal de la situation de fait et 3.2.1. Accessibilité du site

TRANSPORTS EN COMMUN

Le périmètre se trouve au droit de l'emprise ferroviaire de la gare de Bruxelles-Nord, nœud intermodal majeur de la Région de Bruxelles- Capitale : la gare du Nord offre une desserte ferroviaire régionale, nationale et internationale, ainsi qu'une offre de bus/cars nationaux et internationaux. La gare du Nord est également desservie par les réseaux de transport en commun régionaux, gérés par les opérateurs De Lijn et STIB.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, la gare du Nord est la gare la plus fréquentée de Belgique. En effet, la SNCB rapporte un nombre de départs de passagers sur un jour de semaine de 63 779 en 2019, nombre qui représente une augmentation de 120% par rapport aux valeurs de 2011 (53 015) et de 250% par rapport à ceux en 2001 (25 798). Cette fréquentation est près de 5% supérieure à celle de la seconde gare la plus fréquentée de Belgique (Bruxelles-Central) et 13% supérieure à la gare la plus fréquentée hors RBC (celle de Gand-Saint-Pierre).

Cette tendance à la hausse ne sera que confirmée, avec le risque même de provoquer un effet « aspirateur » des utilisateurs d'autres pôles intermodaux, à cause des projets à moyen terme qui existent pour la zone (voir ci-après 1.4. Analyse de la situation prévisible) :

- une infrastructure de tram en surface entre T&T et la Gare Centrale,
- une ligne inter-régionale de tramway,
- la nouvelle ligne de métro couplée à la future conversion en métro de l'axe Nord- Sud.

Il y a lieu de souligner que cette gare fonctionne en majorité dans le cadre de déplacements pendulaires (avec des pics de fréquentation lors des heures de pointe du matin et, surtout, du soir avec les départs depuis Bruxelles). Le week-end, la fréquentation est d'ailleurs réduite de 60 à 66% (25.820 montées le samedi, 21.621 le dimanche).

L'heure de pointe du matin représente, concernant le nombre de descente, environ 20-22% du total journalier. Sur une journée normale, le nombre de descentes équivaut globalement au nombre de montées, ce qui permet d'estimer ici que la gare de Bruxelles- Nord compte 13.000 descentes sur la période 8h-9h. Une part de ces descentes se fait dans le cadre de correspondances train-train, les voyageurs ne quittant donc pas l'enceinte de la gare. Mais une majeure partie (estimée à 60%) se fait en échange avec les quartiers avoisinants ou les transports en commun bus et tram (source : permis de démolition CCN, 03/03/2021).

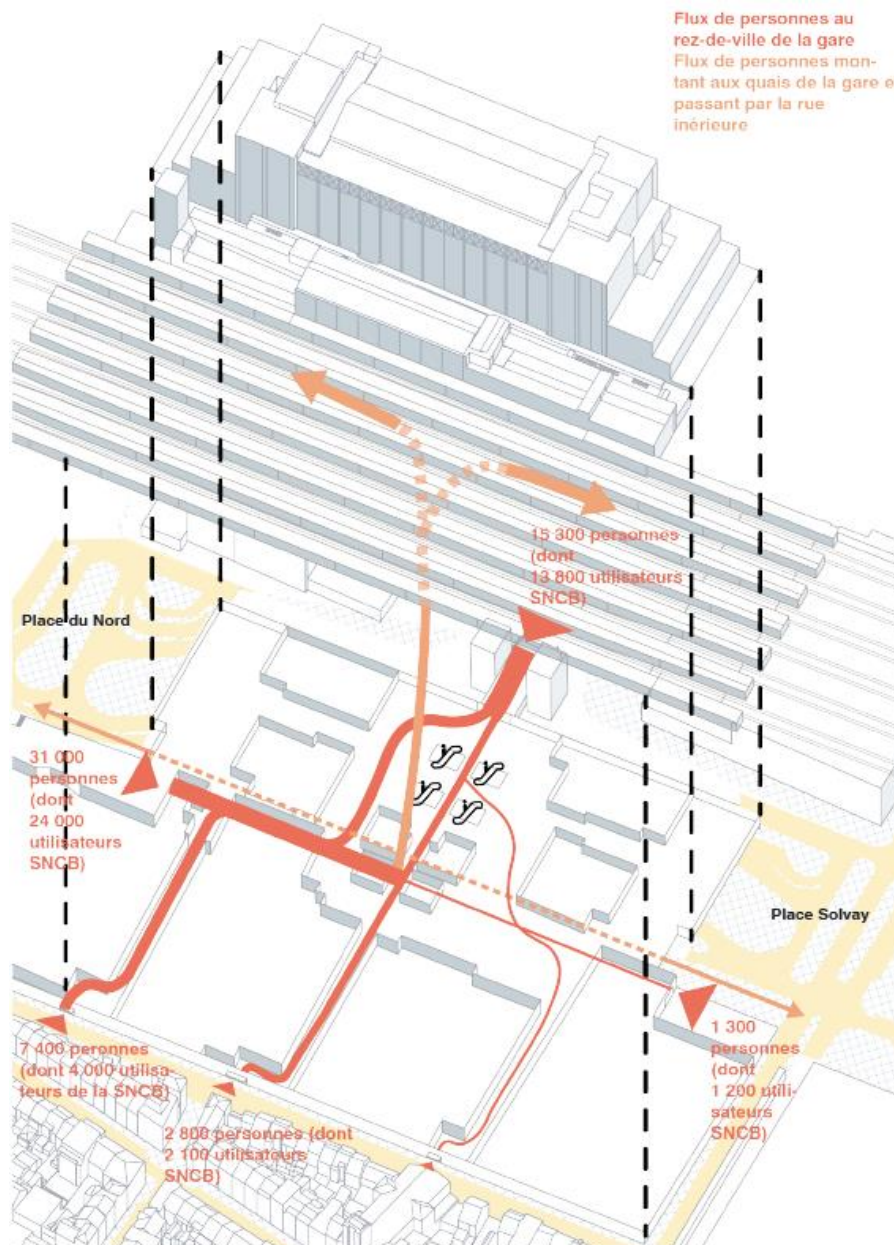


Figure 20 - Flux de voyageurs SNCB (@1010, 2021)

Le CCN est actuellement desservi par 5 **lignes de tram** (3, 4, 25, 32, 55), 6 lignes de bus STIB (14, 20, 57, 58, 61 et 88) et une trentaine de lignes De Lijn.

Aujourd'hui, l'arrêt gare du Nord est seulement un terminus pour la ligne T4. Avec la construction de la nouvelle ligne de métro, les lignes T3 (qui changera de nom) et T25 s'arrêteront aussi ici, tandis que la T4 disparaîtra pour devenir la M3. Les lignes T32 et T55 seront absorbées par la M3. L'arrêt gare du Nord représentera de ce fait un point de connexion plus important qu'aujourd'hui, car elle sera la gare permettant les échanges les plus importants entre les lignes de trams et de métros (venant au centre).

En ce qui concerne le réseau de **bus de la STIB**, les lignes 14, 20, 57 et 61 disposent d'un terminus à la gare du Nord, répartis en deux zones : 14 et 57 sur le boulevard Simon Bolivar ; 20 et 61 sous le CCN.

Les lignes 58 et 88 effectuent un passage mais n'ont pas de terminus aux abords directs de la gare du Nord. Elles ne passent pas dans le souterrain du CCN mais le contournent par le sud-ouest, via la rue du Progrès et la place du Nord, nécessitant des arrêts de passage dans les deux directions.

A proximité du CCN, la ligne 46 dessert la chaussée d'Anvers selon un tracé Nord-Sud.

Au départ du CCN, on constate l'usage quasi exclusif de deux couloirs : l'un vers la place Rogier, l'autre vers Tour & Taxis. Les lignes en passage empruntent, en toute logique, ces deux couloirs : vers le sud, couloir « Rogier » : lignes 58, 61 et 88 ; vers l'ouest, couloir « Tour & Taxis » : lignes 14, 20, 57, 58 et 88.

Au total, on dénombre donc 39 mouvements par sens (arrivée et départ) et par heure. 27 mouvements concernent des lignes en terminus, les 12 autres concernent les lignes en passage.

En tout, 30 **lignes de De Lijn** desservent la gare de Bruxelles-Nord, circulant en grande partie en direction de Machelen et Zaventem. Toutes ces lignes ont leur terminus à la gare du Nord. En date de rédaction du présent rapport, toutes les lignes sauf une (471) empruntent le couloir « Rogier », identique à celui de la ligne 61 de la STIB. De son côté, la ligne 471 se dirige vers le nord du site et la rue du Progrès « nord ».

D'après les données transmises par De Lijn, les arrêts de dépose et reprise voient respectivement débarquer 1.709 passagers en moyenne un jour ouvrable moyen et embarquer 1.979 personnes. Lors des deux heures les plus chargées (7-8h et 16-17h), ce sont environ 400 voyageurs qui se croisent autour de ces deux arrêts. Ces deux arrêts se situent sur la place du Nord, ce qui implique que tous les bus (hormis le B471), après le débarquement de passagers, doivent faire la boucle jusqu'à la place Solvay avant de rejoindre la zone d'embarquement.

A l'avenir, il n'est pas exclu que certaines lignes orientées vers le nord-ouest de Bruxelles soient déviées par Tour & Taxis et le boulevard Simon Bolivar, entre la place Bockstael et la gare du Nord. Dans cette hypothèse, ces lignes emprunteraient le couloir « Tour & Taxis », identique à celui des lignes 14, 20 et 57 de la STIB. A l'heure actuelle, le nombre de lignes concernées et l'horizon de mise en œuvre ne sont pas encore connus.

On dénombre un maximum théorique de 84 mouvements par sens par heure en h. de pointe, 40 par sens par heure en heures creuses. A cela s'ajoute encore 1 ligne scolaire (532) avec 1 départ vers Wemmel Campus (matinée) et 1 arrivée depuis Wemmel Campus (après-midi).

Convertis en couloirs, STIB et De Lijn confondus, cela nous donne :

- 33 véhicules par heure vers Tour & Taxis (STIB uniquement),
- 57 à 98 véhicules par heure (STIB + De Lijn) vers Rogier,
- 1 à 4 véhicules par heure vers Thomas (De Lijn uniquement).

Compte tenu de ce qui précède, le site profite d'une très bonne accessibilité en transport en commun (le site étant repris en zone A, soit la plus accessible). Le niveau d'accessibilité est en effet donné, au sens du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), par la distance par rapport aux stations de métro / pré-métros et des gares.

INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Concernant les infrastructures routières, elles sont la plupart d'ordre inter-quartier ou de desserte, donnant pour le quartier Nord accès aux parkings (hors voiries) des différents buildings du quartier d'affaire et pour le quartier Brabant accès aux habitations et nombreux commerces et salons présents dans la zone (rue de Brabant notamment). Les voies métropolitaines les plus proches sont celles de Willebroeck et de la Petite-Ceinture, distantes d'environ 850 m par rapport au périmètre. Les voiries dites régionales sont la rue du Progrès, rue de Quatrecht/place Solvay, place du Nord, boulevard du Roi Albert II et boulevard Simon Bolivar, qui absorbent la plupart du trafic tant de destination que de passage.

La rue de Quatrecht et la place du Nord représentent les seuls points de passage sous les voies de chemin de fer entre les deux quartiers, séparés par les emprises ferroviaires de la gare de Bruxelles-Nord. La rue de Quatrecht n'est toutefois pas très fortement fréquentée, compte tenu du fait que les connexions entre les deux quartiers Nord et Brabant se font dans des zones plus accessibles telles qu'au niveau de l'avenue de la Reine (au nord) et de la place du Nord (au sud du projet). Néanmoins, le Plan Good Move apportera des modifications à cette situation, étant donné que la place de la voiture sur la place du Nord sera fortement réduite au profit des modes actifs et des transports en commun.

C'est également le cas pour le boulevard Simon Bolivar, aujourd'hui emprunté pour éviter les embouteillages sur le quai de Willebroeck, mais dont l'ambition est d'y réduire la place de la voiture pour les modes actifs et transports en commun.

Les flux motorisés observés actuellement sur le réseau au sein de l'aire géographique sont influencés de manière importante par les nombreux immeubles de bureaux, qui engendrent un trafic pendulaire sur le réseau routier du quartier Nord. Des charges importantes sont également dues aux activités commerciales dans le quartier Brabant. Sa densité ainsi que le réseau routier composé de sens uniques, amènent la formation rapide de files.

Le quai de Willebroeck représente quant à lui le principal axe majeur pour la circulation de transit, qui permet de connecter les Petite et Moyenne Ceintures, de même que le boulevard Simon Bolivar qui offre une connexion entre le centre du quartier Nord et le quartier Brabant.

Outre les flux de véhicules particuliers, la zone accueille également plusieurs compagnies de cars «longs trajets».

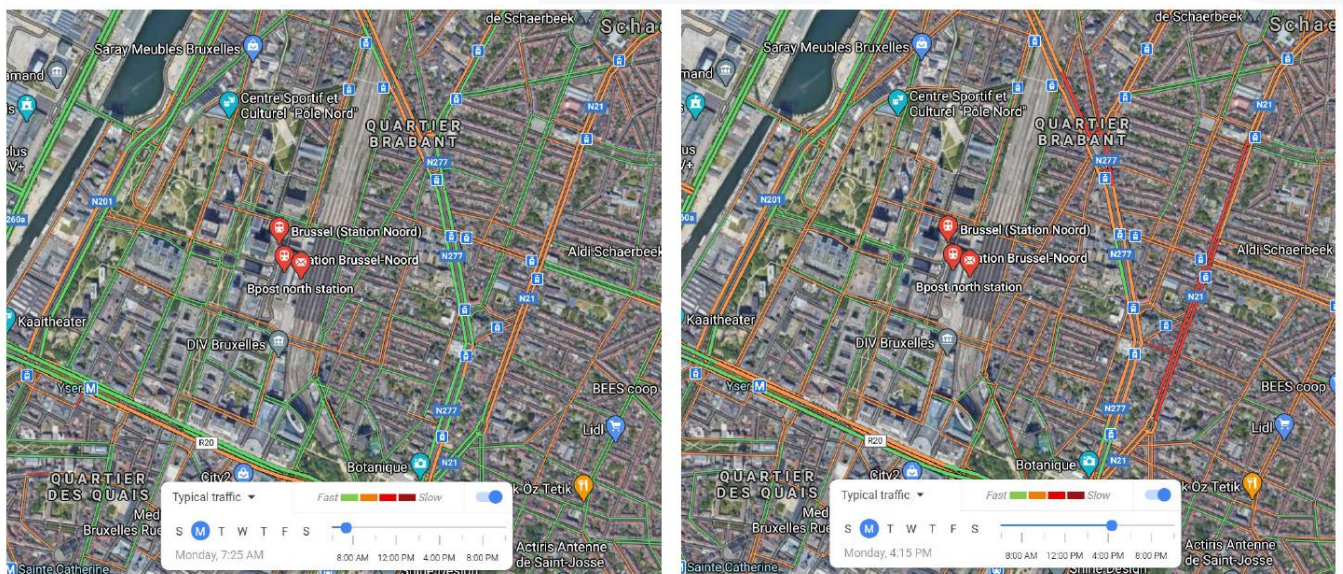


Figure 21 - Embouteillages hors de l'heure de pointe le matin, à gauche, et hors de l'heure de pointe le soir, à droite (Stratec, 2021)



Figure 22 - Flux de voitures comptabilisés : à gauche, hors de l'heure de pointe le matin et à droite, hors de l'heure de pointe le soir (Stratec, 2021)

STATIONNEMENT

Vélo

La SNCB dispose d'un parking sécurisé d'une capacité de 100 places situé le long de la rue intérieure, auquel s'ajoutent plusieurs arceaux et groupes d'arceaux offrant en plus 69 places au niveau de l'accès sud de la gare. Si au nord il n'y a pas de dispositifs identiques près de l'entrée, des arceaux sont proposés place Solvay (8 en tout). Du côté de la rue d'Aerschot, des arceaux offrant 14 emplacements sont disponibles à proximité des entrées de la gare.

Autour de la gare de Bruxelles-Nord, deux stations Villo! sont par ailleurs présentes au niveau de la place du Nord et du boulevard Simon Bolivar, proposant chacune 42 points d'attache.

Pour finir, la gare du Nord dispose, près de son entrée principale sur la place du Nord, d'un point vélo offrant un service de location de vélos ainsi que de petites réparations.

Voitures

En voirie : on comptabilise près de 50 places en voirie réglementée comme zone verte. Elles sont distribuées de la manière suivante : sur la rue du Progrès, devant le « Medical Center » (des deux côtés de la voirie) ; sur la place Solvay (des deux côtés, sauf le morceau devant le hub mobilité et l'entrée de la gare) ; sur le boulevard du Roi Albert II. Les emplacements sur la rue d'Aerschot ne sont pas inclus (hors périmètre du PPAS). Ensuite, on retrouve 4 places réservées pour les autocars dans la rue du Progrès, jouxtant la place Solvay ; 10 emplacements pour taxi au-dessous du passage élevé entre l'esplanade et le hall d'entrée du CCN, ainsi que sur la rue du Progrès. Dans la rue intérieure : 4 emplacements dépose-minute. Pour finir, 2 places pour personne à mobilité réduite juste devant l'entrée de la gare depuis la rue de Quatrecht.

Concernant la demande de stationnement en voirie, la pression exercée sur le stationnement croît de façon assez générale pendant la journée, exprimant les besoins des travailleurs de la zone mais également des visiteurs.

Hors voirie : en intérieur d'îlot, il existe +/- 1.630 places parking, dont +/- 120 accessibles au public. L'offre hors voirie est très importante à l'échelle du quartier Nord.



Figure 23 - Taux d'occupation du stationnement en voirie (Observatoire du stationnement, 2021; Stratec, 2021)

1.3.5. ENVIRONNEMENT

Voir cahier de plans de la situation existante de fait : 3.2.2. Zones inondables – 3.2.3. Etat des sols –
3.2.4. Zones perméables/imperméables

GESTION DE L'EAU

Le périmètre de la modification du PPAS se trouve à proximité directe de l'ancien lit de la Senne, en fond de vallée et à proximité de la rupture de pente qui se remarque à partir de la rue d'Aerschot en direction de l'est. Ces facteurs ajoutés à la forte densité bâtie et au taux élevé de minéralisation ($\pm 90\%$ de la surface) font que le périmètre se retrouve en zone d'aléa d'inondation faible à élevé.

En ce qui concerne les eaux pluviales dans l'espace public, celles-ci sont envoyées dans le réseau d'égouttage et envoyées à la station d'épuration nord.

En ce qui concerne les eaux provenant des parcelles privatives, celle-ci sont composées :

- eaux de rabattement : ces eaux sont récoltées et drainées au niveau des parkings des constructions existantes. Les niveaux bas des parkings sont situés sous le niveau de la nappe, qui se trouve entre 2 m de profondeur au niveau du boulevard Simon Bolivar et 8 m de profondeur au niveau de la gare du Nord. Ces eaux sont envoyées vers l'égouttage public sans être actuellement utilisées. A titre d'exemple, les volumes concernés oscillent en entre 119 m³/j pour le WTC 1 et de 10m³/j pour le CCN (Stratec, 2021),
- eaux pluviales: ces eaux sont issues de toutes les surfaces égouttées (toitures, surfaces imperméabilisées au sol, etc.). Au vu des dates de constructions des différents ensembles présents au sein du périmètre, il est probable que ces eaux ne soient pas suffisamment valorisées à l'heure actuelle,
- eaux grises et noires : ces eaux sont envoyées à l'égout en direction de la station d'épuration nord.

Les enjeux sont donc multiples :

- la désimperméabilisation de l'espace public et des parcelles privatives,
- la valorisation maximale des eaux pluviales récoltées (sanitaires, entretien, arrosage, machine à laver, etc.) pour autant que celles-ci ne soient pas chargées en polluant,
- l'infiltration des eaux pluviales qui ne sont pas valorisées et la temporisation des eaux pluviales qui ne peuvent pas l'être avant leur rejet dans le réseau hydrographique ou à l'égout.

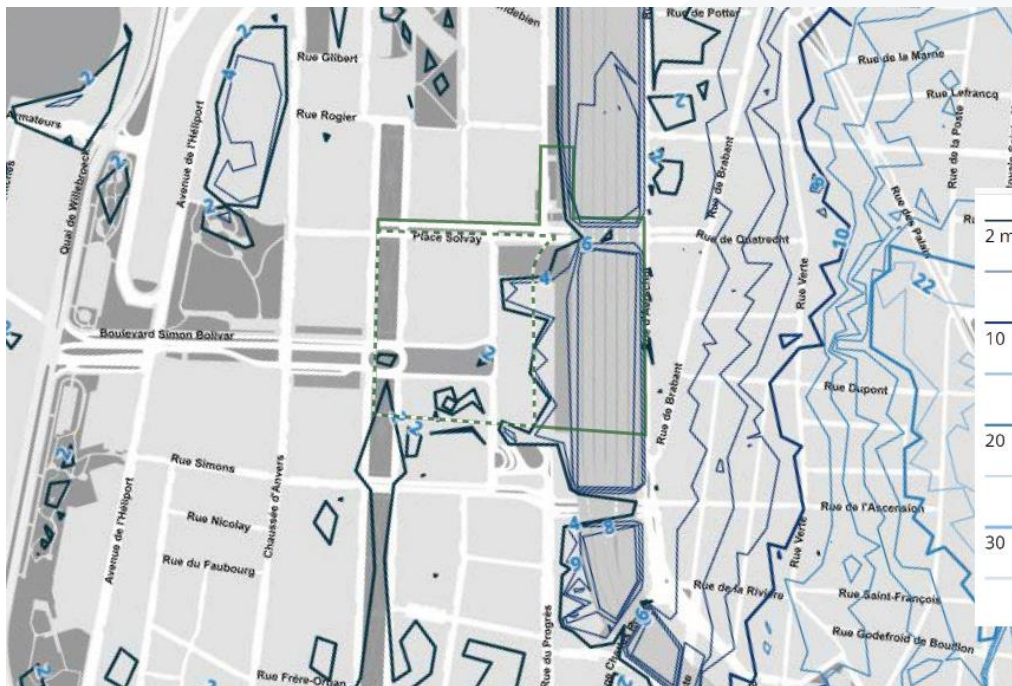


Figure 24 - Profondeur de la nappe phréatique (Bruxelles environnement, 2022)

SOL ET SOUS-SOL

Le sous-sol du périmètre est essentiellement constitué de remblais. Une partie de ces remblais est en place depuis longtemps étant donné qu'il est lié à la construction du lit du chemin de fer (1840), puis au rehaussement des voies de chemin de fer (1952). Son origine est aussi liée à la très longue période de démolition et reconstruction du quartier d'affaires (1958-1990).

Les forages superficiels réalisés dans le cadre d'une reconnaissance de l'état du sol (Aries, 2019) ont permis d'analyser leur composition à certains endroits. Les remblais au droit du périmètre seraient composés de quantités variables (faible à extrême) de matériaux indéterminés, de brique, de pierres, dans une matrice sableuse ou limoneuse. Ponctuellement, des scories ou cendrées ont aussi été rencontrées.

Le caractère hydrogéologique de ces remblais, d'épaisseur variable entre 3-4 m, est perméable. Au-dessous de cette couche, on retrouve des argiles alluviales incluant des passes sableuses et tourbeuses d'à peu près 4 m d'épaisseur et considérées semi-perméables. Sous celles-ci, on retrouve des sables très grossiers et graviers alluviaux perméables à l'eau sur une épaisseur de 4m. Ensuite, le site repose sur des formations tertiaires, plus anciennes, d'abord la Formation de Courtrai (Yprésien) puis celle de Hannut. La Formation de Courtrai se caractérise par une alternance d'argile silteuse et de sable silteux de 34 m d'épaisseur, une couche peu perméable.

Au niveau du sous-sol, il faut signaler la densité importante d'infrastructures souterraines : des collecteurs, tunnels, impétrants, etc. traversent le périmètre d'est en ouest et du nord au sud. Cela a notamment pour incidence de modifier le sens d'écoulement naturel des eaux de la nappe phréatique (Stratec, 2021).

Voir cahier de plans de la situation existante de fait : 3.2.4. Zones perméables/imperméables

Le prémétro passe sous la Place du Nord, où il repose sur une base se trouvant à 10,5 m sous le niveau du sol.

En ce qui concerne la pollution du sol, des essais préliminaires en voirie et des carottages au niveau de la voie ferrée ont été réalisés préalablement à la construction du tunnel pour la nouvelle ligne de métro. Les deux parcelles du CCN et de la gare du Nord sont inscrites en catégories 0+4, c'est-à-dire que ce sont des parcelles de catégorie 4 « parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement » sur lesquelles une activité à risques est exercée. De ce fait, une reconnaissance de l'état du sol sera à nouveau exigée pour ces parcelles lors la cessation des activités, pour vérifier si une nouvelle pollution s'est ajoutée ou non. Une autre parcelle est reprise à l'inventaire du sol (situation 25/08/2022),

celle de l'îlot 68 (Proximus). Cette parcelle est reprise en catégorie 0 (potentiellement polluée) étant donné qu'une activité à risque s'exerce encore sur le site.

Enfin, le sous-sol présente également un potentiel géothermique au niveau des formations sableuses se trouvant entre 53 et 60 m de profondeur par rapport au niveau du trottoir.

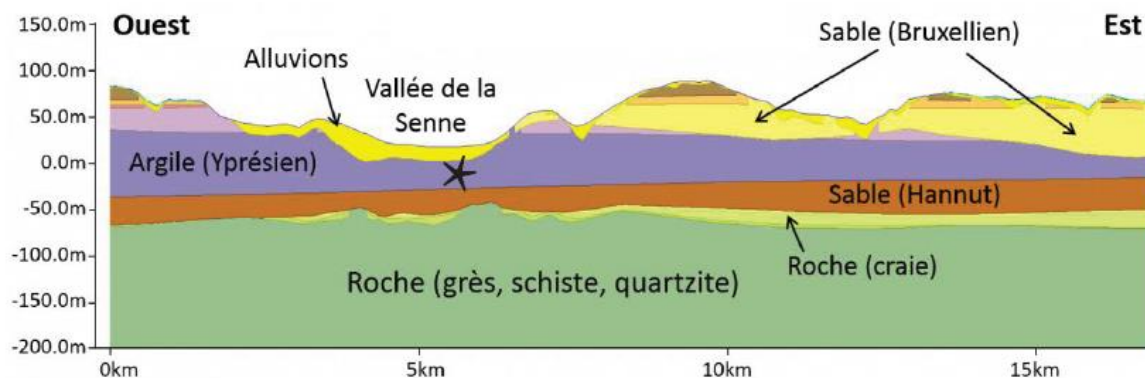


Figure 25 - Coupe géologique (Bruxelles Environnement)

MICROCLIMAT

Le site est concerné par les effets d'îlot de chaleur. Ceux-ci sont liés aux caractéristiques intrinsèques du périmètre:

- très peu de végétation et d'eau autour des bâtiments qui permettent de rafraîchir l'air,
- revêtements en béton et en asphalte qui ont généralement des albédos assez faibles et absorbent beaucoup la chaleur au lieu de refléter les rayons du soleil.

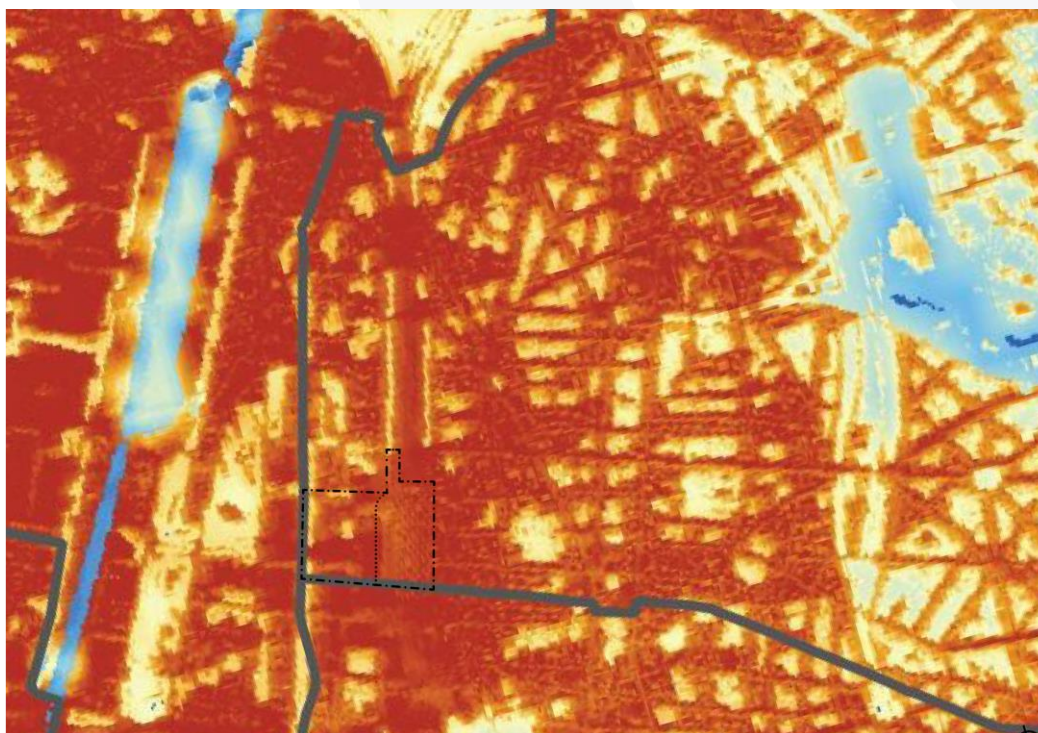


Figure 26 - Îlots de fraîcheur en bleu foncé, les zones les plus fraîches, et en rouge, les plus chaudes (Bruxelles Environnement, 2020)

Les surfaces noires et nombre de bâtiments vitrés se comportent comme des capteurs solaires ou des serres, qui renvoient ensuite le rayonnement solaire absorbé sous forme de rayonnement infrarouge qui réchauffe l'air urbain, et en l'absence de vent tout l'environnement urbain.

La matérialité du quartier Nord (des tours vitrées qui se comportent comme des véritables « canyons urbains » et des taux d'imperméabilisation élevés), fait de cet endroit un lieu particulièrement exposé face à la hausse des températures attendues.

Outre la re-végétalisation de la ville et de ses abords, la lutte contre les îlots de chaleur passe par une augmentation de l'albédo urbain (choix de surfaces blanches ou de couleur claire ainsi que de matériaux réfléchissants) et par un choix de matériaux adaptés (matériaux perméables : voir à ce sujet le PGE) ainsi que de la mise en place de dispositifs anti-refoulement.

Le vent peut aussi aider à réguler la température localement, en contribuant à dissiper la chaleur des surfaces par convection et en faisant bouger l'air entre zones de pression atmosphérique divergente. Les directions de vents les plus significatives à Bruxelles se situent dans le quadrant Sud-Ouest. Dans la zone du PPAS, la direction NNE-NE-ENE représente 14,5% des occurrences. Mis à part les effets de vent localisés créés par des émergences importantes reprises dans le périmètre du PPAS, les fronts bâtis existants limitent la circulation de l'air pour certaines directions du vent, ce qui ne contribue pas à la dissipation de la chaleur.

Au niveau des ombres portées sur les bâtiments, elles peuvent également contribuer à réduire la température locale. La course du soleil étant variable tout au long de l'année, deux dates correspondant au solstice d'été (21/06) et à l'équinoxe d'automne (21/09) ont été reprises et illustrées ci-dessous. Afin d'avoir une idée de la variation des ombrages sur la journée, deux heures de référence ont été choisies : 9h et 16h. Ces ombres portées, relativement importantes du fait des gabarits, permettent de réduire quelque peu l'effet d'îlot de chaleur au sein du périmètre.

Enfin, notons également que les îlots de chaleur renforcent la pollution de l'air en aggravant la formation d'ozone (Plan Climat, 2016).

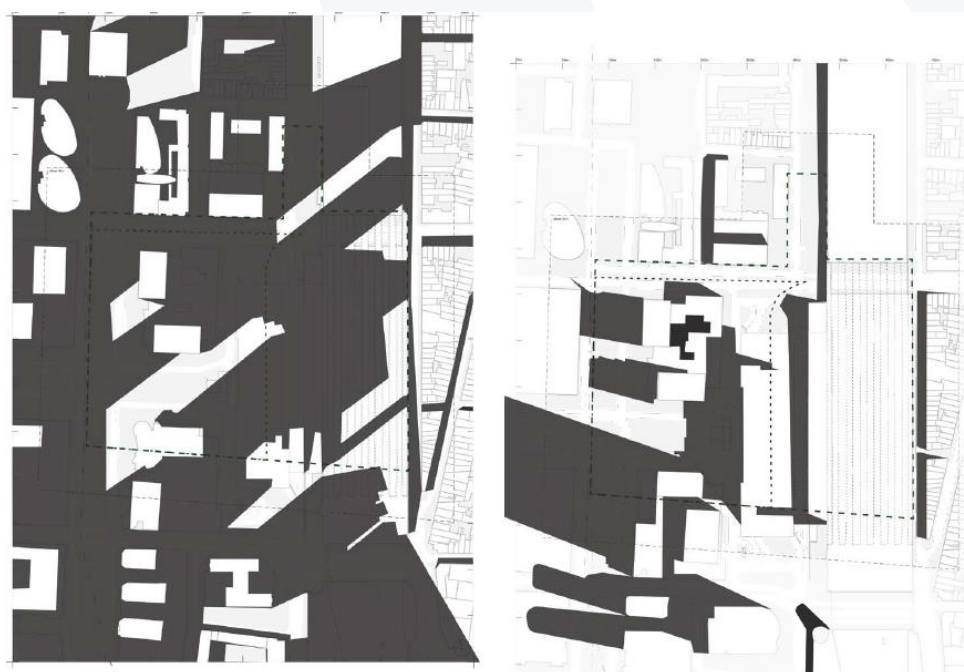


Figure 27 - Ombres du périmètre: à gauche, équinoxe d'automne à 16h et à droite, solstice d'été à 9h

ENERGIE

Dans l'UE, la consommation annuelle moyenne d'énergie par m² pour tous les types de bâtiments atteint environ 200 kWh/m² (électricité et gaz confondues). Les bâtiments de service sont en moyenne 60 % plus énergivores que les immeubles résidentiels (250 kWh/m² contre 150 kWh/m²). Pourtant, les valeurs de référence pour les bâtiments de

bureau publics de plus de 10.000 m² (Bruxelles Environnement, Benchmarking 2012, version novembre 2013) est de 102 KWh/m².an pour l'électricité, et 70 KWh/m².an pour le gaz.

En RBC, les bâtiments ne représentent pas moins de 70 % de la consommation d'énergie. Le fonctionnement des immeubles existants est, sur le plan énergétique, assuré par un nombre important d'installations HVAC, ainsi que des transformateurs et groupes de secours. La consommation annuelle d'électricité des bâtiments existants (étude 3E) varie entre 6.000.000 KWh/an pour North Galaxy (ilot 68) et Proximus (ilot 71), et 10.000.000 KWh/an pour le CCN (ilot 72).

La consommation annuelle de gaz est inconnue, mais sur base des calculs faits pour le bâtiment WTC 2 (ABV, 2019), on estime qu'elle sera proche des 4.000.000 KWh/an. Les moyennes reviennent donc à 132 KWh/m².an pour l'électricité, et 72 KWh/m².an pour le gaz, donc des valeurs légèrement plus élevées que celles utilisées comme référence par Bruxelles Environnement (voir supra). La consommation plus élevée pourrait s'expliquer, entre autres, par la présence d'un système de refroidissement et d'un système d'éclairage peu performant.

Aucune installation de géothermie n'est actuellement présente au sein du périmètre mais ce potentiel semble réel étant donné que des installations sont existantes ou prévues au sein du quartier nord à proximité du site : une au-dessous du bâtiment ENGIE, de type fermé, l'autre au-dessous du nouveau bâtiment ZIN (ancien WTC 1 et 2), de type ouvert.

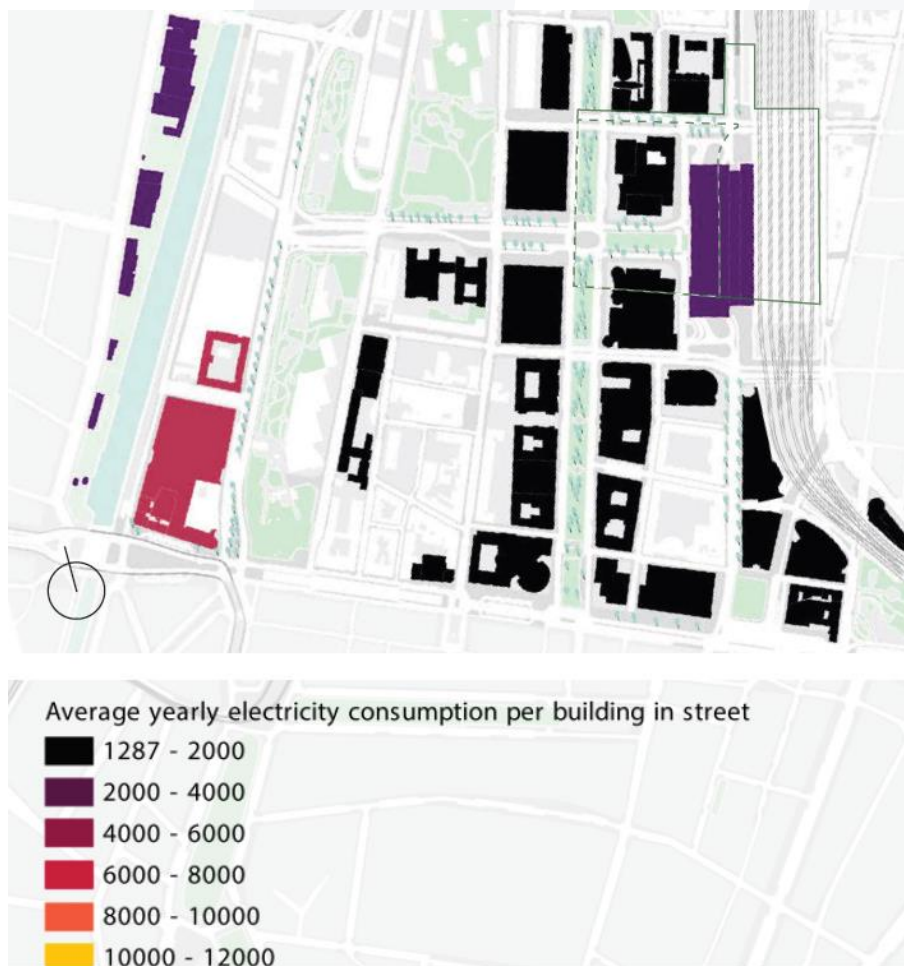


Figure 28 - Consommations d'énergie KWh/an dans le Quartier Nord (AWB + 3E, 2021)

PROPRETE PUBLIQUE ET PRODUCTION DE DECHETS

Autour du site, de nombreuses poubelles publiques sont mises en place ponctuellement sur les trottoirs, faisant l'objet d'un ramassage régulier par les services. Elles sont de deux types : poubelles en métal vert foncé et porte sac fixé à un poteau ou lampadaire. Également, au niveau du croisement de la rue du Progrès et de la place Solvay se trouvent des conteneurs à verres et un conteneur à vêtements.

Au sein des espaces accessibles au public du CCN, plusieurs poubelles de tri (verre, papier, PMC et tout venant) sont en place. La propreté publique est cependant un enjeu considérable au sein de la gare et ses abords directs. En effet, celle-ci attire une population fragilisée qui peut avoir des répercussions sur la salubrité des espaces.

La production totale de déchets au sein du périmètre du PPAS en situation existante n'a pas été approchée au sein du présent rapport. A titre informatif, en 2019, les bureaux et commerces occupant le CCN¹³ ont engendré 265 t de déchets soit 5,1 t/semaine. Les volumes de déchets suivants étaient produits : 134,47 tonnes de déchets tout venant (2,6 t/semaine), et 70,02 tonnes de papier/carton (1,4 t/semaine).

Même s'ils n'ont pas été estimés, les volumes de déchets existants sont donc considérables. Il en sera de même pour les projets qui prendront place au sein du PPAS. Le stockage et la collecte des déchets est donc un aspect à traiter dans le cadre du présent outil planologique en cours de modification.

Enfin, la situation prévisible (voir point 1.4. ci-dessous) fait état de nombreux projets en cours au sein du périmètre et visant des opérations de démolition/reconstruction ou des transformations. Des quantités importantes de déchets seront dès lors également produites lors des travaux, sans qu'elles puissent être estimées. Ces matériaux représentent de vrais gisements dont la valorisation doit pouvoir être encouragée *in situ* ou via un centre de recyclage.

1.4. ANALYSE DE LA SITUATION PREVISIBLE

Les projets et études en cours dans le périmètre et son environnement proche sont les suivants :

1.4.1. PROJETS DE MOBILITE ET ESPACES PUBLICS

DANS LE PERIMETRE DU PPAS

Méto 3 (A)

La nouvelle ligne de méto 3 comprenant 18 stations s'étendra sur 10,3 km et traversera la région du Nord au Sud : d'Evere à Forest en passant par la gare du Nord, le centre-ville la gare du Midi.

Le développement de la ligne de méto 3 se fait en 2 parties : la première partie, actuellement en chantier, concerne la transformation de la ligne de trams ou « pré-méto » qui existe depuis 1993 entre la gare du Nord et la place Albert à Forest. Cette partie de la ligne comprend la création d'une nouvelle station de méto au niveau du Boulevard Stalingrad.

La section pré-méto devrait être convertie en Méto à l'échéance 2025 avec un terminus provisoire sous les voies de chemin de fer entre la rue du Progrès et la rue d'Aerschot (chantier en cours). A cette échéance, la station de pré-méto gare du Nord sera convertie pour partie en station de méto.

La deuxième partie de la ligne (demande de PU et PE est en cours d'instruction) devra relier la gare du Nord à la station Bordet à Evere ; cette partie de la ligne comprend 7 nouvelles stations et un dépôt à Haren. Quatre nouvelles stations se situent sur Schaerbeek : Liedts, Colignon, Verboekhoven et Riga. Trois stations sur le territoire de la commune d'Evere : Paix, Tilleuls et Bordet ; le dépôt de Haren se situe sur le territoire de la Ville de Bruxelles. La demande de PU

¹³ A cette date le site était encore en fonctionnement.

introduite prévoit également une station d'épuration des eaux située dans le périmètre du PPAS, sur la parcelle dite du Medical Center.

La mise en service du métro sur cette partie de la ligne est actuellement programmée pour 2032.

La modification du périmètre de PPAS proposée permet d'inclure dans celui l'espace occupé dit du « Medical Center », du nom du bâtiment initialement présent sur ce site et aujourd'hui démoli dans le cadre du chantier du Metro.

Tram entre Tour & Taxis et Gare Centrale (B)

Cette nouvelle ligne circulera par le boulevard Simon Bolivar, via le pont Suzanne Daniel (voir ci-dessous), la petite rue du Progrès, la place du Nord, la rue de Brabant, le boulevard Saint-Lazare et le boulevard Pacheco jusqu'à Centrale. Des arrêts de cette ligne sont prévus place Bolivar.

Projet de lignes de tram De Lijn : Brabantnet (C)

Il s'agit d'un projet de lignes interurbaine De Lijn du réseau Brabantnet, entre Willebroek et la gare du Nord. Ce projet prévoit de créer 3 lignes de tram entre Bruxelles et le Brabant flamand :

- une ligne de tram rapide reliant Willebroek à la gare de Bruxelles- Nord,
- une ligne raccordant l'aéroport à la gare de Bruxelles-Nord,
- une ligne concentrique raccordant l'hôpital universitaire de Jette à l'aéroport.

Les deux premières lignes auront leur terminus sur la rue des Charbonniers, empruntant le même arrêt de tram sur l'esplanade du CCN que les lignes de tramway de le STIB.

Tram Neder-Over-Heembeek (NOH) (D)

En décembre 2018, le Gouvernement de la Région Bruxelloise, la ville de Bruxelles et la STIB ont décidé de lancer une étude d'impacts d'une ligne structurante depuis Rogier vers Neder-Over-Heembeek (NOH).

Le choix du tracé a été arrêté début 2020 pour des travaux programmés en 2022-2025. Au niveau du PPAS qui nous occupe, le tracé est en souterrain et utilise des infrastructures existantes.

La gare des bus internationaux (E)

Quatre-vingt pourcent des lignes régulières longue distance convergent vers la gare de Bruxelles-Nord. Les autocars stationnent dans la rue du Progrès, coté place Solvay, dans des conditions de confort et de sécurité déplorables. Cette gare est amenée à être relocalisée (étude pour une implantation à côté de la station de Métro Erasme à Anderlecht réalisée en 2017). En phase transitoire, dans le cadre du chantier de démolition du bâtiment CCN, le déplacement des arrêts de bus internationaux se fera sur le tronçon est du boulevard du Roi Albert II, entre la place Solvay et Parc Gaucheret.

EN DEHORS DU PERIMETRE DU PPAS

Pont cyclo-piéton et bus/tram « Suzan Daniel » (en cours de finalisation) (F)

Cette nouvelle connexion (anciennement appelée pont Picard) ainsi que le réaménagement du boulevard Simon Bolivar et du Parc Maximilien (voir ci-dessous) aura un impact important pour la mobilité du quartier Nord : conformément au plan Good Move, ces projets permettront de désenclaver le quartier et d'intégrer la nouvelle ligne de tram venant de Tour&Taxis (voir ci-dessus).



Figure 29 - Pont cyclo-piéton et bus/tram « Suzan Daniel »
(Beliris/PU 2016 - début des travaux sept 2019)

Réaménagement du boulevard Simon Bolivar (G)

Ce réaménagement est prévu dans la continuité de la passerelle Suzan Daniel (voir ci-dessus). Le projet prévoit de réduire la largeur du boulevard à 30 m et l'emprise des voies de circulation à deux bandes dans chaque sens de circulation, soit 2 x 2 ; ce, pour faire un site propre pour le tram et le bus ainsi que des aménagements cyclables (deux pistes unidirectionnelles séparées). Il est également prévu d'éliminer le trafic entre le croisement avec la chée d'Anvers et le boulevard du Roi Albert II pour mieux gérer le flux des transports publics et des modes actifs. Aucun stationnement n'est prévu en voirie.

Réaménagement du parc Maximilien et voiries alentours (demande de PU en cours d'instruction) (H)

Le parc Maximilien qui s'étend du centre-ville au Bassin Béco sur une superficie de 9 hectares sera entièrement réaménagé. Le projet prévoit un espace ouvert fort et continu avec une identité claire et une grande accessibilité. Il comprend la réouverture de la Senne et un nouveau bâtiment pour la Ferme urbaine du parc Maximilien.

Réaménagements du bd St-Lazare (en cours de finalisation) (I)

Localisé au-delà du chemin de fer, le boulevard Saint Lazare est proche du périmètre du PPAS. Son réaménagement a débuté à l'automne 2019 entre le croisement avec la rue de Brabant et le jardin Botanique (tunnel Pacheco) et visait à réduire le nombre de bandes de circulation tout en élargissant les trottoirs. Les travaux sont financés par Beliris, Bruxelles Mobilité, la commune de Saint-Josse, et les charges de la Silver Tower. Ce projet se prolonge aujourd'hui sous le Pont du Nord qui relie la Place du Nord.

1.4.2. PROJETS IMMOBILIERS EN COURS ET PROGRAMMES SUR ET AUX ALENTOURS DU PERIMETRE

DANS LE PERIMETRE DU PPAS

Démolition du bâtiment CCN (permis délivré, en cours) (1)

Le déménagement de l'administration régionale déclencha des réflexions pour la transformation du bâtiment CCN. Les propriétaires privés du bâtiment CCN ont obtenu un permis d'urbanisme pour la démolition partielle du CCN, jusqu'au niveau du rez-de-gare. Tant les bureaux à l'étage que la galerie commerciale ont été vidés de leurs occupants pour permettre la démolition.

Redéveloppement du CNN et du pôle gare (demande de permis déposée) (2)

Une demande de permis a été introduite pour le redéveloppement du CCN en un pôle de transport public à part entière et de haute qualité couronné par un complexe de bureaux, de commerces et de logements d'environ 160 000 m². Les temporalités de la démolition ainsi que de la modification du PPAS vont impacter la réalisation de ce projet.

Projet site Proximus (demande de permis déposée) (3)

Le succès du télétravail a provoqué que plusieurs entreprises dans le quartier Nord évaluent la forme et continuité de leurs opérations. C'est le cas de Proximus, qui explore actuellement la vente de ces deux tours (îlots 68 sur Schaerbeek et 9 sur St-Josse) pour éventuellement créer sur site ou ailleurs un vrai « Campus Proximus » pour 2023- 2025 : plus petit, plus vert, et mieux adapté à la collaboration et aux contacts formels ou informels. Le BMA a rédigé une note pour guider le projet de transformation et vente. Les bureaux où se trouve actuellement le groupe télécom seront entièrement rénovés et intégrés dans un projet mixte avec des logements.

EN DEHORS DU PERIMETRE DU PPAS

Projet Zin (WTC 1&2) (en construction) (4)

Cet îlot entouré des boulevards du Roi Albert II, Simon Bolivar, de la rue Willem de Mol et la chaussée d'Anvers se situe sur le territoire de la ville de Bruxelles à la limite avec le périmètre du PPAS. Les bâtiments qui y existaient sont en cours de reconstruction (PU délivré le 19.03.2020 (référence régionale 04/PFD/688807 – réf. Ville : R1154/2018).

Le projet comprend la démolition de l'ensemble des ouvrages en superstructure (socle et tours) à l'exclusion des noyaux des deux tours ainsi que la majeure partie de la dalle de plancher du RDC et la construction d'un complexe immobilier multifonctionnel à usage de bureau, logement, établissement hôtelier et commerce, incluant la rénovation des niveaux de parking.

Ce projet mixte porté par Befimmo comprend environ 115.000 m² de surface plancher hors-sol, dont 82.500 m² de bureaux, 14.000 m² de logement, 16.000 m² d'hôtel, des zones dédiées au sport, aux loisirs, à l'horeca et aux commerces, ainsi que 863 places parking en sous-sol. Le bâtiment accueillera une partie des bureaux de la Région Flamande (Vlaamse Overheid)

Le projet cherche notamment à localiser les adresses des différentes fonctions le long des côtés de l'îlot et à jouer ainsi un rôle clé dans le renforcement de l'axe est-ouest (boulevard Simon Bolivar). En termes de circularité, le projet ZIN se veut également représentatif à travers la conservation de la structure existante, la réutilisation et le recyclage des matériaux de construction.



Figure 30 - Projet ZIN (Jaspers-Eyers, 2022)

WTC 4 – Projet Livin (demande de permis déposée) (5)

Cet îlot entouré des boulevards du Roi Albert II, Simon Bolivar et de la rue du Peuple et la chaussée d'Anvers se situe sur le territoire de la ville de Bruxelles à la limite avec le périmètre du PPAS. WTC 3 est propriété de Befimmo, qui loue le bâtiment au gouvernement fédéral jusqu'en 2028.

Cet îlot fait également l'objet d'un projet de construction d'une nouvelle tour de bureaux avec au rez-de-chaussée un commerce Horeca.



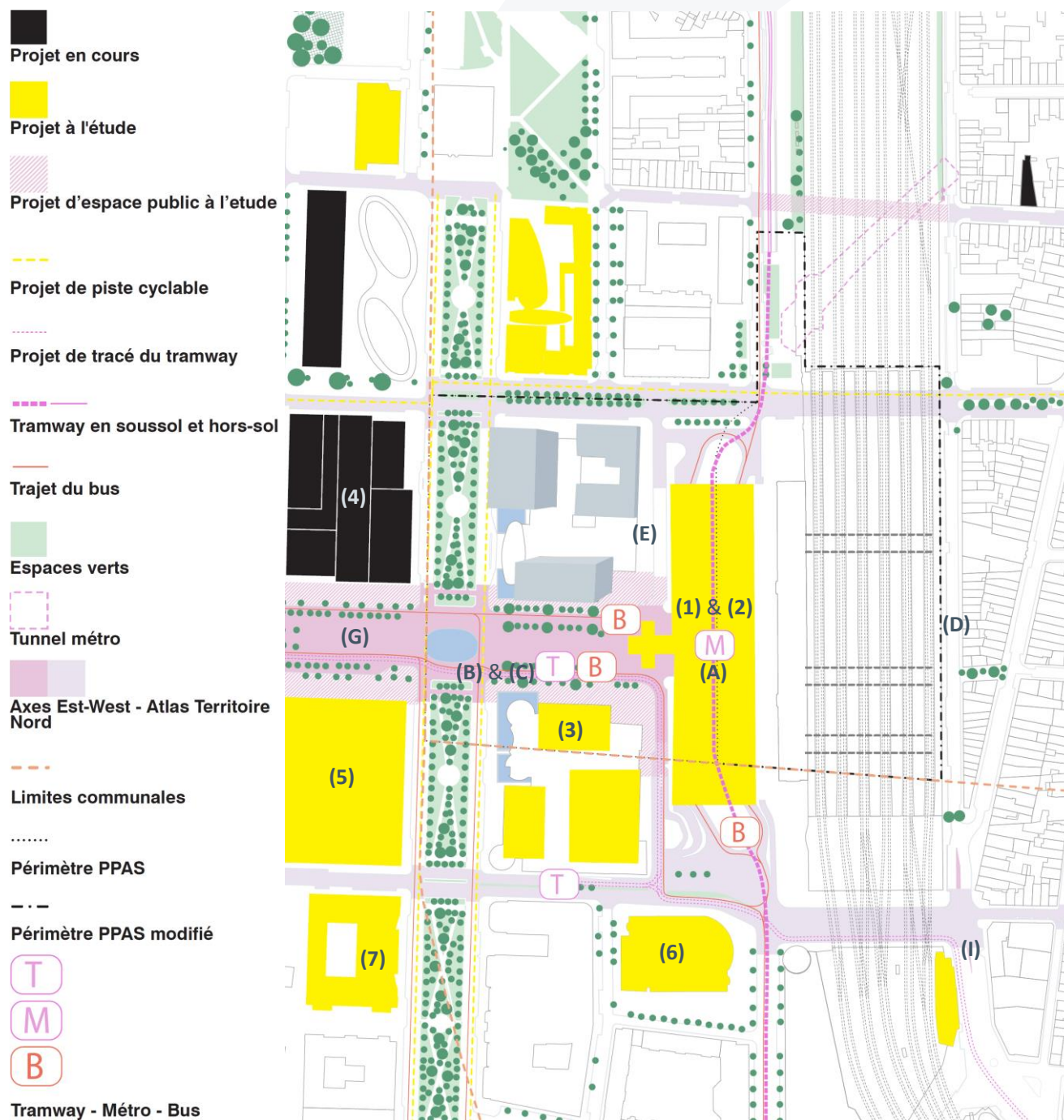
Figure 31 - WTC4 (BEFIMMO, 2022)

Bâtiment Boréal (6)

Suite à la réalisation du nouveau siège social à proximité de la Gare Centrale, les employés de BNP Paribas quitteront à terme le bâtiment Boréal qui fera lui aussi sans doute l'objet d'un projet par son propriétaire BNP Paribas.

Bâtiment Ferraris (7)

Propriété du gouvernement flamand qui en est aussi l'occupant jusqu'en 2024. Bâtiment conçu par Jaspers & Evers, réalisé en 1997 et rénové partiellement en 2004. L'ambition est de moderniser le bâtiment, densifiant et diversifiant le site (dans une proportion suggérée de 50% bureaux et 25% logements).



Carte 7 - Projets en cours (@1010 – Fond de plan : BruGIS)

1.4.3. EVOLUTION PLANOLOGIQUE

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR MAXIMILIEN

En date de rédaction du présent rapport, le Plan d'Aménagement Directeur « Maximilien-Vergote » est en cours d'élaboration. Le périmètre est repris ci-dessous.



Figure 32 - Périmètre du PAD Maximilien (Perspective, 2022)

Ce plan repose sur 2 grandes ambitions :

- création d'un parc métropolitain,
- une programmation mixte.

Il développe 4 grandes stratégies :

- Les axes nord-sud comme armature paysagère, identitaire, climatique et reliante avec l'échelle métropolitaine,
- Les parcours est-ouest comme support de mixité, d'intensité locale, d'activités et de services écosystémiques à l'échelle locale,
- Les secteurs de mutation comme nœuds de développement et de transformation,
- Les tissus consolidés comme fondement identitaire de transition.

PPAS EN COURS D'ABROGATION

Les PPAS suivants sont en cours d'abrogation ou il est prévu de lancer les procédures pour ce faire :

Ville de Bruxelles

- PPAS n°46-65bis,
- PPAS n°45-60,
- PPAS n°46-41.

Saint-Josse-ten-Noode

- PPA n°26 Nord - îlot 1.

1.4.4. ETUDES URBANISTIQUES ET STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT

ETUDES TERRITOIRE NORD (PERSPECTIVE.BRUSSELS)

Pour répondre aux objectifs stratégiques de développement définis dans les cadres planologiques et réglementaires en vigueur et pour donner un cadre aux nombreux projets en cours et à venir, perspective.brussels travaille actuellement sur l'élaboration d'une « vision partagée » pour le Territoire Nord. Les travaux sont en cours : un diagnostic et la phase de participation qui lui est associée ont été réalisés en date de rédaction du présent rapport. Actuellement, les travaux portent sur la définition des stratégies et mesures opérationnelles à mettre en place.¹⁴

Ces travaux identifient quatre enjeux :

- améliorer la structure urbaine et créer des liens inter-quartiers,
- renforcer la résilience environnementale du territoire,
- soutenir la convivialité et l'hospitalité,
- développer la diversité des activités et le dynamisme économique.

STRUCTURE DE COORDINATION TERRITOIRE NORD (SAU)

En date du 29 octobre 2020, le gouvernement de la Région Bruxelles Capitale a décidé de mettre en place une structure de coordination afin d'accompagner les transformations en cours et à venir dans le Territoire Nord et d'assurer la réalisation de la vision décrite ci-dessus. Le GRBC a chargé la SAU (Société d'Aménagement Urbain) de piloter cette structure qui doit rassembler l'ensemble des acteurs publics concernés par l'évolution du quartier.

1.5. CONTRAINTES, DEFICIENCES ET POTENTIALITES DU TERRITOIRE

Les analyses (situation de droit, situation de fait et situation prévisible) développées dans le présent rapport doivent être replacées dans le scope de la modification d'un PPAS existant et non de la création d'un nouveau PPAS. En guise de conclusions, nous proposons donc ici une **analyse de la conformité de la situation du bâti et des espaces publics effectivement réalisés (situation existante de fait) par rapport à la situation de droit du PPAS existant**. La combinaison des différences relevées ici avec les analyses de la situation de fait et prévisible produites ci-dessus nous permettent de conclure par un relevé des « **contraintes, déficiences et potentialités** » **ouvertes par la modification du PPAS n°19**, objet du présent rapport. Ces potentialités seront traduites ensuite dans l'exposé des motifs (voir PARTIE 2 – Note explicative, 2.1.1. Enjeux et priorités : 6 orientations stratégiques de transformation du pôle gare et 2.1.2. Objectifs et lignes de force du PPAS) dans la note explicative qui constitue la deuxième partie du dossier de modification du PPAS.

Pour rappel, le PPAS à l'époque de sa conception a fait l'objet de mesures d'expropriations. En effet, l'objet du plan était de démolir un quartier existant, de remodeler les parcelles à bâtir et les voiries par de nouveaux alignements et de proposer une nouvelle séquence d'urbanisme basée sur un quartier d'affaires composé de tours de bureaux sur des socles entourés d'autoroutes urbaines.

¹⁴ Les documents concernant ces travaux sont disponibles ici : <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/territoire-nord>.

Cet ensemble de 4 doubles tours (dont 2 sur ce PPAS) est disposé en croix autour du boulevard du Roi Albert II (axe Nord-Sud) et autour du boulevard Simon Bolivar (axe Est-Ouest). Ces 8 tours devaient avoir une emprise au sol et des hauteurs maximales identiques.

Finalement, le quartier s'est donc plus ou moins développé en suivant les objectifs et les prescrits du plan d'origine ; néanmoins certains bâtiments, installations et espaces publics ont été réalisés différemment par rapport aux prescriptions originelles.

A noter que le PPAS existant est antérieur chronologiquement au PRAS, au PRDD et aux autres plans qui lui sont aujourd'hui supérieurs dans la hiérarchie des plans d'urbanisme.

La confrontation de la situation de fait avec l'interprétation des plans et prescriptions, combinée aux analyses thématiques ci-dessus nous amène à relever les éléments suivants :

1.5.1. PERIMETRE DU PPAS

CONTRAINTES

L'entité territoriale quartier Nord ou Territoire Nord se trouve à cheval sur plusieurs communes et est beaucoup plus vaste que la surface englobée par le PPAS 19. De plus, le périmètre du PPAS 19 actuel a été fortement modifié et réduit à une portion congrue par rapport au périmètre initial du PPAS (voir ci-dessus au point 1.2.6.).

Les îlots 71 Proximus et 72 CCN se trouvent à cheval sur la commune de St-Josse mais l'outil PPAS se limitant aux frontières de la commune, on ne sait inclure l'ensemble de ces îlots.

DEFICIENCES

L'îlot 71 Proximus comprend un ensemble de deux tours, un socle commun, un arasement intermédiaire et est situé dans le périmètre du PPAS 19 de Schaerbeek et du PPAS 26 de Saint-Josse. Seule la tour Nord de l'îlot et une partie du socle se trouvent sur le territoire schaerbeekois.

L'îlot 72 CCN pour sa partie schaerbeekoise n'est repris qu'à moitié sur le périmètre du PPAS 19. Celui-ci ne couvre pas tout le bâtiment sur sa partie schaerbeekoise. Enfin, la partie sur St-Josse est couverte par un PPAS en cours d'abrogation (voir ci-dessus au point 1.2.7. PPAS limitrophes, PPA N°26 nord - îlot 1 - Saint-Josse-Ten-Noode (1)).

La modification du PPAS doit donc tenir compte des PPAS voisins encore en vigueur afin d'assurer la cohérence des logiques d'usages et de développement des îlots dans leur ensemble. La continuité des espaces publics qui entourent ces îlots est également à prendre en considération.

Notons que la gare du Nord ne fait pas partie du PPAS existant alors qu'elle est accolée au CCN et fait partie du même îlot que celui-ci.

POTENTIALITES

La modification du PPAS permet entre autres d'agrandir le périmètre notamment afin d'inclure l'entièreté de l'îlot CCN-gare du Nord – partie schaerbeekoise – afin de gagner en cohérence par rapport au développement urbanistique de cet îlot ; à savoir, de travailler de manière mieux intégrée le fonctionnement de la gare et des autres espaces de cet îlot en ce compris les fonctions logistiques et les accès de la gare sur la rue d'Aerschot. Le passage sous voie de la rue de Quatrecht peut également être intégré dans cet ensemble.

La modification du PPAS permet aussi d'intégrer la parcelle dite du Médical Center (aujourd'hui démolie) afin de permettre des continuités spatiales dans la partie nord du périmètre ; ce tant en termes d'espaces publics, que d'équipements à destination des quartiers Gaucheret et Brabant (densément peuplés) ou encore de continuités écologiques.

1.5.2. ALIGNEMENTS

CONTRAINTES

Le PPAS existant définit des alignements dans une logique de bâtiments-ilots. A noter que la logique des alignements se prolonge sur les PPAS voisins (PPAS n°26 sur Saint-Josse) (voir ci-dessus).

DEFICIENCES

Pour rappel, la mise en œuvre du PPAS existant donna lieu à de nombreuses expropriations et à la totale disparition du quartier existant préalablement, tant en termes de forme urbaine que de tissu social.

La forme urbaine résultant du PPAS (et plus largement du plan Manhattan) est réalisée dans les grandes lignes. Les alignements suivants ne sont pas conformes au PPAS existant :

- l'escalier d'accès de l'entrée principale du CCN (îlot 72) depuis le boulevard Simon Bolivar. A part la constatation visuelle de la non-conformité de ces alignements, aucun document officiel à notre connaissance n'est disponible permettant de justifier du non-respect de ces alignements (passages au conseil communal par exemple) (voir point 1.2.13),
- l'angle du complexe Proximus (îlot 71), entre la petite rue du Progrès et le boulevard Simon Bolivar, occupé aujourd'hui par des rampes en arc de cercle, privatise l'espace public, est repris en parcelle cadastrée et ne suit pas l'alignement du PPAS¹⁵.

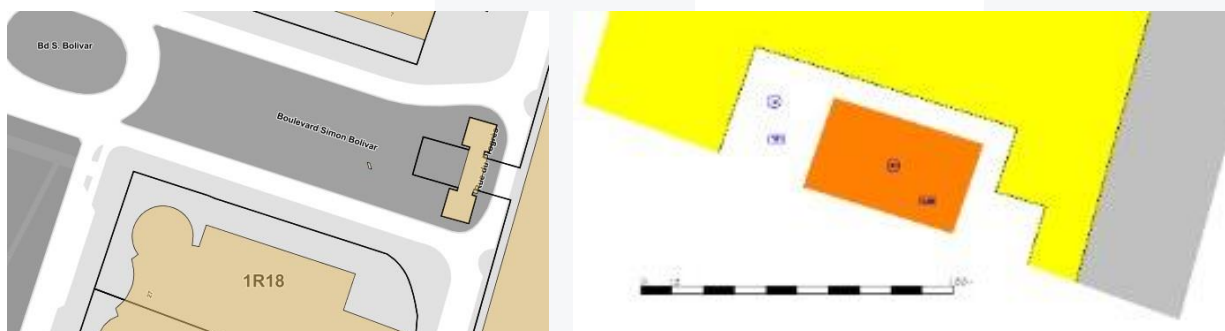


Figure 33 - Extrait du plan cadastral issu de BruGIS et extrait du plan de destination du PPAS

La parcelle North Galaxy présente également des discordances entre ses mesures sur le plan cadastral (CadGIS et BruGIS) – et ses mesures véritables. Après vérification, les limites de la parcelle correspondent bien aux alignements du PPAS. Une rectification du dessin de la parcelle est également à demander au cadastre.

POTENTIALITES

La modification du PPAS permettra de maintenir la continuité des alignements du PPAS existant ainsi que de promouvoir de nouveaux alignements qui s'avèreraient nécessaire en vue de conforter l'esprit du plan Manhattan comme ensemble iconique à valoriser au niveau patrimonial. Les alignements permettront notamment de libérer du sol public et d'ouvrir les perspectives sur la tour et la façade de la Gare du Nord, dont l'entrée de la salle des pas perdus, et au-delà sur l'Eglise Royal Sainte-Marie ; ce, moyennant reconnexion et activation des socles (voir ci-dessous).

¹⁵ Il s'agit probablement d'une liberté prise par l'administration du Cadastre d'inclure cette portion d'espace public dans la parcelle 1R18 appartenant à Proximus. La vérification des plans de bornage des parcelles appartenant à Proximus confirme que l'espace d'angle est bel est bien de la voirie et ne fait partie de la propriété de Proximus. Ces alignements sont donc conformes au PPAS.

1.5.3. DENSITES

CONTRAINTES

Le PPAS existant définit des superficies plancher maximales par niveaux pour les arasements intermédiaires et supérieurs sur son plan de destination.

Îlot 68 (North Galaxy)	superficie plancher max. (PPAS 1978)	hauteur max. (PPAS 1978)	superficies plancher max. théoriques
Socle	11 837 m ²	13 m (+/- 3 étages)	35 511 m ²
Arasement intermédiaire	1 500 m ²	23 m (+/- 6 étages)	4 500 m ²
Arasement supérieur	1 500 m ² /tour	102 m (+/- 30 étages)	81 000 m ²
			121 011 m ²

Tableau 2 - Situation de droit (PPAS n°19 de 1978) : superficies de plancher et hauteurs maximales - îlot 68

E/S théorique : 0,7 et P/S théorique : 10,22

Îlot 71 (sur Schaerbeek) (Proximus)	superficie plancher max. (PPAS 1978)	hauteur max. (PPAS 1978)	superficies plancher max. théoriques
Socle	3 612 m ²	13 m (+/- 3 étages)	10 836 m ²
Arasement supérieur	1 500 m ²	102 m (+/- 30 étages)	40 500 m ²
			51 336 m ²

Tableau 3 - Situation de droit (PPAS n°19 de 1978) : superficies de plancher et hauteurs maximales - îlot 71

E/S théorique : 0,7 et P/S théorique : 14,21

Îlot 72 (sur Schaerbeek) (parcelle CCN)	superficie plancher max. (PPAS 1978)	hauteur max. (PPAS 1978)	superficies plancher max. théoriques
entièreté du bâtiment	+/- 6 500 m ²	35 m (+/- 10 étages)	65 000 m ²
			65 000 m ²

Tableau 4 - Situation de droit (PPAS n°19 de 1978) : superficies de plancher et hauteurs maximales - îlot 72

E/S théorique : 1,00 et P/S théorique : 10

DEFICIENCES

Au niveau des densités, l'emprise au sol des immeubles Proximus et North Galaxy est inférieure à l'emprise maximale théorique autorisable par le PPAS. Malgré le non-respect des gabarits/hauteurs imposés par le PPAS (voir ci-dessous), les superficies plancher maximales théoriques des îlots 68 et 71 ne sont pas atteintes.

POTENTIALITES

Le quartier Nord est actuellement en pleine mutation incluant des grands projets de démolition – reconstruction et de rénovation. Pour cadrer ces mutations, le quartier fait aussi l'objet de réflexions stratégiques au niveau régional (voir ci-dessus 1.4. Analyse de la situation prévisible). Le quartier Nord constitue dès lors un potentiel pôle de croissance urbaine relié visuellement et fonctionnellement avec le canal et le site de Tour & Taxis, mais aussi relié avec les quartiers habités alentours (Brabant et Gaucheret notamment). Ce développement stratégique s'appuie principalement sur l'excellente accessibilité de ce pôle.

La modification du PPAS permettra d'assurer un cadre pour d'une part que les bâtiments actuels soient considérés comme conformes - et ainsi encourager leur rénovation lourde plutôt que leur démolition - et pour permettre le redéveloppement des parcelles dans la continuité des visions et des plans adoptés et en cours d'adoption (PRDD, PRAS, PRM Good Move, Territoire Nord, etc.) ainsi que des objectifs de développement du territoire Nord en termes de densité, mixité, dynamisation, etc. ; ce tenant compte de l'accessibilité de ce pôle.

1.5.4. GABARITS

CONTRAINTES

Le PPAS existant définit des hauteurs maximales obligatoires sur certaines zones (les tours) et des gabarits maximums sur certaines zones (arasements) sur son plan de destination.

DEFICIENCES

Ces gabarits n'ont pas été entièrement respectés et ont fait l'objet de nombreuses dérogations lors de l'urbanisation du périmètre.

Gabarits : (i) les hauteurs des tours North Galaxy (îlot 68) sont plus élevés que ce que n'autorise le PPAS (105 m vs le 102 m obligatoire, sans inclusion de deux niveaux techniques localisés sur la toiture) ; (ii) le gabarit de la tour Proximus était conforme au PPAS lors de sa construction, mais des modifications apportées ultérieurement dérogent au Plan (notamment l'antenne, dont le corps dépasse de 14 m les 102 m autorisés) ; (iii) la surélévation du CCN en 1992 (îlot 72), montant de R+4 à R+11 (2), demandait pour être construite la révision du PPAS pour cause d'utilité publique mais cette révision n'a été jamais menée à son terme ; (iv) Le bâtiment North Galaxy côté rue du Progrès ne respecte ni la hauteur ni la zone d'arasement correspondante avec le plan rompant de surcroît le principe du socle à 13m de haut uniformément sur l'îlot.

L'ensemble des constructions dans le périmètre du PPAS existant est donc en dérogation de hauteur et de zones d'arasement par rapport aux prescriptions.

Finalement, au fil des modifications partielles des plans d'affectations et dérogations, le quartier a évolué vers un ensemble incohérent et difficilement lisible.

POTENTIALITES

La modification du PPAS doit permettre de maintenir les grandes hauteurs existantes et les autoriser sur l'îlot CCN dans une idée de continuité et de clarification du tissu. Le maintien de la forme urbaine (bâtiments-ilots avec des tours), correspondant à l'identité actuelle du quartier qui résulte du Plan Manhattan, répondrait à une logique de circularité et de valorisation patrimoniale.

La modification du PPAS en termes de gabarits doit par ailleurs permettre de libérer du sol public tout en maintenant et augmentant la densité existante. Le retravail sur les niveaux d'arasement doit permettre de résoudre les problématiques relevées de raccord au sol et d'activation des espaces publics qui résulte de la non réalisation du niveau de dalle du projet originel (voir ci-dessous).

La définition des gabarits pourra permettre aussi de retravailler le skyline général du quartier afin d'améliorer les qualités d'ensoleillements et réduire les effets venturi des tours.

Enfin le travail sur la forme urbaine (densités et gabarits) doit également permettre de répondre dans la mesure du possible à des enjeux de réversibilité et évolutivité des fonctions dans les bâtiments.

1.5.5. AFFECTATIONS

CONTRAINTES

Le PPAS existant définit aussi des affectations différentes en fonction des arasements sur son plan de destination. Ainsi, les zones d'arasement bas comprennent les équipements techniques et accessoires des bâtiments et les parkings, les zones d'arasement intermédiaires comprennent les équipements collectifs (ce qui pourrait être traduit actuellement par interprétation du glossaire du PRAS par : équipements d'intérêts collectifs), et les zones d'arasements supérieures accueillent des locaux de logement, de bureaux, d'équipements, de commerces ou destinés à l'exercice de professions libérales.

Les superficies plancher de la situation existante de fait sont reprises ci-dessous :

Situation existante	Ilot 68 (North Galaxy)	Ilot 71 (Proximus) - Schaerbeek	Ilot 72 (CCN) - Schaerbeek
PARCELLES CADASTRALES (m²)	11.996	3.942	14.912
EMPRISE AU SOL (m²)	9.029	2.643	13.711
SURFACE PLANCHER (m²)	109.334	46.880	88.538
BUREAUX (m²)	108.759	46.880	88.538
EQUIPEMENTS (m²)	/	/	
COMMERCE (m²)	575	/	

Tableau 5 - Situation existante : superficies de plancher et emprises au sol - îlots 68, 71 et 72

DEFICIENCES

Au niveau des affectations, la mixité rendue possible par le Plan n'a pas été développée. Au fil de ses développements immobiliers, le quartier a évolué vers un quartier quasi entièrement monofonctionnel : l'ensemble du bâti est dévolu majoritairement à du bureau et des activités administratives (services publics). Il en est de même pour les équipements d'intérêts collectifs qui n'ont pas été développés.

En ce qui concerne les arasements bas, les fonctions techniques et accessoires y ont bien été développées en de nombreux endroits ; ce qui sans réalisation des dalles prévues initialement a généré en grande partie la faible qualité d'espaces publics au sol et les effets backstreet relevés ci-dessus.

Le seul élément en termes d'affectations qui ait été maintenu concerne sa vocation de pôle de transports. Cependant les liaisons entre les fonctions administratives et de transports ont été mal résolues et sont aujourd'hui peu lisibles ; notamment les accès à la gare répartis sur deux niveaux.

A noter aussi que l'organisation spatiale des bâtiments tels que réalisée est en grande partie dépassée par rapport à l'évolution des différentes fonctions ; s'ajoutent à cela les préoccupations d'aujourd'hui en termes de convertibilité des immeubles. Cette organisation spatiale n'est pas optimale non plus pour y accueillir la mixité souhaitée.

POTENTIALITES

La modification du PPAS devrait permettre de conforter le pôle économique associé au nœud de communication ; le caractère public de la zone est également un atout à valoriser et conforter.

La modification du PPAS devrait permettre de résoudre les problématiques liées à la monofonctionnalité de la zone en forçant la mixité (qu'elle soit horizontale ou verticale) des affectations afin d'en faire un quartier mixte habité. La modification du PPAS devrait permettre de revoir la répartition des fonctions afin de mieux équilibrer et articuler les fonctions mobilité, bureaux, activités productives, logements, commerces, équipements publics ; ce, en tenant compte à la fois des besoins régionaux et locaux.

La diversification des types de logements, types de bureaux et commerces devrait permettre de recréer des continuités avec les quartiers environnants (quartiers résidentiels populaires et tissus économique et commercial diversifiés). L'obligation d'installer des équipements et la définition de leurs localisations en des zones stratégiques par rapport aux flux des usagers des transports publics et à l'articulation avec les quartiers alentours devrait également contribuer à recréer les liens avec ceux-ci et au sein du pôle lui-même.

La modification du PPAS permettra aussi de systématiser la présence des fonctions actives et ouvertes aux rez-de-chaussée pour lutter contre les effets backstreet et contribuera à l'amélioration de la qualité des espaces publics.

Les charges d'urbanisme intégrées dans la modification du PPAS permettront d'initier le développement des équipements manquants dans la zone ainsi que les espaces publics.

1.5.6. ESPACES PUBLICS ET MOBILITE

CONTRAINTES

Le PPAS existant définit au niveau du sol une zone de bâtiments d'arasements inférieurs et leur couverture par des sols artificiels ; ces sols artificiels étant dédiés à la circulation des « piétons et des véhicules légers ». Les constructions des niveaux supérieurs devaient être rendus accessibles depuis ces sols artificiels. Les principes de liaisons entre les niveaux (nombre, emplacement et caractéristiques) devant être précisés ultérieurement.

Le niveau du sol est quant à lui destiné aux fonctions techniques et accessoires des bâtiments et à la circulation automobile.

DEFICIENCES

L'idée du PPAS existant de disposer d'un niveau public sur l'arasement inférieur, aménagé avec des jardins suspendus, n'a pas été déployée, l'ensemble de toits étant aujourd'hui privatisés. Les toitures des bâtiments intermédiaires sur le territoire de Schaerbeek sont restées privatives, peu verdurisées s'écartant ainsi des volontés du plan d'origine. En résulte une impression de blocs massifs avec une verdurisation des toitures peu affirmée voire inexistante, une négation de la relation au sol par les bâtiments n'offrant que des entrées de service et de parking depuis le trottoir excepté pour l'entrée principale du complexe CCN.

Il est à constater aussi que le PPAS existant reste très vague en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics (sur dalle), qu'il n'y a pas eu de volonté forte d'aménagement de ceux-ci dans le plan et ses prescriptions. Le principe du quartier Manhattan était de dédier les espaces au sol à la voiture et de reporter les modes actifs au-dessus des dalles (sols artificiels). La localisation quasi généralisée des fonctions et accès logistiques et techniques au niveau du sol a généré les effets « backstreet » relevés et le manque d'activation des espaces publics.

Les espaces non bâtis sont dédiés principalement à la gestion des flux (ferrés, motorisés et flux piétons des usagers des transports et des occupants des immeubles) avec une importante présence des transports publics qui est une fonction principale de ce pôle mais dont l'organisation sur deux niveaux est confuse et peu efficiente.

A noter également que l'occupation importante de l'espace par le trafic motorisé contribue encore à la très faible qualité de l'espace public et aux difficultés d'appropriation et de lisibilité de ceux-ci.

Il y a lieu également de rappeler la faible qualité environnementale des espaces publics, fortement minéralisés et soumis aux inconforts climatiques résultants de la configuration des bâtiments alentours.

POTENTIALITES

En termes de forme urbaine, la modification du PPAS pourrait contribuer à renforcer le maillage des espaces urbains et paysagers : dans le sens est-ouest (du canal vers les quartiers brabant et entre les magistrales piétonne) et dans le sens nord-sud (vers Rogier et le pentagone). Dans cette structure urbaine, les places Bolivar, Solvay et du Nord (hors périmètre) constituent des espaces de liaison.

Etant donné les mutations en cours, dont les projets de redéploiement des transports publics, la modification du PPAS permettrait de contribuer à la mise en cohérence de ces projets et à l'intégration des espaces publics dans les projets immobiliers. La modification du PPAS permettrait de mieux articuler les fonctions administratives et de transports en identifiant les nécessaires liaisons entre espaces publics et privés ainsi qu'entre espaces non bâtis et bâtis.

En termes de mobilité, s'agissant d'un quartier qui présente plusieurs atouts et opportunités (centre-ville accessible à pied, offre étendue en transport en commun (connexion facile, rapide et fréquente avec l'aéroport, offre internationale au niveau du réseau ferroviaire, bonne connexion avec le quartier Européen)), la modification du PPAS doit contribuer à installer les meilleures conditions possibles à l'organisation des transports en commun et à l'intermodalité (lisibilité, confort des voyageurs). Il s'agit d'assurer la bonne intégration de la très grande quantité de flux et types d'usagers (dont ceux issus de la proximité des quartiers résidentiels). La modification du PPAS permettrait de revoir l'organisation des différents flux entre eux et de favoriser les modes actifs et les transports publics, connecter les magistrales piétonnes, optimiser le fonctionnement des transports publics (arrêts et terminaux + zones de chargement électrique) prenant en compte les évolutions prévues (nouveaux trams, métro).

Etant donné le potentiel de multifonctionnalité des espaces publics, la modification du PPAS devrait également contribuer à équilibrer les fonctions de séjour et de déplacements dans ces espaces contraints; ce en intégrant la réorganisation des flux de voyageurs et l'activation des rez-de-chaussée (voir ci-dessus concernant les affectations).

En termes environnementaux, la modification du PPAS permettrait de revoir les ambitions de surfaces végétalisées des constructions et des espaces publics, de développer une gestion intégrée des eaux de surface et d'aller au-delà des différents plans régionaux ou en transformant ces intentions en dispositions réglementaires ; ainsi de lutter contre les effets d'îlots de chaleur et améliorer, dans la mesure du possible, les continuités écologiques.

L'attribution de charge d'urbanisme à destination des espaces publics dans la modification du PPAS peut contribuer à renforcer l'importance de ceux-ci dans le développement du quartier.

A noter que l'ensemble des voiries présentes dans le PPAS sont des voiries régionales.

1.5.7. SERVITUDES

CONTRAINTES

Le PPAS indique dans ses prescriptions (art.9) que, dans le tréfonds de la zone réservée à la circulation des véhicules et des piétons, peuvent être établies des installations d'utilité publique telles qu'égouts, caniveaux, cabines, stations de pompage, canalisations diverses et des équipements tels que parkings ;

Le PPAS indique également en son article 13 que le CCN est destiné à réunir en un même complexe, une gare de chemins de fer interurbains et métropolitains, de tramways et d'autobus, une station de taxis, les accès à celles-ci ainsi que des locaux destinés à tous services et équipements annexes.

Le PPAS indique également dans son plan de destination une zone réservée aux rampes d'accès du CCN située sur la place Solvay au nord, sans toutefois être plus spécifique dans ses prescriptions.

Ces éléments constituent des servitudes dans le PPAS existant.

DEFICIENCES

Etant donné la mutation de propriété découlant de la vente du CCN, celui-ci appartient dorénavant à 100% à des entités privées, excepté pour le niveau de la station de métro et des escaliers et escalators qui appartiennent au SPRB. La partie située au rez-de-chaussée dans le prolongement de la rue du Progrès appartient à la SNCB.

Dans les faits, le sous-sol de l'îlot CCN est construit sur la moitié de la rue du Progrès et comprend un parking situé en partie sous cet espace. En ce qui concerne la gare du bus, une servitude de passage d'utilité publique a dû être actée dans l'acte de vente du CCN afin de garantir le passage et l'arrêt des bus et des métros sous le bâtiment (voir 1.2.12.).

A noter que les nécessités d'accès aux fonctions de transport public n'ont jamais été mises en œuvre de manière cohérente et en lien avec l'espace public (voir ci-dessus).

POTENTIALITES

La modification du PPAS permet d'intégrer dans les prescriptions liées aux zones bâties (qu'elles soient privées ou publiques) des servitudes permettant d'assurer les espaces nécessaires aux infrastructures et fonctionnement techniques des transports publics ainsi que de garantir les accès nécessaires aux arrêts pour les voyageurs ; avec une attention particulière accordée à l'accessibilité, la lisibilité et le confort de ces accès ; dans le contexte foncier spécifique, les servitudes doivent contribuer à renforcer la structure urbaine et permettre les liaisons et coordination des espaces bâtis avec les espaces publics.

1.5.8. ESTHETIQUE / MATERIAUX

CONTRAINTES

Concernant les matériaux de façade, l'article 10 des prescriptions du PPAS existant favorise un revêtement uniforme, ce qui a pu conduire à l'érection de tours à l'esthétique uniforme (dans notre cas par des murs rideaux) : « Toutes les

façades d'un même immeuble, les souches de cheminées, les locaux de machinerie d'ascenseurs et toute partie émergeant des toits et visible de la voie publique, sont exécutées en matériaux semblables ».

DEFICIENCES

Les immeubles ont été réalisés suivant ce principe sauf pour le CCN qui mélange plus les matériaux. Les murs rideaux uniformes sont énergivores et restreignent l'usage des façades et des affectations en découlant, par l'absence de terrasses ou de patios extérieurs et induisent une rigidité des concepts architecturaux défavorisant la diversité et l'appropriation. Les matériaux existant sont aussi en inadéquation par rapport aux performances environnementales attendues actuellement (albedo, cycle de vie, isolations énergétiques et sonores).

POTENTIALITES

Le traitement architectural de la gare du Nord est un des éléments à mettre en évidence au niveau patrimonial. Outre les mesures de conservation dont peut faire l'objet ce bâtiment par ailleurs (inscription à l'inventaire), la modification du PPAS dans son volet alignement peut contribuer à cette mise en valeur (voir ci-dessus).

La modification du PPAS permet d'appuyer une série de principes environnementaux à appliquer en termes de modes de construction et de matériaux. La modification du PPAS doit aussi permettre de répondre aux enjeux environnementaux concernant les principes de circularité en favorisant le réemploi des matériaux ainsi que l'utilisation de matériaux de réemploi et/ou durables.

1.6. LISTE DES PLANS ACCOMPAGNANT LE RAPPORT

Le présent rapport s'accompagne des plans et cartes suivantes (conformément à l'AGRBC Contenu des PPAS du 2 avril 2020) :

1. Plan de localisation

2. Situation existante de droit

2.1. Situation existante de droit : plans principaux (1/1000)

2.1.1 Plan principal 1 inclus PPAS/DPU/RCU

2.1.2. Plan principal 2 inclus CQD/CRU/PAD/Patrimoine

2.1.3. PPAS existant + prescriptions

2.2. Situation existante de droit : cahier de plans

2.2.1. PRDD (1/25 000)

2.2.1.1. PRDD Carte 1 Armature spatiale et vision pour Bruxelles – PRDD carte 2 Grandes Ressources Foncières - PRDD Carte 3 Maillage vert et bleu

2.2.1.2. PRDD Carte 3 Maillage vert et bleu - PRDD carte 4 Espace public et rénovation urbaine - PRDD Carte 5 Développement économique

2.2.1.3. PRDD carte 6 Réseaux structurant - PRDD Carte 7 Réseau cyclable – PRDD carte 8 Projet de ville

2.2.2. PRAS (1/10 000)

2.2.3. PRM : Good Move

2.2.3.1. Good Move SMV Auto - Good Move SMV Poids lourds - Good Move SMV Piétons

2.2.3.3. Good Move SMV Vélo - Good Move SMV Transport public

2.2.4. PCDD

2.2.4.1. PCDD 1. Développement Urbain – PCDD 2. Espaces publics, équipements

2.2.4.2. PCDD 3. Maillage Vert – PCDD 4. Mobilité

2.2.5. Rénovation urbaine

2.2.5.1. Zone de revitalisation urbaine (ZRU) 2020 - Contrats de rénovation urbaine (CRU)

2.2.5.2. Contrats de quartier (1994-2009)

2.2.5.3. Contrats de quartier durable (2010-2022)

2.2.6. Servitudes

3. Situation existante de fait

3.1 Situation existante de fait : plans principaux (Echelle : 1/1000)

3.1.1. Usages – rez-de-ville

3.1.2. Usages – rez-de-gare

3.1.3. Usages - étages

3.2. Situation existante de fait : cahier de plans

3.2.1. Accessibilité du site

3.2.2. Zones inondables

3.2.3. Etat des sols

3.2.4. Zones perméables/imperméables

3.2.5. Carte des propriétés

3.2.6. Orthophotoplan

3.2.7. Reportage photographique (3.2.7.1 et 3.2.7.2)

1.7. BIBLIOGRAPHIE

- ABV Development (2019) RIE ZIN
- BMA (2020) « Facsheet : Max sur Senne ». Disponible en ligne : <https://bma.brussels/app/uploads/2021/02/FACTSHEET-Max-sur-Senne.pdf>
- BMA (2020) Stedenbouwkundige nota - ruimtelijke en programmatorische krijtlijnen voor de reconversie en transformatie van het Ferraris- gebouw
- BMA (2021) Projectlines Proximus
- Bruxelles Environnement (2004) « Info Fiches Espaces Verts : L'espace Gaucheret. Un lieu décroisé pour des espaces polyvalents ». Disponible en ligne : https://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/IF%20EV%20ESPACE%20GAUCHERET%20FR
- Bruxelles Environnement (2011) Le jeu dans la ville. Pour un maillage jeux à Bruxelles
- Bruxelles Environnement (2015) Plan de Gestion de l'Eau : 2016-2021
- Bruxelles Environnement (2016) Plan régional air-climat-énergie
- Bruxelles Environnement - Facilitateur Quartiers Durables (2019) « Note de Durabilité et recommandations programmatiques pour le Quartier Nord »
- Bruxelles Mobilité (2017) L'autocar en pleine mutation. Disponible en ligne : https://mobilitemobiliteit.brussels/sites/default/files/transport_pages_attached_files/ESPMOB_Brochure_Autocar_FR_DEF_WEB.pdf
- Bruxelles Mobilité (2021) Plan régional de mobilité 2020-2030 Plan stratégique et opérationnel. Disponible en ligne : https://mobilitemobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf
- Buildings Performance Institute Europe (BPIE) (2011) EUROPE'S BUILDINGS UNDER THE MICROSCOPE A country-by-country review of the energy performance of buildings

- Cahiers de la Fonderie (1998) Bruxelles entre en gare, Cahier #24 Cushman & Wakefield (2020) « Marketbeat – Brussels Office Market 2020. Q4 » Cushman & Wakefield (2021) « Marketbeat – Brussels Office Market 2021. Q1 »
- Commune de Schaerbeek (2016) PCDD Schaerbeek 2021. Disponible en ligne : https://issuu.com/1030be/docs/pcdd_schaerbeek_2021?e=23589250/39636408
- Dessouroux, Ch. (2015) Espaces disputés, espaces partagés. Catalogue édité par la Direction Études et Planification (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement), dans le cadre d'une exposition organisée à l'initiative du Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
- IBSA, Observatoire de la Santé et du Social (2016) Zoom sur les communes : Schaerbeek ; disponible en ligne, https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Schaerbeek_FR_2_pma.pdf
- IBSA, Observatoire de la Santé et du Social (2016) Zoom sur les communes : Ville de Bruxelles ; disponible en ligne, https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Bruxelles_FR_3_tma.pdf
- KUL (2019) Atlas du Quartier Nord, Campus Brussel
- Le blog de généalogie, histoire et recherches (2019) « La place du Marché à Schaerbeek ». Disponible en ligne : <http://genealogie-histoire-recherches.over-blog.com/2019/04/la-place-du-marche-a-schaerbeek-belgique.html>
- M.A.B. Modern Architecture in Brussels (2012) Carte d'architecture de Bruxelles
- Martens, A. (2009) « Dix ans d'expropriations et d'expulsions au Quartier Nord à Bruxelles (1965-1975) : quels héritages ? » Brussels Studies, n. 29. Disponible en ligne : <https://journals.openedition.org/brussels/685>
- Perspective.brussels (2016) Observatoire des bureaux #36 Perspective.brussels (2017) « Etude de définition pour le PAD Maximilien-Vergote »
- Perspective.brussels (2019) Observatoire des bureaux #38
- Perspective.brussels, LabNorth, bouwmeester architecte (2018) Brussels North District : Next step ?
- Perspective.brussels (2019) Quel futur pour quartier nord? Rapport d'étape. Téléchargeable ici : https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/qn-rapport_detape_190802_print_version.pdf
- Perspective.brussels (2020) Une vision partagée du territoire nord. Rapport de participation en ligne : Synthèse
- Pironet, Ewald (2017) « Un Coca Zero ne lève pas le soupçon de conflit d'intérêts dans un dossier d'immobilier », Le Vif, 23/11/2017, https://www.levif.be/actualite/belgique/un-coca-zero-ne-levepas-le-soupcon-de-conflit-d-interets-dans-un-dossier-d-immobilier/article-normal760307.html?cookie_check=1621106157
- RBC – Direction de Monuments et Sites (2009) Schaerbeek a la carte. Disponible en ligne : <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/a-la-carte/schaerbeek/view>
- RBC (2018) « PRDD. Construisons ensemble la Région bruxelloise de demain. » Version approuvée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018. Disponible en ligne, https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_2018_fr.pdf
- RTBF (2021) « Les tours WTC à Bruxelles sont tombées : retour sur le fiasco du projet Manhattan et de ses 54 gratte-ciel », https://www.rtf.be/info/regions/detail_les-tours-wtc-a-bruxelles-sont-tombees-retour-sur-le-fiasco-du-projet-manhattan-et-de-ses-54-grattciel?id=10727387
- Stratec (2021) « Etude d'incidences relative à la déconstruction du bâtiment du CCN »
- SUEDE 36 (2017) Diagnose et Opportunités d'espaces ludique-sportifs dans la Commune de Schaerbeek
- Urban. brussels (2016) L'inventaire du patrimoine architectural en RBC. Disponible en ligne, <https://monument.heritage.brussels/fr/> Perspective.brussels (2016) Plan
- Guide de la Rénovation Urbaine Vanhamme, M. (1947) Bruxelles-Capitale. Evolution de la ville de 1830 à nos jours. Collection Nationale, 7e série, N° 79. Collection Nationale, 7e série, N° 79
- Zitouni, B. (2010) Agglomérer, une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915), VUB Press, Bruxelles
- Zitouni, B., Tellier, C. (2013) « Comment les corps techniques construisent la ville », Brussels Studies, 64

- Vanhamme, M. (1947) Bruxelles-Capitale. Evolution de la ville de 1830 à nos jours. Collection Nationale, 7e série, N° 79.

1.8. ACRONYMES

- ADT Agence de Développement territorial
- AGRBC Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
- AR Arrêté Royal
- ASBL Association Sans But Lucratif
- Av Avenue
- BBP Bureau bruxellois de la planification
- BC Black-carbon
- Bd Boulevard
- BDU Bruxelles développement Urbain
- BE Bruxelles-Environnement
- BM Bruxelles mobilité
- BMA Maître-Architecte
- BRAL Brusselse Raad voor het Leefmilieu
- BUP Bruxelles Urbanisme Patrimoine
- CBS Coefficient de biotope par surface
- CDU Centre de distribution urbaine
- Chée Chaussée
- CE Conseil d'État
- CEBE Commission de l'Environnement de Bruxelles et Environs
- CERBC Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale
- CESRBC Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale
- CLT Community Land Trust
- CoBAT Code bruxellois de l'Aménagement du territoire
- COBRACE Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie
- CQ Contrat de quartier
- CQD Contrat de quartier durable
- CRD Commission Régionale de Développement
- CRM Commission régionale de mobilité
- CRMS Commission royale des Monuments et Sites
- CRU Contrat de Rénovation urbaine
- DMS Direction des Monuments et Sites
- EDLR Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation
- EGEB Etats généraux de l'eau à Bruxelles
- EV Espaces verts
- GES Gaz à effet de serre
- IBGE Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement
- IBSA Institut bruxellois de Statistique et d'analyse
- ICR Itinéraires cyclables régionaux
- IEB Inter-Environnement Bruxelles
- KUL Katholieke Universiteit Leuven
- LEED Leadership in Energy and Environmental Design
- LEZ Zone de basse émission
- NIL Noyau d'identité locale
- NOx Oxyde d'azote

- NRU Nouvelles rivières urbaines
- OIP Organisme d'intérêt public
- OMS Organisation mondiale de la Santé
- ORU Ordonnance de la rénovation urbaine
- P + R Park + ride / dépose minute
- PACE Plan régional Air Climat Energie
- PAD Plan d'aménagement Directeur
- PAVE Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics
- PCD Plan communal de développement
- PDI Plan de développement international
- PDV Politique de la Ville
- PEB Performance énergétique des bâtiment
- PGE Plan de gestion de l'eau
- PGRD Plan Gestion des ressources et des déchets
- PME Petites et moyennes entreprises
- PMR Personnes à mobilité réduite
- PPAS Plan particulier d'affectation du Sol
- PRAS Plan régional d'affectation du sol
- PRDD Plan régional de développement durable
- PREC Programme régional en économie circulaire
- PRM Plan régional de mobilité
- QE Quartier Européen
- R & D Recherche et Développement
- RBC Région de Bruxelles-Capitale
- RBDH Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat
- RCU Règlements communaux d'urbanisme
- RER vélo Réseau express régional vélo
- RIE Rapport d'incidences environnementales
- RRU Règlement régional d'Urbanisme
- SAU Société d'aménagement urbain
- SD Schéma Directeur
- SIAMU Service Incendie et Aide médicale Urgente
- SPRB Service public régional de Bruxelles
- STIB Société des transports intercommunaux de Bruxelles
- T & T Tour et Taxis
- TP/TC Transports publics/Transport en commun
- TN Territoire Nord
- ZEMU Zone d'entreprises en milieu urbain
- ZEUS Zones d'économie urbaine stimulée
- ZICHEE Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement
- ZIU Zone d'industrie urbaine
- ZRU Zone de revitalisation urbaine
- ZSC Zone spéciale de conservation

1.9. ANNEXES

ANNEXE 1. LISTING DES PERMIS D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT DELIVRES

Liste des permis et certificats d'urbanisme et d'environnement délivrés ayant une incidence probable sur le développement et sur le choix des aménagements futurs dans le périmètre du Plan sont repris ci-dessous.

Ceux-ci sont également repris sur dans le cahier de plan-rapport : 2.1.1. Situation existante de droit : plan principal (1/1000).

DANS LE PERIMETRE DE MODIFICATION DU PPAS

Îlot 68 (North Galaxy) PU

15/IPEEXT/677452, boulevard du Roi Albert II 33, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 14-05-2018

Objet de la demande Remplacement d'installation de refroidissement dont l'étanchéité est défectueuse

PU/549507, boulevard Simon Bolivar 7, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 28-11-2014

Objet de la demande (Clôturé) Dans un immeuble mixte (bureaux/commerces), modifier le revêtement du sol pour la terrasse attenante au snack situé au rez-de-chaussée de l'immeuble

PU/477718, boulevard Simon Bolivar 7, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 02-01-2013

Objet de la demande Changer l'utilisation d'une superficie commerciale située au rez-de-chaussée de cet immeuble en snack, modifier l'aspect architectural de la façade (création de portes) et aménager une terrasse

15/PFD/207745, boulevard du Roi Albert II 33, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 09-04-2009

Objet de la demande Plaatsen bijkomende koeltoren + leidingen, nieuwe transformator, nieuw ALSBH en uitbreiden klimaatkasten voor datacenter, op dak en in gebouw North Galaxy

PU/195133, boulevard du Roi Albert II 33, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 06-09-2005

Objet de la demande Supprimer #51 parking, installer +1713 m² dépôt et installer

PU/195119, boulevard du Roi Albert II 33, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 19-04-2005

Objet de la demande Modifier PU 17/07/2001 - Construire complexe 109,334 m² bureaux et commerces avec parking #662

909e/B/Îlot 68/IS/MT, îlot 68 délimité par boulevard du Roi Albert II, place Solvay, rue du Progrès et boulevard Simon Bolivar

Permis délivré le 17-07-2001

Objet de la demande la construction d'un complexe de 108 578 m² de bureaux comprenant : 4 niveaux de sous-sols abritant un parking de 1089 places et des locaux techniques et d'archives,

un « socle » R+1 contenant les accès, zones d'accueil et de circulations, un restaurant, une cafétéria, des espaces polyvalents, des bureaux et des commerces (la toiture de ce socle est aménagée en jardin – 2350 m²), 2 tours (A et B) rez + 27 + 2 étages techniques en toiture contenant des bureaux, un pavillon (C) rez + 5 + 1 étage technique contenant des bureaux

CU/191453, boulevard du Roi Albert II 33, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 30-04-1999
Objet de la demande Construire 2 tours R+29+4 sous-sols, 1 pavillon R+5

Îlot 68 (North Galaxy) PE en cours de validité

Titulaire(s) GALAXY PROPERTIES S.A.
Adresse boulevard du Roi Albert II 33, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA 15/IPEPLP/563303
Classe 1A
Mixité -
Objet de la demande Prolongation du PE1A couvrant le site NORTH GALAXY comprenant deux tours de bureaux de 28 étages et un immeuble moyen (soit près de 105.000 m² de bureaux) et ses 611 parkings
Date décision 18/05/2016
Echéance 22/05/2031

Titulaire(s) LACASSE MONTFORT S.P.R.L.
Adresse boulevard du Roi Albert II 33, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA 2007~34=177/033
Classe 3
Mixité -
Objet de la demande l'exploitation d'installations frigorifiques
Date décision 29/03/2007
Echéance -

Îlot 71 (Proximus) PU

15/PFD/1700282, boulevard du Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 20-02-2019
Objet de la demande Aanpassen toegang inkom personeel - plaatsen anti parkeerpalen

15/PFD/1705297, boulevard du Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 04-07-2019
Objet de la demande Remplacer un groupe de refroidissement

15/PFD/548445, boulevard du Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 26-03-2015
Objet de la demande Wijzigen van de naamsaanduiding (4 stuks) en plaatsen van een kunstwerk

15/PFD/225962, boulevard du Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 23-06-2009
Objet de la demande Poser 2 affiches publicitaires temporaires de 15mX20m et 20mX27m sur 2 façades, côtés bd Simon Bolivar et rue du Progrès

15/PFD/146362, boulevard Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 17-02-2003
Objet de la demande Placer 4 enseignes

264/BB/78.992 & 14/PFD/88.054, boulevards Emile Jacqmain, Simon Bolivar et rue du Progrès, 1030 Schaerbeek

Permis d'urbanisme délivré le 11.02.1994
Objet de la demande construire une passerelle fermée entre les deux tours (à 2 niveaux), rehausser le bâtiment (pose d'antennes), étendre le rez-de-chaussée, adjoindre des ascenseurs en façade (côté bd E. Jacqmain), [effectuer des] transformations intérieures

910/B/Ilot 71, boulevards Emile Jacqmain, Simon Bolivar et rue du Progrès, 1030 Schaerbeek

Permis de bâtir délivré le 28.08.1990
Objet de la demande construire un immeuble à usage administratif

Îlot 71 (Proximus) PE en cours de validité

Titulaire(s) PROXIMUS
Adresse boulevard du Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA 15/IPE/691727
Classe 1A
Mixité -
Objet de la demande Vernieuwing MV voor de Proximus torens.
Date décision 10/09/2020
Echéance 10/09/2035

Îlot 72 (CCN) PU

15/PFD/1754360, rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek

Date de délivrance 9 mai 2022
Objet de la demande Déconstruire le bâtiment appelé « CCN » jusqu'au niveau de rez-de-gare et y aménager un espace en plein air à destination de structures événementielles. Il s'agit d'un permis de démolition sans reconstruction, associé au projet de redéveloppement du bâtiment CCN. Le permis aura un impact sur les superficies de plancher des bureaux (de 78 975 m2 vers 654 m2), d'équipement d'intérêt collectif

ou de service public (de 11 983 m² vers 10 550 m²), et de commerce (de 3 216 m² vers 119 m²).

04/PFD/1811312, rue du Progrès 79-80, 1210 Saint-Josse-ten-Noode

Notification de la décision 14-02-2022

Objet de la demande 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.

15/PU/1730219, rue du Progrès 76-côté rue d'Aerschot, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 19-02-2020

Objet de la demande 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.

15/PFD/497659, rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 10-04-2014

Objet de la demande Placement d'un grillage en métal déployé pour fermer 4 zones autour du CCN - modification de l'escalier menant vers le lieu-dit place Simon Bolivar

PU/481737, rue d'Aerschot 1, 1210 Saint-Josse-ten-Noode

Notification de la décision 01-02-2013

Objet de la demande Installer un Horeca (café) dans un commerce existant

15/PFD/284216, rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 21-09-2010

Objet de la demande Placer +/- 100 (nombre) dispositif(s) de publicité, d'une superficie totale de +/- 100 m² Placer 1 (nombre) dispositif(s) de publicité, d'une superficie totale de 1 m²

15/PFD/228061

Notification de la décision 29-08-2011 prorogé le 15-05-2013

Objet de la demande Renoveren en verbouwen van de reizigerszones van het Noordstation, met reorganisatie van laad-, los-, en circulatiezones en inrichting van concessies en de toegangshellingen Noord en Zuid, alsook vernieuwen van de technische installaties.

PUFD/197314

Notification de la décision 31-03-2009

Objet de la demande verbouwen van de zuidvleugel van het Noordstation: herinrichting van het kantoorgebouw, uitbreiding op perron 1 met een vergaderzaal onder bestaande luifel van stationtoren, verlaging borstweringhoogte van ramen op perron 1 en creatie van twee nieuwe dubbele dienstdeuren en inplanting van 2 koelgroepen op perron 1

PU/194025, rue du Progrès 76, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 03-02-2003

Objet de la demande Installer station de transfert de données IPARIX

PU/194027, rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 19-02-2002
Objet de la demande Transformer local technique et vélos en local guichets et vélos

15/PFD/139644, rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek

Notification de la décision 08-01-2002
Objet Implanter une station de radio-communication

Permis d'urbanisme visant à construire l'accès Ouest définitif du CCN, délivré le 19 juillet 1993 par le Fonctionnaire délégué.

Permis d'urbanisme visant à réaménager le CCN aux niveaux 0 et +1, ainsi que ses parvis Nord et Sud, délivré le 7 mars 1996 par le Fonctionnaire délégué.

Le Service de l'Urbanisme communal ne dispose pas des archives de permis de construction de la gare du Nord.

Le Service de l'Urbanisme communal dispose des plans archives de permis de construction du socle du CCN dressés en date du 9.04.1973 (mais non cachetés par le sceau de la commune) mais pas du document de permis.

Le Service de l'Urbanisme communal dispose des plans archives de permis de construction de la rehausse du CCN (cachetés au 23/07/1991) mais pas du document de permis. Le permis aurait été délivré par le Fonctionnaire Délégué le 02.06.1992 et porterait la référence 264/AB/81.662.

Îlot 72 (CCN) PE en cours de validité

Titulaire(s) SM De Meuter-Democom
Adresse rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA 2022~37=221/080
Classe 3
Mixité Non-mixte
Objet de la demande Entreprendre un chantier de démolition (phase 1)
Date décision 31/03/2022
Echéance -

Titulaire(s) STIB - SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES (rue Royale 76, 1000 BRUXELLES)
Adresse Non défini
N° Dossier NOVA 14/IPE/1833776
Classe 2
Mixité Non-mixte
Objet de la demande Construction d'une sous-station dans la station de métro gare du Nord (poste de redressement tram)
Date décision 23/06/2022

Echéance	27/06/2037
Titulaire(s)	BAM GALERE - BAM Contractors "Metro Nord"
Adresse	rue du Progrès 86, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA	IPEDEC/1C/2021/1783112
Classe	1 C
Mixité	Non-mixte
Objet de la demande	Rabattement pour la construction d'un tunnel de Metro sous les lignes de chemin de fer de la gare du Nord + création de 2 puits d'accès au tunnel (côté rue du Progrès et rue d'Aerschot)
Date décision	26/07/2021
Echéance	01/01/2024
Titulaire(s)	SM Progrès
Adresse	rue du Progrès 88, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA	2020~154=221/088
Classe	3
Mixité	Non-mixte
Objet de la demande	entreprendre un chantier de construction (métro- gare du Nord)
Date décision	20/01/2021
Echéance	-
Titulaire(s)	SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS DIVERS
Adresse	rue du Progrès 86, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA	2019~53=221/086
Classe	2
Mixité	Non mixte
Objet de la demande	Drainage permanent pour le maintien à sec du futur ouvrage « métro » sous les lignes de chemin de fer de la gare du Nord.
Date décision	08/07/2019
Echéance	03/07/2034
Titulaire(s)	McDonald's Restaurants Belgium
Adresse	rue du Progrès 76, 1030 Schaerbeek

N° Dossier NOVA 2020~66=221/076
Classe 3
Mixité Non mixte
Objet de la demande exploiter les installations frigorifiques d'un Mc Donald
Date décision 08/07/2020
Echéance -

Titulaire(s) DOMINOR S.P.R.L.
Adresse rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA 2017~4=221/080
Classe 3
Mixité Non mixte
Objet de la demande l'exploitation d'installations frigorifiques
Date décision 24/03/2017
Echéance -

Titulaire(s) INFRABEL S.A.
Adresse rue du Progrès 80, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA PE/2/2012/394769
Classe 2
Mixité Non mixte
Objet de la demande Antenne BX-L36-000A
Date décision 18/11/2013
Echéance 18/11/2028

Titulaire(s) SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES S.A.
Adresse rue du Progrès 76, 1030 Schaerbeek
N° Dossier NOVA PE/1B/2011/374495
Classe 2
Mixité Non mixte
Objet de la demande Exploiter les installations de la gare du Nord
Date décision 06/09/2013
Echéance 06/09/2028

Îlot « Medical Center »

15/PFD/648592, rue du Progrès 86, 1030 Schaerbeek

Délivrance du permis 25/05/2020

Objet de la demande Réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance en site indépendant par la construction d'un tunnel sous les voies de chemin de fer situées juste au nord de la gare du Nord. Construire des accès techniques du côté de la rue du Progrès (P6) et du côté de la rue d'Aerschot (P5). Abattre 14 arbres et planter 14 nouveaux sujets.

15/PFD/692097, rue du Progrès 86, 1030 Schaerbeek

Délivrance du permis 29/10/2018

Objet de la demande Démolir sans reconstruire le « Medical Center » dans le contexte spécifique de la mise en place des travaux de la future ligne de métro dans le Nord de Bruxelles

15/PFD/501283, rue du Progrès 86, 1030 Schaerbeek

Délivrance du permis 09/09/2014

Objet de la demande Poser une clôture

HORS PERIMETRE DU PPAS 19 AYANT UNE INFLUENCE SUR LE PROJET DE MODIFICATION

04/PFD/688807, boulevard du Roi Albert II 28 – 30 (Projet ZIN - commune de Bruxelles-Ville)

Délivrance du permis 12/02/2020

Objet de la demande démolir l'ensemble des ouvrages en superstructure (socle et tours) à l'exclusion des noyaux des deux tours ainsi que la majeure partie de la dalle de plancher du RDC ; construire un complexe immobilier multifonctionnel à usage de bureau, logement, établissement hôtelier et commerce, incluant la rénovation des niveaux de parking.

PERMIS D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT EN COURS D'INSTRUCTION (FIN JUILLET 2022)

Les principaux permis et certificats d'urbanisme et d'environnement en cours d'instruction, ayant une incidence probable sur le développement et sur le choix des aménagements futurs dans le périmètre du Plan sont repris ci-dessous.

15/PFD/1696165, Rue d'Aerschot 130, 1030 Schaerbeek

Permis mixte (urbanisme et environnement) à l'instruction :

Date de dépôt décembre 2018

Objet de la demande Réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet). Spécifiquement, la partie du permis ayant une incidence probable sur le PPAS vise la construction d'une station d'épuration rue du Progrès le long du talus de chemin de fer. Ce permis vise également le réaménagement des espaces publics résultant de cette intervention.

14/PU/1703859, bd du Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek

Permis d'urbanisme à l'instruction :

Date de dépôt 20-02-2019

Objet de la demande Adapter l'accès du personnel et placer des dispositifs anti-parking.

04/PFD/1831779, bd du Roi Albert II 24, 1000 Bruxelles

Permis d'urbanisme à l'instruction :

Date de dépôt 11-02-2022

Objet de la demande Construire sur une partie du site formé par l'actuel immeuble sur dalle WTC III, sis n°24 boulevard du Roi Albert II, après démolition partielle du socle, une tour de R+29 niveaux à usage de bureaux et commerce (HoReCa), pour une superficie de plancher totale d'environ 48 000 m².

15/CL3/1847445, boulevard Simon Bolivar 7-9 1030 Schaerbeek

Permis d'environnement à l'instruction :

Date de dépôt 29-06-2022

Objet de la demande Création et exploitation d'un atelier de traiteur (non classé – pas de force motrice) avec la présence de fours électriques et installations frigorifiques, (classe 3).

15/PFD/1841757, rue du Progrès 80 1030 Schaerbeek

Permis mixte à l'instruction :

Date de dépôt 11-05-2022

Objet de la demande Construire des immeubles mixtes de logements, bureaux, commerces, d'équipements, d'une voirie et d'espace publics sur le site de l'ancien CCN à démolir (dont 3 arbres) gare du Nord de Bruxelles.

PE / Classe 1A / APPEAL, Rue d'Aerschot 130, 1030 Schaerbeek, Belgique

Recours sur le refus tacite du permis mixte

N° Dossier NOVA 2022~86=005/130

Date de dépôt 30/05/2022

Objet de la demande Recours auprès du Collège d'environnement contre refus tacite 1696876 Exploitation de stations de métro.

15/PFD/1848776, boulevard du Roi Albert II 27, 1030 Schaerbeek

Permis mixte à l'instruction :

Date de dépôt 12/07/2022

Objet de la demande Transformer le Bâtiment "Proximus" en un complexe immobilier mixte à usage de bureau, logement, équipements public et commerce.