

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

**PARTIE 2 – NOTE EXPLICATIVE**

octobre 2022



<p><b>BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST</b> <b>GEMEENTE SCHAARBEEK</b></p>	<p><b>REGION DE BRUXELLES-CAPITALE</b> <b>COMMUNE DE SCHAERBEEK</b></p>
<p><b>BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN</b> Gemeentelijk nummer: SCH_019_005 Gewestelijk nummer: 15/PPAS/167450</p>	<p><b>PLAN PARTICULIER D'AFFECTION DU SOL</b> Numéro communal : SCH_019_005 Numéro régional : 15/PPAS/167450</p>
<p><b>PLAN</b> Opgemaakt door de projectauteur: <i>1010 Architecture Urbanism bv</i> <i>Birminghamstraat 57 G310, 1080 Brussel</i> <i>tel.: +32 485 15 11 70</i> <i>e-mail: mail@1010au.net</i></p>	<p><b>PLAN</b> Dressé par l'auteur de projet : <i>1010 Architecture Urbanism bv</i> <i>Birminghamstraat 57 G310, 1080 Brussel</i> <i>tél. : +32 485 15 11 70</i> <i>e-mail : mail@1010au.net</i></p>
<p>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.</p> <p style="text-align: center;">David Neuprez      Cécile Jodogne</p> <p>In opdracht, de Gemeentesecretaris de Burgemeester,</p>  	<p>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.</p> <p style="text-align: center;">David Neuprez      Cécile Jodogne</p> <p>Par ordonnance, le Secrétaire communal, le Bourgmestre,</p>  
<p>Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van ... / ... / ..... tot ... / ... / .....</p> <p>In opdracht, de Gemeentesecretaris de Burgemeester,</p>	<p>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 ... / ... / .....</p> <p>Par ordonnance, le Secrétaire communal, le Bourgmestre,</p>
<p>Gezien en goedgekeurd door de Gemeenteraad op de zitting van ... / ... / .....</p> <p>In opdracht, de Gemeentesecretaris de Burgemeester,</p>	<p>Vu et adopté par le Conseil Communal en séance du ... / ... / .....</p> <p>Par ordonnance, le Secrétaire communal, le Bourgmestre,</p>
<p>Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van ... / ... / .....</p> <p>De Minister-President</p>	<p>Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du ... / ... / .....</p> <p>Le Ministre-Président</p>



## 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 2 – Note explicative .....	9
2.1. Exposé des motifs ayant amené à la modification du PPAS .....	9
2.1.1. Enjeux et priorités : 6 orientations stratégiques de transformation du pôle gare .....	9
2.1.2. Objectifs et lignes de force du PPAS .....	15
2.1.3. Modifications par rapport au PPAS existant .....	16
2.2. Contenu des prescriptions .....	16
2.2.1. Particularités du PPAS.....	16
2.2.2. Contenu des prescriptions .....	18
2.2.3. Tableau récapitulatif des principaux ratios.....	21
2.3. Contenu des mesures d’accompagnement .....	23
2.4. Relation du PPAS avec les autres plans en vigueur.....	23



## PARTIE 2 – NOTE EXPLICATIVE

La présente note explicative, à valeur indicative, a pour objectif d'exposer les enjeux et motifs liés à la modification du PPAS 19, de présenter brièvement le contenu des prescriptions, le tableau récapitulatif des principaux ratios, des mesures d'accompagnement et les relations du PPAS avec d'autres plans en vigueur.

### 2.1. EXPOSÉ DES MOTIFS AYANT AMENÉ À LA MODIFICATION DU PPAS

#### 2.1.1. ENJEUX ET PRIORITES : 6 ORIENTATIONS STRATEGIQUES DE TRANSFORMATION DU POLE GARE

La motivation de la modification du PPAS n°19 s'appuie sur les enjeux et priorités de développement identifiés à la suite des analyses réalisées dans la « PARTIE 1 – RAPPORT ». Ceux-ci s'inscrivent aussi dans la continuité des analyses, visions et stratégies formulées par les instances publiques ainsi que les travaux menés dans le cadre de la stratégie Territoire Nord par perspective.brussels<sup>1</sup>).

Les enjeux et priorités sur lesquels repose la modification du PPAS n°19 se déclinent suivant six « orientations stratégiques » de transition.

Ces orientations montrent l'ampleur du changement nécessaire entre la situation actuelle et projetée. Elles nous éclairent aussi sur les arbitrages possibles parmi les interventions menant à ces changements. Elles se déclinent suivant les thématiques suivantes : identité, morphologie, programmation, mobilité, circularité (matériaux et énergie) et espaces verts.



Figure 1 - 6 orientations stratégiques (1010, 2021)

<sup>1</sup> <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/territoire-nord>

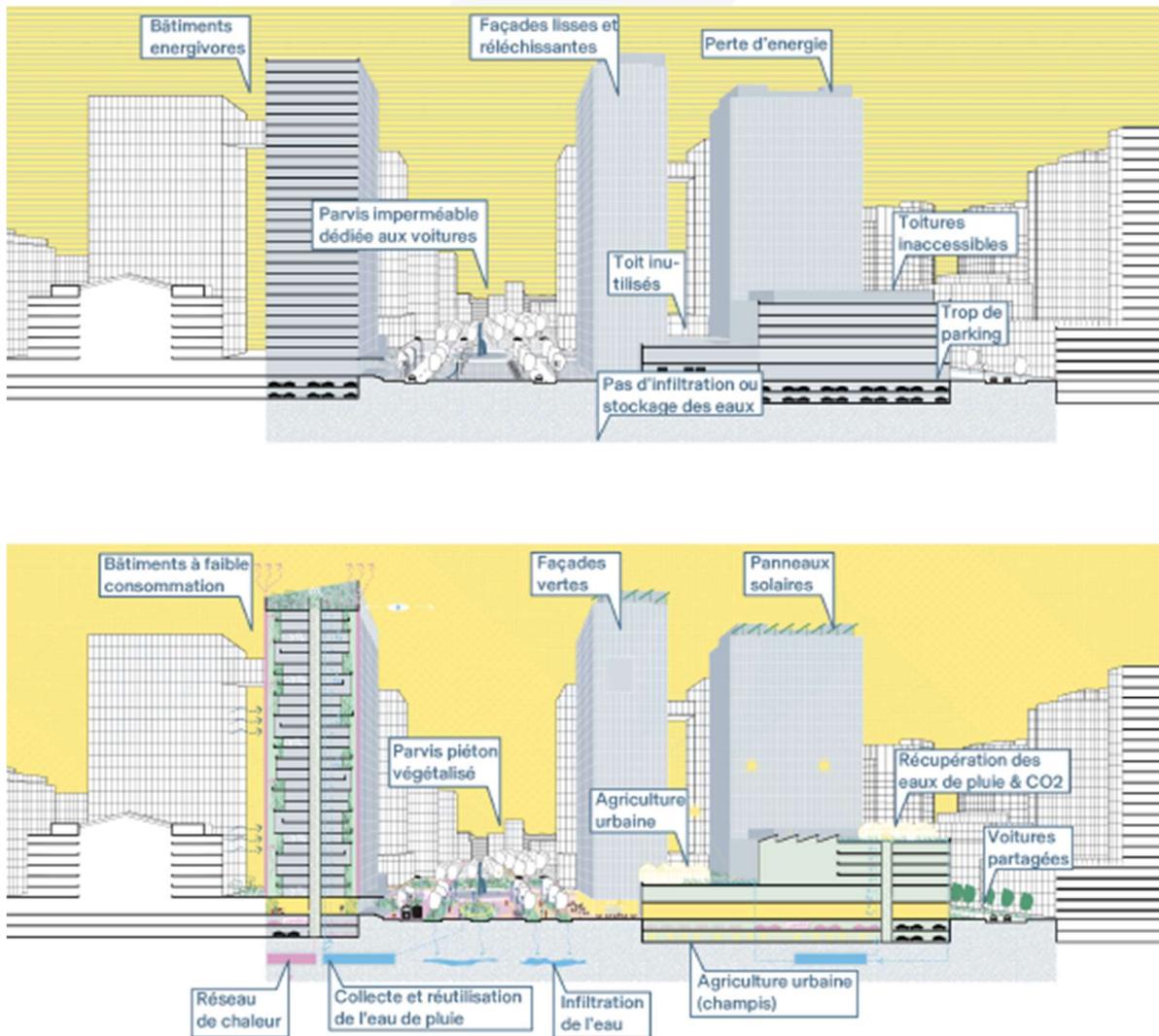


Figure 2 - Schémas illustrant les orientations stratégiques, vues depuis la gare vers le canal, situation initiale en haut, situation projetée en bas (illustration @1010)

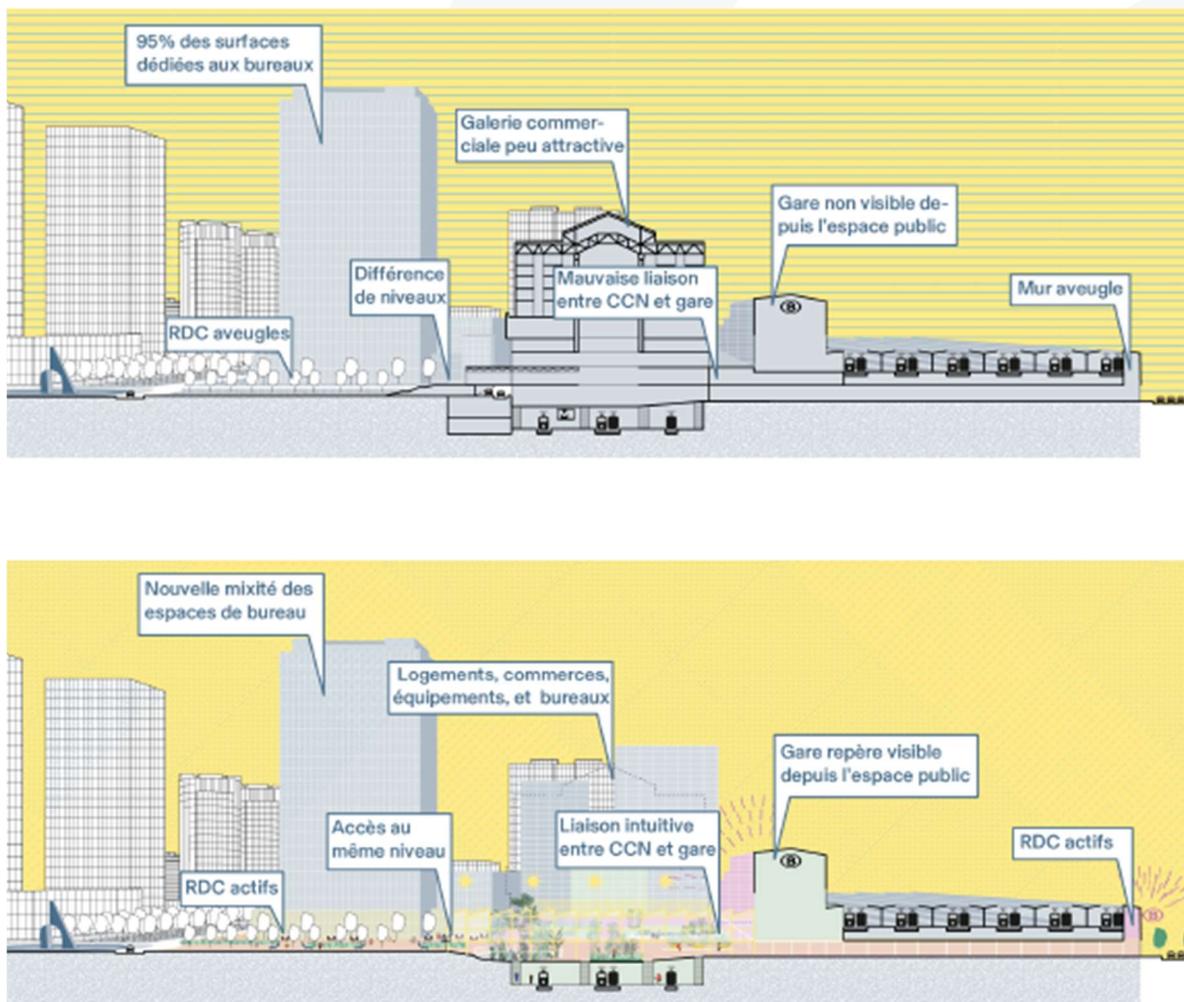


Figure 3 - Schémas illustrant les orientations stratégiques coupe à travers la gare, situation initiale en haut, situation projetée en bas (illustration @1010)

### DE GARE INVISIBLE A GARE REPERE

La difficulté à distinguer le bâtiment CCN de celui de la Gare elle-même génère un problème d'identité dans l'imaginaire collectif sur le quartier. Bien que se rendant quotidiennement à la Gare du Nord, peu de personnes savent qu'il ne s'agit pas du même bâtiment. La gare elle-même est peu visible depuis ses environs, alors qu'elle constitue un vrai pôle d'attraction majeur : du côté du bd Simon Bolivar, elle reste cachée derrière le CCN. Du côté de la rue d'Aerschot, le manque de recul permet de voir presque exclusivement des murs aveugles. Enfin, depuis la Place Solvay ou la Place du Nord, la gare se dilue derrière les « jardins suspendus » du CCN, qui sont aujourd'hui des terrasses vides.

Le bâtiment de la Gare du Nord mériterait de devenir un repère urbain, un point focal du boulevard Simon Bolivar depuis le Canal, ainsi que depuis la rue du Progrès tant depuis le sud (Rogier) que depuis le nord (Gaucheret). Les accès de la gare mériteraient d'être mieux mis en évidence et permettraient de rendre le site plus poreux et dès lors plus lisible. Les objectifs suivants sont identifiés :

- redonner la visibilité à la Gare du Nord (depuis le Canal et Brabant), notamment en exploitant les percées visuelles possibles depuis le boulevard Simon Bolivar, la petite rue du Progrès (sur l'horloge de la Gare), Rogier et la rue du Progrès (côté Place Solvay) via une mise à ciel ouvert et la création d'une nouvelle rue "suspendue" au niveau de la salle des pas perdus,
- mieux exploiter l'identité intermodale du site en aménageant des espaces généreux et confortables, visibles et facilement repérables pour la mobilité,
- faire de la Jonction Nord-Midi un lien au lieu d'un obstacle grâce à l'activation des façades aux alentours de la Gare en ce compris les abords des tunnels,
- préserver la continuité des axes boulevard Simon Bolivar et rue du Progrès à travers le site en travaillant un front bâti continu sur les niveaux bas et une activation des rez-de-chaussée et espaces publics,
- reconnaître et valoriser le paysage urbain du Quartier Nord (bâtiments élevés du plan Manhattan, reconnaissables de loin) tout en veillant à préserver le confort de l'espace public (ombrages, vents, profils trop imposants).

### DE GARE ISOLEE A GARE REUNIFIEE

Il s'agit ici de traiter la déconnexion physique (spatiale) de la gare, son manque d'ancrage à la rue et au sol; ce tant au niveau de l'encaissement des arrêts de bus De Lijn et STIB par rapport à l'espace public, que des escaliers donnant accès au niveau principal de l'entrée de la Gare. L'enjeu est double : ancrer les bâtiments entourant la gare dans l'espace public et clarifier les entrées et les parcours afin qu'elle fonctionne comme un véritable « nœud », croisée par des parcours divers, et peuplée d'usagers très différents. Les besoins logistiques importants du site doivent également pouvoir être pris en compte tout en minimisant le débordement de ces fonctions sur l'espace public et le sacrifice des façades assurant l'interface entre la rue et les bâtiments qui la longent. Ainsi, des idées doivent être trouvées pour internaliser les flux logistiques au sein de l'emprise bâtie et pour remédier à l'effet « backstreet » existant actuellement dans le quartier (cf. études Territoire Nord). Les objectifs suivants ont été identifiés :

- accrocher la gare à son espace public en réduisant tant que possibles les différences de niveaux, en améliorant l'accessibilité là où c'est possible,
- programmer les RDC (aujourd'hui murs aveugles ou des entrées de service) et les « rendre à la rue » en incluant un grand nombre d'ouvertures et en multipliant les entrées au niveau des espaces publics,
- élargir et réaménager les trottoirs et les rendre plus confortable pour les piétons, priorisant les rues partagées, avec un traitement continu du sol, sans dénivèlements.

### DE GARE PASSANTE A GARE HABITANTE

Le défi du pôle de gare est de pouvoir fonctionner à la fois comme un « pôle d'échanges » fluide et comme un « lieu de vie » relié aux dynamiques locales. L'ambition est de reprogrammer ce lieu de passage en un « nœud » de transit, pour en faire une adresse, un lieu de destination où l'on reste ; ce, en attirant des équipements plus locaux mélangés avec des équipements régionaux. Il s'agit d'y amener ce que l'on pourrait nommer le « public local de la gare ». Ceci répondrait aux attentes des occupants et usagers du Quartier Nord qui sont intégrés dans un environnement urbain animé et mixte. Sont visés ici l'ensemble des îlots ou parties d'îlot compris dans le périmètre de la modification de PPAS faisant partie du pôle gare.

Une mixité et une densité plus importante des fonctions doit permettre aux habitants, aux usagers des transports publics et aux employés d'avoir des usages similaires mais à des rythmes différents, de leur offrir des services communs (commerces de proximité, équipements et services publics quotidiens), garantissant ainsi une animation constante mais diversifiée de l'espace.

La diversification des types d'espaces destinés à l'activité économique (espaces de bureaux plus mixtes, accessibles au public, type coworking, intégration d'espaces productifs de biens immatériels et/ou de production artisanale) doit également contribuer à la dynamisation et à la flexibilité des usages dans le quartier. Cette mixité économique ne résultera peut-être pas du fonctionnement normal du marché et impliquera probablement de la part des pouvoirs publics la mise en place d'outils de planification et incitants.

L'augmentation de la présence du logement aux abords de la gare doit permettre de résoudre également le problème de monofonctionnalité du quartier. Un autre enjeu est de diversifier les typologies de logements (des logements temporaires et permanents, petits et grands, publics et privés, etc.) afin de compléter la mixité programmatique et fonctionnelle par une réelle mixité sociale. L'augmentation de l'offre de logement doit s'accompagner d'une offre d'équipements suffisante (crèches, commerces, sports, écoles, bibliothèques, etc.)

Finalement, le dialogue entre les fonctions implantées au rez-de-chaussée, en contact avec l'espace public et les fonctions installées aux étages doit également contribuer à amener une dynamique urbaine plus diversifiée et à activer les espaces publics (et lutter contre les effets « backstreet »).

Les objectifs suivants sont identifiés :

- introduire la mixité de fonctions fin de garantir la vitalité du quartier en dehors des heures de travail; notamment en imposant la fonction résidentielle et les équipements et services,
- innover dans la diversité de l'offre résidentielle, répondant aux demandes très diverses qui existent dans le quartier (p.ex. appartements service, logements passerelle pour les jeunes, familles nombreuses, etc.),
- augmenter le nombre d'équipements, en combinant les réponses aux besoins locaux et la possibilité de développement d'équipements supra-locaux,
- diversifier les activités économiques (bureaux, « co-making », ateliers de production immatérielle et artisanale, commerces, etc.).

### DE GARE INERTE A GARE (RE)GENERATRICE

Cette orientation stratégique propose une évolution de l'utilisation des ressources au sein du périmètre. Il s'agit de passer d'une zone dépendante des ressources qui entrent (énergie, eau, matériaux, personnes, etc.) vers une zone devenant capable de générer à tout le moins partiellement quelques-unes de ses ressources : énergie (solaire, géothermique, etc.), éventuellement de la nourriture (sur les toits ou dans les sous-sols).

Il s'agit aussi de réutiliser en partie ses déchets : la réutilisation de l'eau grise, la récupération, voire le réemploi des matériaux de construction, la remise en circulation de l'énergie (des flux résiduels de chaleur entre les bâtiments, les micro-grids contribuant à réduire les pertes d'électricité ainsi qu'à réduire les fluctuations dans l'approvisionnement), la méthanisation locale des déchets organiques. Ou encore d'en réduire la production, par exemple par le recours à la construction modulaire afin d'augmenter l'adaptabilité (dans le futur) et la flexibilité (dans le présent).

La plus importante des contributions afin d'accélérer cette transition sera celle de la mobilité. Etant donné que nous sommes dans un pôle intermodal, la priorité doit être donnée aux transports publics et aux modes actifs ; ceci implique de nouveaux besoins techniques, d'espaces et des aménagements adaptés et qualitatifs (plus sûrs et plus confortables).

Les objectifs suivants sont identifiés et visent à améliorer le bilan environnemental du périmètre visé :

- augmenter l'autosuffisance dans la consommation de ressources (électricité, eau ou nourriture), mettant sur place des mécanismes visant une réduction du volume des flux entrants,
- réduire la production de déchets (eaux usées, déchets organiques, matériaux de construction, eaux de pompage), mettant sur place des mécanismes visant une réduction du volume des flux sortants,

- mutualiser localement l'excès de production (d'électricité, de chaleur) : la proximité physique entre les fonctions bureau et logement, avec des moments de consommation en énergie et chaleur décalés, représente une chance pour mutualiser tant leur génération que leur distribution,
- améliorer les conditions climatiques et de confort locales.

### DE GARE STERILE A GARE FERTILE

Le caractère relativement inhospitalier du pôle gare est très étroitement lié à son taux de minéralisation et à la faible présence de végétation. Ces aspects conditionnent l'esthétique mais aussi l'usage des espaces et engendrent des préoccupations climatiques comme l'effet d'îlot de chaleur urbain.

La végétalisation de la gare ne doit pas uniquement être une question esthétique. Son développement doit pouvoir contribuer à d'autres fonctions environnementales comme absorber le CO<sub>2</sub>, infiltrer les eaux de pluies dans le sol, réguler le confort hygrothermique par évapotranspiration, participer à la lutte contre la perte de biodiversité, etc. Il s'agit ici de renforcer ce qui est déjà mis en place sur les voiries régionales aux alentours du site (bd du Roi Albert II, place Solvay, etc.) ainsi que de préserver au maximum le potentiel de pleine terre existant sur le site ; celui-ci étant relativement rare vu l'occupation des sous-sols (y compris sous les voiries).

La végétalisation doit aussi permettre aux passants de s'approprier les espaces de la gare pour des activités ludiques ou même pour de la contemplation ; et ce, afin de ralentir le flux de personnes se rendant à la gare ou la traversant, diversifiant ainsi les usages des espaces en créant des espaces plus statiques dans une zone de transit intense. Plus de plantes, plus d'usagers, plus d'animation, et un impact négatif environnemental moindre. Les objectifs suivants sont identifiés :

- revoir à la baisse le taux de minéralisation, puisqu'il exerce un impact négatif sur les aléas d'inondation, les effets d'îlot de chaleur urbain, la qualité de l'air, la perception du bruit, etc.,
- végétaliser à travers des aménagements paysagers diversifiés (en termes de strates et d'espèces) et assurant leur continuité et leur mise en réseau,
- promouvoir une gestion intégrée des eaux de pluies dans l'espace public en lien avec les surfaces plantées et un réseau séparatif pour les zones bâties.

### DE GARE ENCOMBREE A GARE FLUIDE

Le pôle gare offre aujourd'hui un fort potentiel d'amélioration de l'intermodalité. En effet, il s'avère que les nombreux accès et lignes de transports publics ne sont pas reliés de manière efficace. La densité des modes de transports proposés autour de la gare pourrait pourtant permettre d'en faire une zone particulièrement active, avec un contrôle social fort, où les gens et les activités se croisent. Rendre plus « visibles » les transports publics permettrait de renforcer leur attractivité et de favoriser une animation autour.

Le confort d'usage des transports publics dans le périmètre mériterait également d'être amélioré dans une vision équilibrée avec les autres usages des espaces publics : compléter les lieux d'attente pour la gare routière et les transports publics (STIB et De Lijn), améliorer les installations pour les vélos de prêt et offrir une meilleure visibilité de l'offre en (micro)mobilité partagée, augmenter les lieux de séjour. Au vu de la qualité de la desserte ferroviaire de la Gare du Nord, fluidifier au maximum les itinéraires vélos vers la gare.

Enfin, ce pôle gare constitue une vraie opportunité pour tester le « zéro parking dans l'espace public » vu l'accessibilité du quartier ainsi pour ré-évaluer le taux de parking souterrain afin de créer de la place pour d'autres fonctions : voitures partagées, bornes de chargement électrique, agriculture urbaine, citernes d'eau, batteries pour le stockage de l'énergie, logistique, etc.

Les objectifs suivants sont identifiés :

- adapter le pôle intermodal en proposant une organisation performante qui facilite les transferts de modes et notamment transformer le « hub multimodal » d'un lieu peu accueillant et semi-enterré aujourd'hui en un lieu en continuité avec l'espace public, ouvert, bien illuminé, et intelligible pour ses usagers,
- bien intégrer la fonction transport dans l'espace public et avec les fonctions adjacentes ; notamment redistribuer les flux de façon plus égale en améliorant davantage la qualité de l'espace public adjacent,

- viser une gare libre de voitures (zéro parking en voirie, moins de parking en sous-sol, des espaces partagés pour la circulation impliquant une vitesse < 20 km/h),
- augmenter le nombre de parkings vélo,
- éviter l'encombrement des trottoirs et minimiser l'effet « backstreet » en regroupant les points d'accès véhiculaires et de service sur la façade.

### 2.1.2. OBJECTIFS ET LIGNES DE FORCE DU PPAS

Le PPAS actuel ne répond pas aux enjeux de développement d'un pôle multimodal majeur ni d'un quartier vivant d'échelle métropolitaine et locale. Sa modification vise une meilleure prise en compte des espaces publics de ce pôle, notamment de la place Solvay et du site du Medical Center et est vue comme une opportunité pour augmenter le niveau d'ambition pour le redéveloppement de ce territoire et pour remédier aux fractures historiques générées par des interventions souvent abruptes (comme la construction de la Jonction Nord-Midi ou le « Plan Manhattan ») et qui ont contribué à déstabiliser le quartier tant spatialement que fonctionnellement.

La modification du PPAS vise donc à contribuer à la transformation d'un quartier d'affaires monofonctionnel, marqué par des ruptures socio-spatiales et par une mauvaise intégration des transports publics, génératrices d'inconforts et de sentiments d'insécurité, vers un quartier mixte (habité et équipé), desservi par un pôle gare efficace et articulé par des espaces publics qualitatifs et végétalisés.

Ainsi, les objectifs sont donc d'assurer la mixité dans le périmètre, de garantir la prise en compte des enjeux environnementaux (circularité, climat) et patrimoniaux et enfin, de contribuer à une approche intégrée du pôle gare visant à faciliter l'intermodalité, la multifonctionnalité et la qualité environnementale des espaces publics.

La modification du PPAS permettra aussi d'en revoir son périmètre afin d'intégrer dans la réflexion le site de l'ancien Medical Center et les abords de la Place Solvay dans son ensemble, garantissant ainsi une approche plus cohérente des espaces publics et structures urbaines.

La modification du PPAS vise aussi à constituer un cadre urbanistique cohérent articulant les projets en cours de développement et les visions stratégiques développées dans l'étude Territoire Nord de perspective.brussels ; ceci, en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux et opérateurs actifs sur le territoire.

Une abrogation du PPAS aurait impliqué l'application du PRAS et RRU, limitant les possibilités de redéveloppement du pôle gare tel que souhaité.

Les objectifs spécifiques de la modification du PPAS n°19 sont les suivants :

1. **Concernant les affectations**, confirmer la vocation du PPAS d'origine non réalisée quant à la création d'un quartier mixte, ainsi que de mieux intégrer le pôle multimodal.
2. **Concernant la forme du bâti**, reconnaître l'héritage urbanistique des tours du plan Manhattan tout en améliorant leurs interfaces avec l'espace public, en évitant l'effet « backstreet » et en assurant l'intégration urbaine et paysagère de la gare du Nord.
3. **Concernant les espaces publics**, assurer une cohérence de l'ensemble des espaces publics et un équilibre dans les aménagements entre les enjeux d'intermodalité du site (hub de transports public et modes actifs), d'activation du périmètre mais aussi de lutte contre les effets du réchauffement climatique (îlots de chaleur urbains, forte imperméabilité de la zone, etc.).
4. **Concernant l'environnement**, créer des espaces publics plus résilients à travers leur végétalisation, une gestion intégrée des eaux et la prise en compte du phénomène d'îlot de chaleur urbain, accélérer la transition durable des immeubles existants.

Au niveau **réglementaire**, la modification du PPAS n° 19 entend, en concordance avec l'analyse de la situation de droit :

- redéfinir les alignements ; revenir aux alignements du PPAS d'origine lorsqu'ils demeurent pertinents et en créer de nouveaux de manière à répondre aux besoins du quartier en matière de relation entre espaces publics et espaces privés,

- spécifier les fonctions (destinations) autorisables et le cas échéant la répartition de celles-ci pour chaque zone, conformément aux objectifs d'un PPAS qui vise à préciser le Plan Régional d'Affectation du Sol,
- augmenter la densité bâtie dans le périmètre et préciser les superficies et les emprises au sol maximales autorisées,
- préciser les gabarits autorisables pour accueillir cette densification,
- végétaliser et fixer les ambitions pour les aménagements de l'espace public en termes de végétalisation et d'imperméabilisation,
- renforcer les ambitions environnementales, patrimoniales et paysagères des constructions,
- assurer la flexibilité des constructions/rénovation et une qualité minimale pour les différentes fonctions (notamment le logement).

### 2.1.3. MODIFICATIONS PAR RAPPORT AU PPAS EXISTANT

Le présent dossier vise une modification du **périmètre** du PPAS 19 initial, ce dernier étant entièrement repris dans le périmètre de la modification. Les extensions du périmètre incluent les espaces suivants:

- l'espace Progrès (ancien Medical Center) et voirie sur la rue du Progrès,
- le passage sous voies Quatrecht,
- l'espaces gares jusqu'à la rue d'Aerschot.

Le projet entend modifier l'ensemble des éléments constituant le PPAS existant et y inclure des dispositions complémentaires en termes de :

- formes urbaines : densité/gabarits/emprises au sol,
- affectations/mixité,
- qualité du cadre de vie et des espaces publics,
- ambitions environnementales des espaces bâtis et non bâtis,
- aspects opérationnels.

La modification du PPAS reprend également certaines considérations dans l'esprit du PPAS existant sur les points suivants :

- en termes de formes urbaines et de patrimoine, le PPAS existant permet le développement de gabarits élevés en concordance avec le plan Manhattan, développé sur les 3 communes (ville de Bruxelles, Saint-Josse-Ten-Noode et Schaerbeek). Le plan modifié conserve les émergences au niveau des tours existantes. De nouvelles ambitions sont apportées au niveau des relations entre ces constructions et l'espace public afin d'activer les rez-de-chaussée et pour lutter contre les effets « backstreet »,
- en termes de mixité, le PPAS existant permet la mixité des fonctions. Un des objectifs de la présente modification est de rendre cette mixité de fonctions plus contraignante à l'échelle du quartier et à équilibrer celle-ci en cohérence avec les besoins régionaux et locaux.

## 2.2. CONTENU DES PRESCRIPTIONS

### 2.2.1. PARTICULARITES DU PPAS

Les **particularités** suivantes sont à relever dans le présent PPAS :

- La première particularité **est que le plan des affectations du PPAS se développe pour l'îlot 72 sur plusieurs niveaux d'espaces publics ou accessibles au public, repris sur deux niveaux de plans** : en raison de l'histoire de la construction de la gare du Nord et du plan Manhattan, le rez-de-ville (ci-dessous RDV) correspond au niveau zéro de la rue (+17,00 m), et le rez-de-gare (ci-dessous RDG) se situe au niveau de la salle des pas perdus de la gare (+21,00 m). Cette situation est également liée à la présence des infrastructures de transports publics (bus et métro) dont le fonctionnement et les contraintes structurelles font que des modifications substantielles de niveaux ne sont pas envisageables.

En situation existante, le hub bus se situe entre 1,3 et 1,6 m plus bas que le RDV selon l'endroit (donc en moyenne +15,50m). La "rue couverte" située entre le bâtiment CCN et le bâtiment de la gare est à un niveau intermédiaire (+16,20 m).

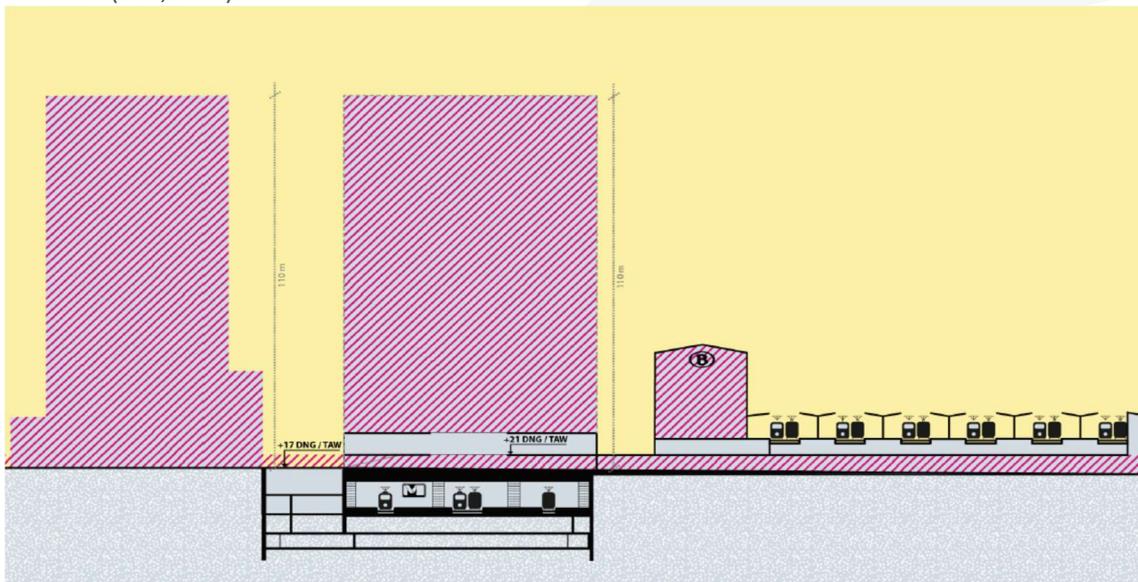


Figure 4 - Coupe correspondant au niveau rez-de-ville (+17.00 DNG) et étages du Plan des affectations (illustration @1010)

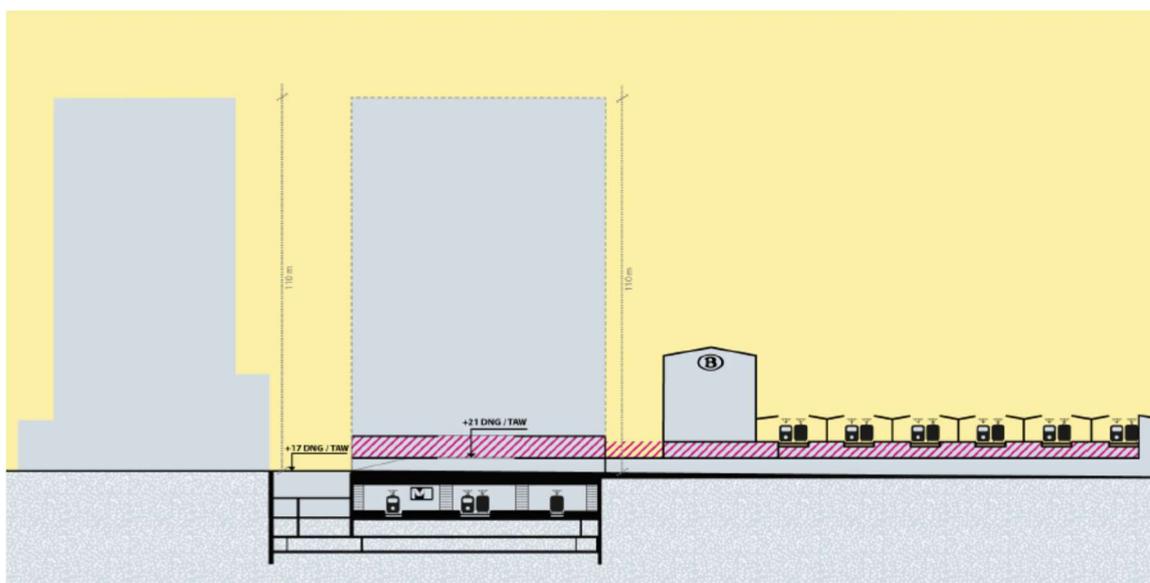


Figure 5 - Coupe correspondant au niveau rez-de-gare (+21.00 DNG) du Plan des affectations (illustration @1010)

Il en résulte comme points d'attentions essentiels du plan que les **continuités entre niveaux rez-de ville et rez-de-gare** doivent être assurées à la fois en termes visuels mais surtout en termes d'accessibilité ; il en est de même pour les raccords entre le niveau des espaces publics ou accessibles au public et les rez-de-chaussée, notamment dans le traitement des pieds d'immeubles et les transitions entre les parcelles privées et le domaine public.

De même, le **principe d'activation des rez-de-chaussée**, autre enjeu essentiel du plan s'applique dès lors pour toutes les façades donnant sur le RDV mais également sur celles du RDG.

- La deuxième particularité est que le **périmètre du PPAS ne couvre que partiellement certains îlots** (zone B (îlot 71), zone C1 (îlot 72) et zone D (îlot 72 - Gare)). Il en résulte que les prescriptions relatives aux fonctions admissibles par zone, découlant des orientations stratégiques pour le quartier (densité, mixité, urbanité), s'appliquent uniquement sur les parties des îlots susmentionnés situées sur le territoire de la commune de Schaerbeek.

Cependant, afin d’atteindre une logique de développement urbain du quartier, une certaine flexibilité dans la manière d’atteindre ces orientations stratégiques est laissée aux projets dont l’objet de la demande de permis dépasse les limites communales.

De ce fait, les prescriptions du PPAS prévoient explicitement qu’il est possible, pour les zones correspondant à une partie d’îlot, de s’écarter des superficies et des destinations prescrites (minimum-maximum), pour autant que la programmation totale du projet/îlot, respecte ces mêmes prescriptions.

De cette manière, si la partie d’un projet située sur le territoire schaarbeekoïse ne répond pas aux objectifs de mixité programmatique prônés par le PPAS, mais que le projet dans sa totalité, y répond, celui-ci peut être autorisé. De surcroît, la réalisation partielle d’une zone constructible ne peut mettre en péril le respect des fonctions admissibles pour la zone.

- La troisième particularité de ce PPAS est que **le périmètre du PPAS jouxte des PPAS encore en vigueur** : le PPA n°26 Nord- îlot 1 - Saint-Josse-Ten-Noode en cours d’abrogation et les PPA n° 26 Nord îlot 9 - Saint-Josse-Ten-Noode et PPAS Gaucheret – Schaarbeek encore en vigueur (voir à ce propos l’analyse de la situation existante de droit du rapport). Les prescriptions inscrites dans le présent PPAS visent à ne pas créer de discontinuités avec celles en vigueur dans les périmètres voisins ; notamment en matière d’alignements, tout en permettant un développement répondant aux enjeux actuels identifiés pour le quartier.

### 2.2.2. CONTENU DES PRESCRIPTIONS

La présente modification de PPAS définit des prescriptions graphiques et littérales, toutes deux à valeur réglementaire.

Les **prescriptions graphiques** sont constituées de 2 plans d’affectation. Le premier couvre l’ensemble des zones du PPAS et représente les prescriptions graphiques générales du périmètre (compris RDV et niveau du hub multimodal au droit de l’îlot 72 (zone C et D)). Le second représente uniquement les prescriptions graphiques spécifiques du RDG pour l’îlot 72 (zone C et D).

Les **prescriptions littérales** qui accompagnent les prescriptions graphiques répondent au contenu suivant :

#### 0. DISPOSITIONS GENERALES

Les dispositions générales exposent tout d’abord les interactions entre le présent PPAS et les prescriptions du PRAS et celles des RRU et RCU. Elles précisent que la représentation graphique prévaut sur les prescriptions littérales.

Les dispositions générales prévoient également un nouveau régime de charges d’urbanisme imposées lors de la délivrance des permis, conformément aux articles 41, §3, et 100 du CoBAT. Le PPAS définit l’affectation des charges :

- logements sociaux ou assimilés à sociaux et/ou conventionnés,
- d’espaces verts publics et de voiries,
- d’équipements d’intérêt collectif ou de service public.

Le PPAS définit également la valeur et les circonstances de l’application de ces charges.

#### 1. PRESCRIPTIONS GENERALES

La première section des prescriptions littérales reprend **les prescriptions générales** essentielles à la réalisation des objectifs du plan et qui s’appliquent à l’ensemble des constructions, rénovations et aménagements réalisés dans le périmètre du plan. Ces prescriptions répondent principalement aux objectifs de qualité des constructions et des espaces publics, aux objectifs patrimoniaux, esthétiques et paysagers et enfin aux objectifs environnementaux visés par le plan.

#### 2. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX ESPACES PUBLICS

La deuxième section des prescriptions littérales reprend **les prescriptions particulières relatives aux zones d’espaces publics**.

Les principaux enjeux de ces prescriptions concernent la multifonctionnalité de ces espaces et notamment, l’intégration des transports publics, la végétalisation (dont le maintien/création de la pleine terre là où c’est possible)

et l'activation des espaces publics. De même, les prescriptions tiennent compte du fait que les espaces publics doivent être aménagés comme un ensemble cohérent visant le renforcement du pôle gare comme plateforme multimodale.

La plupart des espaces publics sont repris en **zone de voirie**. Dans ces zones, les prescriptions visent, d'une part, à répondre aux principes du Plan Régional de Mobilité en vigueur et, d'autre part, à atteindre des objectifs environnementaux en termes de durabilité des matériaux, végétalisation et gestion des eaux notamment.

Un espace public fait l'objet de **prescriptions particulières en surimpression** qui précisent les prescriptions particulières des zones de voirie :

- pour la **place Bolivar** (prolongement du boulevard Simon Bolivar entre le boulevard du Roi Albert II et l'alignement de l'îlot 72) il s'agit de répondre aux nécessités d'une organisation équilibrée entre transports publics et modes actifs, tout en assurant les objectifs de préservation de pleine terre, de végétalisation maximale et de gestion intégrée des eaux.

Deux espaces publics font l'objet de prescriptions particulières hors zone de voirie :

- pour l'**espace Progrès** (espace longeant le chemin de fer du côté opposé à la rampe d'accès nord de la gare du Nord par rapport au passage sous voies Quatrecht), il s'agit de conforter cet espace comme espace public à vocation récréative, et de favoriser les continuités écologiques à cet endroit du périmètre. Le cas échéant, les prescriptions permettent tout de même l'installation d'équipement d'intérêt collectif dont notamment des infrastructures liées à la mobilité,
- enfin la **zone de parc Roi Albert II** (existante) telle que prévue au PRAS est maintenue.

### 3. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX ZONES CONSTRUCTIBLES

La troisième section des prescriptions littérales reprend les **prescriptions particulières relatives aux zones constructibles**.

Celles-ci comprennent les **prescriptions particulières spécifiques aux 4 zones** du plan correspondant aux îlots pour leur partie schaarbeekoise ainsi que **des prescriptions en surimpression** qui précisent les prescriptions sur certaines parties de zones constructibles dont la vocation est essentielle à la cohérence générale du plan.

Les **4 zones** constructibles sont les suivantes :

- la **zone A** - îlot 68 est délimitée par le boulevard Simon Bolivar, le boulevard du Roi Albert II, la place Solvay et la rue du Progrès,
- la **zone B** - partie d'îlot 71 est délimitée par le boulevard du Roi Albert II, le boulevard Simon Bolivar, la rue du Progrès et la limite communale avec la commune de Saint-Josse-ten-Noode,
- la **zone C** - partie d'îlot 72 est délimitée par la partie de la place Solvay située dans la continuité de la rue de Quatrecht et le passage sous voies, l'ancienne rue du Progrès qui longe la gare du Nord sur sa façade ouest, la limite communale avec la commune de Saint-Josse-ten-Noode et la rue du Progrès. La zone C est divisée en une **zone C1**, correspondant à l'espace occupé par l'immeuble CCN (pour lequel un permis de déconstruction a été obtenu le 9 mai 2022 et dont l'exécution a débuté), et une **zone C2**, constituée de la partie de la place Solvay qui jouxte la parcelle bâtie jusqu'à la voirie rue de Quatrecht – place Solvay.
- la **zone D** – partie d'îlot 72 qui comprend l'espace occupé par le bâtiment de la gare du Nord et la zone de voies ferrées.

Pour chacune des zones sont définies les **affectations** (superficies maximales et répartitions des fonctions (destinations) dans la zone exprimée en pourcentages sur les superficies de plancher maximales), les implantations et les gabarits.

En ce qui concerne les **zones A, B et C1**, la répartition des fonctions répond aux objectifs de mixité identifiés à l'échelle du quartier et visés par les instances régionales et communales.

La fonction logement est confortée dans le périmètre par rapport au PPAS initial puisqu'un pourcentage minimum doit être atteint. Cette fonction est équilibrée avec des fonctions économiques diversifiées : bureaux, commerces et activités productives de bien immatériels et/ou de type artisanal. La fonction bureau dispose d'un seuil minimum en

terme de programmation relativement élevé afin de maintenir un pôle de bureau d'importance régionale tel que visé par le PRDD et le PRAS. Les fonctions engendrant des flux de véhicules lourds importants tels que le commerce de gros et les activités productives de biens matériels ont été exclus afin de ne pas augmenter la pression sur les voiries situées à proximité de la gare. Enfin, les établissements hôteliers sont également admis.

La **zone C2** pourra être occupée au RDV par l'espace nécessaire au retournement des bus desservant la gare. La réduction de l'emprise de ce retournement sera recherchée afin de libérer au maximum la zone pour d'autres usages. Afin de garantir une activité publique qualitative sur tous les bords de cet espace et son intégration dans les parcours urbains tant au RDV qu'au RDG, un équipement d'intérêt collectif ou de service public peut être construit notamment en rehausse du retournement bus. La toiture de ce bâtiment pourrait être accessible et accessoire à la fonction d'équipement.

La partie non bâtie de la zone C2 est destinée à être aménagée en espace public végétalisé disposant de pleine terre.

Concernant la **zone D (gare) et zone de chemin de fer**, les prescriptions du PPAS ne modifient pas les prescriptions du PRAS en termes d'affectations, à savoir zone administrative et zone de chemin de fer, sans autres précisions.

En termes de **gabarits**, pour les **zones A et B**, l'objectif est de s'inscrire dans la continuité du plan Manhattan : les gabarits élevés existants doivent être globalement maintenus et leur rénovation est encouragée pour des enjeux de circularité. Les gabarits autorisables sur ces zones sont de maximum 110 m (hauteur sous corniche). Les autres gabarits autorisables sur ces zones sont plus limités (maximum 50 m) afin d'observer une rupture entre les gabarits élevés, le reste de l'îlot et les îlots avoisinants.

Pour la **zone C1**, les gabarits maximums autorisables sont identiques à ceux des bâtiments élevés situés sur les zones A et B. Pour la **zone C2**, les gabarits autorisés sont en rupture avec les gabarits sur les zones C1 et A. Ils doivent permettre la transition avec les bâtiments hauts alentours (de la zone C1 et au niveau de la Résidence Nord, place Solvay).

Pour la **zone D** (la gare du Nord) les modifications de gabarits qui pourraient être permises doivent respecter les caractéristiques patrimoniales de la gare ainsi que les percées visuelles obligatoires reprises dans le plan.

En termes d'**implantations**, les principes appliqués aux **zones A et B** visent à atteindre une réduction de l'emprise au sol dans le cas de nouveaux projets sur ces zones. L'objectif poursuivi est de réaffecter ces espaces aux plantations, à la desserte des bâtiments et à l'activation des rez-de chaussée dans une optique de durabilité.

La **zone C1** est divisée en 2 zones où l'implantation de constructions est autorisée. Ces deux zones s'implantent symétriquement de part et d'autre de l'entrée principale de la gare du Nord. Entre ces deux implantations se trouve le hub multimodal et la dalle projetée du rez-de-gare, correspondant à la zone d'usage public sur sol privé sur le plan d'affectation correspondant.

La **zone C2** est destinée à accueillir une activité publique qualitative : elle doit permettre la construction d'un équipement en rehausse du retournement bus, dans le cas où l'emprise combinée du retournement bus et des trémies de parkings le permettent, l'aménagement d'un espace public qualitatif et appropriable pour le quartier. L'emprise autorisée pour la construction (1.900 m<sup>2</sup>) doit permettre de développer un équipement d'ampleur ainsi que d'intégrer les espaces nécessaires à son accroche aux différents niveaux d'espaces publics qui le bordent : le niveau des espaces publics (RDV) côté rue du Progrès et Place Solvay, le niveau RDG du côté CCN et rue suspendue (passage Progrès). En fonction de l'emprise du retournement bus et trémie de parking du bâtiment CCN, les surfaces au sol restant libres devront être aménagées en espace public végétalisé.

Enfin les emprises sur la **zone D** visent essentiellement le maintien de la situation existante.

Les **zones en surimpression** qui s'appliquent aux zones constructibles et en précisent les prescriptions sont les suivantes :

- le **hub multimodal** couvre au RDV les parties de la zone C1 devant rester accessibles pour les fonctions de transports publics, à savoir, la zone située dans l'axe de l'entrée centrale de la gare (non constructible à partir du niveau RDG) et une zone longitudinale, d'axe nord-sud longeant la limite est de la zone C1. La zone hub multimodal comprend également l'espace entre la zone C1 et la zone D (ancienne rue du Progrès) et enfin la partie de la place Solvay nécessaire au retournement des bus. Les prescriptions pour cette zone visent à assurer un aménagement optimal pour des transports publics, à savoir : l'organisation des terminus de bus De Lijn et STIB, le fonctionnement de la gare (accès usagers et logistiques, kiss and ride, taxis) et l'usage par les modes actifs (accès et passages vélos, accès piétons), en ce comprend les espaces techniques et logistiques nécessaires aux opérateurs de transports,
- les **zones de recul**<sup>2</sup> concernent les espaces situés entre la limite du domaine public et la limite de l'emprise bâtie. Elles concernent les îlots 71 et 68. Les prescriptions visent à maintenir la présence de végétation dans ces zones mais également à contribuer à la qualité des espaces publics qu'elles bordent (boulevard du Roi Albert II, boulevard Simon Bolivar, rue du Progrès) en favorisant la mobilité active et en contribuant à l'activation des rez-de-chaussée,
- les **zones d'usage public sur sol privé** concernent les zones de circulation publique sur la zone C1 mais également sur l'espace situé entre les zones C et D. Elles visent principalement à maintenir l'accès public à la gare et les connexions entre la gare et les autres arrêts de transports publics. Les prescriptions qui s'y appliquent visent à garantir l'accessibilité de ces espaces aux PMR et modes actifs.

Les surimpressions suivantes donnent des prescriptions quant à certains aménagements imposés dans les zones qu'elles concernent :

- les **connexions verticales** visent à imposer les nécessaires liaisons entre le RDV et RDG ainsi qu'avec les espaces publics alentours,
- les **percées visuelles obligatoires** inscrivent les ouvertures dans les zones bâties nécessaires à la création/préservation des axes paysagers à valeur patrimoniale,
- les **limites de transition de gabarits** tracent la démarcation entre les gabarits maximums autorisables pour les différentes zones,
- le **passage sous voies Quatrecht**, vise essentiellement à améliorer son aménagement en garantissant un sentiment de sécurité plus important qu'en situation existante.

### 2.2.3. TABLEAU RECAPITULATIF DES PRINCIPAUX RATIOS

Tel qu'annoncé ci-avant, les prescriptions du PPAS prévoient de définir une programmation, une superficie maximale autorisable et une emprise maximale pour différentes zones comprises dans le PPAS.

---

<sup>2</sup> Notons que les prescriptions des zones de recul du PPAS s'écartent de celles du RRU. A ce sujet, les dispositions générales du présent PPAS mentionnent que les prescriptions des règlements régionaux et communaux en vigueur au moment de la délivrance des permis et certificats, pour les projets situés au sein du périmètre du PPAS n° 19, ne sont d'application sur le territoire couvert par le présent Plan que dans la mesure où elles ne sont pas contraires à ses prescriptions réglementaires.

Le tableau ci-dessous reprend les pourcentages autorisés par fonction par zone et superficies maximales autorisées par zone, lorsque ceux-ci sont fixés explicitement dans le PPAS.

FONCTIONS	ZONE A		ZONE B		ZONE C				ZONE D	
					C1		C2			
	min. (%)	max. (%)								
<b>Bureaux</b>	40	50	40	50	40	50			/	/
<b>Logements</b>	33	/	33	/	33	/			/	/
<b>Equipements</b>	8	/	8	/	8	/	100		/	/
<b>Commerces</b>	/	5	/	5	/	5			/	/
<b>Autres fonctions autorisées</b> (activités de production de biens immatériels, activités productives de type artisanales, établissements hôteliers)	/	/	/	/	/	/			/	/
<b>Superficie maximale autorisable (m<sup>2</sup>)</b>	114.800		49.250		119.400		/		/	

Tableau 1 - pourcentages autorisables par fonction par zone et superficies maximales autorisables par zone

/	pourcentage/superficie non fixée explicitement par le PPAS
	affectation non autorisée par le PPAS

NB:

1° Pour les zones B et C1, il est possible de s'écarter des pourcentages min-max imposés, pour autant que ces pourcentages programmatiques soient atteints à l'échelle du projet/ilot (Zone C2 et D exclues pour C1).

2° Les pourcentages programmatiques repris dans ce tableau découlent de l'application des objectifs de développement régionaux. Ces objectifs ont été partiellement adaptés, en cours d'étude, notamment suite aux analyses effectuées dans le RIE.

3° Superficie maximale autorisable :

Zone A et B : Cette superficie est fixée en permettant une augmentation de 5% de surface plancher par rapport à la situation autorisée. Les valeurs des superficies sont arrondies pour faciliter l'application des pourcentages.

Zone C1 : Cette surface correspond à la portion schaarbeekoise des superficies maximales autorisables pour l'ensemble de l'ilot 72<sup>3</sup>. Cette portion est calculée sur base du prorata de l'emprise au sol entre les 2 communes. Le PPAS prévoit également la possibilité de dépasser cette superficie maximale autorisable sur C1, pour autant que la superficie totale de l'ilot 72 (Zones C2 et D exclues) ne dépasse pas 165.000 m<sup>2</sup>.

<sup>3</sup> Parcelles situées sur la commune de Saint-Josse-Ten-Noode incluses

Le tableau ci-dessous reprend les superficies des zones et les emprises maximales autorisées.

RATIOS	Zone A	Zone B	Zone C		Zone D
			C1	C2	
<b>Superficie zone (m<sup>2</sup>)</b>	11.996	3.942	10.975	2.265	26.380
<b>Emprise maximale autorisée (m<sup>2</sup>)</b>	8.400	2.170	8.775	1.900	26.380
<b>E/S max</b>	0,70	0,55	0,80	0,84	1,00

Tableau 2 - emprises maximales autorisées

NB:
1° Les superficies des zones A et B sont issues des données CadGIS. L'emprise de ces zones correspond aux limites de propriété. Les superficies des autres zones ont été calculées sur la base du parcellaire BruGIS.
2° Pour les zones A, B et C1, les emprises maximales autorisées ont été fixées, tenant compte des objectifs régionaux de réduction d'emprise au sol par rapport à l'existant. La zone D n'est pas concernée par un objectif spécifique de réduction d'emprise étant donné ses spécificités.

### 2.3. CONTENU DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les mesures d'accompagnement n'ont pas de valeur réglementaire. Elles viennent en complément du volet prescriptif et poursuivent 3 objectifs distincts :

- elles précisent et complètent les prescriptions réglementaires qui le nécessitent,
- elles intègrent des préoccupations environnementales complémentaires, qui ne figurent pas dans les prescriptions réglementaires,
- elles facilitent la mise en cohérence des projets immobiliers, infrastructurels et d'espaces publics qui seront permis par les prescriptions réglementaires.

Ces mesures seront à considérer dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme.

Les mesures d'accompagnement comprennent :

- mesures relatives à l'impact économique et social du plan,
- mesures relatives aux paysages et à l'urbanisme,
- mesures relatives à l'air et au microclimat,
- mesures relatives à la mobilité,
- mesures relatives au sol et aux eaux,
- mesures relatives au bruit et vibrations,
- mesures relatives à la biodiversité,
- mesures relatives à la sécurité et santé,
- mesures relatives à la transition circulaire et énergétique.

### 2.4. RELATION DU PPAS AVEC LES AUTRES PLANS EN VIGUEUR

Le PRDD identifie le quartier Nord comme étant un pôle de développement prioritaire afin de répondre à des enjeux de communication et de développement économique d'échelle régionale, voire nationale, mais également à des enjeux environnementaux et de qualité du cadre de vie à l'échelle locale.

Le PPAS s’inscrit dans les orientations du PRDD qui vise qu’« un futur projet urbain au Quartier Nord ne doit pas se résumer aux seules questions de requalification des tours de bureaux, de leurs socles et de l’espace public. D’autres enjeux doivent être rencontrés, comme celui de l’implantation de logements, la réintégration d’une mixité urbaine et le rétablissement d’un lien fort entre le territoire du canal et le centre-ville. Des besoins en matière d’offre commerciale et en équipement ont été identifiés. » (PRDD, 2018:47)

Ce Plan s’inscrit également dans les ambitions du Plan Good Move, le plan régional de mobilité 2020-2030, en matière de mobilité et de sécurité routière. Le Plan vise en effet à optimiser les infrastructures permettant la circulation des transports en commun et des modes actifs. Une zone de hub multimodal est créée afin d’y organiser les infrastructures nécessaires et de permettre que les ruptures de charges s’y opèrent dans de bonnes conditions. Les aménagements pour piétons et cyclistes dans les espaces publics et accessibles au public font également l’objet de prescriptions particulières. S’appuyant sur le plan Good move, le PPAS prévoit la création de la magistrale piétonne en direction de la gare. En ce qui concerne la circulation automobile, le Plan prévoit de limiter la présence des voitures particulières à proximité directe de la gare afin de diminuer la pression automobile. Il limite également le nombre d’emplacements de stationnement à destination des futurs logements.

Ce Plan s’aligne sur les objectifs régionaux en matière de qualité de l’air et d’émissions de GES<sup>4</sup> formulés dans le Plan Air-Climat-Energie (2016) et ses actions pour l’efficacité énergétique, la qualité de l’air, l’adaptation aux changements climatiques et la promotion des énergies renouvelables. Notamment en ce qui concerne les bâtiments, le PPAS suit les recommandations de conservation du bâti existant et de rénovation pour améliorer la gestion énergétique. En ce qui concerne le recours aux sources d’énergies renouvelables et leurs contributions à la qualité de l’air, ce Plan veut inciter leurs usages et propose, dans les mesures d’accompagnement, d’explorer les alternatives disponibles in situ, comme la géothermie ou l’énergie solaire. Aussi, la mixité fonctionnelle vise à permettre l’installation de mécanismes de mutualisation de la chaleur, ce que le Plan entend stimuler.

Ce plan intègre les principaux objectifs du Plan de gestion de l’eau 2016-2021. Il propose notamment d’incorporer la gestion durable de l’eau dans l’aménagement de l’espace public. En outre, ce Plan prévoit la mise en place d’une gestion intégrée des eaux pluviales à l’échelle des projets. Celle-ci prévoit que les eaux pluviales soient valorisées et infiltrées à la parcelle, pour autant que possible. Le Plan prévoit également de limiter au maximum l’impact des constructions sur l’écoulement de la nappe phréatique.

Ce plan adopte des mesures visant à combiner développement urbain et nature. Il s’inscrit dès lors dans certains objectifs du Plan Nature 2016-2020, puisqu’il met l’accent sur la biodiversité, la protection et le développement de la nature.

Le PPAS suit également certains objectifs du Plan quite.brussels (2019) visant réduire les effets du bruit sur la santé. En effet, à titre d’exemple, la localisation et l’aménagement des logements au sein du périmètre doit tenir compte, notamment du bruit ferroviaire.

Finalement, ce Plan rejoint l’ambition de la région en matière de déchets, telle qu’exprimée dans le cinquième « Plan Déchets », via un objectif triple : ancrer une transformation des pratiques de consommation plus durables et circulaires ; maximiser la préservation et la valorisation de la matière (ainsi que de l’énergie grise contenue dans les bâtiments), si possible localement ; et encourager la circularité.

---

<sup>4</sup> Gaz à effet de serre.