

Région de Bruxelles-capitale

Annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale relatif au contenu des Plan particulier d'affectation du Sol (PPAS)

Formulaire à introduire pour l'élaboration, la modification et l'abrogation des PPAS

Préambule :

DISPENSE (once only) : Ce formulaire annexe 1 est conçu comme un outil d'aide aux fonctionnaires communaux chargés des PPAS, en ce sens lorsque les données sollicitées dans un des cadres sont introduites dans un des documents du PPAS, la commune le mentionne en remarque et est dispensée de les reproduire dans l'annexe 1.

ETAPES : Le formulaire annexe 1 est transmis à l'autorité compétente lors de la procédure des projets de PPAS.

Il peut être transmis lors de la demande d'avis préalable prévue à l'art. 44§1^{er} (étape 1).

Le formulaire est transmis aux étapes postérieures 2 (enquête publique prévue à l'article 48) et 3 (approbation prévue à l'article 50 du CoBAT) uniquement en cas de modification des données introduites le cas échéant à l'étape antérieure (voir détail au cadre VI).

CADRE I Identité de la commune

○ Commune

Commune : Schaerbeek Département : Urbanisme

Adresse : Place Colignon n° : / bte :/

Code postal : 1030 Localité : Schaerbeek Pays : Belgique

Représentée par [fonction de la ou les personne/s pouvant engager la personne morale] :

Prénom du représentant : Cécile Nom du représentant : Jodogne. en qualité : de Bourgmestre faisant fonction

Téléphone : 02/244.71.55 GSM : / Fax : /

E-mail : bourgmestre@1030.be

Remarque : Le statut de [commune] et son objet social sont déterminés par la Constitution (art. 41-162-164-165-194) et réglés par la Nouvelle Loi Communale. L'objet social de [commune] dépasse le cadre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Ces matières sont traitées au sein du Département Urbanisme. Celui-ci ne disposant pas de la personnalité morale, c'est la [commune] qui introduit la demande.

CADRE II Définition du périmètre du PPAS

Code postal	Parcelle cadastrale	Commune	Adresse	numéro
1030	E1R18	Schaerbeek	Bd du Roi Albert II	27
1030	E2K14	Schaerbeek	Bd du Roi Albert II	33
1030	E2H14	Schaerbeek	Rue du Progrès	80
1030	E308a	Schaerbeek	Place Solvay	/
1030	E16/3	Schaerbeek	Rue du Progrès	86
1030	E1a/6	Schaerbeek	Rue du Progrès	80

Superficie en m² : 90 613 m²

CADRE III Identification de la Demande

	Portée Tot/ Part.	RIE	INITIATIVE CITOYENNE	EXPROPRIATION	PREEMPTION	ALIGNEMENT	Effet sur un PL
ELABORATION PPAS	☐ Avec modification d'un autre plan : ☐ Totale ☐ Partielle ☐ Sans modification	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non
MODIFICATION PPAS	☐ Totale ☐ Partielle	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non
ABROGATION PPAS	☐ Totale ☐ Partielle	☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non	NA	NA	NA	☐ Oui ☐ Non
PROCEDURE PARTICULIERE D'ABROGATION PPAS	☐ Constat des abrogations implicites (art.62§1 ^{er} du CoBAT) ☐ Abrogation planifiée par PCD dans les 6 mois de son e-e-v (art.63§1 ^{er})						

Numéro PPAS existant le cas échéant : 15/PPAS/167450 (nova) - SCH_019_005 (Schaerbeek)

Dénomination PL le cas échéant :

CADRE IV <i>La commune complète les affectations prévues au PPAS, indique leur correspondance à celles du PRAS et estime les surfaces planchers par affectation projetée dans le périmètre du plan, permettant le calcul du rapport plancher/sol qui en découle ainsi que l'emprise au sol</i>		Tableau des superficies de plancher (m²) (remplir les cases pertinentes en fonction du projet) <i>Ce tableau ne s'applique pas pour les abrogations.</i>	
AFFECTATION AU PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL	AFFECTATION SELON LE GLOSSAIRE DU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL	EXISTANT	PROJETE
Affectations spécifiques par zones constructibles PP.5. Zone A (îlot 68) ; PP.6. Zone B (îlot 71) ; PP.7.1. Zone C1 (îlot 72)	Logement	0 m ²	Min 93 538 m ²
Affectations spécifiques par zones constructibles PP.5. Zone A (îlot 68) ;	Bureau	237 842 m ²	Min 113 380 m ² - Max 141 725 m ²

PP.6. Zone B (îlot 71) ; PP.7.1. Zone C1 (îlot 72)			
Affectations spécifiques par zones constructibles PP.5. Zone A (îlot 68) ; PP.6. Zone B (îlot 71) ; PP.7.1. Zone C1 (îlot 72) ; PP.7.2. Zone C2 (îlot 72)	Equipement d'intérêt collectif ou de service public	49 173 m ²	Min 59 867 m ²
Affectations spécifiques par zones constructibles PP.5. Zone A (îlot 68) ; PP.6. Zone B (îlot 71) ; PP.7.1. Zone C1 (îlot 72)	Commerce	3 791 m ²	Max 14 172 m ²
Non prévu	Commerce de gros	0 m ²	Non autorisé
Affectations spécifiques par zones constructibles PP.5. Zone A (îlot 68) ; PP.6. Zone B (îlot 71) ; PP.7.1. Zone C1 (îlot 72)	Grand commerce spécialisé	0 m ²	Est compris dans l'affectation commerce
Affectations spécifiques par zones constructibles PP.5. Zone A (îlot 68) ; PP.6. Zone B (îlot 71) ; PP.7.1. Zone C1 (îlot 72)	Etablissement hôtelier	0 m ²	Autorisé
Affectations spécifiques par zones constructibles PP.5. Zone A (îlot 68) ; PP.6. Zone B (îlot 71) ; PP.7.1. Zone C1 (îlot 72)	Activités productives de type artisanales, activités de production de biens immatériels	0 m ²	Autorisé
Non prévu	Activités productives de haute technologie, activités productives de type industrielle, activités de production de services matériels	0 m ²	Non autorisé
Non prévu	Activités logistiques	0 m ²	Non autorisé
Non prévu	Dépôt/entreposage	0 m ²	Non autorisé
Non prévu	Parking (n'existe pas dans le glossaire du PRAS)	0 m ²	Non autorisé
Non prévu	Ouvrages d'art	0 m ²	Non autorisé
PP1. Zone de Voiries ; PP4. Prescriptions en surimpression pour la place Bolivar	Voiries	inchangé	inchangé
PP.2. Espace Progrès ; PP.3. Zone de parc Roi Albert II	Espaces verts	4 271 m ²	6 248 m ²
PP10. Hub multimodal	Autres (à préciser)	est compris dans équipements d'intérêt collectif	est compris dans équipements d'intérêt collectif

CADRE V Réglementation en vigueur et dérogations sollicitées

La réglementation applicable au projet faisant l'objet de la demande :

- Le Plan régional d'affectation du sol (PRAS),
- le Plan Régional de Développement (PRD),
- le Règlement régional d'urbanisme (RRU),
- et (à cocher et remplir, le cas échéant) :
 - ☒ Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) :
 - ☐ Le Plan Communal de Développement Durable (PCDD) de Schaerbeek approuvé par expiration de délai du Gouvernement le 13 janvier 2013 ;
 - ☐ Le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) : PPAS n°19 "Quartier Ouest de la Gare du Nord" couvrant les îlots 67, 68, 71 et 72 et approuvé par Arrêté Royal du 31 octobre 1978 ;
 - ☐ Le règlement d'urbanisme zoné: le Règlement Communal d'Urbanisme de Schaerbeek approuvé par l'AGRBC du 30 septembre 2010 ;
 - ☒ Le permis de lotir :
 - ☒ L'arrêté de classement ou d'inscription sur la liste de sauvegarde ou d'ouverture de la procédure :
 - ☒ Autre :

Les dérogations sollicitées (énumérer, expliquer et motiver brièvement les dérogations éventuelles - voir art.49 du CoBAT) : Néant

CADRE VI Liste des documents à joindre, par ordre chronologique

ETAPES : Le formulaire annexe 1 est transmis à l'autorité compétente lors de la procédure des PPAS.

La procédure comprend 3 grandes étapes où le dossier sera introduit à l'adm° en charge de la planification :

- *Etape 1 : il peut être transmis lors de la demande d'avis préalable prévue à l'art. 44§1^{er} du CoBAT ;*
- *Etape 2 : lors de l'enquête publique prévue à l'article 48 du CoBAT ;*
- *Etape 3 : pour approbation par le Gouvernement prévue à l'article 50 du CoBAT.*

Le formulaire est transmis aux étapes postérieures 2 (enquête publique prévue à l'article 48) et 3 (approbation prévue à l'article 50 du CoBAT) uniquement en cas de modification des données introduites le cas échéant à l'étape antérieure

STRUCTURE : Lors de chaque introduction, le dossier contient une table des matières.

FORME : Les documents, leurs annexes ainsi que tous les plans sont signés par les autorités communales.

ETAPE 1 : Demande d'avis préalable prévue à l'art. 44§1^{er} du CoBAT

- ☐ Annexe 1 - Le dossier rédigé conformément à l'article 44§1^{er} du CoBAT comprenant : la motivation de la décision d'ouverture de la procédure de PPAS, les lignes directrices du projet, les éléments de la situation existante que le projet entend modifier ; le cas échéant une estimation des surfaces planchers par affectation projetée dans le périmètre du plan, le calcul du rapport plancher/sol qui en découle ainsi que l'emprise au sol ; Dans le cas d'une abrogation : le rapport justifiant l'abrogation du PPAS en lieu et place de sa modification
- ☐ Compris dans l'annexe 1 - Le cas échéant, une note permettant de déterminer l'ampleur probable des incidences de la mise en œuvre du plan particulier d'affectation du sol, sur base des critères de l'annexe D du CoBAT

Les réponses obtenues conformément à l'article 44§1^{er} du CoBAT comprenant :

- ☐ Annexe 2 - L'avis de l'administration en charge de la planification territoriale sur l'opportunité d'adopter, de modifier ou d'abroger un PPAS
- ☐ Annexe 3 - La décision de Bruxelles Environnement sur la réalisation d'un RIE

	□ Annexe 4 - La décision du Conseil Communal décidant l'élaboration, la modification ou l'abrogation d'un PPAS ainsi que des éventuels autres plans facultatifs
ETAPE RIE : En cas de RIE prévu aux articles 46-47 du CoBAT	En cas de RIE prévu aux articles 46-47 du CoBAT : □ Annexe 5 - L'avis de BE sur le projet de CSC de RIE □ Annexe 6 -Le PV de clôture du RIE par le Comité d'Accompagnement □ Le cas échéant, la décision du Gouvernement pour se substituer au CA quant à la clôture du RIE □ Le rapport sur les incidences environnementales. Le rapport sur les incidences environnementales est joint à la suite du PPAS voir annexe 9
	En cas d'expropriation : □ Le plan d'expropriation approuvé par le Gouvernement OU □ Le plan d'expropriation projeté, lequel doit comporter les éléments suivants : — La justification de l'expropriation, en ce compris de l'utilité publique et, le cas échéant, de l'extrême urgence, — Les informations figurant à l'article 71 du CoBAT, — Les courriers informant les propriétaires des parcelles à exproprier de la mise à enquête publique du plan d'expropriation, tels que visés à l'article 72, §1^{er}, al. 3 du CoBAT
	En cas de préemption : □ Le plan de préemption fixé par le Gouvernement
ETAPE 2 : Enquête publique prévue à l'article 48 du CoBAT	□ Annexe 7 - La décision du Conseil Communal ordonnant la mise à l'enquête du dossier complet + toutes les autres décisions du Conseil par rapport au PPAS □ Annexe 8 - Le rapport visé à l'article 1 de l'arrêté ; Une annexe indiquant les dispositions qui, en vertu de l'article 64 du CoBAT, modifient, abrogent ou dispensent de permis de lotir les divisions d'un bien qui sont conformes au plan détaillé du parcellaire qu'il prévoit ; Une annexe indiquant, s'il y a lieu, les dispositions qui, en vertu de l'article 64/1 du CoBAT, dérogent au plan régional d'affectation du sol ou au plan d'aménagement directeur ; Une annexe reprenant les prescriptions graphiques et littérales coordonnées de l'ensemble du plan, en cas de modification de celui-ci ou de mise en œuvre de procédure particulière d'abrogation prévue à la section VI du CoBAT (art. 62-63) □ Annexe 9 - Le cas échéant, le RIE ou la note et décision Absence d'Incidences pré mentionnées Dans les cas prévus à la section 2^{ème} de l'arrêté : □ Annexe 8 - Les plans et prescriptions visées à l'article 3 de l'arrêté

	☐ Annexe 8 - Le cas échéant les mesures opérationnelles prévues à l'article 5 de l'arrêté	
	Annexe 10 - Les documents attestant de la bonne tenue de l'enq. Publique, dont : ☐ Le modèle d'affiche de l'avis d'enquête ☐ Le certificat d'affichage ☐ L'avis d'enquête dans le Moniteur Belge ☐ Les avis d'enquête dans plusieurs journaux FR ☐ Les avis d'enquête dans plusieurs journaux NL ☐ L'avis d'enquête sur le site internet de la commune ☐ Les réclamations ou observations émises lors de l'enquête publique ☐ Le PV de clôture de l'enquête publique par le Collège B&E ;	Date :
	Annexe 11 - Les avis rendus sur demande du CB&E (consultation obligatoire) : ☐ L'avis de Bruxelles Environnement sur le projet de plan ☐ L'avis de l'administration en charge de la planification territoriale sur le projet de plan	Date (dans ou hors délai) :
	Annexe 12 - Les avis des autres administrations et instances dont la liste est arrêtée par le Gouvernement (consultation obligatoire) : ☐ L'administration en charge de l'urbanisme; ☐ L'administration en charge des monuments et sites; ☐ L'administration en charge de la mobilité.	Date :
	En cas de dérogation au PRAS : ☐ L'avis du Conseil économique et social ☐ L'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites ☐ L'avis du Conseil de l'Environnement ☐ L'avis de la Commission régionale de la Mobilité ☐ L'avis du Conseil consultatif du Logement	Date :
	☐ Annexe 13 - L'avis de la Commission de Concertation	Date (rendu dans les 60j. de clôture de l'EP) :
	En cas de dérogation au PRAS ou au PAD : ☐ L'avis de la Commission Régionale de Développement	Date :
	Consultation facultative : ☐ Annexe 14 - Autre administration ou instance	Date :

ETAPE 3 : Approbation par le gouvernement prévue à l'article 50 du CoBAT	□ Annexe 15 - La décision du Conseil Communal adoptant définitivement l'élaboration, la modification ou l'abrogation du PPAS ainsi que les éventuels autres plans facultatifs conformément à : - l'article 50§1er, premier cas (pas de modification), - et dans le cas de modifications mineures sans incidences environnementales, expressément motivée. Dans le cas d'une modification majeure susceptible d'incidences environnementales (second cas visé à l'article 50§1er du CoBAT) il y a lieu de reprendre : - l'élaboration du RIE prévu aux art. 46-47 du CoBAT , - les actes d'instructions prévus à l'article 48 du CoBAT (enquête publique) et de fournir : □ les documents du RIE prévus aux articles 46-47 du CoBAT, □ les documents de l'enquête publique prévue à l'article 48 du CoBAT Dans les cas prévus au chapitre 2^{ème} de l'arrêté : □ Les plans et prescriptions modifiées visées à l'article 3 de l'arrêté, □ Le cas échéant les mesures opérationnelles prévues à l'article 5 de l'arrêté.
--	---

CADRE VII	Auteur de projet
Coordonnées de l'auteur de projet et/ou d'autre(s) intervenant(s) 1010 architecture urbanism bv représenté par Mme - Prénom : Nadia Nom : Casabella Profession : Urbaniste Adresse : rue de Birmingham 57 G310 1080 Bruxelles Téléphone : +32 485 15 11 70 Fax : / E-mail : mail@1010au.net	

Vu pour être annexé (annexe 1) à l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 2 avril 2020 relatif au contenu des Plans particuliers d'affectation du sol

Bruxelles, le 2 avril 2020.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'Intérêt régional.

Rudi VERVOORT

TABLE DES ANNEXES

- Annexe 1 : demande d'avis préalable prévue à l'art. 44§1er du CoBAT
- Annexe 2 : avis de l'administration en charge de la planification territoriale sur l'opportunité d'adopter, de modifier ou d'abroger un PPAS
- Annexe 3 : décision de Bruxelles Environnement sur la réalisation d'un RIE
- Annexe 4 : décision du Conseil communal décidant de la modification du PPAS
- Annexe 5 : avis de BE sur le projet de CDC du RIE
- Annexe 6 : PV de clôture du Comité d'accompagnement
- Annexe 7 : décision du Conseil Communal ordonnant la mise à l'enquête du dossier complet
- Annexe 8 : projet de modification du PPAS
- Annexe 9 : rapport sur les incidences environnementales et résumé non technique
- Annexe 10 : documents attestant la bonne tenue de l'enquête publique
- Annexe 11 : avis rendus sur demande du CBE
- Annexe 12 : avis des autres administrations et instances
- Annexe 13 : avis de la Commission de Concertation
- Annexe 14 : avis d'autres administrations ou instances
- Annexe 15 : décision du Conseil Communal adoptant définitivement la modification du PPAS

Annexe 1 : demande d’avis préalable prévue à l’art. 44§1er du CoBAT

Département Stratégique et Durable
Département urbanisme

Ayant pour objet :

Modification du PPAS n°19
relatif aux îlots 68- 71-72 - Quartier Ouest de la
gare du Nord

DEMANDE D'AVIS PREALABLE art. 44, §1er du CoBAT

SUIVI TECHNIQUE

URBANISME — DEVELOPPEMENT DURABLE ET URBAIN

BENOIT VELGHE

JULIE DENEF

WILLIAM CHISHOLM

SOMMAIRE

A.	OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE	5
B.	ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT	6
B.1.	Contexte général	6
B.1.1.	Carte à jour de la numérotation interne des îlots sur Schaerbeek.	6
B.1.2.	Système planologique général	6
B.2.	Historique planologique du PPAS	8
B.3.	Le PPAS sous sa forme actuelle	11
B.3.1.	Carte des affectations	11
B.3.2.	Superficies au sol	11
B.3.3.	Prescriptions	12
B.4.	PPAS limitrophes	15
B.4.1.	PPAS Gaucheret	15
B.4.2.	PPAS de la commune de Saint-Josse.....	19
B.5.	Alignements	22
B.6.	PRAS	23
B.6.1.	Carte des affectations	23
B.6.2.	Prescriptions	24
B.6.3.	Carte des voiries	28
B.6.4.	Carte des réseaux de transport en commun	29
B.6.5.	Interactions du PPAS avec le PRAS.....	29
B.7.	RRU	31
B.7.1.	Interactions du PPAS avec le RRU	31
B.8.	RCU	31
B.8.1.	Interactions du PPAS avec le RCU	32
B.9.	Analyse des Permis d’Urbanisme dans le périmètre	32
C.	ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT	33
C.1.	Bref historique	33
C.2.	Contexte actuel du Quartier Nord	36
C.2.1.	Structures Urbaines et paysagères	37
C.2.2.	Espaces publics	37
C.2.3.	Bâti.....	38

C.3.	Analyse de la situation de fait au regard du plan et des prescriptions.	39
C.3.1.	Plan général	39
C.3.2.	Espaces publics	40
C.3.3.	Ilots	40
C.3.4.	Conclusions	43
D.	CADRES PLANOLOGIQUES ET PROJETS EN COURS	45
D.1.	Analyse au regard du PRDD.....	45
D.2.	Analyse au regard du PCDD Schaerbeek 2021 Plan communal de développement et Agenda 21.	46
D.3.	Analyse au regard du PRAS	46
D.4.	Analyse au regard des PPAS à l'échelle du quartier Nord.....	46
D.5.	Analyse au regard du plan Good Move	47
D.6.	Analyse au regard du CRU 2 Brabant Nord St-Lazare	48
D.7.	Analyse au regard des études / projets en lien avec la mobilité :	50
D.7.1.	Etudes de mobilité de la maille Lambermont – Botanique et Canal Nord – A12	50
D.7.2.	Métro Nord	50
D.7.3.	Etudes tram : Tour &Taxis.....	51
D.7.4.	Etude Tram NOH	51
D.7.5.	Etude tram Brabantnet	52
D.7.6.	Pont cyclo-piéton et bus/tram « Suzan Daniel.....	52
D.7.7.	Réaménagements Espaces publics boulevards St-Lazarre	53
D.7.8.	La gare de bus internationale	53
D.8.	Analyse au regard des principaux projets immobiliers en cours sur et alentours du périmètre ;	53
D.8.1.	Projet de démolition-reconstruction du CCN.....	53
D.8.2.	Projet Zin - (îlot au croisement du boulevard Albert II et du boulevard Bolivar et au croisement de la rue Willem de Mol et de la Chaussée d'Anvers).....	53
D.8.3.	WTC 3 et 4 (îlot formé par le bd Simon Bolivar / le bd Roi Albert II/ la rue du Peuple et la Chaussée d'Anvers).....	54
D.8.4.	Projet Silver Tower.....	55
D.9.	Analyse au regard du Programme Régional en Economie Circulaire 2016 – 2020 (PREC)	56
D.10.	Analyse au regard d'autres études à prendre en compte à proximité et pouvant avoir un lien avec le PPAS modifié ;.....	56
E.	MOTIVATION DE LA DEMANDE DE MODIFICATION DU PPAS – LIGNES DIRECTRICE DU PROJET DE MODIFICATION	57
E.1.	Eléments de la situation existante que le projet entend modifier.	57
E.2.	Ambitions générales pour le territoire Nord	58
E.3.	Lignes directrices pour le projet de modification du PPAS	58
E.3.1.	Périmètre élargi	59
E.3.2.	Densité qualitative :	59
E.3.3.	Mixité	59
E.3.4.	Maillage d'espaces publics et paysage urbain :	61
E.3.5.	Mobilité.....	62

E.3.6.	Environnement physique (nature, eau, climat)	63
E.3.7.	Image – identité - Esthétique	63
E.3.8.	Circularité et évolutivité	64
F.	PROJECTION – TABLEAU DE SYNTHESE	65
G.	PROCEDURE ET METHODOLOGIE	69
G.1.	Avis préalable application de l’article 44, §1 ^{er} nouveau du CoBAT.....	69
G.2.	Procédure d’élaboration du PPAS et RIE	69
H.	REFERENCES.....	71
I.	ANNEXES	73
I.1.	Compléments à l’historique	73
I.1.1.	Chronologie générale :.....	73
I.1.2.	Historique du Bvd Albert II (extrait du site irismonument.be).....	74
I.2.	Informations urbanistiques détaillées pour le périmètre du PPAS 19	76
I.2.1.	Ilot 71 (tours Belgacom).....	76
I.2.2.	Ilot 68 (North Galaxy, Ministère des Finances) (ref : 177/033).....	77
I.2.3.	Ilot 72 (CCN gare du nord)(ref : 221/080)	77
I.2.4.	Voiries	78
I.2.5.	Charges d’urbanisme	83
I.3.	Compléments d’informations sur les projets ZIN (WTC 1 et 2)	83

A. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE

La présente note concerne la demande d'ouverture d'une procédure de modification du PPAS n° 19 relatifs aux îlots 67-68- 71-72 « Quartier ouest de la Gare du Nord ».

Le PPAS dont objet couvre le périmètre du CCN, jouxtant 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 (Place Bolivar) de l'espace gare et du CCN, 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 dont objet. 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 pré-métro, gare des bus STIB et de Lijn).

Aujourd'hui, le bâtiment du CCN est en train d'être vidé de ses occupants et un projet de démolition-reconstruction du bâtiment est à l'étude par un consortium privé. Par ailleurs, une réflexion plus générale est actuellement menée par la Région pour un développement urbain cohérent du Territoire Nord qui vise à appliquer les objectifs régionaux énoncés dans les documents stratégiques (PRDD, Good Move, Maillages vert et bleu) et mettre en cohérence, articuler le développement du quartier de gare avec les différents projets de règlements et opérationnels à l'œuvre alentours (CRU Citroen-Vergote – CRU Brabant-St-Lazarre – Pad Maximilien – Contrats de quartiers Durables). 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), les réflexions concernant la gare de bus (recherche de nouvelles solutions pour les lignes de bus STIB et de Lijn, dont installations de chargements pour bus électriques et le déplacement à termes de la gare de bus internationaux (impliquant probablement une situation transitoire)).

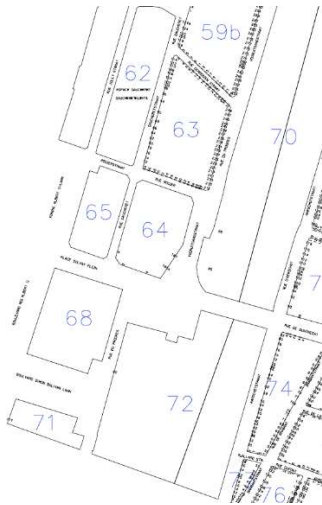
Le PPAS actuel peut être considéré comme obsolète. Il ne permet pas de répondre aux ambitions du projet proposé pour le CCN en termes de densité, de programme et d'esthétique ; il ne répond pas non plus aux intérêts de développement général du pôle gare et aux enjeux de sa transition vers un nœud intermodal majeur et un quartier vivant, répondant aux besoins tant métropolitain que locaux. Une abrogation du PPAS impliquerait l'application du PRAS et RRU, celle-ci limitant également les ambitions nécessaires au redéveloppement du pôle gare tel que souhaitable. Les modifications du PPAS permettraient d'augmenter le niveau d'ambition pour ce territoire en assurant une meilleure prise en compte de la qualité des espaces publics et d'assurer un fonctionnement optimal et intégré des déplacements dans l'ensemble des espaces. La modification du PPAS permettrait aussi de revoir le périmètre de celui-ci afin d'intégrer dans la réflexion le Médical Center et les abords de la Place Solvay dans son ensemble, garantissant ainsi une approche plus cohérente des espaces publics et structures urbaines. Une modification du PPAS actuel permettrait donc de contribuer à un cadre urbanistique cohérent intégrant le projet de démolition-reconstruction du bâtiment CCN dans les réflexions globales en cours sur le Territoire Nord et en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux et opérateurs actifs sur le territoire ; ce, dans l'attente d'une formalisation d'un cadre planologique et réglementaire plus global, défini de manière concertée au niveau régional pour l'ensemble du « Territoire Nord ».

B. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT

Remarque préalable : la présente analyse de la situation de droit repose en partie sur la note planologique et d'autres études développées par perspective.brussels dans le cadre de la réflexion en cours sur le « Territoire Nord ».

B.1. Contexte général

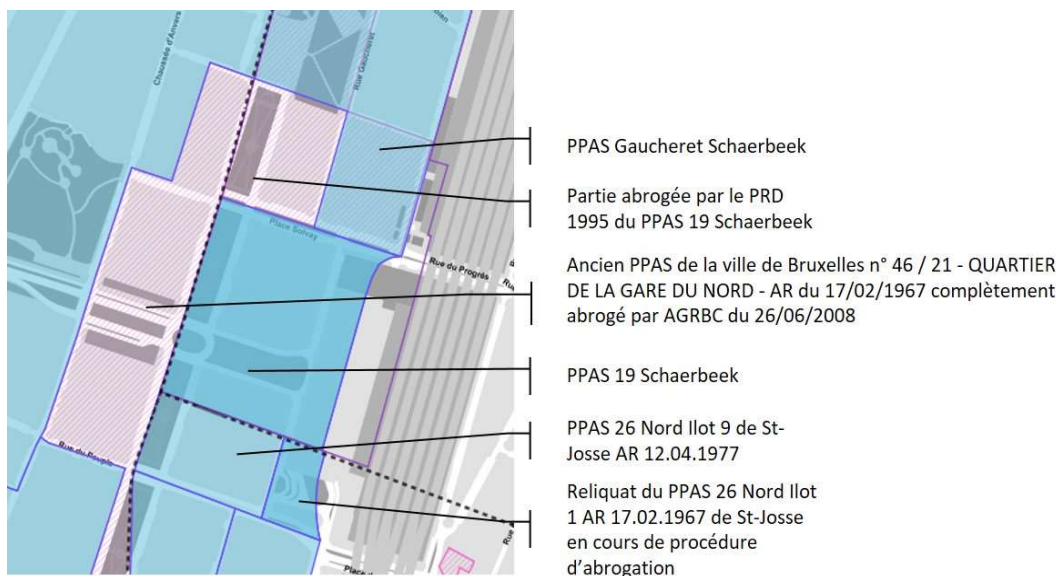
B.1.1. Carte à jour de la numérotation interne des îlots sur Schaerbeek.



B.1.2. Système planologique général

Le PPAS 19 Quartiers Ouest Gare du Nord est situé dans un système planologique dense. Il est limitrophe au PPAS Gaucheret ainsi qu'à d'autres PPAS situés sur la commune de St-Josse.

Il est également limitrophe à un ancien PPAS situé sur la ville de Bruxelles abrogé par AGRBC du 26.06.2008



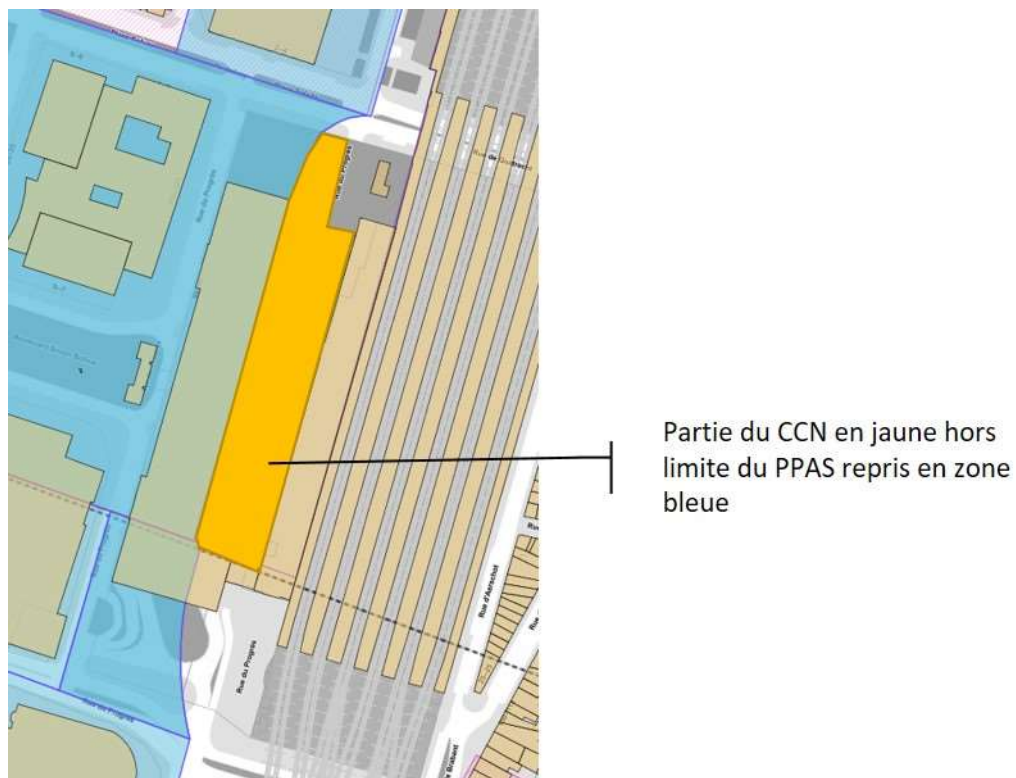
L'intrication de ces différents PPAS rend l'analyse du PPAS en question complexe.

En particulier car deux des trois îlots concernés par le PPAS sont en partie situés sur le territoire de la commune de St-Josse et donc régis par les PPAS de St-Josse.

Il s'agit de l'îlot 71 (tours Belgacom) et de l'îlot 72 (CCN gare du Nord)



Il est à noter que plus de la moitié de l’emprise du CCN ainsi que ses rampes d’accès au sud et celles du bâtiment de la gare du Nord **ne se situent pas dans le périmètre du PPAS de Schaerbeek.**



B.2. Historique planologique du PPAS

1. 1967

Origine : PPA par A.R. du 16.02/1967 (projet Manhattan couvrant les 3 communes)

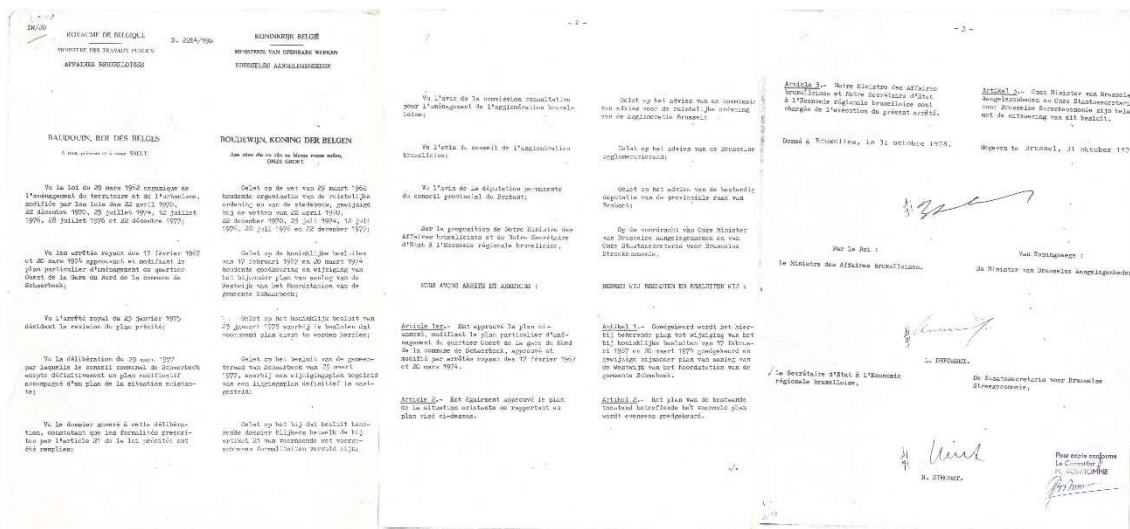
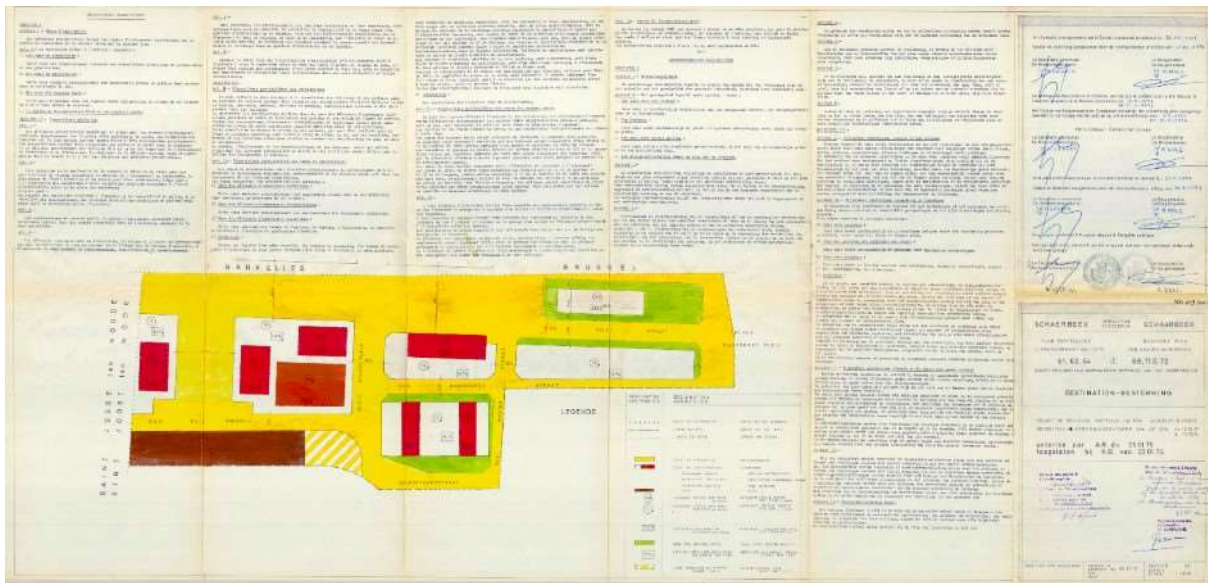
2. 1974

Modifié une première fois par A.R. du 20.03.1974. (Nous ne disposons ni de plans ni d'archives)

3. 1978

Modifié une deuxième fois par l'A.R. 31.10.1978 (projet portant uniquement sur la commune de Schaerbeek)

Ce sont les premiers plans d'archive dont nous disposons. Le PPAS porte sur les îlots 61, 62, 64, 68, 71 et 72



4. 1992

Projet de modification du PPAS pour UTILITE PUBLIQUE « Quartier. Ouest Gare du Nord » Schaerbeek 09 04 1992
Comme sur Saint-Josse-Ten-Noode, il y a bien eu sur Schaerbeek également un arrêté du 09.04.1992 d'ouverture de procédure de modification partielle du PPAS dans un but de réalisation d'actes et travaux d'utilité publique consistant au projet d'extension par la RBC du CCN (pas de prescriptions mais un plan joint, utilité publique est citée mais pas pour autant motivée). Ces actes ont été pris en application des articles 14 et 43 de la Loi de 1962 (= art 188 CoBAT actuel). Le PPAS n'a pas été modifié en suivi de cet arrêté suivant les informations reçues de Perspective¹. Nous n'avons pas d'archives par rapport à ce projet de modification.

5. 1995

Modification du PPAS suite à abrogation partielle par le PRD

Le PRD de 1995 a abrogé toute la partie Nord à partir de la place Solvay jusqu'à la place Gaucheret. Voir plan ci-dessous ;

Faute d'archives complètes, on se réfère aux informations reprises dans NOVA : nous avons retrouvé un scan des deux pages

Article 5 Article 5	4° à Anderlecht, le plan particulier d'affectation du sol "Zone du Meylemeersch" (arrêté de l'Exécutif du 29/03/90), la partie comprise entre la rue du Chant d'Oiseaux, la rue Meylemeersch, la route de Lennik et la limite du plan, en ce qui concerne la zone publique ou semi-publique - hospitalière et universitaire;	4° te Anderlecht, het bijzonder bestemmingsplan "Zone van de Mijlemeersch" (Besluit van de Executieve van 29/03/90), wat de publieke en semi-publieke universitaire en hospitaalzone betreft, voor het gedeelte begrepen tussen de Vogelzangstraat, de Mijlemeersstraat, de Lenniksebaan en de plangrens;
	5° à Anderlecht, le plan particulier d'affectation du sol "Quartier Lennik" (arrêté royal du 26/01/88) en totalité;	5° te Anderlecht, het bijzonder bestemmingsplan "Wijk Lennik" (Koninklijk besluit van 26/01/88) in zijn geheel;
	6° à Anderlecht, le plan particulier d'affectation du sol "La rue de France" (arrêté royal du 26/11/64), la partie comprise entre la rue de l'Instruction, la rue Bara, la place Bara, l'avenue P.H. Spaak et la limite avec la commune de Saint-Gilles;	6° te Anderlecht, het bijzonder bestemmingsplan "Frankrijkstraat" (Koninklijk besluit van 26/11/64), voor het gedeelte begrepen tussen de Onderwijsstraat, de Barastraat, het Baraplein, de P.H. Spaaklaan en de gemeentegrens met Sint-Gillis;
	7° à Schaerbeek, le plan particulier d'affectation du sol "Îlots 61, 62, 64 à 68, 71 et 72" (arrêté royal du 31/10/78), la partie située au nord de la place Solvay;	7° te Schaerbeek, het bijzonder bestemmingsplan "Blokken 61, 62, 64 tot 68, 71 en 72" (Koninklijk besluit van 31/10/78), voor het gedeelte ten noorden van het Solvayplein;
	8° à Molenbeek-Saint-Jean, le plan particulier d'affectation du sol "Quartier du Scheutbos" (arrêté royal du 08/04/47), pour sa partie comprise entre sa limite ouest, la rue de la Vieillesse Heureuse, la limite du "Quartier Scheutbos bis" (arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 26/11/92);	8° te Sint-Jans-Molenbeek, het bijzonder bestemmingsplan "Wijk van het Scheutbos" (Koninklijk besluit van 08/04/47), voor het gedeelte begrepen tussen zijn westelijke grens, de Gelukkige Grijshedstraat en de grens van het bijzonder bestemmingsplan "Wijk Scheutbos bis" (Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 26/11/92);
	9° à Saint-Gilles, le plan particulier d'affectation du sol "La rue de France" (arrêté royal du 26/11/64), la partie comprise entre la limite communale d'Anderlecht, l'avenue P.H. Spaak, la rue de France et la rue de l'Instruction;	9° te Sint-Gillis, het bijzonder bestemmingsplan "Frankrijkstraat" (Koninklijk besluit van 26/11/64), voor het gedeelte begrepen tussen de gemeentegrens met Anderlecht, de P-H Spaaklaan, de Frankrijkstraat en de Onderwijsstraat;
	10° à Saint-Gilles, le plan particulier d'affectation du sol "n° 1" (arrêté royal du 16/09/59) dans sa partie comprise entre les rues Joseph Claes et ce Russie et l'avenue Fonsny.	10° te Sint-Gillis, het bijzonder bestemmingsplan "nr 1" (Koninklijk besluit van 16/09/59), voor het gedeelte begrepen tussen de Joseph Claesstraat, de Ruslandstraat en de Fonsnylaan.

du PRD original abrogeant toute la partie située au Nord de la Place Solvay. Voir ci-dessous :

¹ Voir note Analyse planologique réglementaire Bâtiment CCN

02264/19 (012) PRD 95

périmètre d'activités portuaires et transport;

ingeschreven is in een periméter voor haven- en vervoersactiviteiten;

Arrêté 3

Arrêté 3

25° la partie de la zone de chemin de fer du site "Tour et Taxis", située à Bruxelles, inscrite au plan régional de développement en périmètre de redéploiement du logement et de l'entreprise;

25° het gedeelte van het spoorweggebied "Turn en Taxis" genoemd, te Brussel, voor zover het in het gewestelijk ontwikkelingsplan ingeschreven is in een periméter voor herontplooiing van de huisvesting en de bedrijven;

26° l'itinéraire pour métro à créer en priorité, dit axe est-ouest bis, depuis l'avenue de Cortenberg à Bruxelles jusqu'à la porte de Ninove à Molenbeek-Saint-Jean;

26° het prioritaair aan te leggen metrotraject tussen de Kortenberglaan te Brussel en de Ninoofsepoort te Sint-Jans-Molenbeek, "as Oost-West bis" genoemd;

27° l'itinéraire pour métro à créer en priorité, prévu depuis l'avenue Louise à Bruxelles jusqu'à la place de la Reine à Schaerbeek.

27° het prioritaair aan te leggen metrotraject, voorzien vanaf de Louizalaan te Brussel tot het Koninginneplein te Schaerbeek.

19 03.03.1995

PPAS

Art. 5. Sont abrogés, en raison de leur défaut de conformité au plan régional de développement, les plans particuliers d'affectation du sol suivants :

Art. 5. De volgende bijzondere bestemmingsplannen worden opgeheven daar ze met het gewestelijk ontwikkelingsplan niet overeenstemmen :

1° à Bruxelles, le plan particulier d'affectation du sol "îlot constitué par la Grand-Place et ses environs, PPA n° 30-10/11 (arrêté royal du 29/08/60) en totalité;

1° te Brussel, het bijzonder bestemmingsplan "Wijk gevormd door de Grote Markt en haar omgeving" BPA nr 30-10/11 (Koninklijk besluit van 29.08.60) in zijn geheel;

2° à Anderlecht, le plan particulier d'affectation du sol "Zone rurale" (arrêté royal du 29/03/74), la partie située au sud de la ligne de chemin de fer entre la rue du Chaudron, la route de Lennik et la zone de sports de plein air du plan de secteur, en ce qui concerne la zone agricole et maraîchère;

2° te Anderlecht, het bijzonder bestemmingsplan "Landelijke zone" (Koninklijk besluit van 29/03/74) wat de zone voor land- en tuinbouw betreft, voor het gedeelte gelegen ten zuiden van de spoorweg tussen de Ketelstraat, de Lenniksebaan en het gebied voor openluchtport van het gewestplan;

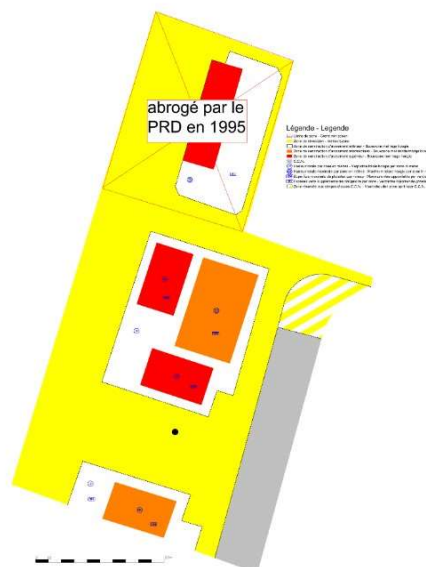
3° à Anderlecht, le plan particulier d'affectation du sol "Zone publique du Meylmeersch" (arrêté royal du 14/08/74), la partie comprise entre le chemin de fer, la route B. 201, la route de Lennik et la rue du Chaudron, en ce qui concerne la zone publique et semi-publique - hospitalière et universitaire;

3° te Anderlecht, het bijzonder bestemmingsplan "Publieke zone van de Mijlmeersch" (Koninklijk besluit van 14/08/74), wat de publieke en semi-publieke universitaire en hospitalzone betreft, voor het gedeelte begrepen tussen de spoorweg, de weg B. 201, de Lenniksebaan en de Ketelstraat;

Arrêté • Besluit 3/3/95

75

Les raisons poussant à l'abrogation d'une grande partie du PPAS (défauts de conformité) ne sont pas explicitées et ne sont donc pas connues.



6. 1999

Projet de PPAS sur Gaucheret non abouti, voir ci-dessous au point B.4.1.

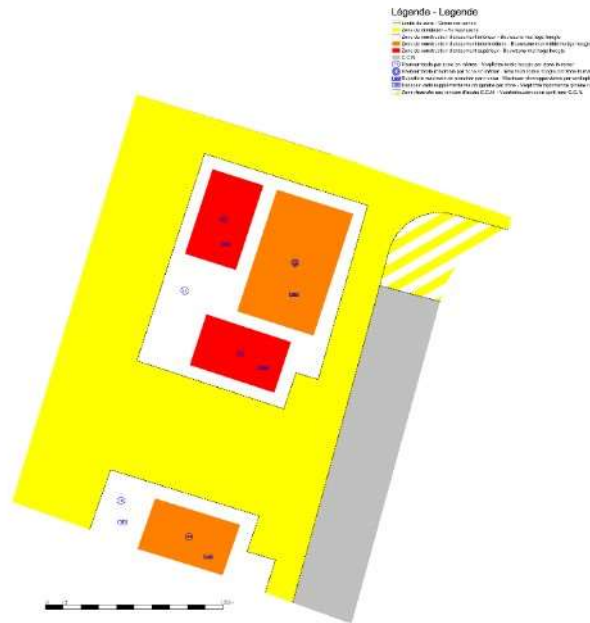
7. 2005

PPAS Gaucheret, voir ci-dessous au point B.4.1.

B.3. Le PPAS sous sa forme actuelle

B.3.1. Carte des affectations

Considérant au vu de l'historique développé ci-dessus que le PPAS 19 ne couvre plus que la zone ci-dessous, c'est-à-dire les îlots 68, 71 et 72 ;



Ce PPAS renseigne 5 zones :

- Une zone de circulation en jaune
- Une zone spécifique pour le CCN en gris
- Une zone hachurée réservée aux rampes d'accès du CCN
- Une zone en blanc pour la construction (arasement inférieur)
- Une zone en orange et rouge pour la construction (arasement moyen et supérieur)

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

B.3.2. Superficies au sol

Périmètre du PPAS : 48 903 m² - 100%

Zone de circulation : 25 319 m² - 51,7%

Ilot 68 (tours North Galaxy) : 11 837 m² - 24.2 %

Ilot 71 (tours Belgacom) : 3 612 m² - 7.4%

Ilot 72 (CCN+ rampes) : 8 135 m²- 16.6%

B.3.3. Prescriptions

Commune de SCHAERBEEK - Gemeente SCHAARBEEK

ILOTS - BLOKKEN ~~61~~ – ~~62~~ – ~~64~~ – 65 – 68 – 71 – 72

PLAN PARTICULIER D'AMENAGEMENT - BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN

PRESCRIPTIONS URBANISTIQUES

Quartier Ouest de la Gare du Nord

CHAPITRE I

Article 1. - Champ d'application

Les présentes prescriptions fixent les règles d'aménagement applicables sur la partie du territoire de la commune visée par le présent plan.

Article 2. - Le territoire défini à l'article 1 comporte:

1. Une zone de circulation

Cette zone est principalement réservée aux circulations mécaniques ou piétonnières et aux plantations.

2. Une zone de construction

Cette zone comporte principalement des équipements privés ou publics tant en-dessous qu'au-dessus du sol.

3. 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.

4. Le Centre de Communications Nord et ses rampes d'accès.

CHAPITRE II: Dispositions générales

Article 3.-

Les présentes prescriptions complètent et détaillent les mesures d'aménagement exprimées graphiquement sur le plan; elles précisent, en outre, les intentions non figurées sur le plan parce que non susceptibles d'être représentées graphiquement.

Ces prescriptions doivent être complétées par celles à inscrire dans le règlement de la bâtisse, conformément aux articles 59 à 62 de la loi organique de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme. Le règlement de la bâtisse existant reste d'application dans la mesure où il n'est pas contraire aux présentes prescriptions.

Article 4.-

Sans préjudice de la conformité de la demande de bâtir ou de lotir avec les prescriptions en vigueur concernant la bâtisse et l'aménagement du territoire, la délivrance de l'avis favorable et du permis peut être subordonnée, d'une part: à l'observation des conditions d'ordre esthétique relatives notamment à l'unité d'architecture ainsi qu'au choix des matériaux; d'autre part : au respect des conditions relatives à l'hygiène et la tranquillité du milieu, à la stabilité des constructions, aux diverses circulations mécaniques et piétonnières ainsi qu'à la protection contre l'incendie.

Article 5.-

Les constructions de service public et celles d'équipement collectif seront autorisées partout dans une mesure compatible avec la destination générale de la zone considérée.

Article 6.-

Les bâtiments existants dont la destination, le volume et l'aspect ne correspondent pas aux prescriptions du plan ne peuvent faire l'objet que de travaux d'entretien, à l'exclusion de tous

travaux de reconstruction, transformation ou agrandissement.

Article 7.-

Sont interdits, les établissements qui, par leur destination et leur importance, sont incompatibles avec la sécurité, la salubrité, la tranquillité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitations ou de bureaux, tels que les établissements susceptibles par le dégagement de gaz, de vapeurs, de suie ou de poussières, par l'émission de bruit ou de toute autre manière, de provoquer des troubles excédant la mesure normale des inconvénients de voisinage dans un quartier d'habitations ou de bureaux.

Article 8.-

Lorsque le délai fixé par l'autorisation d'exploitation d'établissements visés à l'article 7 vient à expiration moins de deux ans après l'entrée en vigueur du plan, il pourra être accordé une prolongation d'une durée maximum de deux ans, afin de permettre aux exploitants de transporter leurs installations dans une zone réservée à de telles exploitations.

CHAPITRE III

Article 9. -Dispositions particulières aux circulations

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. 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.

Article 10.- - Dispositions particulières aux zones de construction

Les zones de constructions 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.

d) Esthétique:

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. Pour les parements de toute construction, il est fait usage soit de matériaux pierreux naturels, soit de béton architectonique, soit de briques de parement ou de matériaux minéraux agglomérés ou synthétiques à agréer par l'administration communale, soit encore de verre et de matériaux métalliques inoxydables par nature ou par traitement. Les plinthes dans n'importe quel cas, sont en pierre naturelle et ont une hauteur de 50cm minimum. Les teintes et coefficients d'absorption ou de réflexion lumineuse peuvent faire l'objet de conditions particulières. Les couronnements des murs de façades principales, latérales ou postérieures sont constitués de

dalles en pierre naturelle ou artificielle.

Les souches de cheminées, visibles de la voie publique, sont recouvertes, soit d'une dalle en pierre naturelle ou artificielle, soit d'un aspirateur statique, à l'exclusion de tous mitrons et poterie vernissée ou dalles en béton armé.

Lorsque le couronnement de la façade est constitué par une corniche, celle-ci peut être en bois, en aggloméré de pierre ou en béton armé décoratif Il pourra également être fait usage de béton bouchardé, mais à la condition que les surfaces bouchardées soient à base de ciment, sable et graviers blancs.

Toutes les constructions à ossature en béton armé brut apparentes sont interdites.

e) Couverture:

Les couvertures des immeubles sont en plates-formes.

Article 11. - Dispositions particulières aux zones des espaces verts

En plus des espaces définis à l'article 2, les indications des pourcentages d'espaces verts obligatoires détermineront les espaces verts supplémentaires minima à aménager, soit au sol, soit au-dessus de celui-ci sous forme de plantations d'agrément.

Les parties de ces zones situées au niveau du sol comporteront obligatoirement des arbres à haute tige.

Les zones des espaces verts seront aménagées en jardinets et pourront être utilisées en sous-sol comme garages à condition que ces derniers soient recouverts d'une couche de 50cm minimum de terre arable aménagée avec gazons et arbustes. La création d'accès aux immeubles et garages ne pourra réduire la surface plantée de plus de 2/3 de la superficie totale par immeuble. La couche de terre doit avoir localement une épaisseur telle que la plantation d'arbres à haute tige soit possible avec toute garantie de reprise et de développement normal.

Les zones de recul doivent conserver cette affectation de jardinet; à l'alignement est placé un socle en pierre bleue naturelle ou reconstituée de 20cm de hauteur et de 25cm de largeur, toutes arêtes arrondies ; à 10cm en arrière de ce socle est plantée une haie vive, régulièrement taillée et dont la hauteur est limitée à 70cm au-dessus du niveau du trottoir. Aux limites mitoyennes, les clôtures seront constituées de haies vives soumises aux mêmes prescriptions ; elles peuvent être remplacées par une clôture en treillis ou barreaux métalliques de même hauteur.

Article 12.-

A tout immeuble d'habitation doivent être associés des emplacements couverts ou non en vue d'assurer le parage d'un nombre de véhicules proportionnel à celui des logements.

A tout immeuble de bureaux doivent être associés des emplacements, couverts ou non, aménagés en vue d'assurer le parage ou le garage d'un nombre de véhicules proportionnel à la superficie utile des bureaux. Les coefficients de proportionnalité sont déterminés dans chaque cas par le Collège des Bourgmestre et Echevins. Au voisinage des équipements collectifs et des constructions de service public, des emplacements seront également prévus pour le parage des véhicules dont la présence permanente ou occasionnelle est liée aux dits équipements et constructions.

La délivrance du permis de bâtir peut être subordonnée à toutes conditions relatives au bon aménagement des accès des véhicules à la voir publique.

Article 13. - Centre de Communications Nord

Le Centre (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.

Les prescriptions reprises à l'article 10, d, sont applicables au CCN.

Les prescriptions littérales et planologiques complètes sont disponibles en ligne :

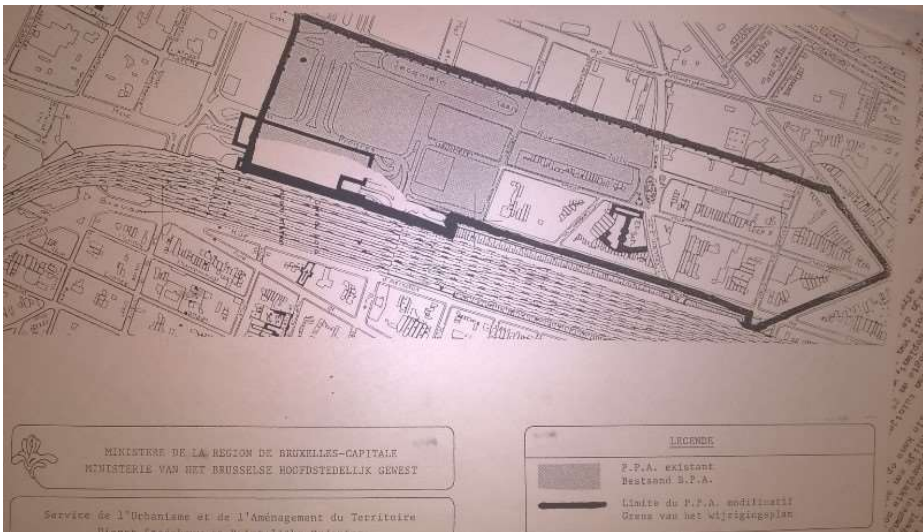
<https://www.1030.be/fr/cadre-de-vie-environnement/urbanisme-logement/urbanisme-environnement/reglements-plans/plans-particuliers-daffectation-du-sol-ppas/ppas-en-vigueur>

B.4. PPAS limitrophes

B.4.1. PPAS Gaucheret

1999 - Projet de PPAS sur Gaucheret non abouti

Un projet de PPAS reprenant toute la zone a été réalisé jusqu'à la clôture de l'étude d'incidence mais a été abandonné. Le dossier est disponible aux archives. Il reprenait la zone du Médical Center et du quartier Gaucheret. Voir AGRBC du 14-01-1999 approuvant un premier dossier de base de plan particulier d'affectation du sol dénommé « Gaucheret » ; vu l'étude d'incidences y relative; considérant que la procédure d'élaboration de ce plan particulier d'affectation du sol n'a pas été poursuivie;



2005

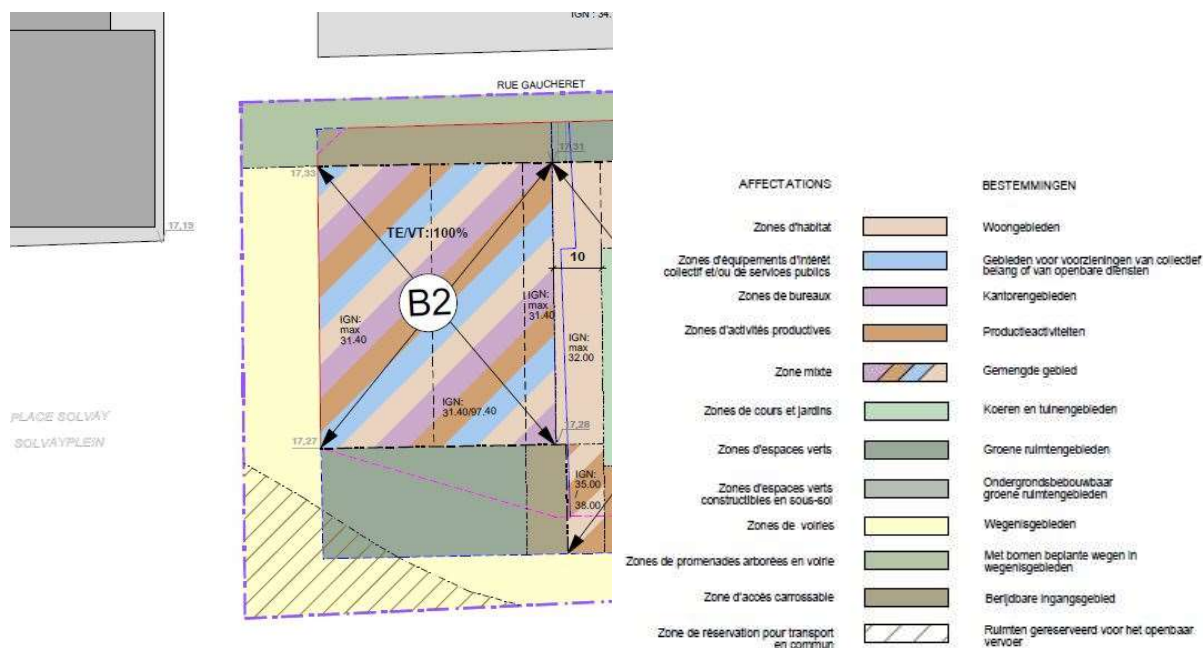
Une partie du territoire du PPA 19 de 1975 est reprise dans le nouveau PPAS Gaucheret de 2005 couvrant les îlots 59-Sud, 61-Sud, 62, 63 et 64 (délimité par la place Gaucheret, l'avenue Philippe Thomas, la rue du Progrès, la place Solvay, la rue Gaucheret, la rue Rogier, le boulevard du Roi Albert II et l'avenue de l'Héliport). Voir AGRBC du 14-07-2005



PPAS Gaucheret avec en traitillés la zone reprise du PPAS 19 Gare du Nord.

Ce PPAS est frontalier avec le PPAS 19. Il le borde en effet le long de la Place Solvay.

Zoom sur la partie concernée :



Sont reprises ci-dessous les prescriptions pour les affectations et les bâtiments ceinturant le PPAS 19 :

Zone d'espace vert

1.1.6. ZONES D'ESPACES VERTS

Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique.

Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones sont autorisés.

Ces zones peuvent être affectées aux jeux, aux cheminements piétons et aux activités sportives de plein air.

Ces zones sont accessibles au public : une limitation de leur accès (grilles, fermeture de nuit, ...) est autorisée.

Dans les zones d'espaces verts comprises dans les îlots 61 sud et 62, la plantation d'arbres à haute tige est obligatoire.

La composition du parc dans les îlots 61 sud et 62 prendra notamment en compte :

- le bon raccord entre la promenade centrale du boulevard Albert II et le parc;
- l'articulation des cheminements internes en fonction du tracé des voiries aboutissant au parc;
- la mise en valeur de l'équipement d'intérêt collectif comme élément architectural fédérateur du parc;
- le maintien et/ou la relocalisation et/ou la création d'aires de jeux intensifs;
- l'aménagement de l'extension du parc prévue sur îlot 61 sud en zone dédiée aux activités récréatives douces (aires de jeux pour enfants, zones de repos etc.);
- la plantation d'arbres haute tige en priorité dans les zones non-ensoleillées;
- la verdurisation intensive du parc; les abords de la Maison du Citoyen (place Gaucheret et fontaine) peuvent toutefois être traités de manière plus minérale.

Zone de voirie (en jaune)

1.1.7. ZONES DE VOIRIES

La création ou la modification de l'aménagement des voiries :

1° contribue à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines;

2° intègre la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos;

3° incite les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;

4° offre des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines;

5° dissuade la circulation des poids lourds en transit et leur stationnement.

La création et la modification des aménagements végétaux et minéraux associés à la voirie sont autorisées dans le cadre de travaux d'aménagement de voiries.

Les aménagements de la rue du Progrès veillent à réduire les nuisances sonores dues au trafic routier, notamment par le recours à des revêtements peu bruyants et sans joints saillants.

Zone de promenade arborée en voirie

1.1.8. ZONES DE PROMENADES ARBOREES EN VOIRIE

Ces zones sont réservés au réaménagement de voiries comme axes principaux de liaison entre le quartier administratif situé autour de la Gare du Nord, le Parc Gaucheret, le Quartier Masui et la Place Gaucheret d'une part, le quartier Hélicoptère (Ville de Bruxelles) et le quartier Brabant, d'autre part,

L'aménagement des promenades arborées privilégiera la plantation d'arbres à haute tige, notamment en alignement continu, les déplacements piétons et cyclistes ainsi que l'utilisation de matériaux de qualité tout en tenant compte de l'accès carrossable aux immeubles riverains notamment par les services de secours et d'incendie.

Zones d'accès carrossables aux immeubles

1.1.9. ZONES D'ACCES CARROSSABLES AUX IMMEUBLES

Ces zones peuvent être affectées aux accès carrossables aux immeubles qui les jouxtent et notamment aux entrées des parkings en sous-sol. A défaut, ces zones sont aménagées conformément à la prescription relative aux zones d'espaces verts.

Zone de réservation pour transport en commun

1.1.10. ZONE DE RESERVATION POUR TRANSPORTS EN COMMUN (ZONE EN SURIMPRESSION)

Dans cette zone, peut être autorisé un passage de transports en commun par voie ferrée, en sous-sol ou hors-sol.

Tour Amelinckx : zone mixte avec surimpression B2

1.1.5. ZONES MIXTES

Ces zones sont affectées aux logements, aux bureaux, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives.

Les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces. Le premier étage peut également être affecté aux commerces lorsque les conditions locales le permettent.

Toute transformation des façades du socle veillera à en améliorer l'aspect architectural.

2.2.2.3 Constructions en sous-sol

La totalité de la zone peut être construite en sous-sol. Les constructions en sous-sol sont réservées, sur un ou plusieurs niveaux, notamment aux parkings, caves, locaux techniques, archives et locaux accessoires aux fonctions principales.

2.2. ILOT 64 — ZONE B

Description

Les présentes prescriptions complémentaires concernent la zone B comprise dans l'îlot 64 entre la place Solvay, la rue Gaucheret, la rue Rogier et la rue du Progrès.

Cette zone est subdivisée en deux sous-zones (B1 et B2).

Etant donné les particularités de l'îlot et la volonté de créer un ensemble immobilier d'articulation entre d'une part, l'immeuble tour de logements et son socle (zone B2) et d'autre part, le quartier « traditionnel », une attention particulière sera portée :

Au traitement architectural des angles sis rue Rogier/rue du Progrès et rue Rogier/rue Gaucheret;

Aux aménagements paysagers des zones non-construites, y compris les plantations ;

A la qualité de l'architecture et des matériaux mis en oeuvre ;

Aux transitions et raccords entre la zone d'implantation de l'immeuble - tour et de son socle et les zones à bâtir et/ou bâties riveraines.

2.2.2. ZONE B2

2.2.2.1 Affectation

Cette zone est affectée aux logements, aux bureaux, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives.

La superficie de plancher totale affectée aux bureaux et aux activités productives est limitée à 6.900m².

2.2.2.2 Implantations et gabarits

Le taux d'emprise de la zone B2 peut être porté à 100%.

Remarque : les prescriptions particulières pour la tour Amelinckx n'autorisent pas la présence de commerce aux rez-de-chaussée ;

B.4.2. PPAS de la commune de Saint-Josse

PPAS 26 Nord Ilot 1 AR 17.02.1967

Ce PPAS g rait toute la zone   l'Ouest du chemin de fer de la Commune de St-Josse. Il a été progressivement remplacé par toute une série d'autres PPAS.



Ne subsiste que la zone ci-dessous :



Une ouverture de modification partielle de ce PPAS dans un but de réalisation d'actes et travaux d'utilité publique consistant au projet d'extension par la RBC du CCN a été actée par arrêté du 09 04 1992 (pas de prescriptions ni de plans joints, utilité publique est citée mais pas pour autant motivée). Ces actes ont été pris en application des articles 14 et 43 de la Loi de 1962 (= art 188 CoBAT actuel). Le PPAS n'a pas été modifié en suivi de cette arrêté.

1962/1967	Tel.	du plan particulier d'aménagement susvisé s'opposent à sa réalisation;	boulevard plan van aanleg de uitvoering ervan beletten;
REGION DE BRUXELLES-CAPITALE	BRUSSELS GEMEENT	HOOFDSTEDELIJK GEMEENT	
MINISTRE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE	MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEMEENT		
ARRETE DE L'EXECUTIF DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE	BESLUIT VAN DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK EXECUTIEVE	ARRETE :	BESLUIT :
L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale,	De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve,	Article 1er - Le présent arrêté règle une matière visée à l'article 107 quater de la Constitution.	Overwegende dat genoemde voorschriften derhalve in die zin dienen gewijzigd te worden ;
Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions Bruxelloises, notamment l'article 4;	Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid op artikel 4;	Article 2 - Il y a lieu de réviser partiellement le plan particulier d'aménagement "Quartier de la Gare du Nord" de la commune de Saint-Josse-ten-Noode approuvé par l'arrêté royal du 17 février 1967, en vue de percevoir l'extension du Centre de Communication du Nord, rue du Progrès, 84 pour les besoins de la Région de Bruxelles-Capitale.	Artikel 2 - Het bijzonder plan van aanleg "wijk van het Noordstation" in de gemeente Sint-Joost-ten-Noode, dat bij koninklijk besluit van 17 februari 1967 werd goedgekeurd, dient gedeeltelijk te worden herzien teneinde de uitbreiding van het Communicatiecentrum Noord, Vooruitgangstraat 84, om aldus aan de behoeften van het Brusselse Hoofdstedelijk Gemeent te kunnen voldoen.
Vu la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, notamment les articles 14 et 43, alinéa 1er, modifiée par la loi du 22 décembre 1970;	Gelet op de Wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, inzonderheid op de artikelen 14 en 43, eerste lid, gewijzigd door de wet van 22 december 1970;	Bruxelles, le 09 AVR. 1992	Brussel, 09 AVR. 1992
Vu l'arrêté royal du 17 février 1967, approuvant le plan particulier d'aménagement "Quartier de la Gare du Nord" de la commune de Saint-Josse-ten-Noode;	Gelet op het koninklijk besluit van 17 februari 1967, tot goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg "wijk van het Noordstation" van de gemeente Sint-Joost-ten-Noode;	Par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale :	Door de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve :
Vu le projet d'extension par la Région de Bruxelles-Capitale du Centre de Communication du Nord, rue du Progrès, 84;	Gelet op het project van het Brusselse Hoofdstedelijk Gemeent tot uitbreiding van het Communicatiecentrum Noord, Vooruitgangstraat 84;	Le Ministre-Président de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Aménagement du Territoire, des Pouvoirs locaux et de l'Environnement,	De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve belast met Ruimtelijke Ordening, Ondergeschikte Besturen en Toezichtgeving,
Considérant que ce projet revêt un caractère d'intérêt public et que les prescriptions urbanistiques	Overwegende dat dit project van openbaar belang is en dat de stedenbouwkundige voorschriften van het	Charles PLOUET	CERTIFIÉ CONFORME

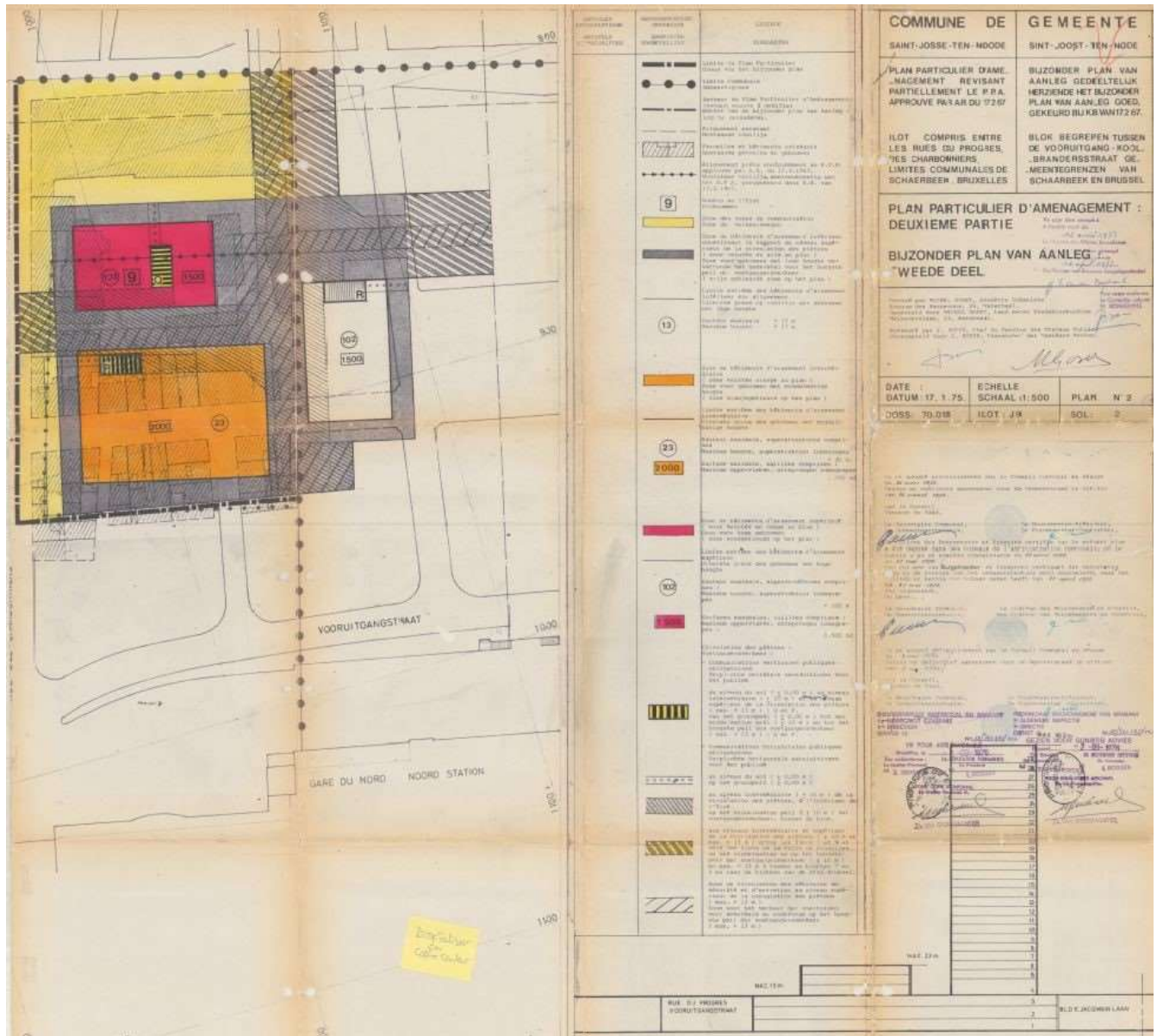
Une demande d'abrogation de ce PPAS a été initié par la commune de St-Josse en 2019.

Analyse

Le CCN est implanté sur la zone de circulation de ce PPAS pour la partie Sud du bâtiment de même que pour les rampes d'accès. Le bâtiment existant est donc non conforme à ce PPAS.

Il est à noter que la partie sud-ouest de l'emprise du CCN ainsi que ses rampes d'accès et celles du bâtiment de la gare du Nord **ne se situe pas sur le périmètre du PPAS sur St-Josse.**

PPAS 26 Nord Ilot 9 de St- Josse AR 12.04.1977



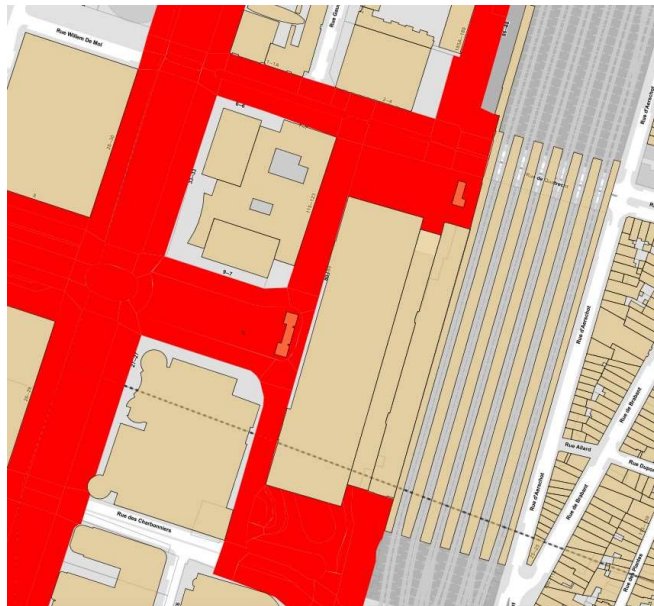
Ce PPAS gère les prescriptions pour l'îlot 9 de St-Josse ou pour reprendre la classification schaarbeekoise, l'îlot 68. C'est l'îlot qui accueille les tours Belgacom (nom donné à l'origine : tours Pléiades). Ce PPAS est toujours d'application.

Analyse

Les tours Belgacom sont en dérogation à ce PPAS pour les mêmes motifs que ceux repris pour le PPAS de Schaarbeek voir le chapitre traitant la situation de fait de l'îlot 71.

B.5. Alignements

Les voiries qui sont reprises dans le périmètre du PPAS sont des voiries régionales, c'est-à-dire qu'elles sont gérées et entretenues par Bruxelles Mobilité.



Le géomètre de la commune de Schaerbeek n'a pas connaissance de plans d'alignements pour les voiries concernées. En tout état de fait, ce sont donc les alignements repris dans la carte des affectations du PPAS qui font office de plans d'alignements (limites entre zones de circulation et les zones bâissables) suite aux expropriations effectuées ainsi qu'aux remembrements cadastraux.

B.6. PRAS

B.6.1. Carte des affectations



Le périmètre du PPAS est repris au PRAS en trois zone différentes :

- Zone administrative
- Zone de chemin de fer
- Zone de parc

Les îlots constructibles sont repris en zone administrative.

L'îlot 72 (CCN) comprend la surimpression « G » pour galerie commerciale.

La rue du Progrès extérieure passant sous l'entrée surélevée du CCN et la rue du Progrès souterraine sont reprises en zone de voirie.

Le boulevard Albert II et Simon Bolivar sont repris en espace structurant.

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

Le bâtiment de la gare du Nord est repris en zone administrative. Seule l'assiette des quais est en zone de chemin de fer. La place Solvay au nord du CCN et l'espace public devant la gare du Nord au sud du CCN sont repris en voirie ;

B.6.2. Prescriptions

Pour plus de clarté, ci-dessous sont reprises in extenso les différentes prescriptions du PRAS liées au périmètre du PPAS :

7. Zones administratives

7.1. Ces zones sont affectées aux bureaux et aux logements. Elles peuvent également être affectées aux logements, aux établissements hôteliers, et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

7.2. Ces zones peuvent être affectées aux activités productives pour autant qu'elles soient compatibles avec les affectations visées au 7.1.

7.3. Ces zones peuvent aussi être affectées aux commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m² par projet et par immeuble. L'augmentation des superficies de plancher peut être autorisée après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

7.4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations doivent s'accorder avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.

9. Zones de chemin de fer

9.1. Ces zones sont affectées aux installations de chemin de fer et aux activités industrielles et artisanales connexes. Moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier, soit sur les domaines non exploités, soit par couverture des installations, des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité. Toutefois, la modification de la destination d'immeubles existants peut être autorisée dans les limites prévues par les prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité. De même, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies piétonnes ou cyclistes, éventuellement dénivelées, sont autorisés, après avoir été soumis aux mesures particulières de publicité. Ces zones peuvent aussi être affectées aux activités de loisirs maraîchers et horticoles lorsque la qualité des sols et la topographie des lieux le permettent, et à la préservation de la flore et de la faune. Sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement, les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent par priorité à la réalisation du maillage vert. Zonder afbreuk te doen aan de functie van het vervoer per spoor en de ontwikkeling ervan dragen de bermen en de naaste omgeving van de spoorlijnen eerst en vooral bij tot de totstandkoming van het groen netwerk.

9.2. Le réseau de chemin de fer doit être équipé ou adapté pour compléter le réseau des transports publics urbains et suburbains. Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de lignes, d'ouvrages d'art, de gares ou de points d'arrêt ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés de toutes les mesures d'aménagement requises concernant : 1° l'accès aux gares, points d'arrêt et stations ; 2° la signalisation ; 3° les correspondances avec les autres moyens de transport public en commun et les taxis.

9.3. Les zones administratives qui pourraient être prévues par plan particulier d'affectation du sol ne pourront être ouvertes à la construction qu'après la réalisation d'un minimum de 530.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs et la rénovation des superficies de plancher de bureaux répartis dans les zones administratives et d'intérêt régional suivantes, selon le détail ci-après :

1° Zone administrative Nord y compris les zones d'intérêt régional Gaucheret et Hélicopter : 230.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;

2° Zone administrative Midi : 250.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;

3° Zone administrative Quartier Léopold : 50.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser et 150.000 m² de superficies de plancher de bureaux à rénover.

12. Zones de parc

Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être maintenues dans leur état ou à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cette zone sont autorisés. Ces zones peuvent également être affectées aux commerces de taille généralement faible qui sont le complément usuel et l'accessoire de celles-ci, après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité. Les zones de parcs reprises à la carte des affectations, en surimpression, relatives au Palais de Bruxelles et au Domaine de Laeken (Château de Laeken, Château du Belvédère et Château du Stuyvenberg) ont le statut de Domaine royal. Tous actes et travaux utiles ou nécessaires à l'aménagement de ces propriétés du Domaine royal, sont autorisés.

22. Liseré de noyau commercial

En liseré de noyau commercial ou dans les galeries marquées d'un " G " sur la carte des affectations, les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés par priorité aux commerces.

L'affectation des étages au commerce ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée au commerce est limitée, par projet et par immeuble, à 1.000 m².

L'augmentation de cette superficie jusqu'à 2.500 m² ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

L'augmentation de cette superficie au-delà de 2.500 m² ne peut être autorisée qu'à l'une des conditions suivantes :

1° le commerce réutilise un immeuble existant et inexploité après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité ;

2° cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

La continuité du logement doit être assurée dans les liserés de noyau commercial en zones d'habitat et en zone mixte.

24. Espaces structurants

Les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain. En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière

I. Prescriptions particulières relatives aux voiries et aux transports en commun

25. Généralités

25.1. Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun sont soumis aux mesures particulières de publicité.

25.2. Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun qui portent atteinte au bâti existant, ne sont autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures qui visent à la restructuration du tissu urbain.

25.3. Sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires qui concernent spécifiquement les autoroutes, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun : 1° contribuent à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts, stations et gares ; 2° contribuent à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ; 3° intègrent la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ; 4° pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établissent des aménagements pour les cyclistes tels que piste cyclable ou sas aux carrefours à feux, sauf si les conditions locales ne le permettent pas 5° incitent les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ; 6° offrent des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines ; 7° dissuadent la circulation des poids lourds en transit et leur stationnement dans les zones d'habitat à prédominance résidentielle, les zones d'habitat et les zones de mixité sauf lorsqu'ils portent sur une voirie du réseau primaire.

25.4. Les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circulent un tram de surface, des bus RER ou au moins 10 bus à l'heure la plus chargée par sens de circulation : 1° contribuent à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun. Il s'agit, sauf si les conditions locales ne le permettent pas, d'aménagements tels que, notamment : - un site protégé ; - une ou plusieurs bandes réservées à la circulation des transports en commun ; - commande des feux de signalisation. Dans tous les cas, les aménagements permettent le croisement aisé, sans ralentissement, de véhicules de transport en commun. 2° établissent à chaque point d'arrêt, sauf si les circonstances locales ne le permettent pas, un embarcadère surélevé par rapport à la chaussée, équipé d'un abri ; 3° organisent des traversées piétonnes sécurisées en nombre suffisant pour permettre de bonnes communications entre les deux côtés de l'itinéraire et assurer l'accessibilité des arrêts et stations ; 4° établissent des parkings de longue durée pour vélos à proximité des nœuds de communication ou des arrêts importants des transports en commun, sauf si les conditions locales ne le permettent pas ; 5° prévoient des mesures de limitation de la propagation du bruit et des vibrations des itinéraires de tram, lorsque les circonstances locales le requièrent ; 6° peuvent comporter des ouvrages dénivelés ponctuels dans le but d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun lorsque les conditions locales le justifient.

25.5. La création et la modification des aménagements végétaux et minéraux associés à la voirie est autorisée dans le cadre de travaux d'aménagement de voiries. Dans le cadre de travaux d'aménagement des voiries, si les conditions locales l'imposent, leur suppression est autorisée dans le respect de la prescription 25.3, 2° et sans pouvoir porter préjudice à la fonction sociale ou récréative qu'ils peuvent remplir.

25.6. En cas de désaffectation d'une voirie, les actes et travaux y relatifs respectent les prescriptions applicables à l'une des zones qui la bordent, moyennant mesures particulières de publicité.

25.7. En cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles.

26. Le réseau des voiries

26.1. Le réseau des voiries du plan est constitué du réseau primaire des voiries comprenant les autoroutes, les voies métropolitaines et les voies principales. Deux fonctions s'expriment dans l'usage de l'espace public de la voirie : la fonction de séjour, liée aux activités riveraines et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons.

26.2. La spécialisation des voiries est articulée selon les trois niveaux suivants : 1° le réseau primaire ; 2° le réseau interquartier ; 3° le réseau de quartier. Lorsqu'une voie du réseau primaire, à l'exception des

autoroutes, est divisée en plusieurs chaussées ou équipée d'un tunnel ou d'un viaduc routier, la spécialisation des diverses chaussées s'effectue selon les principes suivants et selon les prescriptions qui s'y rapportent : 1° voie du réseau primaire pour les chaussées en tunnel ou en viaduc, pour les chaussées centrales entre les ouvrages d'art, pour les chaussées centrales situées au-dessus d'un tunnel routier ou en-dessous d'un viaduc, lorsque ces chaussées comportent plus d'une bande par sens de circulation et pour les chaussées d'accès à un tunnel ; 2° voie du réseau interquartier pour les chaussées centrales situées au-dessus d'un tunnel routier, ou sous un viaduc lorsque ces chaussées comportent une seule bande par sens de circulation ; 3° voie du réseau de quartier pour les chaussées latérales.

26.3. Sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires qui concernent spécifiquement les autoroutes, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries du réseau primaire prévoient les mesures d'aménagement visant à : 1° optimiser les conditions de la circulation des véhicules automobiles et des transports en commun, sans porter préjudice au confort et à la sécurité des cyclistes et des piétons ; 2° atténuer l'impact de la circulation des véhicules automobiles sur les logements et les activités riveraines, sauf si les conditions locales ne le permettent pas et pour autant que cela n'entraîne pas une augmentation significative de la circulation des véhicules automobiles sur les autres réseaux de voiries.

26.4. Les voiries du réseau primaire qui aboutissent dans la zone du bois de la Cambre doivent être reliées entre elles.

26.5. Le réseau d'itinéraires cyclables régionaux figure à titre réglementaire sur la " carte des voiries ". A la condition de préserver la continuité et la cohérence de l'ensemble du réseau, le tracé d'un itinéraire cyclable régional peut être localement modifié en fonction de contraintes techniques ou urbanistiques locales. Les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un itinéraire cyclable régional assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les aménagements nécessaires à ces fins.

27. Le réseau des transports en commun

27.1. Le réseau des transports en commun du plan est constitué du réseau primaire des transports en commun comprenant : 1° les lignes de chemin de fer ; 2° les itinéraires en site indépendant. En fonction de nécessités techniques ou urbanistiques, le tracé des itinéraires de transport en commun du plan peut être modifié. Le tracé des lignes à l'intérieur des zones de chemin de fer est mentionné à titre indicatif sur la carte des transports en commun. Les gares et points d'arrêt des lignes de chemin de fer et les stations des itinéraires en site indépendant figurent à titre indicatif sur la carte des transports en commun.

27.2. Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires des transports en commun maintiennent ou améliorent les correspondances avec les autres moyens de transport en commun ou avec d'autres modes de transport, notamment en regroupant autant que possible les arrêts et stations, de manière à minimiser les distances à parcourir à pied d'un mode de transport à l'autre et en veillant au confort et à la sécurité des usagers en correspondance.

27.3. Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des lignes de chemin de fer, ainsi que des gares et points d'arrêt de ces lignes : 1° ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures d'aménagement requises concernant leur intégration urbaine et le respect de l'environnement, en particulier par la protection contre le bruit et les vibrations ; 2° prévoient des dispositifs favorisant l'accès des vélos aux quais, tels que ascenseurs, plans inclinés ou goulettes le long des escaliers ; 3° établissent des parkings de longue durée pour vélos bien visibles et de préférence dans les gares ou, si les conditions locales ne le permettent pas, à proximité immédiate de celles-ci.

27.4. Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires en site indépendant : 1° ne peuvent autoriser de traversée à niveau par d'autres modes de transport ou par des piétons ; 2° ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures d'aménagement requises concernant leur intégration urbaine et le respect de l'environnement, en particulier par la protection

contre le bruit et les vibrations ; 3° établissent des parkings de longue durée pour vélos bien visibles et de préférence dans les stations, ou si les conditions locales ne le permettent pas, à proximité immédiate de celles-ci.

27.5. La zone à réserver pour infrastructure souterraine permet d'assurer la continuité et la mise en œuvre des itinéraires à créer du plan.

27.6. Un itinéraire en site indépendant reliera le Centre Communication Nord à l'avenue Rogier.

27.7. Un itinéraire en site indépendant permettra d'atteindre l'AZ VUB.

Pour un exposé complet des prescriptions, il y a lieu de se référer aux documents du PRAS :

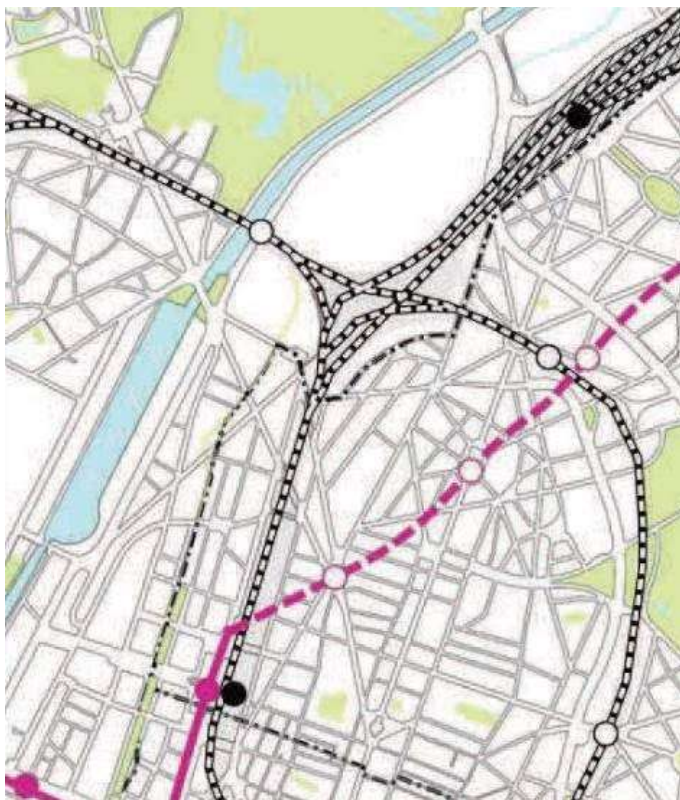
https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/pras_180104_prescriptions_coordonnees_officieuses.pdf

B.6.3. Carte des voiries



L'ensemble des voiries sont des voiries de quartier.

B.6.4. Carte des réseaux de transport en commun



Cette carte est issue de la dernière modification du PRAS approuvée le 23.04.2018 pour le métro.

Cette modification du PRAS est toutefois attaquée en recours en annulation au Conseil d'Etat qui n'a pas encore statué sur la décision.

B.6.5. Interactions du PPAS avec le PRAS

Adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 3 mai 2001, le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) est au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires. Depuis son adoption, il a fait l'objet de modifications partielles et d'errata. Sa mise en œuvre est assurée par la Direction Stratégie territoriale de Perspective.brussels.

Le PRAS est opposable aux tiers, c'est-à-dire qu'il a force obligatoire tant pour les autorités que les particuliers. Toute délivrance de permis d'urbanisme doit lui être conforme.

Le PPAS 19 a été adopté le 23.01.1975. Suivant le principe de la hiérarchisation des plans et le COBAT, le PPAS se trouve à un échelon inférieur au PRAS. Il lui est également antérieur chronologiquement.

L'analyse de l'interaction du PRAS avec le PPAS fait apparaître plusieurs points :

En ce qui concerne les prescriptions générales du PRAS

- 0.2. La prescription 0.2 PRAS adopte des mesures de protection et de création d'espaces verts beaucoup plus contraignantes que le PPAS. Si de nouveaux ensembles immobiliers devaient voir le jour, ils devraient inclure ces espaces verts (min 500 m² de superficie au sol en pleine terre pour les îlots de minimum 5000 m²).
- 0.9 et 0.10 La prescription 0.9 du PRAS (clause de sauvegarde) « *Les immeubles existants dont la destination indiquée dans les permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent ou, à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation, de rénovation lourde ou de démolition-reconstruction* » rentre en contradiction avec l'article

6 du PPAS. *« Les bâtiments existants dont la destination, le volume et l'aspect ne correspondent pas aux prescriptions du plan ne peuvent faire l'objet que de travaux d'entretien, à l'exclusion de tous travaux de reconstruction, transformation ou agrandissement. » Il en est de même pour la prescription 0.10.*

L'article 6 du PPAS est abrogé implicitement par le PRAS en ce qu'il empêche en partie l'application de des deux prescriptions du PRAS.

En ce qui concerne les affectations

- Le PRAS adopte une classification des affectations différente que celle employée dans le PPAS. Le PRAS reprend les îlots constructifs en zones administratives. La refonte du PRAS du 02.05.2013 ajoute des affectations supplémentaires pour les zones administratives (le logement) et confère une palette d'affectations plus large pour ces zones. Le PPAS lui renseigne une zone de construction et y autorise les affectations suivant les gabarits.
- Le PRAS est plus restrictif en ce qui concerne les affectations commerciales en ce qu'il limite les affectations commerciales à 1000m² pour les zones administratives et à 2500 m² pour la zone de galerie commerciale sur le CCN (lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité, prescription 22. Du PRAS - Liseré de noyau commercial) alors que PPAS ne renseigne pas de seuils. L'analyse des interactions ne rencontre pas de problèmes de lecture des prescriptions du PPAS tant que celles du PRAS sont suivies.
- Le PPAS est plus restrictif au niveau de la spatialisation des affectations au sens qu'il oriente les affectations en fonction des niveaux d'arasement inférieurs, intermédiaires et supérieurs des îlots constructibles (voir prescription 10 du PPAS).
- Le PPAS n'autorise pas d'affectation de type hôtelière ni d'activités productives au contraire du PRAS. Il est donc plus restrictif que le PRAS.

En ce qui concerne les voiries

- En ce qui concerne les voiries, le PRAS a déterminé que certaines voiries (bd. Bolivar et Roi Albert II) sont qualifiées en espace structurant, c'est-à-dire qu'ils doivent préserver et améliorer la qualité du paysage urbain et être de préférence arborés. Les prescriptions du PPAS ne font pas apparaître d'exigences particulières pour l'aménagement des voiries mais bien pour l'utilisation de leur sous-sol et y autorise la création d'équipements tels que du parking. Le PRAS ne fait pas mention de l'utilisation possible du tréfonds des voiries pour des équipements ou du commerce (parking). Seule la prescription 0.13 du PRAS mentionne les travaux souterrains.

Il ressort de cette analyse que le PPAS est compatible avec le PRAS excepté pour l'article 6 du PPAS pour lequel il y a une abrogation implicite.

Il ne semble pas y avoir d'autres problèmes d'incohérence entre les deux plans.

B.7. RRU

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) a été adopté par AGRBC le 21/11/2006. Il est donc postérieur au PRAS et au PPAS.

B.7.1. Interactions du PPAS avec le RRU

L'article 94 du CoBAT prévoit que : « Les prescriptions des règlements régionaux et communaux en vigueur ne sont d'application sur le territoire couvert par un plan établi conformément au titre II que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux prescriptions réglementaires desdits plans ».

En ce qui concerne le titre I

Le RRU ne s'applique pas en ce qui concerne l'implantation et le gabarit des constructions (chapitre II) puisque le PPAS sur Schaerbeek les fixe et est encore en vigueur.

Les articles 3,4,5,6,7,8 sont abrogés implicitement.

Le RRU ne s'applique également pas en ce qui concerne la gestion des abords (chapitre IV) en ce que le l'article 11 du PPAS précise ces éléments.

Les articles 11,12 et 13 du RRU sont abrogés implicitement.

Les titres III, IV, VI, VII et VIII du RRU sont par contre d'application.

B.8. RCU

Le Règlement Communal d'Urbanisme de Schaerbeek a été adopté par AGRBC le 30/09/2010. Il est donc postérieur au PPAS, PRAS ainsi qu'au RRU.

Le règlement communal d'urbanisme de la commune de Schaerbeek vise à élaborer un nouvel outil réglementaire et remplace le règlement général sur les bâtisses datant de 1948 et qui est devenu difficilement applicable, ses prescriptions étant soit abrogées par le règlement régional d'urbanisme, soit devenues obsolètes par les évolutions en matière de techniques de construction, de matériaux utilisés et de techniques environnementales appliquées.

Le RCU s'articule autour des cinq titres suivants :

- I. caractéristiques des constructions et de leurs abords (aspects des constructions et de leurs abords, préservation du petit patrimoine, ...),
- II. normes d'habitabilité des logements (qualité des logements, installations de logements à l'intérieur d'îlot ...),
- III. chantiers (gestion),
- IV. publicités et enseignes (en particulier les enseignes lumineuses et éclairées et les bâches publicitaires de chantier),
- V. antennes (antennes paraboliques et hertziennes privées);

Le RCU vise essentiellement à :

- adapter les normes relatives aux constructions et à leurs abords aux techniques et modes de constructions actuelles;
- respecter et conserver le patrimoine bâti.
- intégrer les nouvelles préoccupations environnementales;
- encadrer, par un outil réglementaire adapté, la façon d'habiter actuelle, notamment en ce qui concerne la taille des logements et leur densification;

B.8.1. Interactions du PPAS avec le RCU

L'article 94 du CoBAT prévoit que : « Les prescriptions des règlements régionaux et communaux en vigueur ne sont d'application sur le territoire couvert par un plan établi conformément au titre II que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux prescriptions réglementaires desdits plans ».

En ce qui concerne le titre I

Le chapitre 3 « Implantation et Gabarits » (articles 4,5,6) et le chapitre 6 « abords » (articles 38,39,40,41,42) ne s'applique pas étant donné que ces dispositions sont déjà précisées dans le PPAS.

Les autres articles du titre I et les articles des titres 2,3,4 et 5 restent d'application.

B.9. Analyse des Permis d'Urbanisme dans le périmètre

Une analyse des Permis d'Urbanisme pour les voiries et bâtiments compris dans le périmètre a été réalisée en vue de considérer la situation existante de fait au regard du plan et prescriptions du PPAS. Cette analyse est reprise ci-dessous dans la partie situation existante de fait. Les informations urbanistiques détaillées sont reprises en annexe.

C. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

Nous renvoyons ici encore aux travaux réalisés par perspective.brussels dans le cadre des études « Territoire Nord », notamment aux éléments de diagnostic territorial présentés dans : « Quel futur pour le quartier Nord ? Rapport d'étape », juillet 2019. Nous ne reprenons ici que les principaux éléments urbains et morphologiques qui concernent le périmètre du PPAS 19 concerné par la présente demande de modification.

C.1. Bref historique

Les éléments historiques présentés ici sont notamment issus de l'EIE du projet ZIN.

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 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 (PPAS). 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 devient 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 résidentielles. Les tours WTC en constituent le centre. Elles ont été imaginées comme un ensemble cohérent de 8 tours.

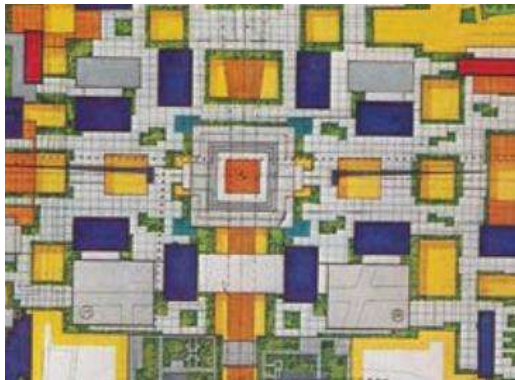
Les socles devaient être reliés ensemble par des passerelles pour créer une circulation piétonne en hauteur, séparée des voies rapides au niveau du sol. Les tours étaient donc conçues pour être perçues à partir de ce niveau de sol artificiel, non du niveau de la rue actuelle. Cette séparation des flux 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-chaussées 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 12 : Esquisse du plan Manhattan



Projet de WTC – Esplanade prévue sur les socles



Les premières expropriations ont débuté dès 1968 et les travaux de construction en 1973 avec la tour WTC. 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.).

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.

« Qualifié de « symbole d'anti-urbanisme », le projet Manhattan s'est soldé d'un véritable échec, suite notamment aux erreurs suivantes commises lors de l'élaboration du plan :

Une économie globalisée au détriment de la population du quartier : la réalisation du réseau routier principal mena à de nombreuses expropriations, ayant comme conséquence la disparition d'un quartier populaire animé au tissu social dense, sans alternative valable.

Des adaptations sur mesure au bénéfice des promoteurs immobiliers : si le projet initial prévoyait une mixité de bureaux, de commerces et d'habitations, l'affectation au logement fut toutefois progressivement remplacée par des bureaux grâce à une série de mini-plans particuliers d'aménagement par îlots.

Une confusion générale par des adaptations incessantes : le Quartier Nord a été inexorablement transformé en un ensemble incohérent et difficilement lisible, résultant de modifications incessantes des plans particuliers d'aménagement « à la tête du client ».

Ces erreurs ont contribué à la création progressive d'un environnement urbain inhospitalier autour d'un projet surdimensionné et contrecarré par d'autres pôles de bureaux. » (Extrait de l'Etude d'incidence environnementale de la demande de PU du projet ZIN, 2019)

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.

Photos aériennes (sources : Brugis)

1971



1977



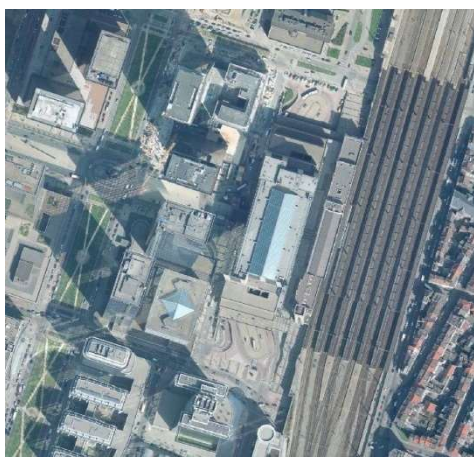
1987



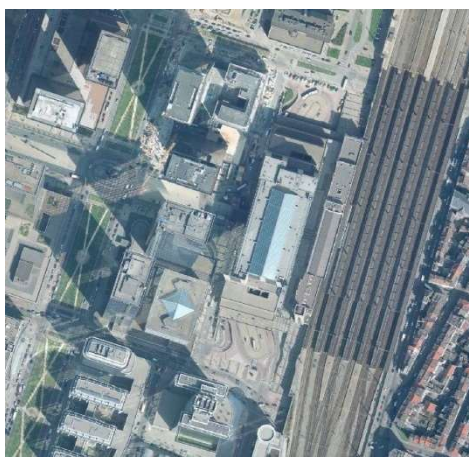
1996



2004



2009



C.2. Contexte actuel du Quartier Nord

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.

Le quartier est composé d'une part de l'ancien tissu urbain composé de maisons unifamiliales, et d'autre part d'un mélange d'immeubles de bureaux d'âges différents, allant des premières constructions des années 1970 jusqu'à des immeubles neufs. Plusieurs îlots résidentiels ont été préservés et la zone où les bureaux sont autorisés circonscrite.

Il s'agit 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).

C'est aussi un quartier actuellement en pleine mutation, incluant de grands projets de construction et de rénovation. Le Quartier Nord est susceptible de générer un pôle de croissance urbain important à l'avenir grâce à la liaison visuelle et bientôt fonctionnelle avec le site de Tour et Taxis à l'Ouest.

C.2.1. Structures Urbaines et paysagères

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-dessous). Les îlots du quartier de bureaux se composent essentiellement de tours ; celles comprises dans le périmètre du PPAS 19 sont décrites ci-dessous dans le point C.2.3. consacré au bâti.

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 urbain et paysagère forte. Les espaces comme le Parc Maximilien, le centre du Boulevard 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.

C.2.2. Espaces publics

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 (section CCN – bld Albert II) qui bénéficie d'aménagements piétons plus généreux ainsi que le boulevard 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). La place Solvay est aménagée en boulevard planté qui se développe dans le prolongement de la rue de Quatrecht (localisée au-delà du chemin de fer). Cette place donne accès carrossable à la gare de bus de Lijn et STIB via une rampe vers le niveau -1 du CCN. Une rampe piétonne actuellement en travaux donne accès à la gare (niv. +1). Place hors périmètre PPAS n°19.

La place du Nord 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 plus minéral que coté place Solvay. Place hors périmètre PPAS n°19.

Ces deux places constituent une interface avec 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 tel espaces en abord de gare.

Le tracé historique de la rue du Progrès est interrompu par la présence du CCN, à cet endroit 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 ...).

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 escalier sous dimensionné par rapport aux flux piétons à accueillir et par ailleurs non adapté aux PMR.

Cette place accueille de part et d'autres des arrêts de bus de la STIB et son versant « SPF Finances » est plus animée vu la présence de commerces. L'esplanade piétonne centrale est une zone de passage intense de piétons et équipée d'un vaste banc sur toute sa longueur.

C.2.3. Bâti

Affectations actuelles dans le périmètre du PPAS 19

+/- 1630 places de parkings hors voirie dont +/- 120 places de parking accessible au public

+/- 220 000 m² de bureaux

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 ;

On peut donc conclure que le périmètre du PPAS a une mixité pauvre en termes d'affectations, 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

Le CCN est constitué d'une mixité de propriétaires privés et publics. Les autres immeubles sont privés.

L'îlot 71 (tours Belgacom) :

Immeuble des années 1990, composé de deux tours principales (118 mètres pour la plus haute, 28 étages) 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*.

Occupée par le siège et bureaux de l'opérateur téléphonique Proximus.

L'îlot 68 (North Galaxy, Ministère des Finances) ;

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

- deux tours de rez+ 29 étages dont 2 étages techniques sous le toit (dites tour A au nord et tour B au sud) ;
- d'un pavillon de rez+ 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.

Occupées par le SPF finances

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 encore partiellement occupé par les bureaux du service public régional.

Medical center

Bâtiment adossé au chemin de fer ; permis de démolition accordé car situé sur le tracé du Metro Nord et directement impacté par les travaux de creusement de l'ouvrage du metro sous le chemin de fer (voir D.7.2.). Bien qu'il y ait une intention de reconstruction exprimée par la sncb, il n'y a actuellement pas de projet arrêté en lieu et place de ce bâtiment.

C.3. Analyse de la situation de fait au regard du plan et des prescriptions.

C.3.1. Plan général

La confrontation de la situation de fait avec l'interprétation des plans et prescriptions nous amène à relever les éléments suivants :

- L'établissement d'un ensemble de 4 doubles tours (dont 2 sur ce PPAS) disposées en croix autour du Boulevard Roi Albert II (axe Nord-Sud) et autour du Boulevard Simon Bolivar (axe Est-Ouest). Ces 4 ensembles de tours ont une emprise au sol et des hauteurs maximales identiques ;
- Les zones de circulation peuvent contenir dans leur tréfonds des équipements tels que du parking « *peuvent être établies des installations d'utilité publique telles qu'égouts, caniveaux, cabines, stations de pompage, canalisations diverses et des équipements tels que parkings (art.9)* ». Il faut souligner qu'une partie du parking du CCN se trouve notamment sous la rue du Progrès en tréfonds et qu'une canalisation reprenant les eaux de la Senne est établie sous le Boulevard Albert II.
- L'application du principe de jardins suspendus ou d'un espace publics à un niveau supérieur donnant accès à une dalle permettant l'accès aux tours : « *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.* »(art 9.) Ces accès n'ont malheureusement jamais été définis par le Collège. Les toitures des bâtiments intermédiaires sur le territoire de Schaerbeek sont restées privatives ce qui évidemment donne une lecture toute autre de ces ensembles urbains par rapport aux volontés du Plan Manhattan exprimées à l'origine. (Sans accès à ces toitures, l'impression qui se dégage de ces îlots sont des 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 exceptée pour l'entrée principale du complexe, etc)
- Contrairement aux idées reçues, les volontés du PPAS ont toujours été d'établir un quartier mixte. En témoigne l'article 10 : « *les zones de constructions 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.* ». Les principes de cette mixité sont développés à travers la catégorisation des gabarits et la répartition spatiale suivant les différents arasements comme l'en atteste l'article 10 :

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.

Il ne peut malheureusement qu'être constaté que ces ensembles urbains se sont développés en zones administratives monofonctionnelles en tout cas du côté de la commune de Schaerbeek. Les WTC 1,2,3,4 ont été construits avec des affectations plus mixtes mais se situent sur la ville de Bruxelles.

Concernant les matériaux de façade, l'article 10 des prescriptions 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* »

C.3.2. Espaces publics

Il est à noter que l'ensemble des voiries présentes dans le PPAS sont des voiries régionales.

Pour rappel le périmètre du PPAS comporte 4 voiries :

- Le boulevard Roi Albert II
- Le boulevard Simon Bolivar
- La place Solvay
- La rue du Progrès

Il est à constater que le PPAS reste très vague en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics, qu'il n'y a pas eu de volonté forte d'aménagement de ceux-ci dans le plan et ses prescriptions. Il ne faut pas oublier que les principes du projet Manhattan étaient de dédier les espaces au sol à la voiture et de reporter les modes actifs au-dessus des dalles. Cela a sans doute joué sur l'absence de définition claire du rôle des espaces publics au sol dans le périmètre du PPAS.

En annexe sont repris les différents étapes d'aménagement et permis d'urbanisme pour chacune des voiries du périmètre ;

C.3.3. Ilots

Les informations urbanistiques détaillées sont reprises en annexe du document.

Ilot 71 (Tours Belgacom)

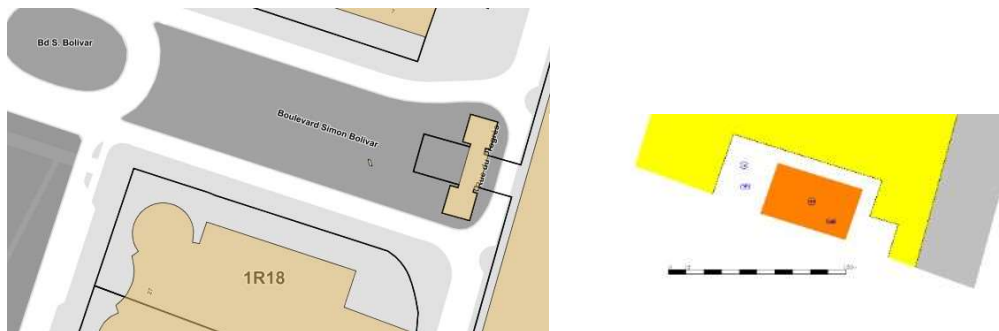
Analyse au vu du contexte réglementaire

L'ensemble de bâtiment semble conforme aux différents permis. Il a été contrôlé par le service de contrôle et les permis ont été archivés.

Une demande de renouvellement de permis d'environnement a été introduite et est en cours de procédure

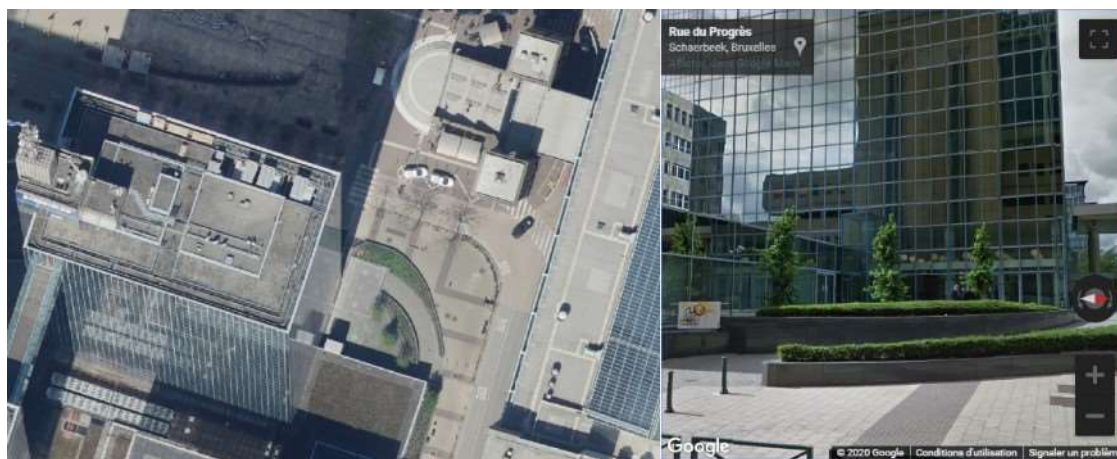
Alignements

Le bâtiment ne semble pas être conforme aux alignements du PPAS.



En effet, les plans cadastraux mentionnent que l'angle côté CCN en arc de cercle appartiendrait à la parcelle 1R18 alors que les plans du PPAS mentionnent un alignement différent.

Cet espace en arc de cercle devait être considéré comme de l'espace public. La situation de fait montre en photo que cet espace n'a jamais été défini correctement servant d'espace servant pour des accès de service aux tours Belgacom alors qu'il se trouve devant le CCN. Une requalification de cet espace serait la bienvenue pour améliorer les qualités et les dimensions de l'espace public ;



PRAS

Le PRAS n'était pas encore d'application lors de la construction du bâtiment mais le bâtiment est conforme au PRAS

PPAS

Le bâtiment lors de sa construction était conforme au PPAS. Par la suite, les modifications apportées dérogent au PPAS en terme des gabarits autorisables. Ces modifications sont également dérogatoires au PPAS situé sur St-Josse.

RRU

Le RRU n'était pas encore d'application lors de la construction du bâtiment. Le bâtiment semble être conforme mais il n'est pas possible en l'état de vérifier l'ensemble du bâtiment aux différents titres du RRU en particulier à l'accessibilité ou des emplacements hors voirie.

Autre

Il est à noter qu'une demande de renouvellement du Permis d'Environnement a été introduite le 18.07.2018 (exploitation des installations classées des 2 tours et de 935 places de parkings couvertes).

Ilot 68 (North Galaxy, Ministère des Finances) (ref : 177/033)

Analyse au vu du contexte règlementaire

Des dérogations au PPAS ont été accordées et ce :

Les gabarits sont plus élevés que ce que n'autorise le PPAS

Le socle n'a pas été réalisé comme prescrit par le PPAS

Les surfaces plancher sont plus élevées que ce que n'autorise le PPAS.

Conclusions

Le bâtiment est conforme aux permis délivrés. 2 commerces (une agence bancaire et 1 horeca) sont développés le long du bd. Bolivar. 1 commerce (inconnu) est développé à l'angle de la place Solvay et de la rue Rogier.

Le bâtiment n'est cependant pas conforme au PPAS et y déroge en de très nombreux points.

Ilot 72 (CCN gare du nord) (ref : 221/080)

Conclusions

Sur base des informations collationnées, nous pouvons déduire les surfaces suivantes :

- Au-3 : 174 places de parking
- Au -2: 1250m² d'archives et 207 emplacements de parking.
- Au -1 : la station de métro + 65 places de parking.
- Au -0.5 : 116 places de parking
- Au 0 : la gare de bus
- Au +1 : les commerces et l'entrée des transports en commune.
- Aux étages : 19 900 m² de bureaux

Nous n'avons pas retrouvé les autorisations de constructions originales conformes pour la construction de l'immeuble. Suivant les contacts déjà entrepris avec l'administration régionale de l'urbanisme, il semble qu'Urban ne possède pas non plus les permis d'urbanisme originaux conformes. Cette situation inquiétante pourrait constituer un risque juridique majeur si un projet de démolition, d'adaptation ou de construction devait voir le jour.

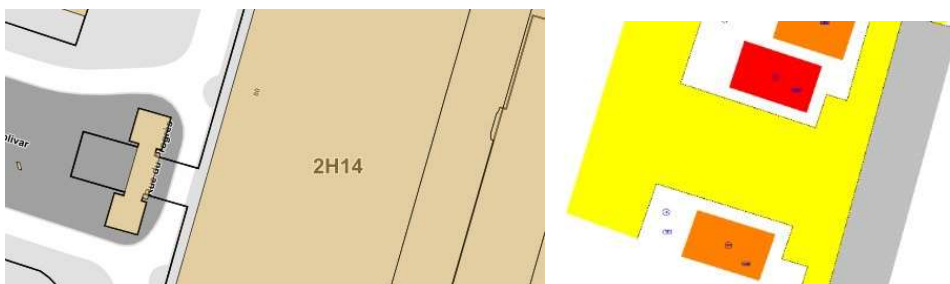
Il serait en effet surprenant d'autoriser la démolition d'un bâtiment sans preuves d'actes administratifs concernant sa construction. Il y a lieu en tout cas de demander une analyse juridique poussée et de redemander à Urban.brussels une recherche méticuleuse dans leurs archives.

Analyse au vu du contexte règlementaire

Alignements

La construction de l'entrée Ouest en 1993 semble non conforme par rapport aux alignements du PPAS.

Cela n'a pas été repris dans la demande de permis de l'époque. Cette construction n'a pas fait l'objet d'une procédure de modification des alignements.



PRAS

- Le bâtiment CCN est conforme au PRAS (Zone Administrative et Galerie Commerciale (G))

La gare du Nord est située en zone administrative. Cela pose problème dès lors que la zone administrative ne permet pas l'établissement de gare et que la gare aurait dû être maintenue en zone de chemin de fer et faire l'objet d'un PPAS spécifiques si des affectations mixtes (bureaux) devaient y voir le jour tel que prévu par le PRAS ;

PPAS

- La clause de sauvegarde du PPAS (art. 6) ne permet pas la reconstruction, transformation ou agrandissement d'un bâtiment non conforme mais cette prescription est abrogée implicitement par les prescriptions 0.9 et 0.10 PRAS. De ce point de vue, un projet de démolition ou de reconstruction ne poserait donc pas de problèmes.
- En ce qui concerne les affectations, le PPAS mentionne en son article 13 : « Le Centre (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. » De ce point de vue les affectations du CCN existant semblent conformes.
- Le PPAS dans ses prescriptions en plans limite la hauteur maximale du CCN à 35m. Le gabarit du bâtiment actuellement construit est non conforme en ce qu'il a une hauteur d'environ 54m. Le bâtiment CCN actuellement construit déroge donc à cette prescription du PPAS.

RRU

- Le bâtiment a été construit avant la mise en application du RRU. Celui-ci ne serait appliqué que pour tous nouveaux travaux réalisés sur le bâtiment.

Conclusions

Au vu des éléments présentés ci-dessus, il apparaît que le bâtiment CCN tel qu'il existe s'écarte fortement des volontés premières du PPAS en ce qui concerne le gabarit mis en œuvre et ne réponds pas aux alignements en cours.

C.3.4. Conclusions

Les objectifs du PPAS initial ont été atteints en ce que la zone est -presque- urbanisée conformément aux alignements et gabarits exprimés dans le PPAS.

Il convient cependant de souligner que l'ensemble des îlots construits dérogent au PPAS et qu'il y donc lieu de le remettre en question notamment du point de vue technique (plans et prescriptions) mais également du point de vue ses objectifs.

Pour rappel, les éléments suivants semblent non conformes : l'entrée Ouest du CCN ne respectant pas les alignements du PPAS, l'angle des tours Belgacom ne respectant pas l'alignement du PPAS, les gabarits des constructions des îlots 68,71 et 72 qui dérogent tous au PPAS, la non construction et utilisation des socles en terrasses accessibles.

Le périmètre du PPAS a été fortement modifié et réduit à une portion congrue par rapport au périmètre initial du PPAS. Il est à noter toutefois que le Quartier Nord s'est développé plus au moins harmonieusement par rapport aux différents PPAS de la zone et forme un ensemble cohérent depuis le long du Boulevard Albert II.

Contrairement aux idées reçues, le PPAS d'origine intégrait une volonté forte de mixité pour le développement des îlots et du quartier. L'on ne peut que constater l'échec de cette volonté, l'ensemble du PPAS n'étant dévolu qu'à du bureau et plus particulièrement du bureau à destination des services publics.

Les jardins suspendus n'ont jamais été réalisés, l'ensemble des toits étant privatisés dans les tours North Galaxy et les tours Belgacom.

Les prescriptions du PPAS ont favorisé la mise en place de façades uniformes et lisses suivant les tendances architecturales de l'époque, qui aujourd'hui sont un témoignage de ce courant d'architecture moderne mais qui a été systématiquement utilisé sur les tours et les immeubles bruxellois.

Il est particulier de constater que les tours Belgacom et North Galaxy ont été construites plus de 20 ans après l'approbation du PPAS.

D. CADRES PLANOLOGIQUES ET PROJETS EN COURS

Le processus de modification du PPAS devra se faire en cohérence avec les stratégies, objectifs et projets prévus et/ou à l'étude sur la zone, nous avons identifié en particulier :

D.1. Analyse au regard du PRDD

Le Plan Régional de Développement Durable, approuvé par le Gouvernement régional le 12/07/2018, constitue « la » référence stratégique en matière d'aménagement du territoire.

Compte tenu des enjeux identifiés, aux échelles métropolitaines et locales, ainsi que du potentiel qu'il représente, le PRDD fait du quartier Nord un pôle de développement prioritaire. Il invite à étendre et à structurer la réflexion du futur de la zone au-delà de la requalification des tours de bureaux, des socles et des espaces publics. Les enjeux tels que l'implantation de logements, la réintégration d'une mixité urbaine, le rétablissement d'un lien fort entre le canal et le centre-ville sont soulignés.

Nous relevons en particulier :

Le quartier Nord est repris comme pôle de développement prioritaire

« Considéré comme quartier monofonctionnel de bureaux, le Quartier Nord souffre d'une image négative, ce qui freine l'arrivée de nouveaux occupants.

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 ».

Et de conclure que « La nécessité de stimuler et d'encadrer la mutation du Quartier Nord est dès lors apparue comme évidente. Il appartient aujourd'hui aux pouvoirs publics de développer une vision d'avenir pour ce quartier, de manière à structurer l'intervention des acteurs publics et à accompagner les initiatives privées. » (AXE 1 / MOBILISER LE TERRITOIRE POUR CONSTRUIRE L'ARMATURE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DÉVELOPPER DE NOUVEAUX QUARTIERS. STRATÉGIE 1 Mobiliser le potentiel et les ressources foncières).

Le quartier Nord de par la présence de la gare du Nord est concerné par la mise en œuvre d'une densification maîtrisée. *« ...Le premier principe est de permettre une plus grande densité dans les zones caractérisées par une bonne accessibilité en transport public mais aussi la prise en compte des enjeux de stationnement dans la zone... » (AXE 1 / STRATÉGIE 2 Proposer une densification maîtrisée. UNE DENSIFICATION LIÉE À UNE BONNE ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC).*

Le quartier Nord est repris en zone prioritaire de verdoisement. *« ... La partie centrale de la région considérée comme zone de verdoisement (A). Dans cette partie centrale et dense de Bruxelles, il existe un déficit important d'espaces verts publics et privés alors que la densité d'habitants est forte » (AXE 2 MOBILISER LE TERRITOIRE POUR DÉVELOPPER UN CADRE DE VIE AGRÉABLE, DURABLE ET ATTRACTIF. STRATÉGIE 2 Les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie).*

Le quartier Nord et les abords de la gare du Nord sont directement concernés par le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux.

« ...La Région, à travers le PRDD, entend réaffirmer la valeur paysagère et structurante de ces espaces publics, qui relèvent souvent de la gestion régionale. Elle entend également renforcer la valeur paysagère des espaces publics d'entrée de ville et requalifier l'espace public autour des grandes gares (y compris les talus) qui constituent elles aussi des entrées de ville et des nouveaux lieux d'intensité urbaine que sont les nœuds de transport public.

(...) ». (AXE 2 /STRATÉGIE 2 Les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie).

Le PRDD mentionne également, la volonté de renforcer le paysage naturel : « Cette stratégie vise à renforcer les maillages stratégiques (maillage vert et bleu), à protéger la biodiversité, à renforcer les paysages à l'échelle métropolitaine, à améliorer la qualité de l'espace public, à augmenter l'emprise des espaces publics dans les quartiers denses et à renforcer le rôle structurant des espaces publics régionaux ». (AXE 2 / STRATÉGIE 6 Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional).

Le quartier Nord et les abords de la gare du Nord sont repris dans l'axe quartier Nord- Boulevard du Centre - Haut de la ville reliant des pôles économiques à revitaliser. (AXE 3 MOBILISER LE TERRITOIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE URBAINE

STRATÉGIE 1. Soutenir les fonctions économiques dans leur dimension spatiale)

La gare du Nord doit pouvoir offrir des équipements de confort satisfaisants

« La Région souhaite que l'ensemble des gares bruxelloises offre des équipements de confort satisfaisant. Ces lieux de passage acquièrent d'année en année un statut de lieu de vie et contribuent directement au dynamisme régional. Ce niveau de confort intègre également la disponibilité des solutions de mobilité multimodale à proximité. (...)»

(AXE 4 MOBILISER LE TERRITOIRE POUR FAVORISER LE DÉPLACEMENT MULTIMODAL GARES NATIONALES BRUXELLOISES).

D.2. Analyse au regard du PCDD Schaerbeek 2021 Plan communal de développement et Agenda 21.

Ce document date de 2011 et visait une série d'objectifs opérationnels.

Le Projet 7.11 : Réalisation d'un « Plan d'avenir » du quartier Gare du Nord n'a pas été réalisé.

Il visait à développer un tout nouveau quartier, vitrine de Schaerbeek par rapport à l'approche et à la visibilité externe (quartier de la Gare du Nord), modèle quant au développement durable, modèle en matière de montages financiers et de bonne gestion des processus (vs Gare du Midi), résolvant de nombreux problèmes actuels.

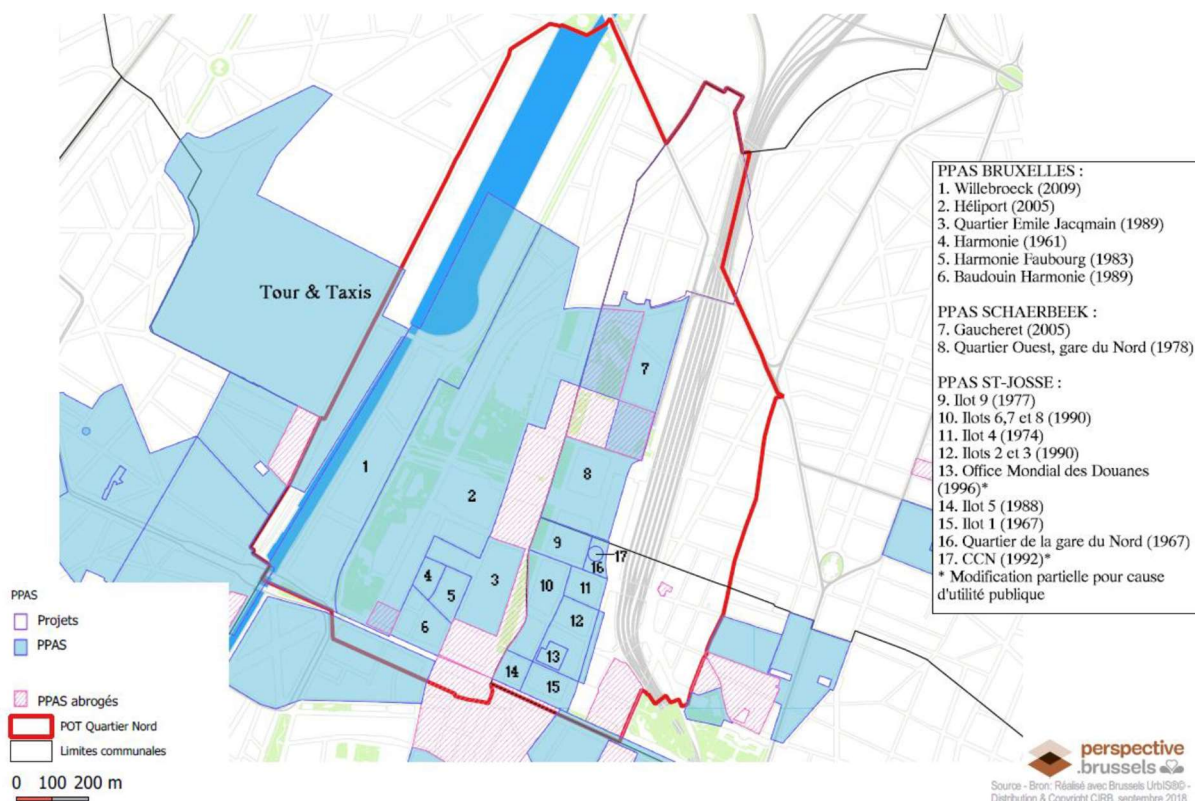
D.3. Analyse au regard du PRAS

En-dehors des ZIR, le PRAS affecte le quartier Nord pour partie en zone administrative, en zone d'habitation, en zone de forte mixité, en zone de chemin de fer, en zone verte, en galerie commerçante ou encore en zone de voirie (voir ci-dessus dans la partie B. Analyse de la situation existante de droit).

D.4. Analyse au regard des PPAS à l'échelle du quartier Nord

On se réfère ici au rapport d'étape « Quel futur pour le quartier Nord ? ». Perspective Brussels juillet 2019.

La zone d'étude comporte 17 PPAS en vigueur sur trois communes : Ville de Bruxelles, Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek. 14 PPAS sont en vigueur et 2 comportent des modifications partielles pour cause d'utilité publique (le PPAS qui nous occupe est repris au point 8 de la figure ci-dessous). Les PPAS limitrophes au périmètre d'étude sont analysés ci-dessus au point B.4. PPAS limitrophes)



D.5. Analyse au regard du plan Good Move

Le Conseil des ministres a approuvé le 5 mars 2020, en deuxième lecture, la version finale du plan régional de mobilité Good Move. Avec ce plan, le gouvernement bruxellois veut réduire l'utilisation générale de la voiture personnelle de 24% d'ici 2030, diminuer de 34% le trafic de transit, quadrupler l'utilisation du vélo, rendre aux Bruxellois 130 000 m² d'espace public et mettre en place une cinquantaine de quartiers apaisés.

La réflexion menée par le plan Good Move s'articule autour de points stratégiques, qui entrent en résonance avec les enjeux du périmètre concerné par la modification du PPAS :

- Créer de grands « quartiers de vie » apaisés ;
- Equilibrer l'espace dédié à chaque mode de transports ;
- Proposer une meilleure qualité des services de mobilité ;
- Orienter les choix vers une mobilité durable.

La zone concernée par la modification du PPAS s'articule autour de 2 Magistrales piétonnes :

1. Place de Brouckère – Bd E. Jacquemin – Bd Albert II – bd. Bolivard – passerelle Picard – Tour et Taxis
2. Place de Brouckère – Bd A. Max – Place Ropogier – rue du Progrès – rue de Brabant – place Liedts.

« Les magistrales piétonnes sont des axes particuliers du réseau Marche PLUS. A partir du piétonnier du centre-ville, un réseau de grands itinéraires piétons permet de rejoindre les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels du centre-ville élargi par des cheminements lisibles, agréables et confortables. Les magistrales piétonnes s'inscrivent dans la logique reprise dans le PRDD d'un centre-ville qui s'affranchit des limites historiques du Pentagone. A terme, les itinéraires des magistrales peuvent être étendus pour relier d'autres pôles, et le concept peut être développé dans d'autres endroits du territoire régional.

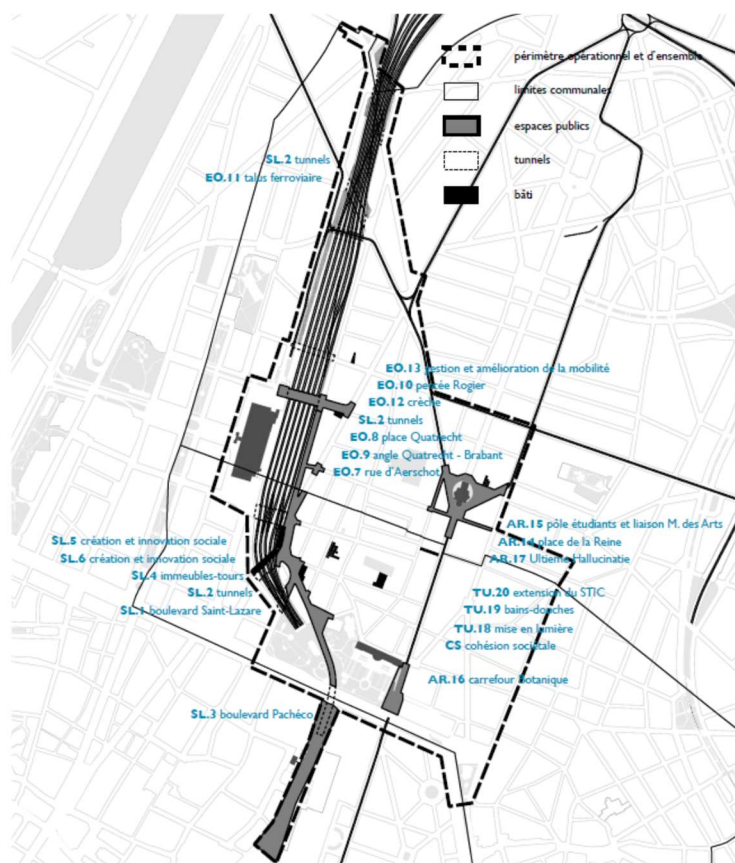
La volonté, d'une part, de revaloriser les espaces publics et, d'autre part, d'ouvrir l'ensemble des perspectives depuis et vers la gare a pour conséquence d'envisager une implantation s'inscrivant dans la continuité des immeubles existants dans le quartier ».



Magistrales piétonnes

D.6. Analyse au regard du CRU 2 Brabant Nord St-Lazare

Le **CRU 02 dit « Brabant Nord St Lazare »** cherche à résoudre la question des barrières physiques qui enclavent le quartier et rendent les accès/circulations difficiles (pour tous les modes) en travaillant sur les voies et infrastructures routières et ferrées. 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, les tunnels sous voies ferrées, la place du Nord et la rue de Quatrecht font partie des espaces à réinvestir.



CRU 2 – Périmètre inclus les abords de la gare du Nord



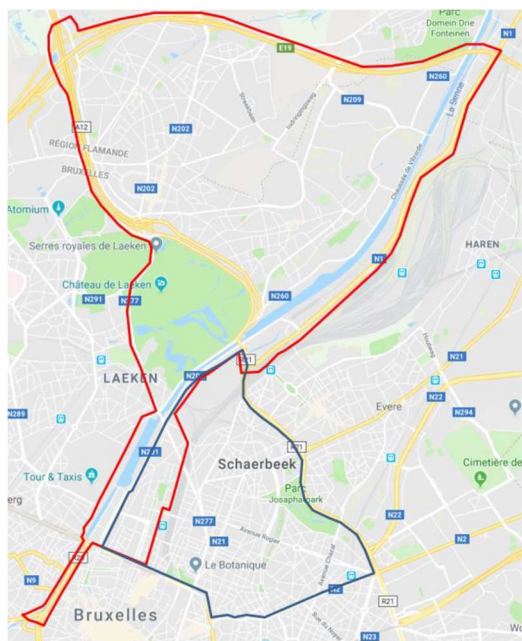
Extrait document rapport d'étape, perspective Brussels « Quel futur pour le quartier Nord ? ». Juillet 2019.

D.7. Analyse au regard des études / projets en lien avec la mobilité :

D.7.1. Etudes de mobilité de la maille Lambermont – Botanique et Canal Nord – A12

Il s'agit de 2 études distinctes menées par Bruxelles Mobilité qui visent la mise en œuvre du plan Good Move avec des focus spécifiques sur certaine zone. L'étude de mobilité maille Lambermont – Botanique rencontre un projet d'étude mobilité du CRU 2 et vise en particulier les évolutions possibles des abords de la gare du Nord, rue de Brabant en terme de piétonisation. L'étude Canal Nord A 12 couvre un large périmètre aux abords du Canal.

Le résultat de ces deux études impactera directement le périmètre du PPAS modifié. L'échéance de fin de ces études est prévue en mai 2020.



Périmètre des études de mobilité menées par Bxl Mobilité. Canal-Nord – Maille Lambermont Botanique. Résultats des études attendus en mai 2020.

D.7.2. Métro Nord

La ligne de métro 3, un nouvel axe jalonné de 18 stations s'étendra sur 10,3 km et traversera la ville du Nord au Sud. Evere sera relié à Forest en passant par la gare du Midi, le centre-ville, la gare du Nord, Schaerbeek.

La future ligne 3 existe déjà en partie avec des trams qui circulent en « pré-métro » depuis 1993 entre la gare du Nord et la place Albert à Forest. Le projet vise à prolonger la ligne vers le Nord de la région, avec la construction d'un nouveau tronçon reliant la gare du Nord à la station Bordet, à Evere.

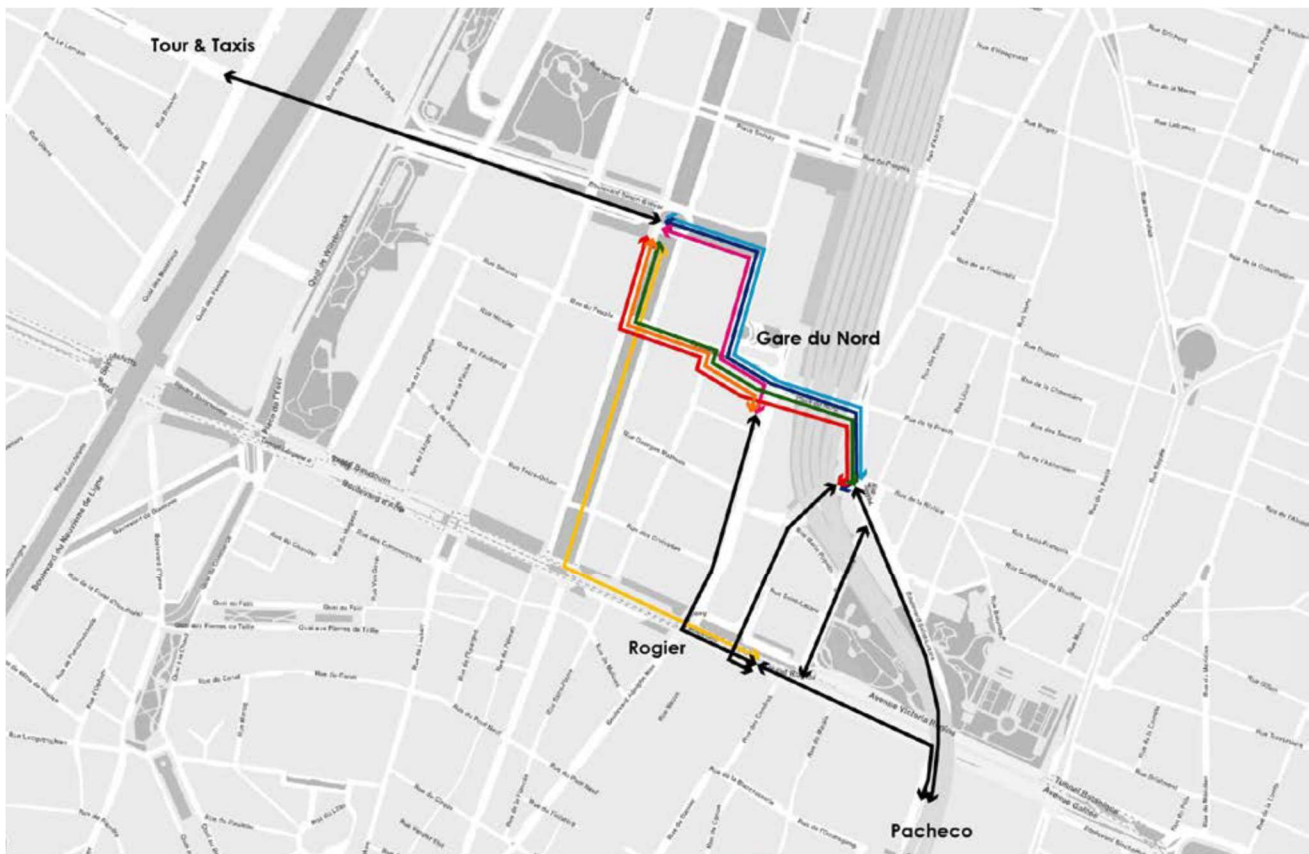
La section pré-métro devrait être convertie en Métro à l'échéance 2025 avec un terminus provisoire sous les voies de chemin de fer vis-à-vis de la rue Rogier. A cette échéance la station de pré-Métro gare du Nord sera convertie pour partie en station de Métro. La section de Métro à construire jusque Bordet est à ce stade programmée à l'horizon 2030.

La modification du périmètre de PPAS proposée permettrait d'inclure dans celui l'espace occupé actuellement par le Medical Center ; comme évoqué au point C.2.3., celui-ci est destiné à être démoli dans le cadre du chantier du métro et à ce stade, aucun projet n'est arrêté.

D.7.3. Etudes tram : Tour &Taxis

Mission attribuée par le Gouvernement à la STIB et à Bxl Mobilité début 2019 et qui vise à réaliser une étude d'itinéraire détaillée d'aménagement d'un nouveau tracé tram qui assure le lien entre la station Belgica et Bld Pachéco (étude étendue par le Gouvernement début 2020 pour un tracé au-delà du Bld Pachéco, jusqu'à la gare centrale). Ce tram pouvant par la suite être prolongé vers Ixelles.

Plusieurs variantes de tracé impactent les abords de la gare du Nord et conditionneront les espaces publics dans le quartier.



Variantes d'itinéraires à l'étude. Etude Sweco février 2020.

D.7.4. Etude Tram NOH

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 NOH.

Le choix du tracé a été arrêté début 2020 pour des travaux programmés en 2023. Au niveau du PPAS qui nous occupe le tracé est en souterrain et utilise des infrastructures existantes.



D.7.5. Etude tram Brabantnet

Il s'agit d'un projet de ligne du réseau de Lijn (interurbaine) du réseau Brabantnet, entre Willebroek et la Gare du Nord. Non programmé à ce stade mais pouvant à terme impacter les abords de la gare du Nord.

D.7.6. Pont cyclo-piéton et bus/tram « Suzan Daniel

Localisé au-delà de la zone directement concernée par le PPAS ce projet en cours aura un impact important à terme pour la mobilité dans le quartier. Cette nouvelle liaison va désenclaver le quartier Nord et pourra accueillir le nouveau tram Tour et Taxis.



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

D.7.7. Réaménagements Espaces publics boulevards St-Lazarre

Localisé au-delà du chemin de fer, le boulevard Saint Lazare est proche de la zone d'étude.

Son réaménagement a débuté à l'automne 2019



Visuel projet, bureau d'étude Bas Smets. 2012

D.7.8. La gare de bus internationale

Actuellement localisée rue du Progrès, tronçon coté place Solvay, cette gare est amenée à être relocalisée (étude pour une implantation à côté de la station de Métro Erasme à Anderlecht). Cette relocalisation n'est toutefois pas prévue à court terme.

D.8. Analyse au regard des principaux projets immobiliers en cours sur et alentours du périmètre ;

D.8.1. Projet de démolition-reconstruction du CCN

Ce bâtiment (voir description ci-dessus : îlot 72 (CCN Gare du Nord) est actuellement en train d'être vidé de ses occupants (administrations régionales). Un projet de démolition-reconstruction du bâtiment est à l'étude par un consortium privé ; pour être réalisé celui-ci nécessiterait une modification de l'actuel PPAS.

D.8.2. Projet Zin - (îlot au croisement du boulevard Albert II et du boulevard Bolivar et au croisement de la rue Willem de Mol et de la Chaussée d'Anvers)

Les WTC 1 & 2, situés sur le territoire de la ville de Bruxelles à la frontière du périmètre du PPAS font l'objet d'un projet de reconstruction.

Un permis d'urbanisme a été délivré le 19.03.2020 ([référence régionale 04/PFD/688807 – réf. Ville : R1154/2018](#)) ayant pour objet de démolir l'ensemble des ouvrages en superstructure (socle et tours) du WTC 1 & 2 à l'exclusion des noyaux des deux tours ainsi que la majeure partie de la dalle de plancher du RDC et de construire un complexe immobilier multifonctionnel à usage de bureau, logement, établissement hôtelier et commerce, incluant la rénovation des niveaux de parking.

Le bâtiment accueillera une partie des bureaux de la Région Flamande (Vlaamse Overheid)



Crédits images : site internet de Jaspers-Eyers - <https://www.jaspers-eyers.be/%C2%AB-zin-%C2%BB-brussels>

Plus d'informations en annexe ;

D.8.3. WTC 3 et 4 (îlot formé par le bd Simon Bolivar / le bd Roi Albert II/ la rue du Peuple et la Chaussée d'Anvers)

Il existe un projet pour la transformation du WTC 3 et la construction de la nouvelle tour WTC 4.

Un permis a été délivré le 05/12/2012 (référence régionale 04/AFD/285763 – réf. Ville : S34/2010)

La demande visait à : transformer la tour WTC III et construire la tour WTC IV, à savoir : démolition partielle du socle existant de la Tour WTC III (R+3) et rénovation des façades, sur socle existant construction de la Tour WTC IV : 27 niveaux (socle compris) et d'un pavillon de 4 niveaux, modification des accès au parking de la Tour WTC III et d'autres éléments constructifs permettant l'exploitation autonome de la nouvelle Tour WTC IV, augmentation de la superficie hors sol de 82.044 m² à 129.500 m² (WTC III + WTC IV), réduction du nombre d'emplacements de parking de 602 à 517 (WTC III + WTC IV) ;

Les travaux ont débuté le 15/10/2015 et sont toujours en cours.

Un permis modificatif a été délivré le 07/03/2018 (référence régionale 04/AFD/581778– réf. Ville : R1039/2015)

modifier le permis S34/2010, à savoir : - suspendre une peau de verre se détachant de la façade principale du boulevard du Roi Albert II, libérant des espaces de bureaux en porte-à-faux; - créer un parvis donnant accès au socle via des escalators et hall séparés permettant de rejoindre les ascenseurs de la tour; - reculer l'alignement et réduire le volume de l'étage technique (+6) en toiture du pavillon. - sur le pavillon créer un atrium sur 3 niveaux (R+4 à R+7) recouvert par un dôme transparent à la place de la toiture de verte du R+3 ; - fusionner les espaces de plancher entre le pavillon et la tour ; - déplacer et modifier des sorties de secours ; - modifier la rampe d'entrée du parking ; - changer l'affectation d'une partie du rez-de-chaussée, en créant 184 m² de commerce - déplacer des locaux techniques ; - supprimer un ascenseur ;



Crédits image : site internet de BEFIMMO <https://www.befimmo.be/en/portfolio/project-world-trade-center-4>

D.8.4. Projet Silver Tower

Il s'agit de la construction privée d'un immeuble de bureaux (40 000 m²) avec parking de 168 places et d'un espace commercial au rez-de-chaussée de 150 m² aux abords de la place Saint-Lazare sur le territoire de la commune de St-Josse.

La construction de la superstructure du bâtiment a démarré en 2019.

Le bâtiment devrait à terme accueillir une partie du Service Public Régional de la Région Bruxelles-Capitale.



Crédits et sources :

<http://ghelamco.com/site/be/fr/project-detail/105/bruxelles-silver-tower.html>

<https://www.greisch.com/en/projet/silver-tower-brussels/>

D.9. Analyse au regard du Programme Régional en Economie Circulaire 2016 – 2020 (PREC)

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 10 mars 2016 le Programme Régional en Economie Circulaire 2016 – 2020 (PREC) doté d'un budget de 12,8 millions € pour l'année 2016.

Le Programme Régional en Economie Circulaire (PREC) vise 3 objectifs généraux :

- Transformer les enjeux environnementaux en opportunités économiques.
- Relocaliser l'économie à Bruxelles afin de produire localement quand c'est possible, réduire les déplacements, optimiser l'utilisation du territoire et créer de la valeur ajoutée pour les Bruxellois.
- Contribuer à créer de l'emploi.

Le Programme Régional en Economie Circulaire (PREC) est un engagement du Gouvernement bruxellois qui vise à accentuer les synergies entre les acteurs économiques pour que, en synthèse, les flux de matières utilisées et issues de l'activité des entreprises et des acteurs locaux puissent être rationalisées en ce que les déchets des uns deviennent des ressources pour les autres. Et cela dans l'intention de renforcer l'économie et l'emploi de proximité et de diminuer les incidences environnementales. A ce titre, perspective.brussels et la SAU sont directement désignés dans l'axe dit « territorial » du PREC comme devant « veiller à construire les fondements d'une économie circulaire au sein des 10 pôles de développement prioritaires et du territoire du canal ».

En outre, la note de durabilité et de recommandations programmatiques de Bruxelles Environnement pour le quartier Nord issue du travail d'analyse du service FQD pointe le fait que le quartier Nord présente des opportunités pour la mise en œuvre de l'Axe territorial du PREC notamment par le travail sur quatre circuits de matière : construction, mobilier de bureau, matière organique et nourriture (§ Durabilité et métabolisme urbain).

D.10. Analyse au regard d'autres études à prendre en compte à proximité et pouvant avoir un lien avec le PPAS modifié ;

- Projet Bruxelles Environnement : maillage vert – lit de la Senne – parc – talus chemin de fer
- Parc Maximilien
- Beeldkwaliteitsplan Kanal
- Note de Durabilité pour le Quartier Nord de Bruxelles Environnement (2019)

NB : Ces études sont reprises ici pour mémoire et nous vous renvoyons vers l'étude quartier Nord > note d'étape de Perspective : Territoire Nord qui en résume le contenu:

https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/qn-rapport_detape_190802_print_version.pdf

https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/qn-session_dinfo-info_sessie.pdf

E. MOTIVATION DE LA DEMANDE DE MODIFICATION DU PPAS – LIGNES DIRECTRICE DU PROJET DE MODIFICATION

Les espaces couverts par le PPAS constituent une articulation, une charnière de l'ensemble du territoire Nord. Les ambitions du projet de PPAS doivent donc intégrer les enjeux et ambitions formulées à ce jour dans les documents stratégiques régionaux ainsi que dans les études et notes thématiques développées par les différentes instances régionales (Perspective, BMA, Bruxelles Environnement (facilitateur quartier durable)). Il doit aussi prendre en considération les besoins de fonctionnement des différents opérateurs et services publics présents dans le périmètre, notamment les opérateurs de transports publics. Il doit enfin également prendre en compte les enjeux de développement formulés par les acteurs locaux. Une grande partie de ces éléments sont rassemblés et coordonnés dans le cadre du travail mené par perspective sur le « Territoire Nord ». Il s'agit dès lors d'en extraire et de préciser ici les éléments majeurs sur lesquels doit s'appuyer la modification du PPAS pour le périmètre spécifique du pôle gare.

E.1. Eléments de la situation existante que le projet entend modifier.

Le projet entend modifier l'ensemble des éléments existants constituant le PPAS et y inclure des dispositions complémentaires.

Seront modifiés :

Le périmètre du PPAS



Le volet réglementaire

Les prescriptions graphiques du PPAS

- Révision du plan d'alignement
- Révision du plan des implantations et gabarits
- Révision du plan des affectations
- Révision du plan des gabarits

Les prescriptions littérales du PPAS

- Révision des prescriptions de gabarits, implantations et affectations

- Révision des prescriptions d'aménagement des voies de communication.
- Révision de prescriptions de l'esthétique des constructions et de leurs abords

Seront ajoutées éventuellement :

- Un plan d'expropriation en vue d'acquérir les terrains pour les futurs équipements.
- Un périmètre de préemption pour les mêmes motifs
- Des prescriptions spécifiques déterminant les circonstances, la valeur et l'affectation des charges d'urbanismes pour diriger les charges vers les futurs équipements.
- Des prescriptions d'aménagement, de construction et de rénovation destinées à améliorer le bilan environnemental des travaux dans le périmètre du PPAS.
- Un volet stratégique précisant les principes de mobilité et de réaménagement des espaces publics.
- Un plan de phasage de mise en œuvre pour la gestion de l'avenir du CCN, de son occupation temporaire, de sa démolition et reconstruction.
- Des mécanismes d'incitants et de primes au recyclage et au développement d'une économie circulaire.

La commune insistera pour qu'un rapport sur les incidences environnementales soit réalisé dans lequel des alternatives de spatialisation et d'affectations seront étudiées et ce en particulier pour le redéveloppement de l'îlot 72 (CCN).

E.2. Ambitions générales pour le territoire Nord

Enjeux formulés pour l'ensemble du Territoire Nord, extrait des études Territoire Nord, menées par Perspective.Brussels :

*« Enjeux 1 Favoriser la **diversité des fonctions** et leur proximité à toutes les échelles : du bâtiment, à l'îlot, au quartier, autour de la Gare du Nord »*

*Enjeux 2 Offrir des **équipements d'échelles régionale et métropolitaine** qui s'appuient sur l'hyperaccessibilité - école secondaire prioritairement - **et des équipements locaux** - prioritairement en matière de santé et d'aide à la personne ainsi qu'un équipement sportif ; »*

*Enjeux 3 **Requalifier les espaces publics** pour y favoriser les modes actifs, et éliminer les effets barrières. Il s'agit d'articuler la connexion des ensembles urbains au sein du Quartier Nord et de la Gare du Nord, avec les autres quartiers en accroche (Masui, Brabant, Pentagone) et avec les grandes figures urbaines (Canal, Tour et Taxis, Kanal-Pompidou). »*

*Enjeux 4 **Optimiser l'utilisation des ressources** (matières diverses) et/pour contribuer au développement économique local, circulaire, équilibré et solidaire.*

*Enjeux 5 Les enjeux d'urbanisme opérationnel doivent pouvoir contribuer à des dimensions non proprement urbanistiques mais pourtant fondamentales pour la cohésion des territoires de la Région et pour faire face au changement climatique. Il s'agit en effet par ces enjeux de contribuer... 1/ À la mise en œuvre de meilleures conditions du **vivre-ensemble et de la solidarité**. 2/ À la mise en œuvre d'un **quartier durable et innovant**. 3/ À une amélioration de l'**image du quartier**, au renouvellement de son **identité**. »*

E.3. Lignes directrices pour le projet de modification du PPAS

Le pôle de la Gare du Nord est un espace charnière dans la structure urbaine régionale à la fois en termes morphologique, programmatiques et de mobilité. Il s'affirme comme centralité métropolitaine et constitue un

centre de communication névralgique national et international (bus en surface et pré-métro en souterrain – prochainement métro + lignes supplémentaires de tram en surface). Le pôle gare du Nord est dès lors reconnu largement comme axe prioritaire de redéveloppement (voir définition et objectifs spécifiques dans PRDD) répondant à des enjeux de communication et de développement économiques à l'échelle régionale, voire nationale mais également à des enjeux environnementaux et de qualité du cadre de vie à l'échelle locale. Les objectifs formulés vont effectivement dans le sens de transformer le pôle gare en quartier de vie reliant ce centre intermodal métropolitain aux quartiers environnants. La structure des espaces publics, intégrant à la fois les importants enjeux de mobilité, la diversité des usages et les conditions environnementales, apparaît comme un élément majeur pour guider le développement de ce pôle métropolitain. Les questions de densité, de mixité, de qualité des espaces publics, de mobilité, de qualité environnementale, de circularité et enfin d'identité et d'esthétique sont les éléments majeurs qui doivent guider la redéfinition des cadres urbanistiques du pôle gare.

E.3.1. Périmètre élargi

Élargissement du périmètre pour intégrer le terrain de l'ancien centre médical ainsi que pour prendre en compte la Tour Amelinckx (intégrée au PPAS Gaucheret, cfr ci-dessus) qui borde la Place Solvay ; les prendre en considération permet de considérer la place Solvay et son articulation avec les espaces publics alentours comme un ensemble et de prendre en compte plus largement les besoins de mobilité (voir ci-dessous). L'hypothèse de périmètre présentée ci-dessus intègre aussi le tunnel de la Rue Quatrecht ; ce, également dans un souci de cohérence des aménagements des espaces publics.

E.3.2. Densité qualitative :

Étant donné l'hyperaccessibilité de la Gare du Nord (première gare du pays), une densification de la zone semble légitime. La densification dans le périmètre du PPAS doit être qualitative : elle doit permettre de libérer de l'espace ouvert au sol et le développement des réseaux vert et bleu. Elle doit permettre aussi de dégager des perspectives, notamment sur la gare du Nord. La densification doit cependant être réalisée de manière mesurée en tenant compte de l'environnement bâti existant des deux côtés des voies ferrées ; le pôle gare se trouvant effectivement à l'interface entre les infrastructures de chemin de fer, le Central Business District (immeubles hauts) et les quartiers d'habitat traditionnel bruxellois (quartier Brabant). La densification ne peut pas se faire au détriment de la qualité des espaces publics. Une attention particulière doit être portée au travail des socles des bâtiments élevés (voir ci-dessous) en vue de marquer l'ancrage au sol des bâtiments et de favoriser l'activation des espaces publics.

En ce qui concerne le redéveloppement du CCN, la densification doit enfin tenir compte des besoins programmatiques évalués à l'échelle régionale. Nous retenons à ce stade l'un des scénarios préconisés par la région : max. 130.000 m² hors niveau gare des bus avec min. 45.000m² de logement, 10.000m² de commerce et 12.500m² d'équipement public.

E.3.3. Mixité

La mixité est un enjeu essentiel pour faire du périmètre du PPAS un véritable quartier de vie. Un enjeu est notamment le développement nécessaire de logements et d'équipements dans cette zone monofonctionnelle, d'autant plus attractive que située sur un pôle majeur de transports publics. La mixité programmatique doit tenir compte aussi des besoins liés aux futurs développements, dont la densification prévue pour le CCN et peut-être à termes dans les bâtiments alentours.

La mixité doit être envisagée tant en termes fonctionnels que social. L'intensification de la mixité doit répondre à la fois à la fonction de centre intermodal métropolitain en évolution mais également aux besoins des quartiers environnants. Il s'agit en effet de permettre l'appropriation du quartier d'affaires par les populations alentours, de favoriser la cohésion sociale, le vivre ensemble et la solidarité. L'intensification des usages doit garantir la vitalité sociale ainsi que la proximité des échanges et des services. La combinaison de fonctions multiples doit permettre une utilisation efficace de l'espace, une ouverture maximale sur le quartier et d'éviter que le quartier et les bâtiments ne soient utilisés que pendant les heures de bureau.

Il s'agit aussi de favoriser le développement économique local, la circularité entre les fonctions métropolitaines et locales et d'installer une complémentarité et des synergies avec l'ensemble du quartier Nord (avec des pôles comme Tour & Taxis, le musée Kanal, la ferme Maximilien, la place Rogier) ainsi qu'avec les quartiers d'habitation existants sur Schaerbeek et Saint-Josse. Les fonctions polarisantes à l'échelle métropolitaine devront donc intégrer des programmes locaux.

La mixité doit être envisagée à l'échelle de l'ensemble du pôle mais également à l'échelle des bâtiments (mixité verticale). Il s'agit aussi d'inclure une diversification des typologies au sein de chaque fonction et de permettre une évolutivité des fonctions installées.

En vue de favoriser l'activation des espaces publics, d'éviter les rues arrières, etc. l'occupation des rez-de-chaussée doit être spécifiquement définie en termes de taille et de rôle. Il s'agit de privilégier des fonctions animatrices et de tendre vers une diversification des usages et public cibles ; notamment en installant des commerces, Horeca, entreprises plutôt que des espaces de stockage ou de stationnement. Il s'agit aussi de prendre en compte l'orientation des entrées de bâtiments.

Les différents programmes à développer dans le périmètre et points d'attention sont :

- **pôle gare** (quartier de vie et mobilité durable) : besoin d'accessibilité majeure et faciliter les transferts modaux - fonction de desserte et intermodalité du pôle gare ; à la fois lieu de destination et de passage ; arrêts et terminaux de nombreuses lignes de bus et de tram ; intensité des flux, actuellement déjà proche de la saturation – pôle majeur de transport, flux de voyageurs en augmentation (nouvelle ligne de métro, nouvelles lignes de tram, etc.). Développement futur de stations de chargement pour bus électrique – déplacement de la gare de bus international mais solution transitoire à envisager - Dans le socle du bâtiment CCN + relation avec la Gare SNCB mais aussi déterminants pour l'aménagement des espaces publics alentours - équilibrer les espaces dédiés à chaque mode de transports ; améliorer la qualité des services de mobilité ; mise en valeur du pôle de communication – améliorer l'attractivité ;

- **bureaux** : dans une mesure appropriée en prenant compte des risques de vacances immobilières à craindre dans la zone (voir réflexions perspectives), offrir une diversité de bureaux (3 ou 4 typologies différentes) : coworking, PME, grand occupant, activités productives - permettre l'évolutivité dans types occupations ;

- **équipements publics** : le projet doit intégrer une diversité d'équipements publics ouverts sur les quartiers alentours (en vue de favoriser la mixité et l'appropriation de la zone de bureau par les populations locales) et répondant aux besoins induits par les nouveaux développements sur la zone (nouveaux habitants, employés et voyageurs). Considérer des scénarios mixte à discuter et prenant en compte les besoins des quartiers, les demandes des porteurs de projets d'équipements et les surfaces d'équipements disponibles et/ou en projet alentours.

Les besoins exprimés à ce jour (voir note Task Force équipements, Perspective, décembre 2019) sont : enseignements et crèches - social et santé (maisons et centres médicaux, services sociaux et équipements solidaires, hébergement pour personnes âgées – équipements sportifs, dont structures indoor - culture (bibliothèque, ludothèque, équipement polyvalent, espace de formation). Il s'agirait d'intégrer dans les grands projets immobiliers 10 % de la surface bâtie aux équipements ; celle-ci pourrait être portée à 20 % si sont inclus dans ce total les services utiles à la vie de quartier (pharmacies, commerces de proximité ...).

Afin de développer ces équipements redéfinir la priorité des charges d'urbanisme générées par les constructions vers l'acquisition et la réalisation des équipements, ensuite vers l'espace public, le financement de logements à caractère social devant être la dernière option envisagée, et ce afin de garantir les investissements publics par rapport aux intentions affichées.

- **commerces** : le développement de commerce doit être facilité étant donné l'hyperaccessibilité de la zone. L'implantation de commerces permet de répondre aussi aux enjeux d'activation des rez-de-chaussée et de l'espace public. Les superficies doivent cependant être mesurées en fonction des dynamiques alentours à la fois métropolitaines (Rogier, rue de Brabant, etc.) mais aussi locales. Il s'agit de prévoir un programme répondant aux besoins de l'ensemble des usagers de la zone : habitants, travailleurs, voyageurs ;

- **logements** : l'intégration de logements est indispensable pour éviter la monofonctionnalité du quartier et surtout le fait que l'activité s'étende au-delà des heures de bureau. Le développement de logements répond aussi à la demande existante à l'échelle régionale. Il est par ailleurs un facteur de lien avec les quartiers habités alentours. L'enjeu en termes de logements est la diversification des types de logements (au minimum 3 ou 4 types de logements différents) : logement étudiant, familial, groupé et/ou intergénérationnel, social, appart-hotel, auberge de jeunesse ... ;

E.3.4. Maillage d'espaces publics et paysage urbain :

Enjeux généraux :

Les espaces publics doivent constituer l'armature du redéveloppement du quartier et de ses liaisons avec les quartiers alentours. La qualité des espaces publics est déterminante de l'attractivité du quartier et leur confort et facilités d'usages permet de répondre à la diversité des publics fréquentant le quartier. Les espaces publics doivent aussi répondre aux besoins des quartiers alentours dont certains sont très densément peuplés et ne disposent que très peu d'espaces ouverts. Les espaces publics doivent aussi servir de liaison entre les quartiers denses à l'est de la gare et les espaces ouverts du côté du canal.

- **Diversifier les usages** : les espaces publics doivent permettre à la fois les usages métropolitains et répondre aux besoins locaux ; ils doivent répondre à la diversité des publics qui fréquentent le quartier (habitants, travailleurs, chalands, voyageurs) ; ce, en complémentarité des programmes évoqués ci-dessus ; et notamment avec une attention spécifique à l'activation des rez-de-chaussée ;

- Permettre un **équilibre entre les fonctions de séjour et de déplacements** (gestion des flux dans un espace intermodal). Le pôle gare est à la fois un espace de destination mais aussi un lieu de desserte des transports publics. Tout en préservant la qualité et le confort des aménagements, il y a lieu d'organiser l'accès aux espaces de mobilité et de favoriser les traversées des nombreuses lignes de transports publics sur le territoire. Un certain nombre d'équipements liés aux transports publics doivent également être intégrés (voir ci-dessous). Une attention particulière doit être portée aux flux piétons (accessibilité et lisibilité des espaces, confort, etc.)

- Contribuer au maximum au **verdoisement** du périmètre : les espaces publics compris dans le périmètre du PPAS doivent permettre une intégration maximale d'espaces de plantations (parterres, arbres d'alignements, etc.) ; ce afin de renforcer les continuités paysagères et connectivités écologiques entre les espaces verts schaarbeekoïses et vers les espaces verts du quartier Nord (Parc Maximilien, Parc de la Senne, Parc Gaucheret, etc.) ; une attention particulière doit être portée aux connexions sous-ferroviaires ;

- Renforcer les **qualités environnementales** des espaces publics (voir aussi ci-dessous) : au-delà de l'aspect verdoisement évoqué ci-dessus, l'aménagement des espaces publics doit contribuer au renforcement des continuités écologiques, à une gestion intégrée des eaux de pluies, à réduire les effets de vents et les îlots de chaleur, particulièrement critiques dans un quartier de bâtiments élevés comme le quartier Nord. L'aménagement des espaces publics devra également intégrer des solutions pertinentes en matière de gestion des déchets, tenant compte de la densité de population et de l'intensité d'usages existants et à venir dans le quartier ;

Enjeux de structuration (maillage) urbaine à l'échelle métropolitaine et locale :

Dans le maillage d'espaces public, la gare doit pouvoir être identifiée comme repère urbain et le dessin des espaces publics doit contribuer à la mise en perspective de celle-ci.

L'armature urbaine et paysagère constituée par les espaces publics doit aussi renforcer les continuités de la structure urbaine à l'échelle métropolitaine tant dans le sens Nord-Sud que Est-Ouest.

Continuités est-ouest :

Il s'agit de renforcer la connectivité entre les quartiers de part et d'autres des voies de chemin de fer ; d'améliorer la convivialité des traversées sous les voies. Plus largement, il s'agit d'inscrire l'aménagement des espaces publics dans la vision proposée par les études Territoire Nord (voir rapports Perspective, 2019), à savoir de favoriser les axes

transversaux entre le bvd Albert II et le quartier Brabant, passant sur le périmètre dont objet spécifiquement par Place Solvay (Axe Brabant-Armateur) – Place Bolivar (Axe Pont Suzan Daniel – Bolivar) – Place du Nord (Axe Brabant-Allée Verte). Ces transversalités permettent aussi de connecter les magistrales piétonnes inscrites dans le plan régional Good Move (voir ci-dessus

Continuités nord-Sud :

L'aménagement des espaces publics doit permettre de conforter le pôle gare dans la séquence Rogier – Gare du Nord – parc de la Senne ; séquence qui relie les quartiers au nord de la gare avec le pentagone ; axes Rogier-gare du Nord, Progrès et parc de la Senne + axe bvd du Centre – rue de Brabant ;

L'aménagement des places :

Les places comprises dans le périmètre du PPAS sont déterminantes car elles constituent les nœuds du maillage évoqué ci-dessus, à la croisée entre les continuités est-ouest et nord-sud. Malgré les importantes fonctions techniques et circulatoires que doivent remplir ces places, il importe de trouver des solutions ingénieuses pour permettre une verdoisement/arborisation maximale et de limiter le plus possible leur minéralisation.

Les enjeux sont spécifiques à chacune d'elles :

- **Place Solvay** (Axe Brabant-Armateur) : bordée de logements, liaison avec les quartiers Brabant + vers le parc Gaucheret – caractère local - liaisons sous-ferroviaires avec les aménagements place Quatrecht, les liens vers la rue du Progrès, liaison avec le Médical Center et les aménagements des talus de chemin de fer vers le nord (continuité écologique et paysagère) – localisation d'équipements ouverts sur les quartiers – intégration des installations de bus ;
- **Place Bolivar** (Axe Pont Suzan Daniel – Bolivar) : continuité paysagère vers le canal, parc Maximilien – ouverture de la perspective sur la gare du nord, accès vers les transports publics, activation des rez commerciaux ;
- **Place du Nord** (hors périmètre du présent PPAS) : accessibilité (visibilité) de l'entrée de la gare, nœuds intermodal, liaison entre les deux magistrales piétonnes du plan Good Move, activation des rez-commerciaux, liaison vers Rogier, Rue Neuve et Pentagone + liaison vers les quartiers de St-Josse + idéalement équipement public ;

E.3.5. Mobilité

Les questions de mobilités sur cette zone sont importantes. Le nouveau plan Good Move identifie une série d'enjeux qui s'articulent sur les points de jonction des deux magistrales piétonnes : 1. Place De Brouckère – Bd Emile Jacquemain – Bd Albert II – Bd Bolivar – passerelle Picard – Tour&Taxis / 2. Place De Brouckère – Bd Adolphe Max – Place Rogier – rue du Progrès – Rue de Brabant – Place Liedts) ;

La zone concentre un grand nombre de lignes de transports publics de différents opérateurs régionaux et nationaux (SNCB, STIB, De Lijn et bus internationaux) ; dans le périmètre doivent pouvoir s'organiser à la fois la fonction de terminus et la fonction d'arrêts, particulièrement pour les lignes de bus. Un grand enjeu est aussi la fonction de transfert des voyageurs entre les différentes lignes. Les équipements nécessaires à l'ensemble de ces fonctions de mobilités (signalétiques, points infos et vente, espaces destinés aux chauffeurs) doivent également être pris en compte.

La zone est également concernée par le développement des transports publics en cours : nouvelles lignes de tram à l'étude, métro Nord à l'horizon 2025 (et 2030 pour son développement complet), gare internationale des bus à relocaliser en périphérie (avec éventuelle recherche d'une situation transitoire), station de chargement de bus électriques en demande et complémentaire aux terminus des bus STIB et De Lijn).

La question des taxis doit être aussi traitée.

Il y aura lieu de favoriser les mobilités actives et les transports en commun et offrir des cheminements confortables et sécurisés pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite - faciliter le report modal, l'intermodalité. Un

équilibre devra être trouvé entre les espaces dédiés aux différents modes mais aussi les espaces destinés aux fonctions statiques des espaces publics (fonctions de séjour) ; la gare doit être identifiée comme espace de convergence des usagers mais aussi comme un lieu de traversée ;

La mobilité des modes actif doit aussi être abordée sous l'angle des équipements nécessaires et spécifique à ces modes (emplacements pour le stationnement des vélos, points d'entretien vélo, bornes d'information, balisage...)

La question du stationnement sera abordée sous l'angle de l'offre existante à maintenir et/ou à mutualiser. Il apparaît que cette 'offre est considérable au vu des performances du quartier en termes d'offre de transport en commun. Des opportunités de valorisation de ces espaces vers d'autres usages (ou stationnement d'autres modes) sont à envisager.

E.3.6. Environnement physique (nature, eau, climat)

Les typologies hautes des bâtiments du quartier et la forte imperméabilisation des sols induisent des problématiques spécifiques en termes d'environnement physique dans le quartier : ombrages, vents, îlots de chaleur, ruissellement des eaux...

- **Verdoisement des espaces publics** : à l'échelle du quartier, la présence du Parc Maximilien et de la Senne, constituent des potentiels importants à prendre en compte. La verdissement des espaces publics et des voiries dans le périmètre du projet doit renforcer les continuités paysagères et connectivités écologiques; la verdissement (en ce compris toitures végétales, etc.) doit contribuer à réduire la minéralité du quartier, permettre d'installer un maximum d'espaces perméables et contribuer ainsi à une gestion intégrée des eaux ; la plantations des espaces publics dans le périmètre doit aussi être maximisée en vue de lutter contre les îlots de chaleur et réduire les effets de vents dans ce contexte de bâtiments hauts.

- **Adapter la morphologie urbaine** afin de réduire les perturbations aérodynamiques dans l'espace public.

- Maximiser **les sols perméables**, les espaces de tamponnement des eaux etc. afin de lutter contre les îlots de chaleur.

- **Gestion intégrée des eaux** : tenir compte de la localisation en fond de vallée (cf. projet de remise à ciel ouvert de la Senne dans le CRU 1 notamment) mais aussi de la présence des infrastructures (construction en profondeur (voir modalités de pompage des eaux au niveau du métro et des différents sous-sols des bâtiments).

E.3.7. Image – identité - Esthétique

A l'échelle urbaine :

- La Gare du Nord (récemment rénovée) constitue un **repère urbain**. Il y a donc lieu d'inscrire celui-ci dans le paysage urbain comme repère et marque du quartier ; de permettre l'ouverture de la **perspective** dans l'axe du Bvd Simon Bolivar, en vue de rendre la façade de la gare du Nord visible (*participe aussi au renforcement de l'axe est-ouest (Schaerbeek-Canal)*).

- Les gabarits des bâtiments sont déterminant du **skyline** de cette partie de la ville, particulièrement perceptible depuis de nombreux endroits de la ville (tant depuis les quartiers est qui surplombent la gare et jusqu'à la rue Royale Sainte-Marie que plus loin comme depuis les quartiers qui surplombent le site de Tour&Taxis. Il y a lieu de prendre en compte la position de charnière du site entre les bâtiments hauts du Business Central District et les quartiers d'habitations traditionnels à l'est des voies de chemin de fer ;

A l'échelle des bâtiments :

- travail en strates des bâtiments afin de donner à l'espace public une échelle humaine ; nécessite de travailler avec soin les socles des bâtiments, les percer ; Skyline + patrimoine architectural ;

- travail sur les typologies et matérialités architecturales qui créent une nouvelle identité pour le quartier, plus ouverte et vivante que les typologies existantes ;

E.3.8. Circularité et évolutivité

- Imposer des démolitions-reconstructions moyennant la réutilisation des matériaux présents sur site et/ou l'utilisation de matériaux de réemploi ou matériaux neufs durables ;
- réversibilité des fonctions et flexibilité d'usages au sein d'une même fonction (surtout logement) en intégrant aussi une réflexion sur de nouveaux modes d'habiter répondant aux nouveaux besoins et spécifiques à la situation particulière de la gare ;
- favoriser le développement économique local, la circularité et les synergies entre les types d'activités productives ;
- La question de la gestion des déchets doit également être intégrée en réponse à la densité de population et d'utilisateurs existante et à venir. (Création de poubelles enterrées ou zones spécifiques de récoltes d'encombrants, tri sélectif enterrés, immeubles avec zones de containers enterrés, ... diverses solutions devraient être envisagées) ;

F. PROJECTION – TABLEAU DE SYNTHESE

Situations >>> v v v Ambitions	Situation existante de droit (PPAS et PRAS)	Situation existante de fait	Abrogation du PPAS (hypothèse non retenue) = application PRAS + RRU	Modification PPAS projetée (objet de la demande)
Périmètre	Le PPAS est délimité par: La gare SNCB La rue du Progrès La rue Charbonnier Le bd Roi Albert II La place Solvay	Idem situation de droit	Pas de périmètre	La modification du PPAS permettrait un élargissement du périmètre pour inclure l'ensemble de la place Solvay (Tour Amelinckx), Médical Center (début de la rue du Progrès vers Masui), tunnel Quatrecht et espaces Gare ;
Alignements	Le PPAS délimite les alignements des voiries et des parcelles constructibles	Certaines parcelles ne suivent pas les alignements du PPAS (angle îlot 71 et entrée Ouest CCN)	Les alignements existants sont maintenus. Les développements futurs devront se réaliser dans les alignements existants à moins de redéfinir de nouveaux plans d'alignements.	La modification du PPAS permettrait une redéfinition des alignements en vue de libérer du sol public et répondre aux enjeux de redéveloppement régional du pôle gare.
Gabarits	Le PPAS définit les emprises constructibles ainsi que les gabarits constructibles. Les tours ont une hauteur max de 102 m, le CCN 35 m	L'ensemble des parcelles construites dérogent aux emprises et gabarits définis par le PPAS.	Le titre I du RRU (articles 7 et 8) définit les gabarits autorisables en fonction des gabarits moyens alentours. Le RRU ne précise pas l'implantation de tours ou de zones d'arasement de constructions spécifiques	La modification du PPAS permettrait de revoir les gabarits avec notamment en vue de libérer du sol public et répondre aux enjeux de développement régional du pôle gare ; Superficies : max. 130.000 m ² hors niveau gare des bus avec min. 45.000m ² de logement, 10.000m ² de commerce et 12.500m ² d'équipement public.
Densité	Le PPAS définit les surfaces plancher maximales par niveaux pour les tours.	L'ensemble des parcelles construites dérogent aux gabarits et surfaces plancher du PPAS	Pas de prescriptions	La modification du PPAS permettrait d'augmenter localement les densités, notamment au niveau de l'îlot 72-CCN pour lequel un programme ambitieux pourrait être développé. Des P/S spécifiques pourraient

				être renseignés afin d'arriver à une densité raisonnée
Mixité/affectations	Affectations mixte	Monofonctionnalité de la zone : bureaux (en train d'être vidés) + quelques commerces dans le CCN + bords nord de la Place Bolivar	PPAS : îlots repris zone administrative: affectation bureau illimitée, logement illimité, commerce max 1000 m ² , équipements d'intérêts collectif illimités, hôtels illimités, activités productives compatibles avec le bureau ou logement. Le CCN peut accueillir max 2500 m ² de commerces	La modification du PPAS permettrait de revoir la répartition et d'intensifier la mixité programmatique de la zone: fonctions mobilité, bureaux, activités productives, logements, commerces équipements publics ; Systématiser la présence des fonctions actives et ouvertes pour les rez-de-chaussée - Préciser la programmation en tenant compte des besoins régionaux et locaux- Impliquer l'ensemble des acteurs dans la programmation ; Pour la reprogrammation du CCN : max. 130.000 m ² hors niveau gare des bus avec min. 45.000m ² de logement, 10.000m ² de commerce et 12.500m ² d'équipement public.
Aménagement des espaces publics	Le plan définit la zone réservée à la circulation des véhicules et des piétons. Les couvertures des niveaux d'arasement inférieurs permettent la circulation des piétons et des véhicules de services et sont connectées au niveau des voiries	Les espaces ont été aménagés successivement sans bénéficier d'une conception coordonnée et homogène. Les toitures des niveaux inférieures n'ont jamais été rendues accessibles et ne sont pas connectées à l'espace public.	Le PRAS reprend le bd Bolivar et Roi Albert II en espace structure. Le RRU détermine l'aménagement des voiries. Le développement d'un schéma directeur pourrait coordonner et harmoniser l'aménagement des voiries du quartier NordLe plan Good Move détermine la politique régionale en mobilité et les concepts généraux d'aménagement des voiries	La modification du PPAS permettrait de : Activer les rez-de-chaussée donnant sur la voie publique ; Equilibrer les fonctions de séjours et de déplacements ; Contribuer au maximum au verdoisement des espaces publics et des voiries ; Renforcer les qualités environnementales des espaces publics ; 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 nord-sud (vers Rogier et le pentagone) + aménager les places comme élément de liaison (Place Solvay, Place Bolivar + Place du Nord (hors périmètre) ;

Mobilité	Le PPAS définit le CCN comme étant 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	Idem situation de droit	Le PRAS détermine le type de voirie ainsi que les réseaux ferrés et souterrains sur le territoire de la région. Le RRU détermine l'aménagement des voiries. Le plan Good Move détermine la politique régionale en mobilité	La modification du PPAS permettrait de revoir l'ensemble des intrications 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)
Environnement (nature, eau, climat)	Min 1/3 de la superficie plantée des îlots constructibles (îlots 68 et 71)	Forte imperméabilisation des espaces publics - verdurisation limitée (uniquement bvd Albert II) Les zones verdurisées et plantées sont rejetées aux bords des îlots créant de facto une distanciation du bâti par rapport à l'espace public	Certaines voiries sont reprises en espaces structurants plantés. Le PRAS et le RRU développent des dispositions concernant les zones de recul, de jardin. COBRACE, maillage bleu, etc	La modification du PPAS permettrait de revoir les ambitions de surfaces verdurisées 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 ;
Image – identité – esthétique	Prescriptions d'ordre esthétiques détaillées	Une généralisation des façades rideaux - rez-de chaussés aveugles et rues arrières peu accueillantes	Aucune prescription	La modification du PPAS permettrait au travers des plans et prescriptions d'ouvrir les perspectives sur la gare du Nord ; retravailler le skyline général du quartier afin d'améliorer les qualités d'ensoleillements et réduire les effets venturi des tours, de travailler les strates des bâtiments, enfin de renouveler l'identité architecturale du quartier par la définition de prescriptions esthétiques particulières

Circularité	Aucune prescriptions	Aucune prescriptions	Aucune prescription	La modification du PPAS permettrait de revoir les prescriptions afin de favoriser la démolition-reconstruction et réemploi des matériaux, utilisation de matériaux de réemploi et/ou durables ; imposer la réversibilité et évolutivité des espaces ; favoriser la circularité et les synergies entre les fonctions productives ;
Développement durable	Aucune prescription	Aucune ambition	PRDD, COBRACE, PEB	La modification du PPAS permettrait d'initier la transformation suivant les principes du référent quartier durable développé par Bruxelles Environnement
Charges d'urbanisme/création d'équipements	Aucune ambition	Aucun équipement	AGRBC charges d'urbanisme 26.09.2013	La modification du PPAS permettrait d'initier le développement d'équipements ambitieux pour la zone et les réaliser en dirigeant prioritairement les charges d'urbanisme vers ces projets.
Périmètre de préemption	Pas de périmètre	Sans objet	Pas de périmètre	La modification du PPAS permettrait, le cas échéant, de déterminer un périmètre de préemption sur lequel un pouvoir public pourrait acquérir les propriétés nécessaires à la réalisation des équipements qu'elle projette;

G. PROCEDURE ET METHODOLOGIE

G.1. Avis préalable application de l'article 44, §1^{er} nouveau du CoBAT

Afin de rédiger la note de demande de modification du PPAS, la commune a au préalable :

- Pris connaissance du projet de démolition-reconstruction du bâtiment du CCN par le promoteur privé ;
- Pris connaissance auprès de perspective.brussels 1/ des cadres urbanistiques et réglementaires en vigueur sur et autour de la zone de projet et des études en cours sur l'ensemble du Territoire Nord ; 2/ des procédures réglementaires en cas de modification de PPAS dans le cadre du nouveau COBAT ;

Concernant le rapport sur les incidences environnementales, le COBAT offre une possibilité de dispense. Le Collège des bourgmestre et échevins souhaite qu'un tel rapport soit élaboré et demande à Bruxelles-Environnement de confirmer dans son avis l'opportunité de réaliser un tel rapport.

G.2. Procédure d'élaboration du PPAS et RIE

La modification du PPAS et les études qui accompagneront son élaboration (rapport sur les incidences environnementales et éventuelles études complémentaires) seront réalisés par des bureaux spécialisés.

Des études complémentaires réalisées au niveau régional doivent pouvoir alimenter l'étude sur le périmètre du PPAS en termes d'espaces publics et paysage, de mobilité et de définitions programmatiques ; la commune insiste sur la nécessité que ces études soient bel et bien poursuivies en parallèle de l'élaboration du PPAS ; notamment, les études « Territoire Nord » menées actuellement par perspective.brussels. Il en est de même pour les études de mobilité, notamment les menées actuellement par Bxl Mobilité : Canal-Nord – Maille Lambermont Botanique et les études concernant les nouvelles lignes de tram.

La procédure d'élaboration concerne de nombreux acteurs :

- Institutionnels régionaux et locaux : politiques, administrations régionales et communales, opérateurs de transports publics, etc.
- Acteurs économiques : entreprises, commerçants, banques, investisseurs, propriétaires, etc.
- Acteurs locaux : collectifs, comités d'habitants, associations environnementales et sociales, etc.
- Les acteurs de la connaissance : académiques, bureaux d'études, etc.

Voir à ce propos la note : *Durabilité et faisabilités programmatiques* (mars 2019) réalisée par le Facilitateur Quartiers Durables, dans le cadre des études sur le Territoire Nord.

Les différents acteurs concernés par l'élaboration du PPAS seront impliqués soit à travers leur participation au comité d'accompagnement, soit à travers l'organisation d'un processus participatif.

La composition du comité d'accompagnement devrait au minimum comprendre 2 représentants de la commune (président et secrétaire), 1 représentant de Perspective.brussels, 1 représentant de Bruxelles-Environnement, 1 représentant de la Direction des Monuments et Sites, des représentants des opérateurs de transports publics, des représentants des communes limitrophes (Bruxelles-Ville et Saint-Josse).

D'autres représentants pourront être associés aux travaux du comité d'accompagnement si cela s'avère utile ou nécessaire.

Les modalités du processus de coproduction/participation avec les acteurs métropolitains et locaux seront définies dans le cahier des charges visant à désigner les bureaux d'études. Elles prévoient à minima :

- Informations et concertations publiques : réunion d'information de lancement, réunions intermédiaires sur les états d'avancements, réunion d'information préalable à l'enquête publique officielle ;
- Concertation avec l'ensemble des pouvoirs publics régionaux et locaux (communes de Schaerbeek, Bruxelles-ville, St-Josse) ;
- Groupes de travail avec des acteurs spécifiques (opérateurs de transports publics, milieu associatif, commerçants, services publics locaux) ;

H. REFERENCES

Concernant les prescriptions littérales et planologiques :

- PPAS :

<https://www.1030.be/fr/cadre-de-vie-environnement/urbanisme-logement/urbanisme-environnement/reglements-plans/plans-particuliers-daffectation-du-sol-ppas/ppas-en-vigueur>

- PRAS :

https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/pras_180104_prescriptions_coordonnees_officielles.pdf

- PRDD :

<https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd>

- Good Move / Mobilité :

<https://goodmove.brussels/fr/plan-regional-de-mobilite/>

+ Etudes menées par Bxl Mobilité : Canal-Nord – Maille Lambermont Botanique. (En cours).

+ Etudes tram (en cours).

- PREC :

PROGRAMME RÉGIONAL EN ECONOMIE CIRCULAIRE - 2016 – 2020 : Mobiliser les ressources et minimiser les richesses perdues : Pour une économie régionale innovante, Be Circular, mars 2016 ;

« Territoire Nord », études et notes coordonnées par perspective.be :

- Rapport d'étape : « Quel futur pour le Quartier Nord ? », Perspective. Brussels, juillet 2019,

https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/qn-rapport_detape_190802_print_version.pdf

- Session d'information : Territoire Nord, une vision partagée,

https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/qn-session_dinfo-info_sessie.pdf

- Note Durabilité et faisabilités programmatiques (mars 2019) réalisée par le Facilitateur Quartiers Durables

- Atlas Territoire Nord (en cours)

- Note analyse planologique règlementaire Bâtiment CCN, note interne Perspective.brussels

- CCN - Scénarios de programmation d'équipements, Task Force Equipements – 12 décembre 2019, note interne Perspective.brussels

Informations générales sur le quartier nord :

- Etude d'incidence environnementale de la demande de permis pour le projet ZIN ;

- http://www.irismonument.be/fr.Bruxelles_Extension_Nord.Boulevard_Roi_Albert_II.24.html

- <http://www.quartiernord.be/fr/index.html>

Informations spécifiques sur les projets immobiliers :

ZIN :

- Résumé non technique de l'étude d'incidences de la demande de permis ;

- <https://www.archiurbain.be/?p=7261>

- Site internet de Jaspers-Eyers - <https://www.jaspers-eyers.be/%C2%AB-zin-%C2%BB-brussels>

WTC 3 et 4 :

- site internet de BEFIMMO <https://www.befimmo.be/en/portfolio/project-world-trade-center-4>

Silver Tower :

<http://ghelamco.com/site/be/fr/project-detail/105/bruxelles-silver-tower.html>

<https://www.greisch.com/en/projet/silver-tower-brussels/>

I. ANNEXES

I.1. Compléments à l'historique

I.1.1. Chronologie générale :

La chronologie ci-dessous est extraite de l'ouvrage « Bruxelles, Chronique d'une capitale en chantier » (Tome 2) de Thierry Demey, publié aux Editions Paul Legrain en 1992 et cité par *Le courrier de l'ARAU* (2005, n°73, p. 19).

- 1936 : le quartier Nord est coupé en deux parties suite aux travaux de la jonction ferroviaire Nord-Midi (fin en 1952) ;
- 1958 : construction du viaduc routier sur le boulevard Léopold II isolant le quartier du Pentagone ;
- 1959 : premier plan d'extension du boulevard Jacqmain à travers le quartier Nord. Dans l'attente de projets concrets, la ville n'investit plus dans les espaces publics et l'incertitude quant à l'avenir du quartier incite les propriétaires à laisser leurs biens se dégrader ;
- 1959 : construction du Centre International Rogier, place Rogier, à l'emplacement de l'ancienne gare du Nord ;
- 1962 : présentation d'une première esquisse du plan du Groupe Structures : restructuration complète du quartier sur 20 hectares, le long d'un boulevard Jacqmain prolongé (boulevard du Roi Albert II aujourd'hui) et bordé d'immeubles-bâtiments dont certains sur socle ;
- 1964 : présentation du plan autoroutier pour Bruxelles : le quartier Nord devient le lieu de croisement des axes autoroutiers Ostende-Liège et Anvers-Paris ;
- 1966 : présentation d'une version adaptée du plan du Groupe Structures en fonction du plan autoroutier, c'est le plan Manhattan : 70 immeubles-bâtiments dont la moitié dépasse 65 m de hauteur ainsi que 5 immeubles dont la hauteur dépasse 135 m. Le plan couvre une superficie de 53 hectares. Les bâtiments de 100 m doivent être construits sur socle et reliés entre eux par une dalle piétonnière perchée à 13 m de haut. Ce projet entraîne un déséquilibre entre les logements (5.000) et le nombre d'emplois (22.000) ;
- 1967 : premières expropriations : 12.000 personnes quitteront à terme le quartier ;
- 1967 : adoption du plan d'aménagement destiné à réaliser le plan Manhattan ;
- 1968 : début de la construction du Manhattan Center et des travaux du métro de la petite ceinture ;
- 1969 : projet de Charles De Pauw de créer un World Trade Center au Quartier Nord s'inscrivant dans le plan Manhattan. Deux vagues d'expropriation se déroulent entre 1969 et 1972. Début de la construction de la tour WTC I sur le Site ;
- 1970 : début de la construction des logements sociaux au quartier Harmonie (immeubles Amelinckx), et fin des travaux en 1974 ;
- 1971 : début de la construction de la tour TBR (qui a accueilli les activités de la société Belgacom), sur le site qui accueillera prochainement le projet Möbius (en construction) ;
- 1972 : début des travaux de construction des logements sociaux du Foyer laekenois ;
- 1973 : achèvement de la tour WTC I. La vocation de centre international disparaît suite à la difficulté de louer cette première tour et à l'abandon du projet autoroutier. L'ensemble du projet Manhattan est ainsi hypothéqué. Les pouvoirs publics louent une partie de la tour ;
- 1974 : construction des logements sociaux place Gaucheret ; début des travaux de construction du Centre de communication Nord, inauguré en 1982 ;

- 1983 : achèvement de la tour WTC III. Elle sera occupée par le Ministère des Travaux Publics ;
- 1987 : début de la construction des immeubles destinés à l'administration de la Communauté flamande (siège du projet Quatuor aujourd'hui). Cet investissement marque un retour en grâce du Quartier Nord auprès des administrations publiques ;
- 1988 : début de la construction des tours Pléiades (occupées aujourd'hui par Proximus) ;
- 1989 : révision du plan communal d'aménagement de 1967 : du logement est prévu de part et d'autre de la chaussée d'Anvers ;
- 1990-2015 : construction des derniers immeubles qui bordent le boulevard Jacqmain, devenu boulevard du Roi Albert II. Les occupants des immeubles sont majoritairement issus du secteur public ou parapublic ;
- 26 juin 2008 : le PPAS n° 46 / 21 - QUARTIER DE LA GARE DU NORD est abrogé par le Gouvernement bruxellois.

I.1.2. Historique du Bvd Albert II (extrait du site irismonument.be)

Établi dans le prolongement du boulevard Émile Jacqmain, le boulevard Roi Albert II est une longue artère qui relie la petite ceinture (boulevard Baudouin et avenue du Boulevard) à l'avenue de l'Héliport. Elle croise plusieurs voiries sur son passage, dont le boulevard Simon Bolivar, la place Solvay et la rue Rogier, à hauteur de laquelle elle cède la place à la rue Jolly, pour se décaler vers l'ouest et rejoindre l'avenue de l'Héliport. Dans sa partie principale, le boulevard présente une largeur de 60 mètres, dont 30 sont aménagés en terre-plein central. Dans sa dernière partie, cette largeur est réduite à 20 mètres.

Établi sur l'ancien tracé de la Senne, frontière historique entre les communes de Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek et Bruxelles (anciennement Molenbeek-Saint-Jean), le boulevard se situe à cheval sur les trois communes, son côté pair dépendant de la Ville de Bruxelles, son côté impair dépendant de Saint-Josse jusqu'au n°19, puis de Schaerbeek au-delà. Originellement dénommée boulevard Émile Jacqmain prolongé, l'artère est rebaptisée du nom du sixième roi des Belges en 1999.

*L'idée d'une prolongation vers le nord du boulevard Émile Jacqmain remonte aux environs de 1930, lorsque l'on décide de détourner le cours de la Senne via les boulevards de ceinture ouest. Une fois désaffecté, le lit de la rivière au nord du Pentagone permettrait le prolongement du boulevard. Ces travaux de détournement s'achèvent en 1955. L'idée devient concrète quelques années plus tard, dans le cadre du plan Manhattan. Élaboré par le groupe Structures à partir de 1959 et validé par le plan particulier d'aménagement approuvé par l'arrêté royal du 17.02.1967, ce plan prévoit une refonte complète du quartier Nord, appelé à devenir un vaste centre d'affaires à l'américaine. Jugée insalubre, cette zone de 53 hectares doit être entièrement démolie et reconstruite. Le projet se structure autour de deux axes perpendiculaires, conçus comme des autoroutes urbaines: le boulevard Émile Jacqmain prolongé, axe nord-sud reliant le quartier Nord au centre de Bruxelles, et un axe est-ouest, à l'emplacement du futur boulevard Simon Bolivar, raccordant la nouvelle gare du Nord aux différentes autoroutes du pays. Ces axes doivent être bordés d'îlots bâtis d'immeubles-tours reliés entre eux par des dalles piétonnes. Une septantaine de ces immeubles sont prévus le long du boulevard prolongé, dont un de 57 étages, clôturant la perspective de l'artère. Au croisement des deux axes doit s'élever le clou du projet Manhattan: les huit tours du World Trade Center, réparties sur quatre **socles** occupant chacun un angle du carrefour (voir nos 24-26, 28-30). Conçue par la Compagnie de Promotion (CDP) de Charles De Pauw, le WTC est envisagé comme une ville d'affaires dans la ville, un quartier général du commerce mondial.*

Dès le début des années 1970, la volonté de concrétisation du plan Manhattan se heurte toutefois au ralentissement de l'activité économique. Seul le premier des quatre complexes du WTC, à l'angle nord-ouest du carrefour, est érigé conformément au plan, entre 1970 et 1973. De nombreux projets immobiliers avortent, dont celui du Wing Building, immeuble conique de 61 étages imaginé en 1971 par l'architecte Philippe Samyn (groupe Structures) pour l'extrémité nord du boulevard. Par crainte de voir le plan Manhattan échouer, la Ville de Bruxelles choisit de fait raser la presque totalité du site et d'aménager la voirie, avec l'aide de l'État. Dans le même temps, les projets d'autoroutes urbaines sont abandonnés, même si la largeur des deux artères est maintenue. C'est à partir de 1973 qu'est percé le boulevard

Émile Jacqmain prolongé, à travers des îlots encore densément bâtis. Sa première partie englobe notamment l'assiette de la rue du Théâtre, qui longeait la Senne à l'ouest. Son tronçon entre l'actuel boulevard Simon Bolivar et la rue Rogier supprime la première partie de la rue Jolly. Au-delà de la rue Rogier, la partie étroite du futur boulevard Roi Albert II n'est, quant à elle, établie qu'en 1984.

À la fin des années 1970, seuls deux complexes, voisins, sont bâtis sur l'artère, bordée de terrains vagues: le premier WTC (voir n°28-30) et la tour TBR, au n°32-34 (Bureau d'Architecture et d'Urbanisme Henri Guchez, 1976). Constituée de dix-huit étages dressés sur un imposant socle, la tour est conçue pour la RTT, désireuse d'y rassembler ses services généraux afin de proposer un central téléphonique de pointe aux utilisateurs du WTC. La tour est actuellement en cours de rhabillage et son socle partiellement démoli.

Au début des années 1980, le second WTC sort de terre (voir n°24-26), limité toutefois à une seule tour. Il faut attendre la seconde moitié de la décennie pour voir l'activité immobilière reprendre sur le boulevard, inaugurée en 1985 par l'Hôtel Président WTC (architecte Ph. Richir, 1983), bâti en style néoclassique dans la dernière portion de l'artère (n°44-46). Suit, à l'angle du boulevard Baudouin (n°30), le bâtiment du ministère de la Communauté flamande, construit par la CDP entre 1987 et 1990 (bureaux Jaspers et Vander Elst, 1986).

C'est dans les années 1990, qu'est bâti le vaste îlot compris entre les rues Frère-Orban et du Peuple, créé à l'emplacement de plusieurs petites artères: les rues du Maçon, des Chanteurs, des Mécaniciens et du Télégraphe. Érigés pour une filiale de la CDP, les complexes North Gate et North Star (Jaspers-Eyers Architects et Atelier d'architecture de Genval) s'accompagnent, côté chaussée d'Anvers, d'un ensemble de 98 logements du Foyer laekenois, suivant une exigence de la Ville de Bruxelles.

Côté Schaerbeek, les deux îlots réservés au WTC sont finalement bâtis, respectivement au milieu des années 1990 et 2000, de complexes respectant la volumétrie prescrite par le plan de 1967: les tours Proximus (n°27), à l'origine tours Pleiad (groupe Structures, 1988), érigées en 1992-1993 et remaniées en 1994-1996 par Jaspers-Eyers Architects pour Belgacom, et le complexe North Galaxy (Jaspers-Eyers Architects, H. Montois, Art & Build), achevé en 2005 (n°33). Citons également, au nord de ce dernier (n°35), l'Ellipse Building (Montois Partners Architects, Art & Build, 2003). Enfin, ce n'est qu'en 2009 qu'un bâtiment vient clôturer la perspective de la partie large du boulevard, le Zenith Building (n°37), conçu par les bureaux d'architecture SCAU et CERAU.

Aménagés entre 1995 et 1997 suivant un projet de l'architecte-paysagiste Jacques Wirtz, les terre-pleins centraux du boulevard sont parcourus d'allées de dolomie se croisant en diagonale et bordées de chênes fastigiés. Ces terre-pleins sont ponctués de plusieurs œuvres d'art. Citons tout d'abord, à l'entrée de l'artère, la sculpture-fontaine de Pol Bury, Juin 1995 (1995). Aménagée dans un bassin en pierre bleue conçu par Jacques Wirtz, cette œuvre en acier inoxydable se compose de vingt et un cylindres de hauteurs variables, servant de support à des sphères de grosseur différente. Au centre des terre-pleins se succèdent ensuite Rencontrer et Légende (Guy Rombouts et Monika Droste, 1997), prenant respectivement la forme de tubes en cuivre et d'un cube sur pointe en acier inoxydable, Ciel et terre (Liliane Vertessen, 1997), L'arche (Pierre Culot, 1997), en briques et pierre bleue, et La couleur du Nord – La boussole (Pal Horvath, 1997), composition en acier peint. Enfin, au rond-point du boulevard Simon Bolivar, un bassin ovale accueille une structure d'acier conçue par Tapta en 1997 et baptisée Esprit ouvert – Perspectives et Réflexions.

Le bd Emile Jacqmain a été aménagé en voirie à 2x2 bandes à une date inconnue (aucune trace de permis dans les archives communales) mais qui peut être estimée entre 1971 et 1977 suivant les photos aériennes Bruciel.

Il a par la suite été réaménagé en boulevard planté entre 1987 et 1996 pour la section petite ceinture –Simon Bolivar et entre 1996 et 2004 pour la section Bolivar –Rogier suivant les photos aériennes Bruciel. Le concept est un boulevard planté de chênes et févriers d'Amérique composé d'une berme centrale de 30 m de large le long duquel des œuvres artistiques sont ponctuellement installées lui conférant des qualités de promenade paysagère. Nous n'avons pas d'archives de permis concernant l'aménagement et le réaménagement de cet axe. Le 24.03.1999, le Conseil Communal de Schaerbeek a renommé le boulevard Emile Jacqmain en boulevard Roi Albert II, conjointement avec St-Josse et la ville de Bruxelles.

I.2. Informations urbanistiques détaillées pour le périmètre du PPAS 19

I.2.1. Ilot 71 (tours Belgacom)

Analyse au vu des archives dont dispose la commune :

- Le bien a fait l'objet d'un permis de bâtir le 28.08.1990 tendant à : construire un immeuble à usage administratif

Description:

- 3èSS, 2èSS, 1erSS : locaux accessoires aux bureaux dont parking
- Rez: accueil et bureaux
- 1er à 28è: bureau
- 29è: technique (pas de plan)

Note: des plans modificatifs non cachetés datés du 12/12/1990 représentent un seul bâtiment (Schaerbeek + St-Josse) du 3èSS au Rez

Note : le rez-de-chaussée comporte une affectation extrêmement mixte comprenant notamment les accès aux tours de bureaux mais également des commerces, restaurants, un fitness ;

- Le bien a fait l'objet d'un permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 11.02.1994 tendant à "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"

Description :

- 3èSS à 1erSS: locaux accessoires aux bureaux dont garage/parking
- R: acc, bureau (+ boutique, restaurant d'entreprise côté St-Josse)

Note : la demande de permis déroge au PPAS. Les dérogations consistent en un dépassement des gabarits autorisables en ce que :

-Le volume technique qui porte la hauteur bâtie à +- 118 m soit 16 plus haut que les 102m autorisables ;

-La trémie d'ascenseur extérieur est en dehors du gabarit autorisé de la tour ;

-La passerelle de liaison est entièrement en-dehors des gabarits autorisés pour les deux tours ;

Les dérogations ont été motivées par le FD comme suit : *« les dérogations en hauteur pour ce qui concerne la passerelle, les ascenseurs extérieurs et le couronnement de la tour destiné à supporter des antennes sont acceptables vu que l'équilibre des masses ainsi que l'unité architecturale ne sont pas compromises. »*

Le bien a fait l'objet d'un permis d'environnement de classe 1A délivré le 29.11.2004 valide jusqu'au 19.12.2019 pour l'exploitation des installations classées et 458 places de parking couvertes réparties comme suit :

Au -1 : 64

Au -2 : 204

Au -3 : 193

I.2.2. Ilot 68 (North Galaxy, Ministère des Finances) (ref : 177/033)

Analyse au vu des archives dont dispose la commune

Le bien a fait l'objet d'un certificat d'urbanisme du 07.04.1997 tendant à « construire un immeuble de bureaux de 103 066 m² (R+29) et de 871 places de parking couvert.

I.2.3. Ilot 72 (CCN gare du nord)(ref : 221/080)

Analyse au vu des archives dont dispose la commune

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

En ce qui concerne les autorisations, permis et certificats renseignés dans les derniers renseignements urbanistiques et archivés:

- 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.
- Permis d'urbanisme visant à "inrichten van een loketruimte en bijhorende kantoren voor De Lijn", délivré le 20 septembre 2004 par le Fonctionnaire délégué.
- Permis d'urbanisme visant à placer un grillage en métal déployé pour fermer 4 zones autour du CCN et modifier l'escalier menant vers le lieu-dit place Simon Bolivar, délivré le 10 avril 2014 par le Fonctionnaire délégué.

En ce qui concerne les autorisations, permis et certificats renseignés dans les derniers renseignements urbanistiques mais pour lesquels une visite de fin de travaux n'a pas encore été effectuée:

- Permis d'urbanisme visant à "démolir, de part et d'autre de la passerelle d'accès au CCN, le mur de façade aveugle du rez-de-chaussée et le remplacer par du vitrage posé dans l'axe des colonnes (c'est-à-dire en saillie de 1.05m par rapport à l'alignement existant au rez-de-chaussée), obturer la trémie de l'escalier non achevé et non employé se trouvant dans le local technique, affecter un local vélos en local guichets de vente pour étendre l'activité existante se trouvant au pied de la passerelle de sortie du CCN et affecter un local en nouveau local pour vélos", délivré le 12 février 2002 par le Fonctionnaire délégué.
- Permis d'urbanisme visant à "changer la destination d'un commerce", délivré le 15 juillet 2003 par le Fonctionnaire délégué.
- Permis d'urbanisme visant à "changer l'utilisation d'un commerce en snack", délivré le 3 mai 2005 par le Fonctionnaire délégué.
- Permis d'urbanisme visant à "dans la gare du Nord, changer l'utilisation d'un café en snack (boulangerie/sandwicherie avec consommation sur place)", délivré le 22 septembre 2015 par le Fonctionnaire délégué.

Seuls les permis d'environnement actuellement en cours de validité sont ici mentionnés.

- Permis d'environnement de classe 1A visant à exploiter une gare délivré le 22/08/2006 pour une durée de 15 ans par Bruxelles Environnement.
- Permis d'environnement de classe 1A visant la régularisation de l'exploitation de certaines places "LPG" dans un parking existant, de la cessation d'activité d'un groupe frigorifique et de l'installation de car-wash, ainsi que modification de l'atelier de travail du bois. délivré le 30/03/2011 pour une durée de 15 ans par Bruxelles Environnement.
- Permis d'environnement de classe 2 visant l'exploitation d'antennes émettrices délivré le 18/11/2013 pour une durée de 15 ans par Bruxelles Environnement.
- Permis d'environnement de classe 1A visant l'élimination des fluides réfrigérants de type HCFC et le remplacement des installations de réfrigération délivré le 05/10/2015 pour une durée de 15 ans par Bruxelles Environnement.
- Déclaration de classe 3 visant l'exploitation d'installations frigorifiques délivré le 24/03/2017 par la Commune de Schaerbeek.

Plus spécifiquement, concernant les permis d'environnement :

Un permis d'environnement du 22.08.2006 en cours de validité jusqu'au 22.08.2021 de classe 1A autorise l'exploitation des installations ainsi que 562 places de parking couvertes réparties comme suit :

Niv -0.5 : 116 emplacements exploités par Interparking n.V.

Niv-1 : 65

Niv-2 58+93+56 Niv-3 174

I.2.4. Voiries

Le boulevard Simon Bolivar (code rue Schaerbeek 343)

Analyse au vu des archives dont dispose la commune

Le boulevard Simon Bolivar a d'abord été aménagé en voirie 2x3 bandes + 2 latérales à 1 bande. Nous n'avons pas trace d'un permis portant sur sa création et travaux y afférent.

Après la construction de l'entrée Ouest du CCN en 1993, un permis pour l'aménagement du boulevard Bolivar et de la rue du Progrès déviée a été délivré au Ministère des Communications et de l'Infrastructure le 07/07/1996. Ce permis réaménagement le boulevard Bolivar en zone piétonne plantée avec le maintien des latérales à la circulation automobile.

Il est à noter que le service de l'Urbanisme n'a pas de copie des plans autorisés par le permis (autorisé sur des plans modifiés). Il est à noter également que suivant les plans dont le service dispose, l'aménagement réalisé ne serait pas conforme au permis. Un contact sera pris avec Urban.Brussels afin de demander une copie des plans certifiés conformes.

Il est à remarquer que le permis délivré dans ses motifs mentionne le paragraphe suivant : « *le présent permis fait partie du réaménagement général des voiries du quartier Nord mettant en pratique le « Plan d'organisation des voiries dans le quartier Nord » approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 14 juillet 1994.* » **Nous n'avons malheureusement pas de traces ni connaissances de ce plan.**

Analyse au vu du contexte réglementaire

Les aménagements semblent conformes aux différents plans et règlements.

Conclusion

Un contact sera pris avec Urban.Brussels afin de demander une copie des plans certifiés conformes.

Le boulevard Roi Albert II (code rue 177). Anciennement Boulevard Emile Jacqmain

Analyse au vu des archives dont dispose la commune

La commune ne dispose pas d'archives pour le réaménagement du boulevard dans les années '90.

La voirie a fait l'objet d'un permis délivré par le FD le 13.10.1997 tendant à : installer une sculpture sur l'espace public.

La voirie a fait l'objet d'un permis délivré par le FD le 20.03.2008 et tendant à : aménager l'extrémité du bd Roi Albert II et le bd du Roi Albert II dévié, le long de l'îlot 61 sud. Ce permis toutefois ne s'étend pas sur le périmètre du PPAS.

La voirie a fait l'objet d'un permis délivré par le FD le 09.09.2014 et tendant à : placer 2 boîtiers en polyester pour contenir l'alimentation électrique dans l'espace vert central, à proximité de la place Solvay.

Un permis a été délivré le 16.12.2016 par le FD et tendant à : aménager des pistes cyclables séparées en inversant la zone de stationnement, élargir la zone de stationnement pour accueillir des autocars, améliorer la sécurité routière de l'ensemble de l'axe pour l'ensemble des usagers et aménager un nouveau terminus bus à l'entrée du boulevard Albert II. Il est important de souligner qu'il vise à réduire à 2x1 bande le bd Roi Albert II.

Ce permis a été attaqué en recours auprès du Collège d'Urbanisme par la commune mais confirmé et délivré par le Collège d'Urbanisme le 30.03.2017.

Un permis a été délivré le 25.08.2017 par le FD visant à : Modifier le permis d'urbanisme délivré par avis du Collège d'Urbanisme AGSCA/RBAA4526/17/15/FD du 30/03/2017 (référence BUP 04/pfd/592073), suite au recours introduit par la commune de Schaerbeek le 19/01/2017, comme suit : élargir le trottoir du tronçon du boulevard Albert II situé au nord du boulevard S. Bolivar de 50cm le long des zones de stationnement et réduire la largeur de ces zones de 2.5m à 2m.

Considérant que ce permis a été prorogé pour une durée d'un an qui prend cours le 25/08/2019. (15/PFD/645705)

Analyse au vu du contexte réglementaire

Les travaux semblent conformes aux différents règlements.

Conclusions

Le permis prorogé n'a pas encore été mis en œuvre.

La place Solvay-rue de Quatrecht (code rue 341)

Analyse au vu des archives dont dispose la commune

La voirie a fait l'objet d'un permis d'urbanisme délivré 05.03.1996 tendant à réaménager les voiries de la place Solvay et rue de Quatrecht entre la rue du Brabant et la rue du Progrès (ref 15/PFD/101.482)

Analyse au vu du contexte réglementaire

Les travaux semblent conformes aux différents règlements.

Conclusions

Au vu du permis, la place Solvay/rue de Quatrecht a été aménagée en 2x2 bandes. Les photos Google Streetview montrent un rétrécissement de la rue à 2x1 bande au moyen de potelets en plastiques.

RECOMMANDÉ
REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE DE SCHAEVREEK
Références : 910/B/Ilot 68
Annexe(s) : 21 plans + Calcul de la capacité
du parking.

COMPAGNIE D'ENTREPRISE C.F.E. S.A.
avenue Hermann Debroux, 40-42
1160 Bruxelles

CERTIFICAT D'URBANISME

LE COLLEGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS ;

Vu la demande introduite par la COMPAGNIE D'ENTREPRISE C.F.E. S.A. ;
relative à un bien sis Ilot 68 (rue du Progrès - boulevard Simon Bolivar et Emile-Jacmain - place Solvay) ;
et tendant à construire un immeuble de 103.066m² de bureaux (R+29 étages + parking de 871 places).

Attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 3 avril 1993 ;
Vu l'Ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme ;
Vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale ;
Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juillet 1992 relatif à l'instruction des
demandes de permis d'urbanisme et de certificat d'urbanisme ;
Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juillet 1992 relatif aux enquêtes publiques et
aux mesures particulières de publicité ;
Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de
concertation ;
Attendu qu'il existe, pour le territoire où se situe le bien, un plan particulier d'affectation du sol en vigueur ;
Attendu qu'il n'existe pas, pour le territoire où se situe le bien, de permis de lotir non périmé ;
Attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 30 mai au 30 juin 1996 et
qu'aucune réclamation n'a été introduite ; que le Collège en a délibéré ;
Vu l'avis de la Commission de Concertation du 2 septembre 1996 ;
Vu les règlements régionaux d'urbanisme ;
Vu les règlements communaux d'urbanisme ;
Attendu que le dispositif de l'avis conforme émis par le fonctionnaire délégué est libellé comme suit :

- Considérant que le projet de construction d'un complexe de 103.066m² à usage de bureaux (88.406m²),
d'espaces polyvalents (32.972m²), d'installations techniques (10.030m²) et de parkings (30.762m²) est conforme
à l'affectation définie par le plan régional de développement, le plan de secteur et le plan particulier
d'affectation du sol « Quartier Ouest de la Gare du Nord » ;

- Considérant que le projet de construction du complexe n'est pas conforme au plan particulier d'affectation du
sol « Quartier Ouest de la Gare du Nord » en ce :

- qu'il ne prévoit pas de socle dit « d'arasement inférieur » d'une hauteur de 13,00 mètres ;
- qu'il dépasse les hauteurs maximales fixées par le plan (bâtiment C, Tours A et B) ;
- que son implantation dépasse celle fixée par le plan (bâtiment C) ;
- que ses surfaces de plancher par niveau maximales dépassent celles fixées par le plan (bâtiment C,
Tours A et B) ;

- Considérant toutefois que la future construction s'inscrit dans un ensemble construit récemment dont elle
romprait l'équilibre et l'harmonie par l'adjonction du socle ; que ces constructions ont pu déroger à
l'obligation réglementaire de construire sur socle ;

- Considérant que d'une manière générale la construction sur socle ne répond plus aujourd'hui aux critères
urbanistiques d'usage ; qu'un projet de plan particulier d'affectation du sol modificatif à la limite de l'Ilot 68
est en cours d'élaboration et confirme cette option ;

-1-

- Considérant que le dépassement des hauteurs résulte des contraintes liées au parti architectural et ne menace
pas le bon aménagement des lieux ; que ce dépassement, - en particulier à l'endroit le plus défavorable, à
savoir les tours -, est pratiquement imperceptible depuis les espaces publics, que ce dépassement ne met pas en
cause les données essentielles du P.P.A.S. auquel il est dérogé ;

- Considérant que l'implantation du bâtiment C (pavillon) est liée aux mêmes considérations que celles
concernant le dépassement des hauteurs : que le débordement est mineur et ne met pas en cause les données
essentielles du P.P.A.S. auquel il est dérogé ;

- Considérant que le dépassement des surfaces de plancher par niveau est négligeable pour les tours et reste
acceptable pour le bâtiment C ; que ce dépassement ne met pas en cause les données essentielles du P.P.A.S.
auquel il est dérogé ;

- Considérant le rapport final de l'étude d'incidences approuvé par le comité d'accompagnement du 20
décembre 1996, auquel plusieurs recommandations énoncées par le chargé d'étude sont pertinentes et visent à
une meilleure intégration du complexe dans son environnement ; qu'il convient de reprendre celles-ci ;

- Attendu qu'au cours de l'enquête publique aucune réclamation n'a été enregistrée ;

- Vu l'avis de la Commission de Concertation du 2 septembre 1996, reprenant notamment les recommandations
de l'étude d'incidences ;

- Attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins est habilité, en vertu du prescrit du plan particulier
d'affectation du sol « Quartier Ouest de la Gare du Nord », à fixer la règle de proportionnalité des parkings en
fonction du type d'utilisateurs ; que le Collège a fixé cette règle dans un document « Calcul de la capacité du
parking - Ilot 68 » joint à sa délibération du 5 novembre 1996 ; que la capacité de parking doit être limitée à
983 places (= offre du demandeur) ;

- Vu la délibération complémentaire motivée du Collège des Bourgmestre et Echevins du 14 janvier 1997 sur
les dérogations du projet vis-à-vis du P.P.A.S. « Quartier Ouest de la Gare du Nord » ;

- Considérant, pour les motifs précités et en accord avec le Collège des Bourgmestre et Echevins, que le fait de
ne pas construire le socle et les dépassements relevés (hauteur, implantation et surfaces) pourront tomber sous
l'application de l'article 108, § 2 de l'O.O.P.U. lors de l'instruction du permis d'urbanisme ;

AVIS FAVORABLE à condition de :

- rencontrer les recommandations de la Commission de Concertation du 2 septembre 1996 (élaboration d'un
plan transport, mise en place d'un système de cogénération et respect des recommandations du chargé d'étude
de l'étude d'incidences) ;

- se conformer à l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins du 5 novembre 1996 ;

- sur base de l'article 86 de l'O.O.P.U. et en application de l'article A.0.8. du plan régional de développement,
subordonner la délivrance du permis d'urbanisme à des charges d'urbanisme.
Les charges seront déterminées par référence de la circulaire ministérielle en vigueur relative aux charges
d'urbanisme.

(Avis n° 15/CUC/105.516 - 15/CEN/105.516 du 22 janvier 1997)

-2-

ARRETE :

Article 1^{er}. - Sous réserve des résultats de l'instruction approfondie à laquelle il serait procédé si une demande
de permis d'urbanisme ou de lotir était introduite, les actes et travaux envisagés sont susceptibles d'être
agréés ;

pour les motifs suivants :

- La suppression du socle d'arasement inférieur a été imposée au propriétaire de l'Ilot 71 (aujourd'hui
construit, sans socle) dans le but de préserver une symétrie de masses de part et d'autre du boulevard Simon
Bolivar et qu'il y a lieu de préserver cette symétrie.
- Le dépassement en hauteur et en implantation (pavillon) résultant de contraintes liées au parti architectural,
ne menacent pas le bon aménagement des lieux ni les données essentielles du P.P.A. ;
- Les volumes des étages techniques projetés en toitures des tours A et B ne seront pratiquement pas
perceptibles depuis les espaces publics environnants et ne menacent pas les données essentielles du P.P.A. ;
- Le dépassement des superficies de plancher maximales prévues par le P.P.A. est négligeable en ce qui
concerne les tours A et B et reste acceptable pour le bâtiment C, compte-tenu du parti architectural, de la
cohérence et de l'économie du projet ;

et aux conditions prescrites par :

- 1) l'avis conforme du fonctionnaire délégué.
 - 2) le Collège des Bourgmestre et Echevins, émises en sa séance du 5 novembre 1996 :
- prévoir l'ouverture du site vers l'extérieur et des affectations commerciales des rez et du pavillon.
 - fixer le nombre définitif d'emplacements de parking en fonction du (des) futur(s) occupant(s) selon la formule
jointe en annexe (pages 5 et 6), dont il découle qu'un plan de déplacement d'entreprise sera indispensable.
 - étudier sérieusement la possibilité de prévoir un système de cogénération.
 - le permis d'urbanisme éventuel fera l'objet de charges d'urbanisme selon les dispositions en vigueur au
moment de sa délivrance.

Art. 2. Le certificat d'urbanisme reste valable pendant deux ans à partir de la date de sa délivrance (Article 162
de l'Ordonnance du 29 août 1991).

Art. 3. Notification du présent arrêté est faite le même jour au demandeur et au fonctionnaire délégué aux fins
de l'exercice éventuel par celui-ci de son droit de suspension.

Art. 4. Le présent certificat ne dispense pas de l'obligation de l'obtention du permis d'urbanisme ou du permis
de lotir.

Le Secrétaire Communal,	Par le Collège :	Le 4 février 1997
		Le Collège des Bourgmestre et Echevins Par délégation,

J. BOUVIER	B. CLERFAYT
Notification au fonctionnaire délégué de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.	Le

Le Secrétaire Communal,	Par le Collège :	Le Bourgmestre,
Par délégation, Le Chef de Bureau,		

D. VANCAYZEELE	Fr. DURIAU
----------------	------------

-3-

Article 1^{er}. - Sous réserve des résultats de l'instruction approfondie à laquelle il serait procédé si une demande de permis d'urbanisme ou de lotir était introduite, les actes et travaux envisagés *sont* susceptibles d'être agréés ;
pour les motifs suivants :

- La suppression du socle d'arasement inférieur a été imposée au propriétaire de l'îlot 71 (aujourd'hui construit, sans socle) dans le but de préserver une symétrie de masses de part et d'autre du boulevard Simon Bolivar et qu'il y a lieu de préserver cette symétrie.
- Le dépassement en hauteur et en implantation (pavillon) résultant de contraintes liées au parti architectural, ne menacent pas le bon aménagement des lieux ni les données essentielles du P.P.A. ;
- Les volumes des étages techniques projetés en toitures des tours A et B ne seront pratiquement pas perceptibles depuis les espaces publics environnants et ne menacent pas les données essentielles du P.P.A. ;
- Le dépassement des superficies de plancher maximales prévues par le P.P.A est négligeable en ce qui concerne les tours A et B et reste acceptable pour le bâtiment C, compte-tenu du parti architectural, de la cohérence et de l'économie du projet ;

Le bien a fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme du 17 juillet 2001 tendant à: 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

Région de Bruxelles - Capitale
Commune de SCHAERBEEK
Formulaire 001
Nos références : 909e/B/lot 68/IS/MT
Annexe : 33 plans.

PERMIS D'URBANISME

LE COLLEGE DES BOURGEMESTRE ET ECHEVINS,
Vu la demande introduite par NORTH GALAXY S.A. ;
relative à un bien sis "lot 68", délimité par boulevard du Roi Albert II, place E. Solvay (rue de Quatrecht), rue du Progrès et boulevard Simon Bolivar ;
et tendant à construire un complexe de 108.578 m² de bureaux comprenant :

- 4 niveaux de sous-sol abritant un parking de 1.089 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 (2.350 m²).
- 2 tours (A et B) R + 27 + 2 étages techniques en toiture contenant des bureaux.
- un pavillon (C) R + 5 + 1 étage technique contenant des bureaux.

Les plans de la demande comprennent en outre des variantes II, III et IV de minime ampleur :

- La variante II comprend une ou deux passerelles entre les tours A et B ;
- La variante III comprend une ou deux passerelles entre les tours A et B avec ajout d'atria dans la tour B.
- La variante IV comprend une passerelle réduite des ailes du pavillon C.

Attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 28 novembre 2000 ;
Vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale ;
Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée, notamment ses articles 86 et 118, §2 ;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 relatif à la transmission de documents en vue de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et de lotir, des demandes de certificat d'urbanisme et de certificat d'urbanisme en vue de lotir ;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997 ;
Vu l'arrêté de l'exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux Commissions de Concertation ;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 (MB du 14 juin 2001), arrêtant le Plan Régional d'Affectation du Sol ;
Attendu qu'il existe, pour le territoire où se situe le bien, un plan particulier d'affectation du sol dénommé "Quartier Ouest de la Gare du Nord" approuvé par Arrêté Royal du 31 octobre 1978 dont le dossier de base de la mise en révision a été approuvé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 14 janvier 1999 ;
Attendu qu'il existe pas, pour le territoire où se situe le bien, de permis de lotir ;
Considérant que cette demande de permis d'urbanisme fait suite à un *certificat d'urbanisme* délivré par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 11 novembre 2000 ;
Attendu que la demande de permis d'urbanisme a été soumise aux mesures particulières de publicité du 12 au 26 février 2001 et qu'une « objection » a été introduite ; que le Collège en a délibéré ;
Vu l'avis favorable conditionnel de la Commission de Concertation du 23 avril 2001 ;
Vu les règlements régionaux d'urbanisme ;
Vu les règlements communaux d'urbanisme ;
Vu la décision du 22 mai 2001 du fonctionnaire délégué accordant, sur proposition motivée du Collège du 24 avril 2001, les dérogations aux prescriptions du *sous Plan Particulier d'Affectation du Sol en ce qui concerne :*

- l'article 10.b : bâtiment C : dépassement de la hauteur totale maximale (arasement intermédiaire à 28.80m au lieu de 23.00m) et implantation ;
- l'article 10.c : deux tours : dépassement de la hauteur totale maximale (arasement supérieur à 107.50m au lieu de 102.00m) et implantation.

pour les motifs suivants :

- Vu que le projet se situe dans le périmètre du P.P.A.S. (approuvé par A.E. le 31/10/1978) ainsi que dans le dossier de base "Quartier Ouest de la Gare du Nord" approuvé par A.G. le 14/01/1999 ;
- Considérant que le bien se situe en zone d'activités administratives du plan de secteur tel qu'amendé par le plan régional de développement approuvé le 3 mars 1995 (périmètre administratif métropolitain et le long d'un espace structurant) ;
- Vu le *certificat d'urbanisme* délivré par le Gouvernement le 11/11/2000 ;
- Considérant que les dérogations sollicitées, en ce qui concerne les deux tours, résultent de la seule cohérence architecturale du projet et restent limitées, compte tenu de l'importance des volumes prévus ; que les dérogations en ce qui concerne le bâtiment C résultent du fait que des installations techniques, initialement prévues au sommet des deux tours, sont localisées en toiture de ce bâtiment ;

13

Art.1. - Le permis est délivré à NORTH GALAXY S.A. , à l'exclusion de la variante II et III, pour les motifs suivants :

Le projet vise à implanter un complexe de bureaux, tel que le prévoit le P.P.A.S. du 31 octobre 1978 que le dossier de base du 14 janvier 1999. Le projet est globalement conforme au *certificat d'urbanisme* délivré par le Gouvernement En date du 29/06/2001, le demandeur a introduit des plans modifiés sur base des conditions énoncées par le Collège Echevins du 24/04/2001, c'est-à-dire :

- 1-affecter les surfaces du rez-de-chaussée à front de la rue Bolivar et du bâtiment C à front de la place Solvay et de la rue du Progrès à des fonctions d'animation accessibles au public (commerce et équipement) indépendamment des accès à l'immeuble dont l'emprise sera réduite au minimum ;
- 2- prévoir une citerne d'eau de pluie d'au moins 100 m³ ;
- 3- modifier la largeur de la bretelle d'accès afin de garantir une largeur de trottoir suffisante ;

Ces plans modifiés répondent partiellement à ces conditions en ce que :

- 1-La rez-de-chaussée sont affectés au commerce ou à des fonctions d'animations accessibles au public, à l'exception d'une portion de façade à front de la place Solvay.
- 2- Les vitrines de ces commerces ou fonctions d'animation sont rendues peu accessibles au public par l'implantation des plantations
- 3-La bretelle d'accès face à l'entrée principale a été agrandie, mais le trottoir face à cette entrée semble comprendre des plantations

L'utilité des passerelles et des atria (variant II et III) dépendant essentiellement du futur occupant, il est prématuré de prononcer sur leur opportunité à ce stade.

La variante IV ne modifie ni le volume, ni le gabarit du pavillon.

Art.2. - Le titulaire du permis devra respecter les conditions suivantes imposées par le Collège Echevins :

- 1- Réaliser la variante IV ou le projet de base.
- 2- Respecter scrupuleusement les plans joints au présent permis.

Rendre praticable aux piétons les espaces sous les arbres côté boulevard Simon Bolivar.

- Étendre le commerce ou la fonction d'animation côté Place Solvay jusqu'à l'axe n°12, supprimer la bande de plantations le long des fonctions commerciales ou d'animation de l'axe 12 à 16 côté place Solvay et diminuer les plantations de l'axe A à D côté rue du Progrès, afin de laisser une bande de 2,00m, accessible aux piétons devant les façades.
- Le titulaire du permis devra veiller à ce que les superficies de plantations demeurent conformes à l'article 11 du P.P.A. (A.R. du 31.10.78) qui impose 30% de superficie de plantations au sol, ce quota étant obtenu par l'élargissement des surfaces de plantations projetée ou par la création de nouvelles surfaces plantées.
- Conserver le caractère exclusivement piétonnier du trottoir face à l'entrée principale.
- Respecter les prescriptions du Service Incendie contenues dans le rapport du 12/10/2000 - R.R. : C.1989.2702/16/BUH/dm, ainsi que ceux des 12/01 et 27/06/2001 ; R.R. : A.1989.2702/17/BUH/dm et A.1989.2702/20/BUH/dm dont copies ci-jointes.
- Financer, en application de l'article 86 de l'Ordonnance du 29 août 1991, organique de la planification et de l'urbanisme, relatif aux charges d'urbanisme, pour un montant de 350.000.000 BEF les opérations reprises dans le document joint à la présente, intitulé "Annexe 1 au permis d'urbanisme réf 909e/lot 68 - Charges d'urbanisme" comptant 4 pages, et ce aux conditions et modalités qui y sont stipulées.

Art.3. - (A utiliser que dans les cas définis à l'article 88 de l'ordonnance du 29 août 1991). Les travaux ou actes permis ne peuvent être maintenus au-delà du :

Art.4. - Notification du présent arrêté est faite le même jour au demandeur et au Fonctionnaire Délégué aux fins de l'exercice éventuel par celui-ci de son droit de suspension.

Art.5. - Le titulaire du permis averti, par lettre recommandée, le Collège des Bourgmestre et Echevins et le Fonctionnaire Délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou ces actes.

6. - Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Le 17 juillet 2001

Par le Collège :

Le Bourgmestre,
Par délégation,
C. Smeyers
CH. SMEYSTERS,
Echevins.

Le Secrétaire communal,
Par délégation,
J.P. BRUYLANDTS
Directeur.

Notification au Fonctionnaire Délégué de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

Le 17 juillet 2001

Le Bourgmestre,
Par délégation,
C. Smeyers
CH. SMEYSTERS
Echevins.

Le Secrétaire communal,
Par délégation,
D. VANCAYZELE
Secrétaire d'Administration

Par le Collège :

000564
300 F
SCHAERBEEK
Urbanisme
Stedebouw

Outre les motifs en relations avec le bon aménagement, le Collège des Bourgmestre et Echevins vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles. 2/3

Vu la décision du 22 mai 2001 du fonctionnaire délégué accordant, sur proposition motivée du Collège du 24 avril 2001, les dérogations aux prescriptions du susdit Plan Particulier d'Affectation du Sol en ce qui concerne :

- l'article 10.b : bâtiment C : dépassement de la hauteur totale maximale (arasement intermédiaire à 28.80m au lieu de 23.00m) et implantation;
- l'article 10.c : deux tours : dépassement de la hauteur totale maximale (arasement supérieur à 107.50m au lieu de 102.00m) et implantation.

pour les motifs suivants :

- Vu que le projet se situe dans le périmètre du P.P.A.S. (approuvé par A.E. le 31/10/1978) ainsi que dans le dossier de base " Quartier Gaucheret " approuvé par A.G. le 14/01/1999 ;
- Considérant que le bien se situe en zone d'activités administratives du plan de secteur tel qu'amendé par le plan régional de développement approuvé le 3 mars 1995 (périmètre administratif métropolitain et le long d'un espace structurant) ;
- Vu le certificat d'urbanisme délivré par le Gouvernement le 11/11/2000 ;
- Considérant que les dérogations sollicitées, en ce qui concerne les deux tours, résultent de la seule cohérence architecturale du projet et restent limitées, compte tenu de l'importance des volumes prévus ; que les dérogations en ce qui concerne le bâtiment C résultent du fait que des installations techniques, initialement prévues au sommet de deux tours, sont localisées en toiture de ce bâtiment ;

1/3

Art.2 : - Le titulaire du permis devra respecter les conditions suivantes imposées par le Collège Echevinal :

- Réaliser la variante IV ou le projet de base.
- Respecter scrupuleusement les plans joints au présent permis.
- Rendre praticable aux piétons les espaces sous les arbres côté boulevard Simon Bolivar.
- Etendre le commerce ou la fonction d'animation côté Place Solvay jusqu'à l'axe n°12, supprimer la bande de plantations le long des fonctions commerciales ou d'animation de l'axe 12 à 16 côté place Solvay et diminuer les plantations de l'axe A à l'axe B côté rue du Progrès, afin de laisser une bande de 2,00m, accessible aux piétons devant les façades.
- Le titulaire du permis devra veiller à ce que les superficies de plantations demeurent conformes à l'article 11 du P.P.A. (A.R. du 31.10.78) qui impose 30% de superficie de plantations au sol, ce quota étant obtenu par l'élargissement des surfaces de plantations projetée ou par la création de nouvelles surfaces plantées.
- Conserver le caractère exclusivement piétonnier du trottoir face à l'entrée principale.
- Respecter les prescriptions du Service Incendie contenues dans le rapport du 17/10/2000 ; Réf. : C.1989.2702/16/BUH/dm ainsi que ceux des 12/01 et 27/06/2001 ; Réf. : A.1989.2702/17/BUH/dm et A.1989.2702/20/BUH/dm dont copies ci-annexées.
- Financer, en application de l'article 86 de l'Ordonnance du 29 août 1991, organique de la planification et de l'urbanisme, relatif aux charges d'urbanisme, pour un montant de 350.000.000 BEF les opérations reprises dans le document joint à la présente, intitulé "Annexe 1 au permis d'urbanisme réf 909b/lot 68 - Charges d'urbanisme" comptant 4 pages, et ce aux conditions et modalités qui y sont stipulées.

Art.2 : - Le titulaire du permis devra respecter les conditions suivantes imposées par le Collège Echevinal :

- Réaliser la variante IV ou le projet de base.
- Respecter scrupuleusement les plans joints au présent permis.
- Rendre praticable aux piétons les espaces sous les arbres côté boulevard Simon Bolivar.
- Etendre le commerce ou la fonction d'animation côté Place Solvay jusqu'à l'axe n°12, supprimer la bande de plantations le long des fonctions commerciales ou d'animation de l'axe 12 à 16 côté place Solvay et diminuer les plantations de l'axe A à l'axe B côté rue du Progrès, afin de laisser une bande de 2,00m, accessible aux piétons devant les façades.
- Le titulaire du permis devra veiller à ce que les superficies de plantations demeurent conformes à l'article 11 du P.P.A. (A.R. du 31.10.78) qui impose 30% de superficie de plantations au sol, ce quota étant obtenu par l'élargissement des surfaces de plantations projetée ou par la création de nouvelles surfaces plantées.
- Conserver le caractère exclusivement piétonnier du trottoir face à l'entrée principale.
- Respecter les prescriptions du Service Incendie contenues dans le rapport du 17/10/2000 ; Réf. : C.1989.2702/16/BUH/dm ainsi que ceux des 12/01 et 27/06/2001 ; Réf. : A.1989.2702/17/BUH/dm et A.1989.2702/20/BUH/dm dont copies ci-annexées.
- Financer, en application de l'article 86 de l'Ordonnance du 29 août 1991, organique de la planification et de l'urbanisme, relatif aux charges d'urbanisme, pour un montant de 350.000.000 BEF les opérations reprises dans le document joint à la présente, intitulé "Annexe 1 au permis d'urbanisme réf 909b/lot 68 - Charges d'urbanisme" comptant 4 pages, et ce aux conditions et modalités qui y sont stipulées.

Art.2 :

- Réaliser la variante IV ou le projet de base.
- Respecter scrupuleusement les plans joints au présent permis.
- Rendre praticable aux piétons les espaces sous les arbres côté boulevard Simon Bolivar.
- Etendre le commerce ou la fonction d'animation côté Place Solvay jusqu'à l'axe n°12, supprimer la bande de plantations le long des fonctions commerciales ou d'animation de l'axe 12 à 16 côté place Solvay et diminuer les plantations de l'axe A à l'axe B côté rue du Progrès, afin de laisser une bande de 2,00m, accessible aux piétons devant les façades.
- Le titulaire du permis devra veiller à ce que les superficies de plantations demeurent conformes à l'article 11 du P.P.A. (A.R. du 31.10.78) qui impose 30% de superficie de plantations au sol, ce quota étant obtenu par l'élargissement des surfaces de plantations projetée ou par la création de nouvelles surfaces plantées.
- Conserver le caractère exclusivement piétonnier du trottoir face à l'entrée principale.
- Respecter les prescriptions du Service Incendie contenues dans le rapport du 17/10/2000 ; Réf. : C.1989.2702/16/BUH/dm ainsi que ceux des 12/01 et 27/06/2001 ; Réf. : A.1989.2702/17/BUH/dm et A.1989.2702/20/BUH/dm dont copies ci-annexées.
- Financer, en application de l'article 86 de l'Ordonnance du 29 août 1991, organique de la planification et de l'urbanisme, relatif aux charges d'urbanisme, pour un montant de 350.000.000 BEF les opérations reprises dans le document joint à la présente, intitulé "Annexe 1 au permis d'urbanisme réf 909b/lot 68 - Charges d'urbanisme" comptant 4 pages, et ce aux conditions et modalités qui y sont stipulées.

Le bien a fait l'objet d'un permis modificatif du 19.04.2005 tendant à modifier le permis d'urbanisme délivré les 17/07/2001 : construire un complexe de 109.334 m² hors sol de bureaux et commerces avec parking de 662 places.

Le bien a fait l'objet d'un permis modificatif du 30.08.2005 tendant à modifier les permis d'urbanisme délivrés les 17/07/2001 et 19/04/2005, à savoir :

- Diminuer le nombre d'emplacements de parkings de 51 emplacements, soit 611 au total
- Augmenter les superficies de dépôt de 1713m² au niveau -4, soit un total de 11291 m²
- Installer un restaurant avec cuisine au 1^{er} étage en lieu et place de la cafétéria et de bureaux

Le bien a fait l'objet d'un PUFD du 09/04/2009 pour le placement d'une tour de refroidissement supplémentaire sur le toit et l'aménagement de locaux techniques (2008/499=177/033 PUFD/223950)

Suivant le formulaire annexe 1 du permis du 30.08.2005, la répartition des affectations est effectué comme suit :

Sous-sol

Dépôts : 9578 m²

Parkings et locaux techniques : 37 403 m²

Nbr d'emplacements de stationnement : 662

Hors-sol

- Bureaux : 105.090 m²
- Commerces : 575 m²

Le bien fait l'objet d'un permis d'environnement de classe 1A prolongé le 18.05.2016 et valide jusqu'au 22.05.2031 pour l'exploitation des installations classées du bâtiment et 611 places de parking couvertes dont 20 motos.

I.2.5. Charges d'urbanisme

L'îlot 68 (North Galaxy) a généré 8.676.273,37 € de charges

L'îlot 71 (tours belgacom) et l'îlot 72 (CCN) n'ont à notre connaissance générés aucunes charges d'urbanisme.

I.3. Compléments d'informations sur les projets ZIN (WTC 1 et 2)

Voir également : <https://www.archiurbain.be/?p=7261>

Le descriptif ci-dessous est issu du résumé non technique de l'étude d'incidences de la demande de permis :

Le Projet vise la déconstruction du socle (partie basse de couleur brune sur la photo ci-dessus) et des deux tours existantes, à l'exclusion des noyaux², ainsi que de la majeure partie de la dalle de plancher du rez-de-chaussée.

La volonté est d'ensuite construire un complexe immobilier multifonctionnel à usage de bureaux, de logements, d'un établissement hôtelier et de commerces, incluant également la rénovation des 5 niveaux de parking couvert en sous-sol.

L'immeuble sera constitué :

De 3 entités hautes appelées « ailes » :

- *Deux ailes implantées globalement selon les WTC 1 et 2 : les ailes « Gare » et « Parc ». Ces ailes font 105,34 m de haut. Les étages font 3,22 m de hauteur ;*
- *Une aile supplémentaire, dite Aile Centrale, reliant les ailes « Gare » et « Parc ». Cette aile fait 110,74 m de haut. Les étages font 6,44 m de hauteur, soit le double de celle des étages des deux autres ailes.*

De deux entités basses, de 18 m de haut :

- *La Serre, implantée à l'angle du boulevard Simon Bolivar et du boulevard du Roi Albert II ;*
- *Le Pavillon : il est principalement dédié à l'installation d'un espace de coworking mais accueillera également une salle de sport annexe aux activités de bureaux. Ce Pavillon sera implanté à l'angle de la chaussée d'Anvers et de la rue Willem De Mol.*

L'Aile Gare abrite³ra un hôtel de 240 chambres et des espaces de bureau.

L'Aile Parc accueillera à la fois des espaces de bureau et du logement (127 appartements),

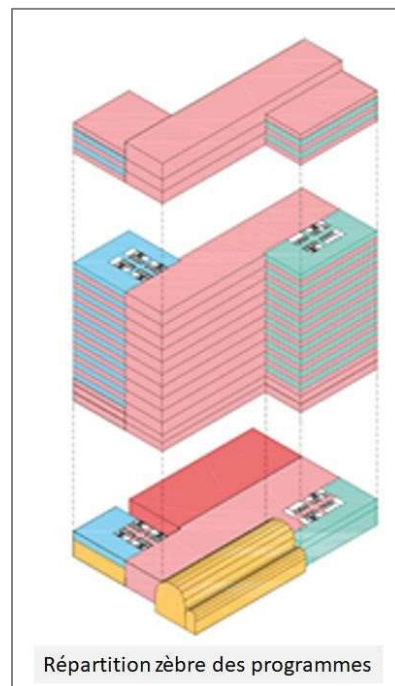
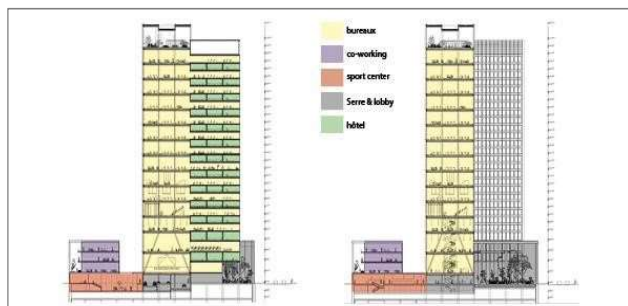
L'Aile Centrale, caractérisée par ses grands plateaux libres (double hauteur), concentrera la majeure partie du programme « bureau » du Projet. Elle n'abritera pas d'autres fonctions.

Le socle sera le siège d'une mixité de programmes : des commerces, la Serre, des parkings pour vélo, un espace de coworking et une salle de sport accessoire aux bureaux (un terrain multisport, une salle de fitness, ainsi que des vestiaires et sanitaires).

En sous-sol, le parking existant sera rénové en profondeur (détails dans le tableau suivant).

Singulièrement, le concept « zèbre » sera mis en œuvre. Il consiste en une alternance de programmes d'un étage à l'autre au sein des Ailes Parc et Gare. En d'autres termes, les étages se succéderont entre hôtel et bureaux pour l'Aile Gare, et entre logement et bureaux pour l'Aile Parc.

Coupes schématiques de l'organisation des programmes - crédits : issue du résumé non technique de l'étude d'incidences de la demande de permis.



Concept « zèbre » - crédits : issue du résumé non technique de l'étude d'incidences de la demande de permis.

Il est à noter que le permis délivré modifie de nombreux éléments du projet par rapport au projet soumis préalablement à l'étude d'incidences et donc à la description ci-dessus. Pour plus de précisions par rapport aux affectations et gabarits autorisés, il y a lieu de se référer au permis délivré.

**Annexe 2 : avis de l'administration en charge de la planification territoriale sur
l'opportunité d'adopter, de modifier ou d'abroger un PPAS**

Stratégie territoriale

Au Collège des Bourgmestre et Echevins
de la Commune de Schaerbeek
Service Urbanisme et Environnement
Hôtel communal
Place Colignon
1030 BRUXELLES

Contact Ann Geets
T 02 435 43 61
ageets@perspective.brussels

Nos réf. OUT2020/5096
Vos réf.

CONCERNE **Projet de modification du PPAS 19 « Quartier Ouest de la gare du Nord » - Avis préalable Article 44 §1 et 2 du CoBAT**

ANNEXES

BRUXELLES 06 juillet 2020

RECOMMANDÉ AVEC ACCUSÉ DE RÉCEPTION

Madame la Bourgmestre ff, Mesdames et Messieurs les Echevins,

La présente fait suite à votre demande d'avis préalable sur l'opportunité de modifier le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) 19 « Quartier Ouest de la gare du Nord » approuvé par l'arrêté royal du 31 octobre 1978.

Pour le bon ordre, nous précisons que, comme la procédure de modification a été entamée après l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 30/11/2017 réformant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), la nouvelle procédure prévue par cette ordonnance s'applique au présent dossier.

Le Département Stratégie territoriale a examiné le dossier reçu de vos services et devenu complet le 30 juin 2020, à savoir la délibération du Conseil communal du 27 mai 2020 initiant la procédure de modification du PPAS 19, les délibérations du Collège des Bourgmestre et Echevins du 7 avril 2020 et du 9 juin 2020, le rapport justificatif de la modification partielle du PPAS « Modification du PPAS n°19 relatif aux îlots 68-71-72 – Quartier Ouest de la gare du Nord », comprenant la motivation, les lignes directrices du projet et les éléments de la situation existante que le projet entend modifier, le plan de localisation, le plan des affectations ainsi que la lettre d'accompagnement.

Perspective tient à souligner la qualité du rapport justificatif fouillé et argumenté accompagnant le présent dossier, prenant en compte une zone bien plus large que le périmètre du PPAS. Les espaces couverts par le plan, dont le périmètre du CCN (Centre de Communication Nord), jouxtant la gare du Nord, pôle majeur de mobilité régional et national, constituent en effet une articulation, une charnière de l'ensemble du territoire Nord de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le PPAS 19 Quartier Ouest de la gare du Nord s'inscrit dans une zone faisant l'objet d'un long et complexe historique de planification. Il est limitrophe au PPAS Gaucheret, ainsi qu'à d'autres PPAS situés sur le territoire de la commune de Saint-Josse (PPAS 26 Nord Ilot 9 et PPAS 26 Nord Ilot 1 ; ce dernier faisant actuellement l'objet d'une procédure d'abrogation partielle) et de la Ville de Bruxelles (PPAS Quartier de la gare du Nord abrogé en 2008).

Actuellement, le PPAS 19 comprend trois îlots : au nord l'îlot appelé « 68 » avec les tours North Galaxy, à l'est le CCN sur l'îlot 72 et au sud les tours Belgacom (îlot 71). Ces deux derniers des trois îlots concernés par le PPAS sont en partie situés sur le territoire de la commune de Saint-Josse. Plus de la moitié de l'emprise du CCN ainsi que ses rampes d'accès au sud et celles du bâtiment de la gare du Nord ne se situent pas dans le périmètre du PPAS 19.

Au niveau de l'espace public, le PPAS 19 intègre les espaces publics entourant la gare et le CCN, la place Solvay au nord, la place Bolivar à l'ouest ainsi que les bâtiments qui les bordent. La rue du Progrès fait partie du périmètre, comprenant 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 Saint-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 les espaces de communication majeurs des lignes pré-métro, gare des bus STIB et De Lijn.

L'origine du PPAS 19 remonte au PPA arrêté le 16/02/1967 concernant le projet Manhattan, couvrant les trois communes.

Ce PPAS a été modifié une première fois par l'A.R. du 20/03/1974 et une seconde fois par l'A.R. du 31/10/1978. Cette seconde modification porte uniquement sur la commune de Schaerbeek et comprend les îlots 61, 62, 64, 65, 68, 71 et 72, s'étendant au nord jusqu'à la place Gaucheret.

En 1992, un projet de modification pour utilité publique a été entamé mais n'a pas été poursuivi.

L'arrêté portant approbation du Plan Régional de Développement (PRD) de 1995 a abrogé toute la partie nord du PPAS 19 « îlots 61, 62, 64 à 68, 71 et 72 (arrêté royal du 31/10/78) » à partir de la place Solvay jusqu'à la place Gaucheret, ne laissant donc plus que trois îlots, le 68 (tours North Galaxy) et les parties situées sur le territoire de la commune de Schaerbeek des îlots 71 (tours Belgacom) et 72 (CCN) entourés de leurs espaces ouverts.

Un premier projet d'élaboration de PPAS Gaucheret (1999) n'a pas été poursuivi. Le PPAS Gaucheret de 2005 (qui s'étend sur un périmètre moins important que celui de 1999), couvre actuellement la zone au nord du PPAS 19. Ce dernier, lui sous sa forme actuelle, ne couvre plus que les îlots 68, 71 et 72. Le PPAS Gaucheret (2005), reprend les îlots 59-sud, 61-sud, 62, 63 et 64, et est frontalier avec le PPAS 19, bordant le long de la place Solvay.

Analyse du PPAS 19 sous sa forme actuelle au regard du PRAS et du RRU

Le PPAS 19 est organisé en 5 zones :

- une zone de circulation en jaune ;
- une zone spécifique pour le CCN en gris ;
- une zone hachurée réservée aux rampes d'accès du CCN côté nord ;
- une zone en blanc pour la construction (arasement inférieur) ;
- une zone en orange et rouge pour la construction (arasement moyen et supérieur).

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

Le périmètre du PPAS est repris au PRAS en zone administrative, zone de voirie et zone de parc. Les îlots constructibles sont repris en zone administrative. L'îlot 72 (CCN) comprend la surimpression pour galerie commerciale.

Le périmètre du PPAS n'est pas repris en zone de chemin de fer du PRAS, contrairement à ce qui est indiqué à la page 23 du rapport. La rue du Progrès extérieure est reprise en zone de voirie, contrairement à sa partie souterraine.

Les boulevards Albert II et Simon Bolivar sont repris en espace structurant. Le centre du boulevard Albert II est repris en zone de parc.

Le bâtiment de la gare du Nord est repris en zone administrative. L'assiette des quais est en zone de chemin de fer.

La place Solvay au nord du CCN et l'espace public devant la gare du Nord au sud du CCN sont repris en voirie. Pour ce dernier, la place du Nord, un erratum au PRAS est en voie d'adoption par le Gouvernement.

Le PPAS est antérieur au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) mais est compatible avec le PRAS et il n'y a pas d'incohérence majeure entre les deux plans.

Le PRAS est plus restrictif que le PPAS en ce qui concerne la limitation des affectations commerciales (1000m² en zone administrative et 2500m² pour la zone de galerie commerciale) ; il y a abrogation implicite des prescriptions du PPAS en ce qu'il y a dépassement des seuils commerciaux prévus par le PRAS.

La prescription 22 du PRAS (liseré de noyau commercial et galeries marquées d'un G) impose de disposer d'un PPAS pour augmenter la superficie plancher des commerces au-delà de 2500 m².

Le PPAS est plus restrictif que le PRAS en ce qu'il n'autorise pas les hôtels ni les activités productives.

Pour ce qui concerne l'analyse du PPAS par rapport au règlement régional de l'urbanisme (RRU), les prescriptions du RRU non contraires à celles du PPAS restent bien d'application. Par exemple, en ce qui concerne les immeubles du PPAS pour lesquels une surface maximale est définie par le plan, le RRU s'applique concomitamment, contrairement aux immeubles pour lesquels le PPAS fixe une hauteur absolue (dans ces cas, le RRU ne s'applique pas). Certaines affirmations du point « B.7.1. Interactions du PPAS avec le RRU » et « B.8.1. Interactions du PPAS avec le RCU » pourraient éventuellement être nuancées ou précisées dans ce sens.

Analyse des PPAS limitrophes : remarque concernant le PPAS Gaucheret (2005)

Il y a lieu de compléter la remarque en bas de page 18 du rapport « les prescriptions particulières pour la tour Amelinckx n'autorisent pas la présence de commerce au rez-de-chaussée ».

En effet, les prescriptions générales pour la zone mixte l'autorisent bien : les prescriptions générales des zones mixtes (cf. point 1.1.5 p.17 du rapport) autorisent pour les « zones mixtes : ces zones sont affectées aux logements, aux bureaux, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives. Les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces. Le premier étage peut également être affecté aux commerces lorsque les conditions locales le permettent. Toute transformation des façades du socle veillera à en améliorer l'aspect architectural. »

La tour Amelinckx, qui borde le PPAS 19, est inscrite en zone mixte avec surimpression B2 au sein du PPAS Gaucheret (2005). Si les prescriptions particulières pour la tour Amelinckx (2.2.2. Zone B2, 2.2.2.1. Affectation) ne mentionnent en effet que le logement, bureau, équipement et activités productives, elles sont à lire et à appliquer concomitamment avec les prescriptions générales pour la zone mixte mentionnées ci-dessus.

Analyse de la situation existante de fait au regard des prescriptions du PPAS

Le rapport reprend une description synthétique de l'historique d'urbanisation du quartier nord et décrit ensuite le contexte urbanistique actuel de la zone et du périmètre du PPAS, décrivant la situation existante de fait de ses îlots respectifs.

Pour ce qui concerne le périmètre du PPAS 19 et ses prescriptions, au niveau des affectations, les objectifs du PPAS 19 ont toujours été l'urbanisation de la zone en établissant un quartier mixte. L'article 10 stipule que « les zones de constructions 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. »

Cette volonté de mixité fonctionnelle n'a cependant pas été traduite au niveau de l'urbanisation du périmètre du PPAS, l'ensemble des constructions n'étant dévolu qu'à du bureau et plus particulièrement du bureau à destination des services publics.

Le rapport mentionne que la construction de la tour Belgacom (îlot 71) ne semble pas entièrement conforme aux alignements du PPAS et que les modifications apportées ultérieurement dérogent au plan en terme de gabarits autorisables.

Pour le bâtiment North Galaxy, occupé par le Ministère des Finances (îlot 68), des dérogations au PPAS ont été accordées notamment au niveau des gabarits, des surfaces planchers et de la réalisation du socle.

En ce qui concerne le CCN (îlot 72), la source concernant les chiffres renseignés à la page 42 du rapport en terme de surfaces planchers bureau, nombre de stationnement, ... n'est pas indiquée. Il y a lieu de les vérifier et actualiser avec celles disponibles au niveau régional. Lors des travaux de modification du PPAS, certains chiffres seront à revoir, notamment au niveau des espaces bureau, pour lesquels les différents étages comptabilisent un chiffre bien plus élevé que celui indiqué dans le rapport.

L'équipement de la gare du Nord (en partie en dehors du périmètre actuel du PPAS 19) se trouve en zone administrative du PRAS. Le texte repris à la page 43 du rapport précisant que « cela pose problème dès lors que la zone administrative ne permet pas l'établissement de gare et que la gare aurait dû être maintenue en zone de chemin de fer et faire l'objet d'un PPAS spécifique si des affectations mixtes (bureaux) devaient y voir le jour tel que prévu par le PRAS » mériterait davantage d'explication.

La hauteur du CCN dépasse fortement la hauteur maximale prescrite au PPAS.

Analyse au regard du cadre planologique et des projets en cours

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) identifie le quartier Nord comme pôle de développement prioritaire. Le quartier Nord est également repris en zone prioritaire de verdoisement. Un autre axe du PRDD consiste à renforcer le paysage naturel (maillage vert et bleu, biodiversité, augmenter l'emprise des espaces publics dans les quartiers denses...). L'objectif de renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux affecte aussi largement la zone du quartier Nord et les abords de la gare du Nord. Le quartier Nord et les abords de la gare du nord sont également repris dans l'axe quartier Nord-Boulevard du Centre-Haut de la ville, reliant des pôles économiques à revitaliser. La gare du Nord quant à elle, doit pouvoir offrir des équipements de confort satisfaisants.

Pour ce qui concerne les autres plans et projets, approuvés ou à l'étude, perspective constate que les plans, visions, projets, programmes et études en matière de planification territoriale, urbanistique, environnementale, de mobilité, etc. dans et bien au-delà du périmètre du PPAS 19 sont bien appréhendés, abordés et synthétisés dans le rapport détaillé élaboré par la commune et sera attentif à ce que les objectifs régionaux exprimés par ces différents documents de planification et de politique régionale dans les matières diverses soient pris en compte tout au long du processus d'accompagnement de ce projet de modification de PPAS.

Motivation de la demande de modification du PPAS – lignes directrices du projet de modification

La décision du Conseil communal du 27 mai 2020 avance la motivation suivante pour initier la procédure de modification du PPAS 19 :

- Le bâtiment du CCN situé au-dessus de la gare du Nord est en train d'être vidé de ses occupants et un projet de démolition-reconstruction de ce bâtiment est à l'étude par un consortium privé ;
- Par ailleurs, une réflexion plus générale est actuellement menée par la Région pour un développement urbain cohérent du territoire nord, qui vise notamment à appliquer 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 du Nord avec les différents projets réglementaires et opérationnels aux alentours (Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) Citroen-Vergote – CRU Brabant/Nord/St-Lazare – Plan d'Aménagement directeur Maximilien – contrats de quartier durable) ;
- Les réseaux de transports publics sont amenés à évoluer fortement à moyen et long terme, notamment avec le développement de la ligne de métro Nord, les études sur de nouveaux tracés de tram (Belgica – gare Centrale via Bolivar et gare du Nord, NOH – Rogier), les recherches de nouvelles solutions pour la gare de bus, pour les lignes (STIB et De Lijn) dont les installations de chargement pour les bus électriques et le déplacement à terme de la gare de bus internationaux ;
- Le PPAS qui couvre actuellement la gare du Nord peut être considéré comme obsolète dans la mesure où il ne permet pas de répondre aux ambitions du projet proposé pour le CCN en termes de densité, de programme et d'esthétique, ni aux intérêts de développement général du pôle de la gare ou aux enjeux de sa transition vers un nœud intermodal majeur et un quartier vivant répondant aux besoins tant métropolitain que locaux ;
- La modification du PPAS permettrait d'augmenter le niveau d'ambition pour ce territoire en assurant un renforcement de la qualité des espaces publics et un fonctionnement optimal et intégré des déplacements dans l'ensemble des espaces ;
- La modification permettrait également de revoir le périmètre de celui-ci afin d'intégrer dans la réflexion le Médical Center et la tour de logement Amelinckx, garantissant ainsi une approche plus cohérente des espaces publics et des structures urbaines ;
- La procédure de modification du PPAS permettrait de contribuer à un cadre urbanistique cohérent intégrant le projet de démolition-reconstruction du bâtiment CCN dans les réflexions globales en cours sur le territoire nord, et ce, en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux et opérateurs actifs sur le territoire ;
- Le PPAS modifié visera en particulier à encadrer les nouvelles constructions (densités, gabarits, perspectives, mixité fonctionnelle), à définir et requalifier les espaces publics (plantations, favoriser les modes actifs) et à ouvrir une réflexion sur le choix des matériaux durables (y compris la réutilisation des matériaux).

Perspective souscrit aux ambitions globales du projet de modification du PPAS 19, lequel devra :

- intégrer les enjeux et ambitions formulées à ce jour dans les documents stratégiques régionaux ainsi que dans les études et notes thématiques développées par les différentes instances régionales, tel que perspective, BMA, et BE ;
- prendre en considération les besoins de fonctionnement des différents opérateurs et services publics présents dans le périmètre, notamment les opérateurs de transports publics ;
- intégrer également les enjeux de développement formulés par les acteurs locaux.

Le PPAS modifié devrait ainsi être considéré comme l'instrument d'intégration des objectifs et des besoins exprimés au niveau de ces différentes échelles et domaines de gestion de la ville en y inscrivant les conditions de réussite de leurs ambitions au sein de son périmètre. Pour ce territoire que constitue le pôle de la gare du Nord, centralité métropolitaine, centre de communication névralgique national et international, l'intégration des objectifs et besoins que représentent les échelles locales et de quartier ne devrait pas être omise.

Bureau bruxellois
de la planification
Brussels
Planingsbureau

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 42 00
F +32 2 435 43 99
E info@perspective.brussels
W www.perspective.brussels

Le rapport, contenant déjà une bonne base, aurait pu davantage faire le lien entre d'une part son chapitre « D. Cadres planologiques et projets en cours » au regard notamment des objectifs du PRDD, de Good Move,... et d'autre part le chapitre « E.1. Eléments de la situation existante que le projet entend modifier ». Ceci, dans l'objectif d'y inscrire davantage la vision communale prônée pour le périmètre envisagé, pour autant qu'elle soit déjà plus claire et se trouve dans un stade un peu plus avancé, tout en tenant compte du cadre régional planologique existant et des projets et études en cours.

En effet, le rôle du PPAS et sa plus-value est bien et avant tout **d'offrir un cadre** pour l'évolution de l'espace et les projets urbanistiques, d'aménagement des espaces publics inclus dans son périmètre et de **définir les standards de qualité** à y appliquer en terme d'urbanisme, d'environnement, de développement durable, de mobilité, d'équipement, de santé, de social, d'économie et d'emploi, etc. Les objectifs et standards définis dans ces domaines de gestion de la ville et de son territoire au sein des différents plans et programmes régionaux forment à leur tour le cadre de ceux du PPAS.

Ces standards et objectifs pourront être inscrits au PPAS modifié au sein de prescriptions littérales et/ou graphiques claires et univoques, soit au sein du volet d'accompagnement de la mise en œuvre, précisant les mesures opérationnelles à prévoir, les conditions de réussite, de réalisation des projets, etc.

Notons dès à présent également que le PPAS devra être accompagné (art. 41 §4) :

- d'une annexe indiquant, s'il y a lieu, les dispositions qui, en vertu de l'article 64/1, dérogent au plan régional d'affectation du sol ou au plan d'aménagement directeur ;
- d'une annexe reprenant les prescriptions graphiques et littérales coordonnées de l'ensemble du plan, en cas de modification de celui-ci.

Eléments de la situation existante que le projet entend modifier

Le rapport précise que le projet entend modifier l'ensemble des éléments existants constituant le PPAS et y inclure des dispositions complémentaires.

Les éléments suivants y sont cités comme faisant l'objet de révision :

- le périmètre du PPAS ;
- le plan d'alignement ;
- le plan des implantations et gabarits ;
- le plan des affectations ;
- le plan des gabarits ;
- les prescriptions de gabarits, implantations et affectations ;
- les prescriptions d'aménagement des voies de communication ;
- les prescriptions de l'esthétique des constructions et de leurs abords.

Tenant compte de ce qui précède par rapport aux ambitions et objectifs du PPAS, perspective se réjouit du fait qu'outre les éléments obligatoires et optionnels du volet réglementaire, le rapport précise que seront ajoutés éventuellement et notamment :

- un plan d'expropriation en vue d'acquérir les terrains pour les futurs équipements ;
- un périmètre de préemption pour les mêmes motifs ;
- des prescriptions spécifiques déterminant les circonstances, la valeur et l'affectation des charges d'urbanismes pour diriger les charges vers les futurs équipements ;
- des prescriptions d'aménagement, de construction et de rénovation destinées à améliorer le bilan environnemental des travaux dans le périmètre du PPAS ;
- un volet stratégique précisant les principes de mobilité et de réaménagement des espaces publics ;



- un plan de phasage de mise en oeuvre pour la gestion de l'avenir du CCN, de son occupation temporaire, de sa démolition et reconstruction ;
- des mécanismes d'incitants et de primes au recyclage et au développement d'une économie circulaire.

Perspective encourage les auteurs de projet du PPAS de faire usage au maximum des facultés offertes par la nouvelle version du Cobat au niveau du contenu du plan (art. 41).

Justification du périmètre d'extension du plan

Perspective prend bonne note de la motivation conduisant à la proposition d'élargissement du périmètre du PPAS, exprimé au point E.3.1. du rapport et représenté graphiquement à la page 57, afin :

- d'inclure l'espace occupé actuellement par le Medical Center : comme évoqué au point C.2.3., celui-ci est destiné à être démoli dans le cadre du chantier du métro et à ce stade, aucun projet n'est arrêté ;
- de prendre en compte la tour Amelinckx (toutefois intégrée au PPAS Gaucheret, qui n'est pas mis en révision ici) qui borde la place Solvay.

Prendre ces éléments en considération permet de considérer la place Solvay et son articulation avec les espaces publics alentours comme un ensemble et de prendre en compte plus largement les besoins de mobilité.

Le périmètre présenté intègre aussi le tunnel de la rue Quatrecht, dans un souci de cohérence des aménagements des espaces publics.

Par rapport à la question si l'extension proposée du périmètre du PPAS est suffisant pour adéquatement prendre en compte les besoins et les projets en mobilité de la zone, perspective suggère que la définition adéquate, cohérente et pertinente (au regard des objectifs du plan) du périmètre du PPAS puisse être intégrée à l'étude RIE et en conséquence, le cas échéant, faire l'objet d'évolution en fonction des objectifs, paramètres, résultats et données ressortant du RIE lors des travaux de modification du PPAS.

A noter aussi que la nouvelle mouture du Cobat offre des possibilités de souplesse accrue en matière de contenu des PPAS (art.41), ayant rendu optionnel un certain nombre d'aspects du volet réglementaire, rendant possible de cibler davantage et de moduler le contenu et la précision en fonction des besoins du terrain et des problématiques à traiter pour un territoire donné.

Lignes directrices pour le projet de modification du PPAS

Perspective souscrit globalement aux objectifs formulés allant effectivement dans le sens de :

- transformer le pôle gare en quartier de vie reliant ce centre intermodal métropolitain aux quartiers environnants ;
- mieux considérer la structure des espaces publics, en les requalifiant pour en améliorer les qualités et les dimensions, et en intégrant à la fois les importants enjeux de mobilité, la diversité des usages et les conditions environnementales, comme éléments majeurs pour guider le développement de ce pôle métropolitain ;
- constituer un cadre dans lequel les éléments majeurs (densité, mixité, qualité des espaces publics, mobilité pour tous modes, qualité environnementale, esthétique, mais aussi les besoins sociaux, économiques, d'emploi et d'équipements,...) guident la redéfinition du cadre urbanistique du pôle gare.

Perspective souscrit à l'objectif de **densification** qualitative et maîtrisée, pour autant que soit respectée la capacité intrinsèque du site à se densifier et que **l'espace public soit considéré comme l'armature et la référence** à partir de laquelle sont pensés le redéveloppement du quartier et de ses liens avec les quartiers voisins. Ceci, tout en prenant en considération le bâti, l'espace aux alentours et ses besoins (y compris en terme d'espaces publics (ou)verts et de connexion), l'excellente accessibilité de la zone, les besoins

programmatiques au niveau régional déjà transmis à la Commune ainsi que la disponibilité et les besoins de surfaces par fonction dans le quartier.

Le bâti doit être conçu en fonction et à partir de **l'espace public** qui doit jouer un rôle fondamental dans la structuration du tissu urbain, que ce soit à l'échelle métropolitaine ou locale. Il y a lieu de renforcer le maillage des espaces urbains et paysagers, les continuités entre les quartiers (dont les importants axes est-ouest, nord-sud), l'interconnexion des espaces publics et leurs liens avec le reste de la ville.

Les espaces publics devront répondre à la diversité des usages, que cela soit en terme d'équilibre entre les fonctions de séjour et de déplacement, ou encore en terme des différents utilisateurs et modes de déplacement, tout en donnant la priorité aux modes actifs et aux transports en commun, favorisant ainsi le report modal et l'intermodalité.

La conception et l'aménagement des espaces publics au sein du périmètre du PPAS modifié tiendra compte de et intégrera les projets (de nouvelles infrastructures) de mobilité aux échelles régionale, interquartier et de quartier tels que décrits dans le rapport, au niveau des liaisons, des arrêts et terminus, y compris pour une offre accrue en transports en commun (nouvelles lignes de tram, métro).

Les espaces publics devront également contribuer au verdoisement du quartier, à sa connexion au maillage vert et aux continuités écologiques et à l'amélioration de ses qualités générales environnementales et climatiques.

L'amélioration de la qualité environnementale du quartier servira également de ligne directrice pour les **projets de construction**, qu'ils soient d'échelle urbaine (traitement paysager-des axes, valorisation de la gare du Nord, perméabilité du périmètre du PPAS à l'échelle du piéton...) ou qu'ils s'agissent de bâtiments (échelle humaine, qualité architecturale, hauteurs, gabarits, typologies et choix des matériaux, aspects de gestion de l'eau, ensoleillement, vent, respect des principes de circularité, flexibilité et réversibilité des usages, respect des standards et normes environnementales les plus élevées).

Perspective salue la volonté de la commune de Schaerbeek d'envisager la **mixité fonctionnelle, verticale et sociale** comme un enjeu majeur de développement de la zone et son évolution vers un quartier de vie attractif et agréable, adéquatement équipé pour les besoins propres au projet (services de proximité); mais aussi pour assurer pleinement son rôle de pôle intermodal et de centre métropolitain. Pour éviter que la zone ne soit utilisée que pendant les heures de bureaux, il s'agit en effet de bien évaluer les besoins en terme de surfaces bureaux, en tenant compte des potentiels et des vacances existantes dans la zone, d'activer les rez des immeubles, d'ouvrir la zone aux quartiers avoisinants et de permettre l'appropriation du quartier d'affaires par les populations alentours, de favoriser la cohésion sociale, le vivre ensemble et la solidarité.

Il pourrait être opportun de prévoir une **diversité de typologies d'espaces de travail** (différentes typologies d'espaces bureaux, activités productives,...) **et de logement** (y compris suffisamment de variation au niveau de leur accessibilité financière) pour réduire les futurs risques de vacances immobilières et s'adapter aux besoins en termes de logements, bureaux, équipements, activités productives, etc. Par ailleurs, il serait utile de garantir le respect d'une ambition de **d'évolutivité-réversibilité-reconversion** fonctionnelle.

Au niveau du programme de redéveloppement du site du CCN, le rapport rejoint en grandes lignes les priorités identifiées par la Région, à savoir :

- l'optimisation de la gare de bus comme prérequis à un projet de qualité ;
- le maintien de fonctions publiques dans ce lieu stratégique en cœur de quartier en pleine mutation ;
- des réponses inclusives pour le quartier et les populations marginalisées à travers l'implémentation d'un Centre d'accueil et d'orientation ;
- une gare habitante qui mette en exergue la mixité comme valeur urbaine dans un quartier monofonctionnel de bureaux ;
- changer l'enclavement du quartier et réaliser une reconnexion du tissu aux quartiers environnants (Canal, Brabant).

Pour ce qui concerne les surfaces dédiées aux **équipements**, la Région rejoint les estimations des besoins reprises au sein du rapport de la commune de Schaerbeek, variant de 10 à 20%, et identifiant un manque notamment en termes d'enseignement fondamental et secondaire, de crèches, de médecins généralistes, de structures d'accueil et de soins de santé, d'hébergement pour personnes âgées, d'accueil de « bas seuil » (lage drempelopvang) pour sans-abris et primo-arrivants, de salle sportive (multisport/danse), d'équipements socio-culturels (bib, spectacle/répétition, rencontre, formation,...).

A cet effet, il y a lieu d'être attentif à ce que les **mécanismes envisagés** (charges d'urbanisme, périmètre de préemption,...) soient adéquats afin de contribuer autant que possible au financement des équipements, des services et fonctions contribuant aux besoins collectifs du quartier.

Les objectifs et critères de qualité pour les différents aspects mentionnés ci-dessus devront faire l'objet de **prescriptions littérales claires** prescrivant de façon univoque les standards de qualité minimaux à atteindre pour chaque projet émergeant au sein du périmètre du PPAS modifié. Les prescriptions du plan seront de *nature à encadrer, accompagner et stimuler la créativité urbanistique et architecturale et non pas à figer ou limiter le nombre de solutions possibles et imaginables à mettre en œuvre sur le terrain*. Les prescriptions résulteront des modélisations à réaliser dans le cadre de l'étude RIE, y compris des variantes de spatialisation et de programmation à étudier en son sein. Ainsi, les travaux d'élaboration du projet de modification du PPAS et d'analyse RIE seront exécutés de façon concomitante en processus itératif.

Le **tableau de synthèse** repris à la page 65 et suivantes du rapport donne un bon-aperçu concis des différents enjeux et objectifs, comparant également les conséquences d'une abrogation éventuelle par rapport au présent dossier de modification du PPAS. Il n'est cependant pas possible actuellement, vu l'état du dossier de modification -les travaux d'étude du PPAS et de son RIE devant encore démarrer- de se prononcer plus amplement sur les indications de surfaces renseignés aux cases 'gabarits' et 'affectations' (rapport p.65-66).

Pour mener à bien la procédure d'élaboration du PPAS et de son RIE, perspective salue le **processus participatif** et de coproduction envisagé par la commune de Schaerbeek et insiste sur la prise en compte de toutes les parties prenantes, qu'elles soient régionales, communales –y compris des communes limitrophes– et locales. Et ce, dans les différents domaines concernés par la demande de modification de PPAS et dès le début.

Pour la réussite du projet de modification du PPAS, il est important de tirer profit des études pouvant alimenter le processus, notamment les études «Territoire Nord» menées actuellement par perspective, les études de mobilité, notamment celles menées actuellement par Bruxelles Mobilité: Canal-Nord – Maille Lambermont Botanique et les études concernant les nouvelles lignes de tram.

Aussi, tout au long du trajet d'élaboration des travaux, il y a lieu de prendre en compte et d'intégrer l'arsenal planologique et décisionnel en place dans les différentes matières. Dans cette optique, perspective souhaite particulièrement attirer l'attention de la commune de Schaerbeek et des acteurs impliqués dans le processus sur les mesures à prendre en compte concernant la **période post « Covid »** et plus spécifiquement celles inscrites dans le « Plan de relance » en cours d'approbation par le Gouvernement. En effet, de façon générale, il s'agit d'envisager une approche prospective et **visionnaire** à concrétiser dans un projet de plan qui soit garant d'un maximum de **résilience** et répondant à une définition du **développement durable la plus inclusive et large possible**, intégrant e.a. les facteurs écologiques, climatiques, sociaux, économiques et de santé. Perspective est à disposition pour contribuer à cet objectif tout au long du processus de planification.

Le présent avis ne préjuge pas des conclusions de l'instruction du dossier qui sera faite par Perspective conformément aux dispositions du CoBAT. Cette instruction sera alimentée par les éléments de forme et de fonds traités tout au long de la procédure.

Perspective se tient à la disposition de la commune pour lui fournir toute information complémentaire et rappelle sa disponibilité pour vous accompagner dans la suite de la procédure.

En vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Madame la Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, l'assurance de notre considération distinguée.

Le 07/07/2020



Christophe Soil
Directeur général

Annexe 3 : décision de Bruxelles Environnement sur la réalisation d'un RIE

mls

21 220 296 866 220



bruxelles
environnement
leefmilieu
brussel
.brussels

00767678
30.06.2020

SCHAERBEEK	
02 JUL. 2020	
EXPEDITION VERZENDING	N° . 3771 .

A l'attention de M. Nimal, Echevin de
l'Urbanisme
Maison Communale de Schaerbeek
Place Collignon
1030 Schaerbeek

Bruxelles, le 25 juin 2020

Division : Div. Autorisations et partenariats

Personne de contact : Véronique FRANCHIOLY

vfranchioly@environnement.brussels – T/GSM : 02/775.75.36

Concerne : Projet de modification du PPAS 19 « Quartier Ouest de la gare du Nord »
Demande d'avis conformément à l'article 44 du CoBAT

Monsieur l'Echevin,

Suite à votre demande d'avis sur le projet de PPAS « », Bruxelles Environnement porte à la connaissance du Collège des Bourgmestre et Echevins l'avis suivant.

Le quartier de la gare du Nord est actuellement au cœur d'une reconversion tant urbanistique, économique, sociale qu'un noyau d'échange très important en transports en commun. Il est un espace charnière et un centre de communication névralgique pour la Région de Bruxelles-Capitale.

La Région et la commune de Schaerbeek y développent des stratégies quant à cette reconversion qui s'étend bien au-delà du PPAS dont il est question. C'est dans cette optique et celle des grands projets en cours et à venir que s'inscrit la demande de modification du PPAS 19 qui est devenu obsolète face à ces nouveaux défis.

Cette modification permettra d'élargir son périmètre pour plus de cohérence quant à son développement, d'atteindre une densité qualitative et la mixité des fonctions.

De nombreux projets sont attendus telles que l'intensification des lignes de bus et de trams, la construction du métro Nord, la démolition/reconstruction du bâtiment CCN, mais aussi le réaménagement des espaces publics dont la rénovation du parc Maximilien.

La décision de cette modification engrangée par la commune de Schaerbeek se veut ambitieuse dans le cadre d'une approche du développement durable et de l'économie circulaire notamment.

Il semble donc à BE que la réussite de ce nouveau plan ne peut se faire que par une analyse pointue des différents impacts environnementaux et urbanistiques afin de connaître leurs interactions et compatibilité sur les enjeux communaux et régionaux de ce quartier.

Pour ces raisons qui sont d'ailleurs décrites amplement dans le rapport sur l'annexe D, joint au dossier, nous estimons qu'un rapport sur les incidences environnementales s'avère nécessaire.

BRUXELLES ENVIRONNEMENT | LEEFMILIEU BRUSSEL

Site de Tour & Taxis · Avenue du Port 86C/3000 · 1000 Bruxelles
T +32 2 775 75 11 · F +32 2 775 76 11
info@environnement.brussels · www.environnement.brussels
N° d'entreprise 0236.916.956

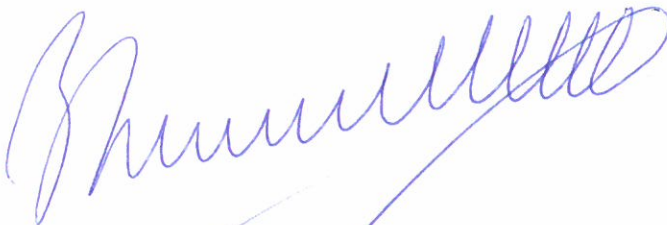
Site van Thurn & Taxis · Havenlaan 86C/3000 · 1000 Brussel
T +32 2 775 75 11 · F +32 2 775 76 11
info@leefmilieu.brussels · www.leefmilieu.brussels
Ondernemingsnr. 0236.916.956



Enfin, Bruxelles Environnement rappelle que les installations classées, au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences (pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE.

Certains aspects des futurs projets seront analysés lors de ces demandes de permis. BE se prononcera définitivement sur ces aspects sur base des informations complémentaires et des études réalisées à la suite des procédures prévues pour les projets.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Echevin, l'expression de notre considération distinguée.



Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe



Frédéric FONTAINE
Directeur général

Annexe 4 : décision du Conseil communal décidant de la modification du PPAS

EXTRAIT du Registre aux Délibérations du CONSEIL COMMUNAL DE SCHAERBEEK

Séance du 27 mai 2020

Objet n° 39 de l'ordre du jour

PRÉSENTS: Mme Cécile Jodogne, Bourgmestre ff-Présidente; MM. Vincent Vanhalewyn, Sadik Koksai, Échevins; M. Mehmet Bilge, Echevin; Mme Adelheid Byttebier, Échevine; M. Michel De Herde, Échevin; M. Frederic Nimal, Mmes Sihame Haddoui, Deborah Lorenzino, M. Thomas Eraly, Mme Lorraine de Fierlant, Echevin; MM. Bernard Guillaume, Bernard Clerfayt, Georges Verzin, Ibrahim Dönmez, Abobakre Bouhjar, Mme Angelina Chan, MM. Axel Bernard, Hasan Koyuncu, Mmes Sophie Querton, Done Sonmez, M. Quentin Van den Hove, Mme Fatiha El Khattabi, MM. Arnaud Verstraete, Taoufik Ben addi, Matthieu Degrez, Mmes Claire Geraets, Leila Lahssaini, Myriam Boxus, Fatima Ben Abbou, Leticia Sere, Lucie Petre, MM. Abdelhakim El Karaoui, Emel Dogancan, Yusuf Yildiz, Mohammed Abkou, Mmes Naima Belkhatir, Emel Kose, Vanessa Loodts, Emilie Desmedt, Marie Nyssens, MM. Hamza BOUKHARI, Cedric Mahieu, Elyass EL YAKOUBI, Mamadou Bah, Conseillers communaux; M. David Neuprez, Secrétaire Communal.

ABSENTS: MM. Emin Ozkara, Youssef Hammouti, Conseillers communaux.

#Objet : Plan Particulier d'Affectation du Sol n°19 "Quartier Ouest de la Gare du Nord" - Ouverture de la procédure de modification - Approbation. #

LE CONSEIL COMMUNAL
Approuvé à l'unanimité.

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) adopté par Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 9 avril 2004 et ratifié par Ordonnance du 13 mai 2004;

Vu l'Ordonnance du 30 novembre 2017 réformant le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire et l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes;

Vu les articles 40 à 50 du CoBAT fixant la procédure d'élaboration, de modification ou d'abrogation de plans particuliers d'affectation du sol;

Vu le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n°19 "Quartier Ouest de la Gare du Nord" couvrant les îlots 67, 68, 71 et 72 et approuvé par Arrêté Royal du 31 octobre 1978;

Considérant que le bâtiment du CCN situé au-dessus de la Gare du Nord est en train d'être vidé de ses occupants et qu'un projet de démolition-reconstruction de ce bâtiment est à l'étude par un consortium privé;

Considérant par ailleurs qu'une réflexion plus générale est actuellement menée par la Région pour un développement urbain cohérent du territoire nord qui vise à appliquer les objectifs régionaux énoncés dans les documents stratégiques (PRDD, Good Move, Maillages Vert et Bleu) et articuler le développement du quartier de la gare du Nord avec les différents projets de règlements et opérationnels aux alentours (Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) Citroen-Vergote – CRU Brabant/Nord/St-Lazare – Plan d'Aménagement Directeur Maximilien – Contrats de Quartier Durable);

Considérant de même que les réseaux de transports publics sont amenés à évoluer fortement à moyen et long terme, notamment avec le développement de la ligne de Métro Nord, les études sur de nouveaux tracés de tram (Belgica – Gare Centrale via Bolivar et Gare du Nord, NOH - Rogier), les réflexions mobilité gare de bus, les recherches de nouvelles solutions pour les lignes de bus (STIB et De Lijn), dont les installations de chargement pour les bus électriques et les déplacements à terme de la gare de bus internationaux;

Considérant que le PPAS actuel sur la Gare du Nord peut être considéré comme obsolète dans la mesure où il ne permet pas de répondre aux ambitions du projet proposé pour le CCN en termes de densité, de programme et d'esthétique, ni aux intérêts de développement général du pôle gare et aux enjeux de sa transition vers un nœud intermodal majeur et un quartier vivant et répondant aux besoins tant métropolitain que locaux;

Considérant que la modification du PPAS permettrait d'augmenter le niveau d'ambition pour ce territoire en assurant une meilleure prise en compte de la qualité des espaces publics et un fonctionnement optimal et intégré des déplacements dans l'ensemble des espaces; qu'elle permettrait également de revoir le périmètre de celui-ci afin d'intégrer dans la réflexion le Médical Center et la tour de logement Amelinckx, garantissant ainsi une approche plus cohérente des espaces publics et structures urbaines;

Considérant donc que cette procédure de modification du PPAS actuel permettrait de contribuer à un cadre urbanistique cohérent intégrant le projet de démolition-reconstruction du bâtiment CCN dans les réflexions globales en cours sur le territoire nord, et ce en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux et opérateurs actifs sur le territoire;

Vu le dossier établi reprenant la motivation formelle, les lignes directrices du projet et les éléments de la situation existante que le projet entend modifier, conformément à l'article 44 du CoBAT; qu'il prend en compte l'évolution du quartier, ainsi que les divers projets en cours ou à l'étude;

.../...

Vu la délibération du Collège des Bourgmestre et Echevins du 7 avril 2020 approuvant ce dossier;
Considérant que le PPAS modifié visera en particulier à encadrer les nouvelles constructions (densités, gabarits, perspectives, mixité fonctionnelle), à définir et requalifier les espaces publics (plantations, favoriser les modes actifs) et à ouvrir une réflexion sur le choix des matériaux durables (y compris la réutilisation des matériaux);
Considérant que le dossier précise que la reconstruction du CCN dans le périmètre visé par la modification du PPAS porterait les surfaces constructibles à 130.000 m² (hors niveau gare des bus) avec minimum 45.000m² de logement, 10.000m² de commerce et 12.500m² d'équipements d'intérêt public; que ces surfaces pourraient être revues en fonction de l'étude liée à la modification du PPAS et du rapport sur les incidences environnementales (RIE) qu'elle nécessitera;
DECIDE:
d'initier la procédure de modification du Plan Particulier d'Affectation du Sol n°19 "Quartier Ouest de la Gare du Nord" approuvé par Arrêté Royal du 31 octobre 1978.

Délibéré, en séance publique, à Schaerbeek, le 27 mai 2020.

Le Secrétaire Communal,

David NEUPREZ



La Bourgmestre ff-Présidente,

Cécile JODOGNE

UITTREKSEL uit het Notulenboek van de GEMEENTERAAD van SCHAARBEEK

Vergadering van 27 mei 2020

Voorwerp nr 39 van de agenda

AANWEZIG: Mevr. Cécile Jodogne, wvd Burgemeester-Voorzitter; HH. Vincent Vanhalewyn, Sadik Koksai, Schepenen; H. Mehmet Bilge, Schepenen; Mevr. Adelheid Byttebier, Schepene; H. Michel De Herde, Schepenen; H. Frederic Nimal, Mevr. Sihame Haddioui, Deborah Lorenzino, H. Thomas Eraly, Mevr. Lorraine de Fierlant, Schepenen; HH. Bernard Guillaume, Bernard Clerfayt, Georges Verzin, Ibrahim Dönmez, Abobakre Bouhjar, Mevr. Angelina Chan, HH. Axel Bernard, Hasan Koyuncu, Mevr. Sophie Querton, Done Sonmez, H. Quentin Van den Hove, Mevr. Fatiha El Khattabi, HH. Arnaud Verstraete, Taoufik Ben addi, Matthieu Degrez, Mevr. Claire Geraets, Leila Lahssaini, Myriam Boxus, Fatima Ben Abbou, Leticia Sere, Lucie Petre, HH. Abdelhakim El Karaoui, Emel Dogancan, Yusuf Yildiz, Mohammed Abkoui, Mevr. Naima Belkhatir, Emel Kose, Vanessa Loodts, Emilie Desmedt, Marie Nyssens, HH. Hamza BOUKHARI, Cedric Mahieu, Elyass EL YAKOUBI, Mamadou Bah, Gemeenteraadsleden; H. David Neuprez, Gemeentesecretaris.

AFWEZIG: HH. Emin Ozkara, Youssef Hammouti, Gemeenteraadsleden.

#Objet : Bijzonder Bestemmingsplan n°19 "Westwijk van het Noordstation" - Opening van de wijzigingsprocedure - Goedkeuring. #

DE GEMEENTERAAD

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) vastgesteld bij Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 april 2004 en geratificeerd bij Ordonnantie van 13 mei 2004;

Gelet op de Ordonnantie van 30 november 2017 tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en van de Ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen;

Gelet op de artikelen 40 tot en met 50 van het BWRO die de opmaak-, de wijzigings- en de opheffingsprocedure van bijzondere bestemmingsplannen vastlegt;

Gelet op het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) n°19 "Westwijk van het Noordstation" over de huizenblokken 67, 68, 71 en 72, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 31 oktober 1978;

Overwegende dat het gebouw CCN gelegen boven het Noordstation stilaan leeg komt te staan en dat een afbraak-heropbouwproject van dit gebouw door een privéconsortium onderzocht wordt;

Overwegende bovendien dat momenteel een globalere studie van het noordelijke territorium door het Gewest uitgevoerd wordt om tot een coherente stedelijke ontwikkeling van dit gebied te komen die de gewestelijke doelstellingen opgenomen in de strategische documenten toepast (DGOP, Good Move, Groen en Blauw Netwerk) en de ontwikkeling van de wijk van het Noordstation af te stemmen op de verschillende operationele en reglementaire projecten in de onmiddellijke omgeving (Stedelijk Renovatiecontract (SRC) Citroën-Vergote - SRC Brabant/Noord/St-Lazarus - Ruimtelijk Plan van Aanleg Maximilien - Duurzame wijkcontracten);

Overwegende ook dat de openbare transportnetten op de middellange en lange termijn sterk evolueren zullen, in het bijzonder door de ontwikkeling van de lijn Metro Noord, de studies over de nieuwe tramtrajecten (Belgica - Centraal Station via Bolivar en Noordstation, NOH - Rogier), de mobiliteitsstudies over de busstations en de onderzoeken naar nieuwe oplossingen voor de buslijnen (MIVB en De Lijn), waaronder de laadinstallaties voor de elektrische bussen en de verplaatsing op termijn van het station voor internationale bussen;

Overwegende dat het huidige BBP over het Noordstation als overbodig beschouwd kan worden in de mate dat zij niet toelaat om aan de ambities van het project voor de CCN te beantwoorden op het vlak van dichtheid, programma en esthetiek, noch aan de belangen van een algemene ontwikkeling van de stationspool en aan de inzet van haar overgang naar een belangrijk intermodaal knooppunt en naar een levendige wijk die zowel aan de grootstedelijke als de plaatselijk behoeften tegemoetkomt;

Overwegende dat de wijziging van het BBP het mogelijk maken zou om de ambities voor dit grondgebied te vergroten door een betere kwaliteit van de openbare ruimtes te verzekeren, alsook een optimale en geïntegreerde werking van de verplaatsingen binnen deze ruimtes; dat zij ook toelaten zou om de perimeter ervan te herzien teneinde het Medical Center en de woontoren Amelinckx in de studie te integreren om also een meer coherente benadering van de openbare ruimtes en de stedelijke structuren te waarborgen;

Overwegende dus dat deze wijzigingsprocedure van het huidige BBP toelaten zou om bij te dragen tot een coherent stedenbouwkundig kader dat het afbraak-heropbouwproject van het CCN-gebouw in de lopende studies over het noordelijke grondgebied integreert, en dit in overleg met alle lokale actoren en operatoren actief op het grondgebied;

Gelet op het opgestelde dossier dat de formele motivatie en de richtlijnen van het ontwerp bevat, alsook de elementen van de bestaande toestand die het project wil wijzigen, in overeenstemming met het artikel 44 van het BWRO; dat hij rekening houdt met de evolutie van de wijk en de verschillende lopende en bestudeerde projecten;

.../...

Gelet op de beraadslaging van het College van Burgemeester en Schepenen van 7 april 2020 tot goedkeuring van dit dossier;
Overwegende dat het gewijzigde BBP in het bijzonder beoogen zal om de nieuwe bouwwerken te omkaderen (dichtheden, bouwvolumes, perspectieven, functionele gemengdheid), de openbare ruimtes te bepalen en te herkwaltificeren (beplantingen, bevorderen van de actieve modi) en het denkwerk over de keuze van de duurzame materialen aan te vatten (met inbegrip van het hergebruik van materialen);

Overwegende dat het dossier verduidelijkt dat de heropbouw van de CCN in de perimeter van de wijziging van het BBP de bebouwbare oppervlakte op 130.000m² (exclusief het niveau van het busstation) brengen zou met minimum 45.000m² huisvesting, 10.000m² handel en 12.500m² voorzieningen van collectief belang; dat deze oppervlaktes herzien zouden kunnen worden in functie van de studie over de wijziging van het BBP en de vereiste milieueffectenstudie (MES);

BESLUIT:

de wijzigingsprocedure te openen van het Bijzonder Bestemmingsplan n° 19 "Westwijk van het Noordstation" goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 31 oktober 1978.

Beraadslaagd, in openbare vergadering, te Schaarbeek, op 27 mei 2020.

De Gemeentesecretaris,

David MEUPREZ



De wnd Burgemeester-Voorzitster,

Cécile JODOGNE

Annexe 5 : avis de BE sur le projet de CDC du RIE



A l'attention de M. F. Nimal,
Echevin de l'urbanisme
Contact : Chisholm, William
Maison Communale de Schaerbeek
Place Collignon
1030 Schaerbeek

Bruxelles, le 16 avril 2021

Division : Div. Autorisations et partenariats
Personne de contact : Véronique FRANCHIOLY
vfranchioly@environnement.brussels – T/GSM : 02/775.75.36

**Concerne : Avant-projet de cahier de charges du rapport sur les incidences
environnementales de la modification du Plan particulier d'affectation du
Sol n°19 «Quartier Ouest de la Gare du Nord »
Demande d'avis conformément à l'article 45 du CoBAT**

Monsieur l'Echevin,

Suite à votre demande d'avis sur l'avant- projet de cahier de charges de la modification du
PPAS n°19 «**Quartier Ouest de la Gare du Nord**», Bruxelles Environnement porte à la
connaissance du Collège des Bourgmestre et Echevins l'avis suivant.

Afin de faciliter le travail du bureau d'études quant à la prise en compte des remarques émises
par BE, celles-ci ont été consignées dans 3 documents repris en annexes.

Il s'agit du cahier spécial des charges annoté par des commentaires généraux d'une part, et
d'autre part, spécifiquement sur les aspects de la circularité et d'une annexe sur les « Bruit et
vibrations » dans la thématique « Etre humain ».

BE reste à votre entière disposition pour toutes informations complémentaires.

Enfin, Bruxelles Environnement rappelle que les installations classées, au sens de
l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet
d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences
(pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un
plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE.

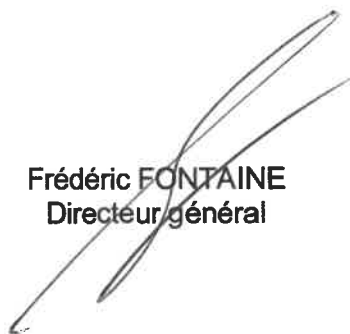
Certains aspects des futurs projets seront analysés lors de ces demandes de permis. BE se
prononcera définitivement sur ces aspects sur base des informations complémentaires et des
études réalisées à la suite des procédures prévues pour les projets.



Nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Echevin, l'expression de notre considération distinguée.

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping loop followed by a smaller, more intricate flourish.

Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe

A handwritten signature in black ink, featuring a long, sweeping diagonal stroke that curves upwards and then downwards, ending in a small hook.

Frédéric FONTAINE
Directeur général

Annexe 6 : PV de clôture du Comité d'accompagnement

Déclaration de clôture du projet de PPAS et de son rapport sur les incidences environnementales

Ayant pour objet :

La modification du PPAS 19 – Quartier Ouest de la gare du Nord îlots 68, 71 et 72

Commune de Schaerbeek

CELLULE TRANSVERSALE GRANDS PROJETS URBAINS

SUIVI TECHNIQUE
DEPARTEMENT STRATEGIQUE ET DURABLE
JULIE DENEFF

SUIVI ADMINISTRATIF
DEPARTEMENT URBANISME ET ENVIRONNEMENT
GUY VAN REEPINGEN

SOMMAIRE

DÉCLARATION DE CLÔTURE DU PROJET DE PPAS ET DE SON RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES RELATIF À LA DEMANDE DE MODIFICATION DU PPAS 19 – QUARTIER OUEST DE LA GARE DU NORD ÎLOTS 68,71 ET 72	5
A.1. Historique du dossier.....	5
A.2. Particularités du dossier.....	7
A.3. Remarques du Comité d'Accompagnement	7
A.3.1. Au niveau de la tenue de l'étude.....	7
A.3.2. Au niveau du contenu de l'étude.....	8
A.3.3. Modifications à apporter aux documents en vue de la clôture du PPAS et de son RIE	10
A.4. Prochaines étapes.....	12

DÉCLARATION DE CLÔTURE DU PROJET DE PPAS ET DE SON RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES RELATIF À LA DEMANDE DE MODIFICATION DU PPAS.19 – QUARTIER OUEST DE LA GARE DU NORD ILOTS 68,71 ET 72

A.1. Historique du dossier

Le Territoire Nord, et plus particulièrement les abords de la gare du Nord, font l'objet d'importantes évolutions urbaines et plusieurs projets de développements urbains et immobiliers sont actuellement à l'étude : projets sur le bâtiment CCN (îlot 72), projet sur les bâtiments Proximus (îlot 71), nouveaux tracés de tram, réaménagements de l'axe Bolivar, etc.

Face aux enjeux contemporains de redéveloppement de ce pôle régional majeur pour la commune et la Région, le PPAS actuellement en vigueur – A.R. 16.02.1967, modifié à 2 reprises (A.R. du 20.03.1974 et A.R. du 31.10.1978) et partiellement abrogé par le PRD en 1995 – s'avère obsolète.

Suite à ces constats, le Conseil Communal a décidé, le 27/05/2020, d'initier une nouvelle procédure de modification complète de cet outil planologique à valeur réglementaire.

Le 09/06/2020, le Collège des Bourgmestre et Echevins a approuvé le dossier de « demande d'avis préalable » ; sur lequel les administrations régionales en charge de la planification (perspective.brussels) et de la gestion de l'environnement (Bruxelles Environnement) ont émis leurs avis respectivement en date du 25/06/2020 et 06/07/2020.

Le Collège des Bourgmestres et Echevins a désigné les membres représentant le Collège au Comité d'Accompagnement le 19/01/2021.

Le projet de cahier des charges relatif au rapport sur les incidences environnementales à réaliser dans le cadre de cette demande de modification a été élaboré par le chargé d'étude (BRAT) et validé par le Collège des Bourgmestre et Echevins le 30/03/2021. Il a été présenté en comité d'accompagnement restreint le 30/04/2021 et validé par celui-ci.

Le projet de PPAS et le rapport sur les incidences environnementales ont été réalisés par l'association momentanée « 1010 architecture urbanism – BRAT » sous la guidance et la coordination de la cellule grands projets urbains de l'administration communale de Schaerbeek : « 1010 architecture urbanism » s'est occupé des propositions des diagnostics préliminaires, programmes d'affectations et de spatialisations ainsi que du projet de PPAS. « BRAT » s'est occupé exclusivement du rapport sur les incidences environnementales.

Le Comité d'Accompagnement est présidé par Julie Deneff et le secrétariat assuré par Guy Van Reepingen.

Les 4 membres effectifs du Comité d'Accompagnement (ci-dessous CA) sont :

- pour perspective.brussels : Mathilde Berlangier – Chargée de projet - Département Stratégie territoriale
- pour Bruxelles-Environnement : Véronique Franchioly – Chargée de dossier – Division Autorisations et partenariats
- pour la Commune de Schaerbeek : Julie Deneff – Chargée de projets - Service Développement et revitalisation urbaine, Commune de Schaerbeek et William Chisholm – Architecte – Département Urbanisme – Environnement, Commune de Schaerbeek ;

Lors de certains CA William Chisholm a été remplacé par Lien Dewit – Inspectrice – Département Urbanisme – Environnement, Commune de Schaerbeek ou Romain Coremans – Chargé de projets - Service Développement et revitalisation, Commune de Schaerbeek

Les CA se sont déroulés soit de manière restreinte (entre membres effectifs) soit de manière élargie sur invitation avec des représentants des institutions suivantes :

- La Société d'Aménagement Urbain
- Urban.Brussels
- Bruxelles Mobilité
- Le Bouwmeester Maître Architecte (Bma)
- La STIB
- De Lijn
- La SNCB
- La Commune de St-Josse-ten-Noode
- La Ville de Bruxelles

A noter que la Société d'Aménagement Urbain, en tant que pilote de la structure de coordination du Territoire Nord (Décision du GRBC du 20 octobre 2020), a régulièrement assisté comme membre invité aux CA restreints à partir d'avril 2021. Le BMA a également été invité à divers CA restreints étant donné sa connaissance des évolutions urbanistiques programmées dans la zone. Bruxelles Mobilité était également régulièrement invité à assister aux CA restreints mais n'a pas pu y participer de manière continue.

Le CA s'est réuni les :

11/03/2021 : CA 1 (restreint), 30/04/2021 : CA 2 (élargi), 03/06/2021 : CA 3 (élargi), 16/06/2021 : CA 4 (élargi) , 30/09/2021 : CA 5 (restreint), 21/10/2021 : CA 5' (restreint), 25/11/2021 : Workshop (élargi), 16/12/2021 : CA 6 (restreint), 10/02/2022 : CA 7 (restreint), 17/03/2022 : CA 8 (restreint), 28/04/2022 : CA 9 (restreint), 16/06/2022 : CA10 (restreint), Présentation générale du projet en phase finale : 14/07/2022, 22/10/2022 : CA11 (restreint) ;

Par ailleurs, plusieurs comités de pilotage « Territoire Nord » portant spécifiquement sur la modification du PPAS ont eu lieu pendant la durée du processus afin de mener certains arbitrages entre instances régionales, communales et opérateurs de transport et assurer le bon avancement des travaux sur la modification du PPAS. Ces réunions, organisées sous l'égide de la Société d'Aménagement Urbain se sont déroulées les 18/11/2021 et 15/02/2022. Les arbitrages portaient principalement sur les hypothèses programmatiques et spatiales proposées par le chargé d'étude. Ces réunions ont été tenues indépendamment des CA.

Enfin de nombreuses réunions de travail et de coordination technique ont également eu lieu, principalement avec des instances comme Bruxelles-Mobilité et les opérateurs de transport.

Le Collège des Bourgmestres et Echevins a déclaré le dossier complet le 06/09/2022 et a envoyé le 07/09/2022 le dossier complet aux membres du CA suivant l'article 47 du COBAT.

A.2. Particularités du dossier

Une première particularité du dossier réside dans le fait que la procédure de modification du PPAS n°19 a été initiée en parallèle des études visant à l'élaboration d'une vision partagée du « Territoire Nord » et en amont du lancement de la structure de coordination Territoire Nord (Décision du GRBC du 20 octobre 2020). Elle a également été lancée en parallèle du développement de projets comme celui sur le site de l'ancien bâtiment CCN et sur l'îlot Proximus. La concomitance des différentes études, procédures et projets sur un même territoire a complexifié le cadre de travail du PPAS lui-même ainsi que de ses limites spatiales.

En effet, d'une part, il y avait lieu de revenir constamment à l'objet même de l'outil planologique : redéfinir le niveau de précision du projet de PPAS face aux problématiques techniques et opérationnelles en discussions par ailleurs, définir le type de prescriptions et mesures et leur degré de précision nécessaire dans un contexte de développement et de planification mouvant (Good Move, Good Living, PAD alentours, etc.). Certaines vérifications techniques ainsi que certains arbitrages en résultant sortaient effectivement du cadre strict de l'objet d'un PPAS ainsi que de ses évaluations. D'autre part, les méthodes et cadres d'évaluation (définition des critères environnementaux, degré d'évaluation au regard de la précision du projet de PPAS, etc.) ont également dû faire l'objet de recentrages fréquents.

Une deuxième particularité du dossier, également liée aux développements en cours sur ce territoire, tient dans les délais serrés dans lesquels les études et projets de modification du plan ont dû être réalisés. Ici encore certaines vérifications techniques, concertations entre instances et/ou avec les opérateurs de transports publics n'ont pu être menées à leur terme; celles-ci impliqueront d'être poursuivies dans d'autres cadres stratégiques et opérationnels supralocaux.

Une troisième particularité du dossier réside dans le fait que son périmètre, restreint aux limites communales n'est pas en cohérence avec les logiques d'usages et de gestion de ce pôle, ni avec la logique de développement de projet, qu'ils soient privés ou publics. En effet, le périmètre divise deux des trois îlots (immeubles-îlots) et le PPAS se trouve dès lors d'application uniquement sur des parties de projets. De même, les principes d'aménagement des espaces publics et l'aménagement des infrastructures de mobilité ne peuvent être restreints au périmètre strict du présent PPAS.

A ces difficultés s'ajoute le fait que les PPAS qui jouxtent le présent périmètre sur la commune de Saint-Josse Ten-Noode sont toujours en vigueur au moment de la présente procédure, ce qui continuera de nécessiter une coordination avec la commune de Saint-Josse et avec les acteurs régionaux.

Une dernière particularité/difficulté rencontrée dans ce dossier concerne la collecte de données : celle-ci s'est révélée particulièrement complexe: pour certaines informations plusieurs jeux de données différentes coexistaient (par exemple, incohérences entre Brugis/Cadgis/plans du PU pour l'îlot North Galaxy).

A.3. Remarques du Comité d'Accompagnement

A.3.1. Au niveau de la tenue de l'étude

Le CA tient à mentionner les difficultés rencontrées quant aux nombreux accords et arbitrages techniques et politiques qui étaient nécessaires à l'avancement de l'étude ; ce concernant des enjeux qui dépassaient le cadre communal comme la mobilité par exemple. Certains arbitrages ont mis beaucoup de temps à être pris et clarifiés, d'autres n'ont pas pu aboutir. Ces arbitrages tardifs ou non aboutis ont impacté l'évolution de l'étude en termes de planning ainsi qu'en termes de contenu.

Étant donné les nombreux enjeux intercommunaux et régionaux (urbanisme, mobilité, accessibilité pompiers, etc), le CA regrette que certains acteurs clés n'aient pu assister de manière régulière aux discussions et travaux. Ainsi l'absence de Bruxelles Mobilité à plusieurs CA a été jugée regrettable malgré les réunions de travail menées en complément. De même, malgré les échanges avec les représentants de Saint-Josse-Ten-Noode, une présence plus

régulière aux CA élargis aurait favorisé l'établissement d'une vision partagée et commune pour la zone, notamment au droit de la limite sud du PPAS 19.

Le CA tient à mentionner également les manquements relevés dans le chef des prestataires désignés pour cette mission, à savoir l'association momentanée 1010 Urbanisme – BRAT. Ces manquements ont été reconnus par le Collège des Bourgmestre et Echevins en séance du 31/05/2022. Outre la nécessité pour la Cellule Grands Projets Urbains de l'Administration Communale de suppléer dans ses missions le bureau en charge de la rédaction du projet de PPAS, ces manquements ont inéluctablement eu des incidences sur le déroulement de l'étude.

Le CA souligne toutefois particulièrement la persévérance du chargé d'étude du rapport sur les incidences environnementales (BRAT) à mener une étude de qualité dans un environnement en constant changement du fait des discussions, des arbitrages politiques et des informations arrivant au compte-gouttes.

Le CA souligne le travail itératif entre le BRAT, la commune de Schaerbeek et le bureau 1010.

Ces deux éléments (manquements de l'auteur du plan et temps nécessaire pour les arbitrages politiques) ont généré une multiplication des CA qui n'était pas prévue et ont considérablement augmenté la charge de travail des membres du CA.

Enfin, le CA pointe que le processus complexe et chargé a encore eu comme effets indésirables :

- des retours trop parcimonieux sur la prise en compte ou la justification de la non prise en compte des commentaires faits par écrit ou oralement par les membres du CA
- des décalages entre les avancées du projet de PPAS et des analyses du RIE impliquant un travail d'analyse des documents en deux temps par les membre du CA ;
- l'arrivée en fin d'étude des différentes sections finalisées du RIE qui n'avaient pas fait l'objet de validations préalables, ce qui a comprimé la charge d'analyse pour les membres du CA en fin de processus ;
- des modifications importantes en fin d'étude (ex : modification du périmètre du plan).

A.3.2. Au niveau du contenu de l'étude

Sur la base des analyses du RIE, le CA estime que la **densité** retenue est conséquente et va générer des incidences importantes (pression sur les espaces publics, qualité des espaces privés et publics, incidences sur le microclimat, etc.) au droit du périmètre, mais également sur les îlots et quartiers situés à proximité (exemple : parc Maximilien). Cette densification est toutefois à analyser aussi au regard de l'excellente accessibilité en situation existante et en situation projetée avec la mise en service de nouvelles infrastructures (métro et tram) et de la position centrale du site au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Rappelons également qu'à ce stade, les incidences de la densité n'ont pu être étudiées qu'avec le niveau de détails correspondant à celui d'un plan d'aménagement.

Au niveau de la **répartition programmatique**, le CA reconnaît la pertinence de la volonté du PPAS d'imposer la réalisation d'un quartier mixte s'inscrivant dans les principes de la ville de proximité.

Concernant ces deux thématiques, il est à noter que des choix stratégiques et accords préalables n'ont pas permis de suivre certaines recommandations du chargé d'études dont :

- la diminution des superficies développées sur l'îlot CCN ;
- le maintien d'une plus grande proportion de bureaux (min 49 % et max 60 % du total) ;
- la réduction de l'ampleur de l'affectation logement (min 20 % et pas 33% du total).

De même, une série de contraintes techniques n'ont pas permis de suivre certaines recommandations concernant les propositions de spatialisation dont:

- le groupement du hub bus sur la partie sud de l'îlot CCN ;
- le développement d'un parvis Bolivar et d'une rue intérieure à ciel ouvert ;
- le rapatriement des terminus existants sur la place Bolivar dans le hub multimodal.

Concernant la **déminéralisation**, même si la volonté d'augmenter les superficies de pleine terre est exprimée dans de nombreuses prescriptions (zone constructible, zone de recul, place Bolivar, zone de voirie...), le CA relève le fait que les prescriptions ne font pas mention de superficies minimales de pleine terre à créer ou à maintenir. Le projet de modification du PPAS a en effet dû tenir compte de contraintes existantes au niveau du sous-sol mais également des ambitions régionales en termes de mobilité (magistrale piétonne, circulation bus et futur tram) et de la pression existante sur les espaces publics.

De nombreuses **recommandations** émises aux différents stades d'analyse ont toutefois été intégrées dans les prescriptions et/ou mesures d'accompagnement, pour limiter les impacts négatifs et maximiser les impacts positifs. A titre d'exemples, les prescriptions du PPAS prévoient la transformation des tours existantes sur les îlots North Galaxy et Proximus, la limitation des profondeurs du bâti pour les nouvelles constructions (même si elle reste élevée puisque de 22m), la création d'un lien visuel entre le boulevard Bolivar, la gare du Nord et l'Eglise Sainte-Marie, des mesures pour assurer une certaine qualité aux logements, l'adaptation des volumes et structures pour permettre la modularité des nouveaux bâtiments, une gestion intégrée des eaux pluviales ambitieuse pour les conditions de ce périmètre.

A ce sujet, BE souligne que celles-ci semblent peu réalistes à mettre en œuvre au niveau environnemental à la lecture des différentes contraintes et des recommandations qui n'ont pas été suivies dans les phases « programmation » et « spatialisation » citées ci-dessus.

Le CA note aussi que le projet de PPAS permet de la souplesse dans l'installation d'un **hub multimodal**, sans définir de façon précise les contours de la gare de bus, son dimensionnement et sa capacité. Cela nécessitera des études complémentaires qui devront être portées par les administrations régionales, et principalement Bruxelles Mobilité ainsi que les opérateurs de transports eux-mêmes. Ces études devront être menées hors de la procédure de modification du PPAS, en raison des conditions d'élaboration et de la portée de l'outil de PPAS qui est un document de planification et non de projet. Dans les prochaines étapes de développement de la zone, il s'agira d'être extrêmement attentif sur les questions de mobilité et sur le suivi des solutions que devront fournir Bruxelles Mobilité, la STIB, De Lijn et la SNCB pour le bon fonctionnement de ce hub multimodal, de même qu'à la gestion des espaces publics sur sols privés, au vu de l'ampleur et de la localisation de ceux-ci dans le plan.

Pour **conclure**, le CA note que la modification du PPAS aura permis de rassembler l'ensemble des acteurs concernés en vue de dégager certaines orientations communes, même si toutes les recommandations ne sont pas intégrées et que de nombreuses décisions restent encore à arbitrer dans les prochaines phases de développement de la zone. De manière globale, le nouveau cadre réglementaire permettra de mieux répondre aux défis et enjeux actuels que ce que ne le permet l'ancienne version du PPAS, tout en permettant aux projets de développement en cours ou attendus (publics et privés) de s'ajuster et de trouver une cohérence globale au niveau technique et opérationnel.

A.3.3. Modifications à apporter aux documents en vue de la clôture du PPAS et de son RIE

Le CA souhaite que les remarques formulées lors du CA n°11 soient prises en considération par les auteurs du plan. De plus, les modifications suivantes sont encore à apporter aux documents avant leur mise à l'enquête publique :

- **Modifications demandées pour le projet de PPAS :**

- Pour la partie rapport/situation existante de droit : vérifier les servitudes de droit public et propriétés et adapter les cartes correspondantes (carte 2.2.6 du cahier séparé de plans) ;
- Pour la partie rapport/situation existante de fait : adapter la forme des conclusions (contraintes, déficiences et potentialités), conformément au Chapitre 1er, Article 1er de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale du 02 avril 2020 relatif au contenu des Plans particuliers d'affectation du sol ;
- Dans la partie exposé des motifs de la note explicative, mieux préciser les éléments modifiés (périmètre, activation des rez, etc.) et ceux conservés (possibilité de mixité, esprit du plan Manhattan, etc.) par rapport au PPAS existant ;
- Ajouter une prescription 0.4 : obligation de joindre une note explicative détaillant la manière dont le projet répond aux objectifs, prescriptions et mesures d'accompagnement du plan. Aussi à mentionner en annexe 1 des prescriptions ;
- Point 1/ Prescriptions générales : préciser que les prescriptions générales sont applicables à l'ensemble du périmètre du plan ;
- Modifier les formulations « doivent être » en « sont » et ne pas utiliser le futur ;
- Prescription 2.4 : place Bolivar. D) intégrer un minimum de 50% de surface perméable en plus de « tendre vers 60% » ;
- Vérifier si la numérotation ne peut pas être simplifiée pour pouvoir faire facilement référence à une prescription spécifique ;
- Mesures d'accompagnement 4.1.4 - offre en commerces : supprimer la mesure « ne pas développer d'enseigne de grande envergure » et préciser la première mesure sur le commerce de la façon suivante : « Assurer une diversité de l'offre commerciale (tant commerces de proximité que moyenne surface et 1 seule grande surface de type supermarchés) » ;
- Pour la partie prescriptions graphiques : améliorer la lisibilité et apporter les corrections de légende et de traits, notamment légèrer la surimpression de la place Bolivar, ajouter une coupe permettant de comprendre sur quels niveaux portent les prescriptions graphiques et les prescriptions littérales liées ;
- Prescriptions 1.5 - Toiture : Préciser que seules les unités externes de production de chaleur/froid/énergie (type : split, panneaux solaires) peuvent être autorisées ;
- Prescriptions 1.5 - Toiture : fixer une épaisseur minimum pour les toitures vertes semi-intensives - 30cm minimum ;
- Prescription 3.1 B implantation, 3.2B Implantation, Prescription 3.6.2 – Zone de recul : Modifier la profondeur des fosses de plantation au droit des arbres à haute tige en passant à minimum 1m50 ;
- Prescription 3.6.2 - Zone de recul : Ne pas autoriser de constructions dans les zones de recul mais autoriser le maintien des existantes pour raisons techniques à justifier ;
- Intégration des modifications demandées relatives à la rénovation du bâti existant, à l'isolation des toitures existantes préalablement à leur végétalisation, à la valorisation des matériaux (prescriptions et mesures) ;
- Harmoniser l'appellation « Espace progrès » dans le document à la place de Médical Center ;
- Reformuler certaines mesures d'accompagnement (bureaux, commerces, gestion des arrêts) ;
- Remplacer « limiter fortement les logements mono-orientés exposés du côté de la voie ferrée » => « ne pas prévoir de » ;

- **Modifications demandées pour RIE :**

- Préciser la programmation retenue pour l'analyse des alternatives de spatialisation ;
- Justifier les choix des alternatives de spatialisation (partagée, équipée, iconique) ;
- Apporter des corrections dans les justifications des choix pour le scénario préférentiel (arbitrages politiques) ;
- Apporter des corrections des interactions entre le PPAS et la prescription 0.2 du PRAS ;
- Hiérarchiser les recommandations du RIE conformément à l'annexe 1 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 novembre 2018 fixant la structure des rapports sur les incidences environnementales afférents à l'élaboration, la modification ou l'abrogation des plans et règlements visés aux Titres II & III du Code bruxellois de l'aménagement du territoire ;
- Compléter l'analyse en ce qui concerne la pression sur les espaces verts et aires de jeux existants ;
- Préciser explicitement le fait que la végétation risque d'être peu qualitative ou peu développée au vu des contraintes d'accessibilité et de mobilité qui pèsent sur la zone ;
- Vérifier la dénomination des espaces ouverts : espaces ouverts au public sur sol privé ET espaces publics ;
- Évaluer de façon plus précise l'impact de la programmation retenue sur les flux des axes situés à proximité ;
- Évaluer de façon plus précise l'impact des prescriptions (programmation + contraintes d'accessibilité) sur les flux logistiques (quantitativement et en termes d'itinéraires) ;
- Préciser l'impact du maintien du PPAS de Saint-Josse-Ten-Noode sur l'îlot 71 par rapport au présent projet de modification du PPAS ;
- RNT :
 - simplifier la structure pour limiter le nombre de pages ;
 - compléter la partie analyse des incidences du projet de plan ;
 - assurer la concordance avec les dernières adaptations RIE.

Faisant suite à la réunion du CA qui s'est tenue le 22 septembre 2022, les membres effectifs du CA considèrent que le projet de modification du PPAS et son rapport sur les incidences environnementales (y compris son résumé non technique) sont complets, moyennant : la prise en considération de l'ensemble des remarques émises lors du CA n°11 ; la prise en compte effective des modifications reprises ci-dessus (voir A.3.3) ; et que le cahier des charges du RIE a été respecté. Ils déclarent dès lors la clôture du projet de modification du PPAS et de son rapport sur les incidences environnementales.

Les membres du CA remercient les bureaux d'études pour le travail fourni et chargent le secrétaire de notifier la décision de clôture de l'étude au Collège des Bourgmestre et Echevins ainsi qu'au Conseil communal de Schaerbeek.

Au vu des incidences identifiées dans l'étude, le CA a déterminé que les communes de la Région de Bruxelles-Capitale sur lesquelles l'enquête publique doit avoir lieu et pour lesquelles sera demandé un avis sont : la commune de Schaerbeek, la commune de Saint-Josse-ten-Noode et la Ville de Bruxelles.

Conformément à l'art 48, §3 du CoBAT et l'AGRBC du 4 juillet 2019 désignant les administrations et instances appelées à émettre leur avis dans le cadre des procédures relatives aux plans, le Collège des bourgmestre et Echevins devra soumettre le présent PPAS et son RIE à l'avis des instances suivantes :

- l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement ;
- l'administration en charge de la planification territoriale ;
- l'administration en charge de l'urbanisme ;
- l'administration en charge des monuments et sites ;
- l'administration en charge de la mobilité.

Le CA propose de consulter également officiellement les opérateurs de transports suivants dans le cadre de la présente procédure :

- SNCB ;
- STIB ;
- De Lijn.

Les principaux propriétaires du périmètre seront également informés de l'enquête publique afin qu'ils puissent, s'ils le souhaitent, émettre un avis sur la présente modification du PPAS.

La Présidente tient à remercier les membres du CA et les différents acteurs invités à participer aux travaux du Comité pour leur investissement dans le suivi de cette étude ainsi que pour leur participation active et constructive aux réunions du Comité.

A.4. Prochaines étapes

Les prochaines étapes de la modification sont reprises ci-dessous :

- 11/10/2022 : approbation par le CBE du projet de PPAS et de son RIE (finalisés) inscription du point au Conseil communal ;
- 19/10/2022 : approbation par le Conseil Communal du projet de PPAS modifié ;
- Novembre-décembre 2022 : enquête publique (30 jours) et demande d'avis aux instances.

L'enquête publique sera suivie d'une réunion de la Commission de Concertation à l'Administration Communale de Schaerbeek.

Signé le 05/10/2022 par les membres effectifs du Comité d'Accompagnement

Pour la commune de Schaerbeek

William CHISHOLM



Pour la commune de Schaerbeek

Julie DENEFF



Pour Bruxelles-Environnement

Véronique FRANCHIOLY

**Véronique
Franchioly
(Signature)**

Digitally signed by Véronique
Franchioly (Signature)
DN: c=BE, cn=Véronique
Franchioly (Signature),
sn=Franchioly,
givenName=Véronique Aline,
serialNumber=62041345894
Date: 2022.10.05 10:41:17
+02'00'

Pour perspective.brussels

Mathilde BERLANGER

**Mathilde
Berlanger
(Signature)**

Signature
numérique de
Mathilde Berlanger
(Signature)
Date : 2022.10.05
11:00:17 +02'00'

Annexe 7 : décision du Conseil Communal ordonnant la mise à l'enquête du dossier complet

EXTRAIT du Registre aux Délibérations du CONSEIL COMMUNAL DE SCHAERBEEK

Séance du 19 octobre 2022

Objet n° 13 de l'ordre du jour

PRÉSENTS: Mme Cécile Jodogne, Bourgmestre ff-Présidente; M. Vincent Vanhalewyn, Échevin; Mme Adelheid Byttebier, Échevine; M. Michel De Herde, Échevin; M. Frederic Nimal, Mme Deborah Lorenzino, MM. Thomas Eraly, Quentin Van den Hove, Mme Lorraine de Fierlant, Echevin; MM. Bernard Guillaume, Bernard Clerfayt, Georges Verzin, Emin Ozkara, Ibrahim Dönmez, Abobakre BOUHJAR, Mme Angelina Chan, M. Hasan Koyuncu, Mme Done Sonmez, MM. Arnaud Verstraete, Taoufik Ben addi, Matthieu Degrez, Mmes Leila Lahssaini, Leticia Sere, M. Yusuf Yildiz, Mmes Naima Belkhatir, Emel Kose, Vanessa Loodts, Marie Nyssens, MM. Hamza BOUKHARI, Cedric Mahieu, Elyass EL YAKOUBI, Mamadou Bah, Kevin Likaj, Mohamed Echouel, Yuri DEBELDER, Mme Maïte Bodart, M. Quentin Vanbaelen, Conseillers communaux; M. David Neuprez, Secrétaire Communal.

ABSENTS: M. Mehmet Bilge, Mme Sihame Haddioui, Echevin; M. Sadik Koksai, Mmes Fatiha El Khattabi, Claire Geraets, Fatima Ben Abbou, Lucie Petre, MM. Abdelhakim El Karaoui, Emel Dogancan, Mohammed Abkoui, Conseillers communaux.

ABSENTS AU MOMENT DU VOTE: MM. Taoufik Ben addi, Hamza BOUKHARI, Conseillers communaux.

#Objet : Procédure de modification du Plan Particulier d'Affectation du Sol n°19 "Quartier Ouest de la Gare du Nord" - Soumettre le projet de plan et son rapport sur les incidences environnementales à enquête publique - Approbation #

LE CONSEIL COMMUNAL

Décidé, par 32 voix contre 0 et 3 abstention(s). 2 membres n'ont pas voté

Vu l'article 117 de la Nouvelle Loi communale ;

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) adopté par Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 9 avril 2004 et ratifié par Ordonnance du 13 mai 2004;

Vu l'Ordonnance du 30 novembre 2017 réformant le CoBAT et l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes, en particulier ses articles 40 à 50 fixant la procédure d'élaboration, de modification ou d'abrogation de plans particuliers d'affectation du sol;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) du 29 juin 1992 relatifs aux commissions de concertation, tel que modifié jusqu'à ce jour ;

Vu l'AGRBC du 29 novembre 2018 fixant la structure des rapports sur les incidences environnementales afférents à l'élaboration, la modification ou l'abrogation des plans et règlements visés aux Titres II & III du CoBAT ;

Vu l'AGRBC du 4 juillet 2019 relatif au comité d'accompagnement des plans particuliers d'affectation du sol et des règlements communaux d'urbanisme ;

Vu l'AGRBC du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement, modifié par l'AGRBC du 16 décembre 2021 ;

Vu l'AGRBC du 2 avril 2020 relatif au contenu des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) ;

Vu le PPAS n°19 "Quartier Ouest de la Gare du Nord" couvrant les îlots 67, 68, 71 et 72 et approuvé par Arrêté Royal du 31 octobre 1978;

Vu la délibération du Conseil communal du 27 mai 2020 (point 39) initiant la procédure de modification du PPAS précité ;

Vu la délibération du Collège des Bourgmestre et Echevins (CBE) du 9 juin 2020 approuvant le dossier en vue d'initier la procédure de modification du PPAS précité et sa transmission pour avis à Bruxelles Environnement et perspective.brussels ;

Vu l'avis de l'administration régionale en charge de la planification territoriale, perspective.brussels, du 6 juillet 2020 sur l'opportunité de modifier ce PPAS ;

Vu l'avis de l'administration régionale en charge de la gestion de l'environnement, Bruxelles Environnement, du 25 juin 2022 sur la nécessité d'élaborer un rapport sur les incidences environnementales (RIE) ;

Vu la délibération du CBE du 6 octobre 2020 arrêtant la procédure de passation du marché d'étude, à savoir procédure négociée sans publication préalable après consultation de huit bureaux spécialisés en études d'urbanisme, ainsi que les conditions du marché selon le cahier spécial des charges Scha/Infra/2020/027 ;

Vu la délibération du Conseil communal du 28 octobre 2020 (point 58) prenant pour information la délibération du CBE précitée ;

Vu la délibération du CBE du 19 janvier 2021 attribuant le marché d'étude à l'association momentanée 1010 URBANISME – BRAT, aux conditions du cahier spécial des charges précité et selon son offre négociée, pour le prix de 165.528,00 € ;

Vu la délibération du Conseil communal du 27 janvier 2021 (point 89) prenant pour information la délibération du CBE précitée ;

Vu la délibération du CBE du 19 janvier 2021 approuvant la composition du comité d'accompagnement en charge du suivi de la procédure de modification du PPAS et de son RIE ; que le comité d'accompagnement fixe (ou restreint) comprend deux représentants de la Commune, un représentant de Bruxelles Environnement et un représentant de perspective.brussels;

Vu la délibération du CBE du 30 mars 2021 approuvant le projet de cahier de charges du RIE à établir dans le cadre de la procédure de modification légale du PPAS ;

Vu les réunions du comité d'accompagnement (restreint ou élargi) : 11 mars 2021 (restreint), 30 avril 2021 (élargi), 3 juin 2021 (élargi), 16 juin 2021 (élargi), 30 octobre 2021 (restreint), 25 novembre 2021 (élargi), 16 décembre 2021 (restreint), 10 février 2022 (restreint), 17 mars 2022 (restreint), 28 avril 2022 (restreint), 16 juin 2022 (restreint), 14 juillet 2022 (élargi), 22 septembre 2022 (restreint) ; que le comité d'accompagnement élargi réunissait les 4 membres fixes du comité d'accompagnement restreint (Commune, Bruxelles Environnement et perspective.brussels) étendus avec des représentants de la Ville de Bruxelles, la Commune de St-Josse-Ten-Noode, Urban.brussels – Direction Urbanisme et Patrimoine Culturel, De Lijn, la STIB, la SNCB, le BMA (Maître

Architecte – Bouwmeester) et la SAU-MSI (Société d'Aménagement Urbain – Maatschappij voor Stedelijke Inrichting) ;
Vu la délibération du CBE du 6 septembre 2022 déclarant complet le RIE ;
Vu sa lettre du 7 septembre 2022 par lequel il transmet le projet de plan et son RIE au comité d'accompagnement et l'invite à clôturer le RIE et arrêter la liste des communes de la Région concernées par les incidences du projet de plan ;
Vu la réunion de clôture du comité d'accompagnement du 22 septembre 2022 et le procès-verbal de clôture établi à cet effet ;
Vu l'article 48 du CoBAT qui dispose que le Conseil communal charge le CBE de soumettre le projet de plan à enquête publique accompagné du RIE ;
Considérant que l'enquête publique durera 30 jours et qu'elle sera annoncée par affiches rouges dans le périmètre du projet de PPAS, par un avis inséré dans le Moniteur belge et dans minimum deux journaux de langue française et de langue néerlandaise diffusés dans la Région et sur le site internet communal ;
Considérant que lors de l'enquête publique, le dossier (projet de plan, RIE, demande d'avis préalable, délibérations du Conseil communal, avis de Bruxelles Environnement et perspective.brussels, pv de clôture du RIE) sera déposé à la Maison communale aux fins de consultation par le public et qu'il sera également mis à disposition sur internet ;
Considérant que le dossier du projet de plan est constitué de quatre parties :

- Partie 1 : diagnostic (introduction, analyse de la situation de droit et de fait, situation prévisible, contraintes, déficiences et potentialités du territoire, plans principaux et cahiers de plans de la situation existante de droit et de fait) ;
- Partie 2 : volet stratégique – note explicative (motifs, contenu des prescriptions et des mesures d'accompagnement) ;
- Partie 3 : volet réglementaire – prescriptions littérales (dispositions et prescriptions générales et prescriptions particulières) et plans réglementaires (plan des affectations rez-de-ville et rez-de-gare) ;
- Partie 4 : mesures d'accompagnement (Mesures relatives à l'impact économique et social du plan, au paysage et à l'urbanisme, à l'air et au microclimat, à la mobilité, au sol et aux eaux, au bruit et vibrations, à la biodiversité, à la sécurité et santé, à la transition circulaire et énergétique)

Vu la délibération du CBE du 11 octobre 2022 ;
Considérant qu'il y a lieu d'y faire droit ;
DECIDE :
de charger le Collège des Bourgmestre et Echevins de soumettre le projet de plan à enquête publique accompagné du rapport sur les incidences environnementales, conformément à l'art. 48 du CoBAT ;

Délibéré, en séance publique, à Schaerbeek, le 19 octobre 2022.

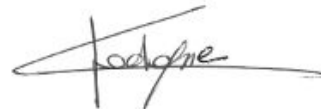
Le Secrétaire Communal,



David NEUPREZ



La Bourgmestre ff-Présidente,



Cécile JODOGNE

UITTREKSEL uit het Notulenboek van de GEMEENTERAAD van SCHAARBEEK

Vergadering van 19 oktober 2022

Voorwerp nr 13 van de agenda

AANWEZIG: Mevr. Cécile Jodogne, wvd Burgemeester-Voorzitter; H. Vincent Vanhalewyn, Schepen; Mevr. Adelheid Byttebier, Schepene; H. Michel De Herde, Schepen; H. Frederic Nimal, Mevr. Deborah Lorenzino, HH. Thomas Eraly, Quentin Van den Hove, Mevr. Lorraine de Fierlant, Schepenen; HH. Bernard Guillaume, Bernard Clerfayt, Georges Verzin, Emin Ozkara, Ibrahim Dönmez, Abobakre BOUHJAR, Mevr. Angelina Chan, H. Hasan Koyuncu, Mevr. Done Sonmez, HH. Arnaud Verstraete, Taoufik Ben addi, Matthieu Degrez, Mevr. Leila Lahssaini, Leticia Sere, H. Yusuf Yildiz, Mevr. Naima Belkhatir, Emel Kose, Vanessa Loodts, Marie Nyssens, HH. Hamza BOUKHARI, Cedric Mahieu, Elyass EL YAKOUBI, Mamadou Bah, Kevin Likaj, Mohamed Echouel, Yuri DEBELDER, Mevr. Maite Bodart, H. Quentin Vanbaelen, Gemeenteraadsleden; H. David Neuprez, Gemeentesecretaris.

AFWEZIG: H. Mehmet Bilge, Mevr. Sihame Haddoui, Schepenen; H. Sadik Koksai, Mevr. Fatiha El Khattabi, Claire Geraets, Fatima Ben Abbou, Lucie Petre, HH. Abdelhakim El Karaoui, Emel Dogancan, Mohammed Abkoui, Gemeenteraadsleden.

AFWEZIG TIJDENS DE STEMMING: HH. Taoufik Ben addi, Hamza BOUKHARI, Gemeenteraadsleden.

**#Voorwerp : Wijzigingsprocedure van het Bijzonder Bestemmingsplan n° 19 "Westwijk van het Noordstation" -
Onderwerpen van het ontwerpplan en zijn milieueffectenrapport aan openbaar onderzoek - Goedkeuring #**

DE GEMEENTERAAD

Besloten, met 32 stem(men) tegen 0 en 3 onthouding(en). 2 leden hebben niet gestemd

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet ;

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) vastgesteld bij Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 april 2004 en geratificeerd bij Ordonnantie van 13 mei 2004;

Gelet op de Ordonnantie van 30 november 2017 tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en van de Ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen, in het bijzonder haar artikelen 40 tot en met 50 die de opmaak-, de wijzigings- en de opheffingsprocedure van bijzondere bestemmingsplannen vastleggen; Gelet op het besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BRBHG) van 29 juni 1992 betreffende de overlegcommissies, zoals gewijzigd tot op vandaag ;

Gelet op het BRBHG van 29 november 2018 tot vaststelling van de structuur van de milieueffectenrapporten behorend bij de uitwerking, wijziging of opheffing van de plannen en verordeningen bedoeld in de Titels II & III van het BWRO ;

Gelet op het BRBHG van 4 juli 2019 betreffende het begeleidingscomité van bijzondere bestemmingsplannen en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen ;

Gelet op het BRBHG van 25 april 2019 betreffende de openbare onderzoeken op het gebied van ruimtelijke ordening, stedenbouw en leefmilieu, gewijzigd bij BRBHG van 16 december 2021 ;

Gelet op het BRBHG van 2 april 2020 omtrent de inhoud van Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP) ;

Gelet op het BBP n°19 "Westwijk van het Noordstation" over de huizenblokken 67, 68, 71 en 72, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 31 oktober 1978;

Gelet op de beraadslaging van de Gemeenteraad van 27 mei 2020 tot opening van de wijzigingsprocedure van het vorenvermelde BBP;

Gelet op de beraadslaging van het College van Burgemeester en Schepenen (CBS) van 9 juni 2020 tot goedkeuring van het dossier met het oog op de opening van de wijzigingsprocedure van het vorenvermelde BBP en haar verzending voor advies aan Leefmilieu Brussel en perspective.brussels ;

Gelet op het advies van de gewestelijke administratie belast met de territoriale planning, perspective.brussels, van 6 juli 2022 over de opportuniteit om het BBP te wijzigen ;

Gelet op het advies van de gewestelijke administratie belast met het beheer van het leefmilieu, Leefmilieu Brussel, van 25 juni 2020 over de noodzakelijkheid om een milieueffectenrapport (MER) op te maken ;

Gelet op de beraadslaging van het CBS van 6 oktober 2020 tot vaststelling van de gunningswijze van de studieopdracht, zijnde onderhandelingsprocedure zonder voorafgaandelijke publiciteit na raadpleging van acht bureaus gespecialiseerd in stedenbouwkundige studies, alsook de voorwaarden van de opdracht volgens het bijzonder lastenboek Scha/Infra/2020/027 ; Gelet op de beraadslaging van de Gemeenteraad van 28 oktober 2020 (punt 58) tot informatieneming van het vorenvermelde Collegebesluit ;

Gelet op de beraadslaging van het CBS van 19 januari 2021 tot gunning van de studieopdracht aan de tijdelijke vereniging 1010 URBANISME – BRAT, aan de voorwaarden van vorenvermeld bijzonder lastenboek en volgens haar onderhandelde offerte, voor de prijs van 165.528,00 € ;

Gelet op de beraadslaging van de Gemeenteraad van 27 januari 2021 (punt 89) tot informatieneming van het vorenvermelde Collegebesluit ;

Gelet op de beraadslaging van het CBS van 19 januari 2021 tot goedkeuring van de samenstelling van het begeleidingscomité belast met de opvolging van de wijzigingsprocedure van het BBP en zijn MER ; dat het vaste (of beperkte) begeleidingscomité bestaat uit twee vertegenwoordigers van de Gemeente, één vertegenwoordiger van de Brussel Leefmilieu en één vertegenwoordiger van perspective.brussels ;

Gelet op de beraadslaging van het CBS van 30 maart 2021 tot goedkeuring van het ontwerp van lastenboek van het op te maken MER in het kader van de wettelijke wijzigingsprocedure van het BBP ;

Gelet op de vergaderingen van het (beperkte of uitgebreide) begeleidingscomité : 11 maart 2021 (beperkt), 30 april 2021 (uitgebreid), 3 juni 2021 (uitgebreid), 16 juni 2021 (uitgebreid), 30 oktober 2021 (beperkt), 25 november 2021 (uitgebreid), 16 december 2021 (beperkt), 10 februari 2022 (beperkt), 17 maart 2022 (beperkt), 28 april 2022 (beperkt), 16 juni 2022 (beperkt), 14 juli 2022 (uitgebreid), 22 september (beperkt) ; dat het uitgebreide begeleidingscomité de 4 vaste leden van het beperkte begeleidingscomité (Gemeente, Leefmilieu Brussel en Perspective.brussels) verenigde, uitgebreid met vertegenwoordigers van de Stad Brussel, de Gemeente de St-Joost-Ten-Noode, Urban.brussels – Directie Stedenbouw en Cultureel Erfgoed, De Lijn, de MIVB, de NMBS, de BMA (Bouwmeester - Maître Architecte) en de SAU-MSI (Société d'Aménagement Urbain – Maatschappij voor Stedelijke Inrichting) ;

Gelet op de beraadslaging van het CBS tot volledigverklaring van het MER ;

Gelet op haar schrijven van 7 september 2022 bij dewelke zij het ontwerpplan en haar MER overmaakt aan het begeleidingscomité en haar uitnodigt om het MER af te sluiten en de lijst van de gemeenten van het Gewest vast te leggen die betrokken zijn bij de effecten van het ontwerpplan ;

Gelet op de sluitingsvergadering van het begeleidingscomité van 22 september 2022 en het daartoe opgemaakte proces-verbaal van sluiting ;

Gelet op artikel 48 van het BWRO dat bepaalt dat de Gemeenteraad het CBS de opdracht geeft om het ontwerpplan samen met het MER aan openbaar onderzoek te onderwerpen ;

Overwegende dat het openbaar onderzoek 30 dagen zal duren en dat zij zal worden aangekondigd door rode aanplakbiljetten in de perimeter van het ontwerp van BBP, door een bericht in het Belgisch Staatsblad en in minimum twee Franstalige en Nederlandstalige dagbladen die in het Gewest worden verspreid en op de gemeentelijke website ;

Overwegende dat tijdens de ganse duur van het openbaar onderzoek, het dossier (ontwerpplan, MER, voorafgaandelijke adviesaanvraag, beraadslagingen van de Gemeenteraad, adviezen van Leefmilieu Brussel en perspective.brussels, pv van sluiting van het MER) op het Gemeentehuis zal worden neergelegd voor raadpleging door de bevolking en dat zij ook op het internet ter beschikking zal worden gesteld ;

Overwegende dat het dossier van het ontwerpplan uit vier delen bestaat :

- Deel 1 : diagnose (inleiding, analyse van de bestaande feitelijke en rechtstoestand, voorzienbare toestand, gebreken, beperkingen en potentieel van het grondgebied, hoofdplannen en kaartenboek van de bestaande toestand) ;
- Deel 2 : strategisch luik – verklarende nota (motieven, inhoud van de voorschriften en begeleidingsmaatregelen) ;
- Deel 3 : reglementaire luik – geschreven voorschriften (algemene bepalingen en voorschriften en bijzondere voorschriften) en reglementaire plannen (bestemmingsplan stadsniveau en stationsniveau) ;
- Deel 4 : begeleidingsmaatregelen (m.b.t. de economische en sociale impact van het plan, het landschap en de stedenbouw, de lucht en het microklimaat, de mobiliteit, de bodem en het water, het geluid en de trillingen, de biodiversiteit, de veiligheid en de gezondheid, de circulaire en energietransit) ;

Gelet op de beraadslaging van het CBS van 11 oktober 2022 ;

Overwegende dat het past er gevolg aan te geven ;

BESLUIT :

het College van Burgemeester en Schepenen de opdracht te geven om het ontwerpplan aan een openbaar onderzoek te onderwerpen, samen met het milieueffectenrapport, overeenkomstig het artikel 48 van het BWRO.

Beraadslaagd, in openbare vergadering, te Schaarbeek, op 19 oktober 2022.

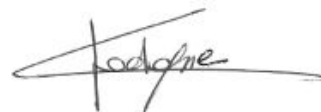
De Gemeentesecretaris,



David NEUPREZ



De wnd Burgemeester-Voorzitter,



Cécile JODOGNE