Extrait du registre aux délibérations du Collège des Bourgmestre et Échevins

Présents Jean SPINETTE, *Bourgmestre-Président* ;
Catherine MORENVILLE, Thierry VAN CAMPENHOUT, Catherine FRANCOIS, Suzanne RYVERS, *Échevin(e)s* ;
Laurent PAMPFER, *Secrétaire communal.*

Excusés Yasmina NEKHOUL, Francesco IAMMARINO, Willem STEVENS, Saïd AHRUIL,*Échevin(e)s* ;
Myriem AMRANI, *Présidente CPAS.*

Séance du 22.01.24

#Objet : Urbanisme - Avis sur la demande de permis d'urbanisme FD2022-9 - construire un ensemble de bâtiments comprenant 90 logements (dont 64 conventionnés et 2 co-living), 1.569 m² d'équipement, 38.134m² de bureaux,1.078m² de commerce, un jardin collectif de 2.658m², deux niveaux de sous-sols (140 emplacements pour voitures, 14 pour motos, 200 pour vélos), démolir partiellement l'actuelle dalle du sol du parking Q-Park, abattre 7 arbres et en replanter 12 ainsi que réaménager les abords immédiats - report du 18/01/2024 #

Urbanisme

Le Collège,

Attendu que le bien se situe en zone administrative, le long d'un espace structurant et d'un liséré de noyau commercial du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 03/05/2001 ;

Attendu que le bien ne se situe pas le périmètre du PAD Midi, ce dernier étanten cours de révision, que la note de mars 2023 représente le bon aménagement des lieux tel que défini par le Gouvernement ; que dans l'attente d'une nouvelle version, le RRU et le PRAS demeurent le cadre réglementaire d'application ;

Attendu que la demande vise à construire un ensemble de bâtiments comprenant 90 logements (dont 64 conventionnés et 2 co-living), 1.569 m² d'équipement, 38.134m² de bureaux,1.078m² de commerce, un jardin collectif de 2.658m², deux niveaux de sous-sols (140 emplacements pour voitures, 14 pour motos, 200 pour vélos), démolir partiellement l'actuelle dalle du sol du parking Q-Park, abattre 7 arbres et en replanter 12 ainsi que réaménager les abords immédiats ;

Procédure :

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du **11/11/2023** au **10/12/2023** ;

Considérant que l'enquête a donné lieu à 17 réclamations, que ces dernières portent principalement sur :

- L'amélioration du projet par rapport aux versions précédentes ;
- La sécurité autour du projet (éviter les angles morts, zones sombres, etc.) ;
- La nécessité de réaménager les voiries alentours voire de les piétonniser et la gestion des emplacements de stationnement partagés avec les taxis ;
- La demande de végétaliser plus intensément les toitures (arbres) ;
- Le manque d'information sur l'éclairage nocturne et son incorporation au bâtiment ;
- La qualité architecturale de la façade et des trottoirs ;
- Le maintien d'une tour sans pour autant permettre le passage dans le prolongement du parc Grisar;

- La non-conformité du projet au RRU et à la note du Gouvernement remplaçant le PAD;
- La typologie de logements prévus et le fait que l'objectif de 25% de logements sociaux ne soit pas atteint étant donné que les logements CityDev ne sont pas des logements assimilés à des logements sociaux ;
- Le manque de documents concernant les charges d'urbanisme mis à l'enquête publique ainsi que dans l'étude d'incidence ;
- L'axonométrie qui n'a pas été affichée au même endroit que les affiches d'enquête publique ;
- Le manque d'analyse des impacts cumulatifs des différents projets du quartier dans l'étude d'incidence ;
- La densité trop importante du projet ;
- Le trop grand nombre de bureaux déjà présent dans le quartier ;
- Les dérogations au RRU en termes de hauteur jugées trop importantes et non justifiables en ce qui concerne la tour en R+18 ; Le gabarit de l'immeuble côté Bara qui ne s'intègre pas dans les gabarits de la rue ;
- Le manque de mise en évidence de l'eau dans le projet ;
- L'impact en termes d'ensoleillement sur les maisons de la rue Bara ;
- Le fait que le jardin en intérieur d'îlot soit quasi tout le temps à l'ombre et qu'il ne soit pas public ou en tout cas accessible pour les riverains ; le manque d'espaces verts dans le quartier ;
- L'impact sur la mobilité du quartier qui est déjà surchargé et l'augmentation de la pression sur le stationnement en voirie induite par le projet ; le trop grand nombre de parking prévu qui va attirer encore plus de voitures dans le quartier ; la possibilité de prévoir des emplacements pour les immeubles voisins ;
- La non-mutualisation avec le parking QPark ;
- La manque de zone de livraison pour les équipements ;
- Les effets d'îlot de chaleur accentués par le projet ;
- Les problèmes éventuels d'évacuation des déchets, la possibilité de prévoir des containeurs enterrés ;
- Le fait que la Tour du Midi soit prise comme référence ;
- Les impacts du bloc R+18 sur les voisins, l'effet canyon, plus de vue vers le ciel, ombres portées, etc;
- Les coliving de luxe prévu dans le projet ;
- Le manque d'aménagements prévus pour faciliter la biodiversité (bacs à corniche, tuiles-nichoirs, trous de boulins, etc.)
- Les vues vers la tour R+18 et la confusion qu'elle amène dans le paysage urbain, l'impact de ce volume sur les vues vers l'enseigne Tintin depuis la place Bara et les effets de vents induits ;
- La non-définition du type d'équipement prévus et donc l'impossibilité de vérifier si ceux-ci répondent bien à un besoin du quartier ; et la non définition du type de commerce que les riverains souhaitent de proximité ;
- La construction en zone de voirie au PRAS rue Bara ;
- Une construction trop importante du sous-sol et l'impact de cette construction sur les eaux souterraines et la nappe phréatique ; le risque d'inondation ;
- Les nuisances du chantier, les horaires du chantier, la communication entre l'entrepreneur et les riverains ;
- L'isolation acoustique prévue dans le projet par rapport aux immeubles voisins ;

- L'impact de la profondeur de la construction sur le bâtiment mitoyen du n°6 de la rue Bara ;

Permis d'environnement :

Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis d'environnement pour des installations de classe 1A; qu'il s'agit donc d'un permis mixte urbanisme et environnement ;

Situation du site :

Attendu que le site est à cheval sur les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles ; qu'il est traversé en sous-sol par les lignes 2 et 6 du métro et que sa pointe sud-ouest surplombe le parking Q-Park ;

Attendu qu'il s'agit du fond de vallée de Senne, que le site se situe entre la Senne et le Canal, dans le quartier de Curreghem dont l'histoire est marquée par un riche passé industriel ; que l'urbanisation de ce quartier s'est développée en suivant des axes de communication routière bordés de maisons bourgeoises ; que la rue Bara qui longe le site à l'Ouest est typique de ce point de vue avec ces maisons anciennes de gabarit R+2 à R+4 et la présence de commerces au rez-de-chaussée à partir de la place Bara ;

Attendu que pour le reste du contexte immédiat, au sud-ouest du site se trouve le complexe Eurostation, bâtiment plus moderne de gabarit R+8 à R+12, au Sud-Est, rue Ernest Blérot, l'hôtel Pullman et le bâtiment ONSS de gabarit R+9, à l'Est, la Tour du Midi, de gabarit R+38 et d'une hauteur d'environ 150 m, et au Nord-est, avenue Paul-Henri Spaak, un espace assez dégagé qui accueille une gare de bus ;

Attendu que de l'autre côté de la rue Bara se trouve le passage Grisar, percée végétale, que celui-ci est fermé côté Bara pour des raisons de sécurité ;

Attendu que le site concerné par le projet est actuellement en friche pour sa partie nord et recouvert d'une dalle recouvrant le pertuis du métro et le parking Q-Park pour sa partie sud, d'où émergent 2 cabanons d'évacuation de secours ;

Politique régionale :

Considérant que le projet s'inscrit dans une zone pour laquelle la Région a défini plusieurs enjeux ; que le quartier Midi est une zone de développement prioritaire, dans laquelle les développements doivent favoriser la mixité sociale ;

Qu'il s'agît d'une zone prioritaire de verdoiement du maillage vert et que dans le maillage bleu, la zone est concernée par une volonté de valorisation et d'intégration urbaine de la Senne ; que le site se trouve en zone de revitalisation urbaine, qu'il s'agit d'un noyau d'identité local ;

Considérant que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) encourage la création de logements et la mise en œuvre d'une «densification maîtrisée» sous certaines conditions: bonne accessibilité en transport public, relation aux dimensions des espaces ouverts et espaces verts, préservation de qualités d'ensoleillement et de vue, et lien avec une revalorisation du bâti et du patrimoine existant ; que le PRDD souligne le potentiel d'accents verticaux qui peuvent contribuer à la valorisation du tissu urbain bordant les dégagements linéaires dans la ville en diversifiant et rythmant le front bâti ;

Considérant que le PRDD entend soutenir le concept d'économie de proximité qui inclut les petites entreprises indépendantes dont les activités participent à la vie locale et contribuent à l'habitabilité des quartiers, au bien-être des citoyens et au développement socio-économique des noyaux d'identité locaux ;

Considérant que plusieurs plans schématiques ont été fait sur cette partie du territoire ;que le site s'inscrit dans une zone en forte mutation ; que le concept de « Gare habitante » est défini la première fois par le schéma directeur ;

Que le schéma directeur adopté le 14/01/2016 prévoit entre autres d'y améliorer la qualité de vie notamment en y rééquilibrant les fonctions via un renforcement du caractère résidentiel (objectifs de 50% de logements et 50% de bureaux sur l'ensemble de la zone étudiée), d'animer le quartier entre autres via l'implantation de commerces au rez-de-chaussée, de rendre plus visible la gare du Midi pour valoriser l'image de porte d'entrée de la Région, de créer des équipements ou encore de donner la priorité aux piétons ; que pour le site étudié, le schéma directeur précise des superficies maximales par affectation ;

Considérant que le PAD Midi avait pour objectif de remplacer le schéma directeur, que suite à l'enquête publique, le gouvernement a demandé la révision du PAD et a rédigé une note contenant la vision stratégique pour le développement de ce quartier, note publiée en mars 2023 ;

Considérant que le PAD a été approuvé en première lecture et a été soumis en septembre-octobre 2021 à enquête publique,

qu'en l'absence d'adoption de ce plan, il ne peut encore en être tenu compte ; que dans l'attente d'une nouvelle version, le RRU et le PRAS demeurent le cadre réglementaire d'application ;

Que pour l'îlot concerné ou de manière générale, la note du Gouvernement reprend les principes suivants :

- De manière générale :

  - L'équilibre entre la densité et les espaces ouverts doit être recherché pour garantir un cadre de vie agréable et limiter les effets négatifs de déplacements routiers plus importants. Cet équilibre dépendra également de la qualité des espaces créés et de leur activation (rez actif, équipement, espace verdurisé) ;

  - La mixité des fonctions globale du périmètre doit être garantie en renforçant son caractère résidentiel ;

  - Les gabarits des nouvelles constructions devront s'inscrire dans le cadre du RRU existant, parallèlement à la volonté de diminuer la densité pour veiller à la bonne insertion dans le contexte environnant qui garantit la qualité d'ensemble morphologiquement cohérent, pour garantir la qualité des espaces publics et espaces ouverts existants et à créer et favoriser un cadre de vie agréable, pour diminuer/éviter les nuisances potentielles que pourrait créer le développement de bâtiments élevés (vent, ombrage, effet canyon…) et pour définir les meilleures implantations du bâti et maintenir une percée visuelle (perspective urbaine) depuis le haut de Saint-Gilles (par rapport aux incidences du skyline) ;

  - La traversabilité de certains bâtiments/ilots devra être analysée pour garantir le renforcement des cheminements des modes doux ;

  - L'équilibre des fonctions de 52 % pour les bureaux et 31 % pour le logement, prévu dans le projet de PAD Midi, devra rester l'objectif. Il conviendra de défendre l'équilibre des fonctions et de stimuler de manière plus volontaire l'introduction de logements pour créer un tissu urbain plus équilibré. Si la proportion de logement devait augmenter alors celle-ci serait pris sur la fonction bureau ;

  - Au minimum 30 % de logements devra être développé dans les projets d'envergure déployés dans le périmètre. Pour garantir l'équilibre des fonctions annoncé ci-dessus, cela impliquera que certains projets d'envergure devront comprendre principalement du logement et devront globalement diminuer le nombre de m² de bureau dans les futurs développements ;

  - Un objectif de 25 % de logements sociaux et assimilés sociaux sera visé et soutenu par Urban dans les projets d'une certaine ampleur ;

  - Les projets d'envergure devront comprendre un certain nombre de surface d'équipements répondant aux besoins du quartier et aux logements nouvellement créés ;

  - La diminution des superficies commerciales par rapport au projet de PAD sera étudiée (sans pour autant passer sous le nombre de m² existant - 53 628 m²). La diminution des superficies commerciales se fera au profit d'équipements ;

  - Une part significative des charges d'urbanisme sera consacrée à la production des équipements déficitaires, sans néanmoins porter préjudice aux possibilités de développer des logements publics ;

- Spécifiquement pour le projet Move Hub :

  - La densité du projet doit être revue à la baisse suivant les recommandations du RIE ;

  - Certains projets d'ilot, comme les ilots Tintin et Horta-Bara, ne comprendront, in fine, pas de tours/d'immeuble plus haut que les hauteurs du quartier ;

Vu que le CQD –Midi est en cours sur la partie saint-gilloise du site en vue de financer entre autres la création de nouveaux espaces publics et d'équipements locaux ;

Vu que le CRU 7 – Autour de la gare du Midi a été adopté le 30 mars 2023, que pour répondre aux enjeux identifiés, le programme propose entre autres la requalification des espaces publics et la création d'un parc, l'implantation d'équipements de proximité ;

Considérant que la commune ne rejoint pas la note du gouvernement en ce qu'elle ne préconise que 30% de logements, que la commune rejoint l'avis du schéma directeur adopté le 14/01/2016 et le projet initial de gare habitante qui prévoyait une proportion de logements de 50% de logements et de 50% de bureaux sur l'ensemble de la zone étudiée ;

Considérant que le projet propose une proportion de 25% de logement et de 69,8% de bureaux, que la proportion de bureaux y est dès lors trop importante ;

Considérant que la tour à l'angle de l'avenue Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot est dédiée aux bureaux, qu'une diminution de sa hauteur permettrait de diminuer les superficies de bureaux et de retrouver un équilibre plus proche du projet initial ;

Historique :

Considérant qu'il s'agit d'un site sur lequel plusieurs projets ont été développés par le passé, portant plusieurs noms dont Victor et maintenant Move Hub ; que plusieurs visions régionales se sont succédées sur ce quartier ;

Considérant que la demanderesse de la présente demande est la société IMMOANGE s.a., qui découle d'un partenariat entre les sociétés ATENOR et BPI Real Estate, qui assurent la maîtrise d'ouvrage du projet, en partenariat avec CityDev, pour ce qui concerne les logements conventionnés ;

Considérant que la 1ère version du projet, intitulée Victor, présentait une densité de construction nettement plus importante, soit 114.000 m² répartis en 3 tours et un immeuble de gabarit moyen ; qu'une demande de permis avait été déposée en 2010 mais est restée sans suite ;

Considérant qu'une 2e version du projet a été proposée en 2017 ; que la superficie totale, légèrement diminuée, s'élevait alors à 109.000 m² et le projet prenait la forme d'une tour de logements et de 2 tours de bureaux ; qu'en 2018, le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé ;

Qu'une 3e version du projet prenait le jour, en 2020 et comptait 72.500 m² de bureaux pour 17.756 m² de logements ; qu'une 4e version déclinée en 2 scenarii (avec et sans tour de logements) fut proposée en 2021 et suite à l'intégration des remarques ;

Attendu que la demande a fait l'objet de deux réunions de projets, la première le 29/09/2021 et la seconde le 01/12/2021 ; que les conclusions de la dernière réunion de projet étaient les suivantes : « le projet semble trop dense. Il est dès lors demandé de diminuer l'emprise des bâtiments en intérieur d'îlot. En ce qui concerne la connexion entre la gare du Midi et la maison communale, la création de cet axe est très contraignante. Il est donc proposé de ne pas aménager cet accès. Il est préférable d'activer en premier lieu l'espace public environnant, en orientant les commerces et les entrées vers le domaine public. Enfin, une attention particulière devra être portée à la gestion du bruit au sein du projet. Le projet tel que présenté est contraire au projet de PAD Midi. Comme décidé par le Gouvernement au moment de l'approbation en première lecture (6/5/2021), les prescriptions pour ce projet dans le PAD seront adaptées en fonction d'une révision de la densité et en tenant compte du bon aménagement des lieux, de l'intégration urbaine et de l'attente des pouvoirs publics » ;

Etude d'incidences :

Considérant que la demande est soumise à étude d'incidences en application de l'article 175/2 du CoBAT et des rubriques 16 et 18 de l'annexe A du CoBAT, intitulé :

> (16) « *bureaux dont la superficie de plancher dépasse 20 000 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur* »;
> (18) « *garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnement couverts, salles d'exposition, etc.) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques* »

Considérant qu'il s'agit d'une procédure de demande de permis mixte et que, par conséquent, la procédure de demande de permis d'environnement, bien que de classe 1B, s'est alignée sur la procédure applicable à la demande de permis d'urbanisme et a donc également été soumise à une étude d'incidences, conformément à l'article 12 de l'ordonnance relative aux permis d'environnement ;

Considérant que le Comité d'Accompagnement s'est réuni une première fois le **23/08/2022** pour valider le cahier des charges, en y définissant les aires géographiques à considérer par thématique, les points d'attention pour chacun des chapitres, les alternatives et variantes à étudier et les informations supplémentaires demandées en vertu de l'article 175/8 du CoBAT ; ainsi que pour approuver le choix du chargé d'étude **ADVISTA** pour la réalisation de l'étude d'incidences ;

1. Chronologie de l'étude

Considérant que le comité d'accompagnement s'est ensuite réuni à 6 reprises du **18/10/2022** au **22/06/2023** pour analyser les différents rapports du chargé d'études, avant de prononcer la clôture de la phase d'étude le **22/06/2023** ;

Vu le courrier adressé le **26/06/2023** par Urban au demandeur notifiant la décision de clôture de l'étude par le

comité d'accompagnement ;

Considérant que le demandeur a notifié le fonctionnaire délégué de sa décision d'amender le projet en fonction des conclusions et recommandations de l'étude d'incidence en date du **28/06/2023** ;

Considérant que le demandeur a introduit les documents de la demande amendée en date du **11/10/2023,** du **19/10/2023 et du 23/10/2023 ;**

2. Alternatives et variantes étudiées lors de l'étude d'incidences

Considérant que le comité d'accompagnement lors de la réunion préparatoire et sur base de la note préparatoire ainsi que des documents présents dans le dossier de demande de permis a défini les alternatives et variantes suivantes :

Alternatives :

- **Alternative 0 :** Maintien de la situation actuelle en prenant en compte les évolutions pertinentes dans la zone (situation de référence) ;
- **Alternative 0 bis :** Maintien de la situation actuelle, sans construction de nouveau projet sur le site mais prévoyant une fermeture de l'ilot, en prolongement des immeubles existants, afin de garantir une cohérence urbanistique à la zone et améliorer le confort des habitants de ces immeubles et créer un espace vert ouvert sur le restant du site ;
- **Alternative volumétrique :** étudier une alternative, conforme au RRU, qui se rapproche ou s'apparente aux gabarits, implantations et typologies déjà présentes dans le tissu urbain, avec une attention particulière au bâti de la rue Bara ;
- **Alternative programme et affectation :** étudier une alternative du projet avec une plus grande proportion de logement par rapport au nombre de bureaux (proportion de logement représentant minimum 50 % de la superficie plancher de l'ensemble du projet). L'adaptation se fera de façon à faire entrer ce programme de façon qualitative dans le projet (logements traversants, attention apportée aux dégagements de perspectives et de vues, évitement des promiscuités aux angles…) ;
- **Alternative passage à ciel ouvert entre la rue Bara et l'esplanade de l'Europe** : étudier la possibilité de réaliser un passage à ciel ouvert, qualitatif et viable (largueur suffisante et activation des rez-de-chaussée sur cet espace public), au sein de l'îlot permettant une connexion plus directe entre la maison communale d'Anderlecht et les abords de la gare du midi (en prévoyant par exemple une connexion dans le prolongement du passage existant entre la rue Bara et la rue Grisar reliant la rue Bara à la rue Blérot ou Paul-Henri Spaak) ;

Variantes :

- **Variante au mode constructif :** étudier d'autres modes constructifs que ceux envisagés pour le projet (bois, terre crue, béton etc.) ;
- **Variante radier drainant :** investiguer une solution alternative au radier drainant projeté notamment pour éviter le rejet à l'égout des eaux souterraines de captage ;
- **Variante rejet air vicié :** proposer une variante ne rejetant pas l'air vicié du parking au sein du jardin situé en intérieur d'ilot ;
- **Variante Gestion Intégrée des Eaux Pluviales (GIEP) :** étudier la possibilité d'aménager une GIEP maximisée. La collaboration du facilitateur eau de Bruxelles Environnement peut être sollicitée pour ce point spécifique ;
- **Variante mutualisation des parkings :** étudier la possibilité de mutualiser les parkings du projet tant avec celui de Q-park qu'entre les parkings prévus pour les différentes affectations proposées au sein du projet. Le tout avec pour objectif de dégager plus de pleine-terre et l'intérieur d'îlot et limiter l'impact des entrées de parking sur l'espace public ;
- **Variante usage du sol :** étudier une variante permettant une optimisation de l'assainissement du sol et une minimisation du risque résiduel en optimisant l'implantation des espaces verts (de pleine-terre) et autres fonctions en fonction des localisations de la pollution ou risques résiduels ;

Considérant qu'à la suite des discussions entre le CA et le chargé d'étude les alternatives et variantes ont été adaptées de la manière suivante :

- L'alternative volumétrique a été scindée en deux alternatives distinctes :
  - Bâtiment mitoyen
  - Bâtiment isolé
- L'alternative programme et affectation a également été adaptée en demandant de prévoir au minimum 30 % de logement et si possible tendre vers 40 %, des modifications du volume peuvent être apportées pour garder le bilan à l'équilibre (10 % de volume supplémentaire par exemple) ;
- Une nouvelle alternative dite « Bretelle » a été ajoutée. Celle-ci avait pour objectif d'étudier le maintien de la bretelle reliant la rue Blerot à la rue Bara.
- Une variante « Bretelle » est également ajoutée afin d'étudier le déplacement de celle-ci sans contraindre

l'immeuble initialement projeté ;

Considérant que les alternatives ont été étudiées dans tous les domaines de l'étude d'incidences tandis que les variantes ont été traitées dans certains chapitres spécifiques, ainsi que dans le chapitre relatif aux interactions ;

3. Synthèse des conclusions du chargé d'étude sur les alternatives traitées dans l'étude d'incidences :

Considérant que l'alternative 0, maintenant le site en l'état, s'est révélée peu qualitative en termes d'aménagement de l'espace public, de contrôle social et de sécurité et s'écartait totalement des objectifs des plans stratégiques régionaux ;

Considérant que l'alternative Parc a démontré des impacts positifs comme le maintien de la perméabilité qui permet d'y infiltrer les eaux de pluie, de créer un îlot de fraicheur mais aussi un meilleur ensoleillement des terrains voisins et une meilleure qualité de l'air local ; Qu'à contrario, s'il participe au maillage vert de la Région, un parc ne répondrait pas à la volonté de renforcer la mixité de fonction et plus particulièrement, le logement, ne permet pas d'activer l'espace public (car l'accès public de la parcelle ne peut être garantit) et de répondre aux besoins du quartier en termes d'équipements ;

Considérant que l'alternative Volumes a développé deux scénarios différents, bâtiment mitoyen et bâtiment isolé, dépendant de l'interprétation du RRU ;

Que le scénario bâtiment mitoyen a mis plusieurs avantages en évidence dont une meilleure intégration paysagère dans la rue Bara, l'augmentation de la pleine terre, la mise en évidence de la Tour du Midi comme point de repère urbain, la diminution de l'ombre portée, l'impact positif sur la mobilité et la consommation d'énergie ; que d'ailleurs le bureau d'étude recommande la diminution de l'emprise en sous-sol mis en avant dans cette alternative ;

Qu'en revanche, le bureau d'étude a choisi, dans ce scénario, d'entièrement l'allouer le projet aux bureaux pour tendre vers l'équilibre économique de la demanderesse dans l'objectif de définir une alternative raisonnable ; que de ce fait, le projet ne répondrait plus à la volonté régionale de prévoir une mixité de fonctions, de créer des logements et de développer des équipements et présente plus d'impacts négatifs que les précédentes alternatives ;

Que le scénario bâtiment isolé a, quant à lui, mis en évidence des avantages tels qu'une meilleure intégration urbanistique du bloc A, une diminution des ombres portées, mais également des impacts négatifs notamment de vent et sonores au niveau des logements prévus mais également des riverains ou de l'intérieur d'îlot ainsi qu'une diminution du nombre de logements prévus ;

Considérant que l'alternative Programme, prévoyant la suppression du bloc D et de l'atrium pour atteindre un ratio de 31,1 % de logements, a mis en évidence plusieurs avantages dont l'amélioration de l'intérieur d'îlot, mais des conditions de confort et d'habitabilités mitigées pour les logements ; que de plus, afin de maintenir l'équilibre financier voulu par le demandeur et une alternative raisonnable, les équipements au rez-de-chaussée étaient supprimés au profit du logement ce qui ne participe pas à l'activation du rez-de-chaussée et la hauteur au droit du bloc C augmentée de 7 étage ce qui crée des impacts en terme d'ensoleillement, d'effet de vent, etc. ;

Considérant que l'alternative Passage a montré beaucoup d'incidences négatives sans certitude d'améliorer la connexion piétonne vers la gare du Midi ;

Considérant que l'alternative Bretelles résout les problématiques d'accès au parking et les enjeux liés à la suppression de la Bretelle Blérot ; que les analyses des incidences de cette alternative ont principalement montré qu'elle apporterait une solution aux enjeux identifiés quant à sa suppression ; que le maintien du double sens de circulation sur cette rue ne compromet plus la piétonisation envisagée par le CRU 7 ; que de manière générale cette alternative simplifie le chantier et permettrait d'adoucir la volumétrie saillante à l'angle des rues Bara et Blérot ; que par conséquent cette alternative est mentionnée comme préférable au projet ;

Considérant qu'il ressort des conclusions de l'étude d'incidences diverses recommandations émises par le chargé d'étude visant d'une part à limiter certains impacts négatifs du projet et d'autre part à améliorer le projet ;

Qu'environs 200 recommandations découlent de l'analyse des incidences, que les enjeux principaux identifiés sont liés à la mobilité et à l'imperméabilisation du site ;

Considérant que les modifications apportées au projet dans le cadre des amendements permettent de répondre à la majorité des recommandations formulées dans l'étude d'incidences ;

Considérant qu'une série de recommandations ne sont pas directement intégrées dans la présente demande de permis, du fait de leur nature, mais qu'il est précisé que celles-ci seront intégrées à une étape ultérieure, dans le dossier d'exécution, lors de la mise en œuvre du chantier, lors de la mise en exploitation du site, ou seront à réaliser en concertation avec les Autorités ;

Projet :

Considérant que le projet consiste en la construction d'un nouvel ensemble de bâtiments allant d'un gabarit de R+8 à R+18, comprenant un programme mixte de logements, commerces, équipements et bureaux ; qu'en terme d'espaces ouvert, le projet prévoit la création d'un espace vert privatif en cœur d'îlot et le réaménagement des trottoirs des rues Ernest Blérot et Bara et de l'avenue Paul-Henri Spaak ;

Considérant que la réalisation du projet implique la démolition partielle de la dalle sur sol au-dessus du parking QPark et des constructions annexes (installations techniques et escaliers de secours), l'abattage de 7 arbres à haute tige ; que pour la démolition de la dalle et de ses constructions annexes, l'accord de QPark est nécessaire, que la demande ne fournit pas l'avertissement ;

Considérant que le projet s'implante sur plusieurs parcelles cadastrales, Anderlecht 5 e division 21305C, parcelles 338N11, 338L1 et 338K11et Saint-Gilles 2 e division 21562A, parcelles 399L6, 399K6, 405M5 et 405N5 ; qu'une partie des parcelles 338K11, 405M5 et 405N5 se trouve en espace public ; qu'une partie se superpose également à l'emprise du parking souterrain de QPark ;

Considérant que les bâtiments s'implantent majoritairement à l'alignement de l'espace public les bordant ; qu'ils forment un front bâti continu se raccordant aux murs en attente des mitoyens ; que les immeubles peuvent se distinguer en 4 ensembles distincts :

- Le long de la rue Bara : un bâtiment R+8
- Le long de la rue Ernest Blérot : un bâtiment R+10 qui se retourne sur la rue Bara
- Au carrefour entre la rue Ernest Blérot et l'avenue Paul-Henri Spaak : un bâtiment R+18, le bâtiment le plus élevé, l'accent du projet ;
- Le long de l'avenue Paul-Henri Spaak en lien avec les immeubles existants : un bâtiment R+8

Considérant que ces 4 bâtiments sont reliés par des volumes de liaison ; que les variations de gabarit apportent une cohérence dans le paysage et répondent aux éléments du contexte : la tour du Midi, le bâtiment Eurostation, la gare du Midi et les maisons de rangées de la rue Bara ; que l'ensemble permet de reconfigurer l'îlot et par là même les espaces publics alentours ;

Considérant que, par rapport à la demande initiale et suite aux recommandations de l'étude d'incidence, la surface de pleine terre a été augmentée et la profondeur de l'immeuble de bureau côté Blérot a été réduite ;

Considérant que le programme du projet prévoit :

- 90 logements, variant du studio à l'appartement 4 chambres, dont 64 conventionnés et 2 co-living de 5/6 chambres dans le bâtiment Bara et 24 dans le bâtiment avenue Paul-Henri Spaak;
- 1569 m² de surfaces destinées aux équipements d'intérêt collectif dans le socle du bâtiment Bara et sur 2 niveaux et au 1er étage du bâtiment Spaak ;
- 38 134 m² de surface de bureaux aux étages du bâtiment rue Ernest Blérot et de l'Accent ;
- 1078 m² de superficie dédiée au commerce divisées en 7 entités et réparties dans le socle du bâtiment rue Ernest Blérot et de l'accent mais également en rooftop, au dernier étage de l'accent, au rez-de-chaussée du bâtiment Spaak et au rez-de-chaussée du bâtiment Bara ;
- un jardin collectif de 2 658 m² en cœur d'îlot;
- un vaste parking en sous-sol pourvu de 140 emplacements pour voitures et 14 pour motos ;
- 200 emplacements pour vélos, à l'abri et sécurisés au R-1, 140 dans un local dans le jardin au rez-de-chaussée et 76 dans un local à l'arrière du bâtiment Bara au rez-de-chaussée pour les logements ;

- L'aménagement des abords dont les trottoirs ;

Considérant que le projet réparti les fonctions par rapport à leur ensoleillement et leur accès, que les logements sont donc placés rue Bara et avenue Paul-Henri Spaak là ou ils profitent de la meilleure orientation (est-ouest) et les bureaux rue Blérot à l'endroit le plus proche des accès de la gare ;

1. Sous-sols :

Considérant que la demande amendée prévoit trois niveaux de sous-sols, comprenant au total 140 emplacements pour voitures, 14 pour motos et 200 pour vélos ainsi que des locaux techniques ; qu'ils sont répartis de la manière suivante :

- R-1 : locaux techniques, 200 emplacements vélos dont 10 cargos pour les bureaux, des vestiaires avec douches, un local déchets et un local transit pour les bureaux, un parking de 59 emplacements voitures et 6 emplacmeents motos (dont 26 places voitures et 4 motos pour Citydev), les compteurs, les réserves des commerces, des caves pour les logements Citydev et une cabine haute tension ;

- R-2 : des locaux techniques, les caves des logements du bâtiment Spaak, un parking de 81 emplacements voitures et 8 emplacements motos et des caves pour les logements Citydev ;

- R-3 : des locaux techniques dédiés au parking et aux bureaux ;

Considérant que suite aux recommandations de l'étude d'incidence l'emprise du sous-sol a été réduite et l'extraction d'air vicié du parking a été déplacée en toiture ;

Considérant que le sous-sol des R-1 et R-2 comprend un accès direct vers les bureaux ainsi que vers les logements et vers l'intérieur d'îlot ;

2. Bâtiment rue Bara:

Considérant que ce bâtiment de gabarit R+8 (étages techniques compris) ferme l'îlot à l'Ouest du site ;

Considérant que le gabarit a été revu par rapport aux documents initiaux mais de manière marginale s'agissant surtout du raccord avec le mitoyen ; que par contre il a été étendu sur toute la longueur de la rue Bara ce qui n'était pas le cas dans la demande initiale puisque le bâtiment de bureau en occupait une partie ;

Considérant que le bâtiment mitoyen a un gabarit de R+3+T particulièrement bas par rapport aux immeubles de l'îlot et de la Place Bara, que la demande prévoit un raccord en escalier partant d'un R+6 pour atteindre progressivement un R+8 ; considérant que l'immeuble n°6 rue Bara a une possibilité de rehausse mais limitée, que la découpe prévue ici n'hypothèque pas cette possibilité ; que le projet s'aligne sur le gabarit de l'immeuble de coin et prévoit également une partie du dernier étage en retrait ;

Considérant que si cet immeuble ne répond pas aux gabarits en face rue Bara, il répond par contre aux hauteurs moyennes de l'îlot concerné et que le gabarit prévu est cohérent avec les immeubles de la place Bara et avec le bâtiment Eurostation ;

Considérant que l'immeuble n°6 rue Bara est construit sur toute la profondeur de la parcelle avec un volume de R+2+T en fond de parcelle ; qu'en profondeur le projet dépasse de 3 m puis prend un recul latéral de 3 m avant d'atteindre sa profondeur totale de 16,89 m ; que de plus le volume est prolongé par des terrasses de 2,7 m ;

Considérant que le gabarit doit être analysé par rapport aux deux bâtiments mitoyens, que les profondeurs et les hauteurs de constructions des deux références sont dépassées créant une façade arrière latérale extrêmement impactante pour les logements du coin de l'îlot, une différence de hauteur en façade qui impacte l'harmonie urbanistique de la rue et une hauteur de toiture qui ne permet pas un raccord harmonieux avec le voisin ;

Considérant qu'il s'agit de dérogations aux articles 4, 5 et 6 du Titre I du RRU témoignant d'un gabarit plus important ; que cependant s'agissant d'un développement sur une grande partie de l'îlot, des raccords harmonieux peuvent permettre de dépasser les hauteurs et profondeurs de référence en prenant du recul afin de diminuer les impacts et de créer une cohérence d'ensemble de l'îlot ; que même si ce raccord a été amélioré par rapport aux plans initiaux, la réduction de gabarit n'est pas suffisante ;

Considérant qu'il y a donc lieu d'assurer un raccord mitoyen harmonieux, de permettre un aération du coin de

l'îlot et d'offrir une liaison à la fois plus tranchée et plus douce par rapport à ce mitoyen en prenant un recul sur deux travées en hauteur et en profondeur par rapport à la limite mitoyenne ; que cela va permettre de recréer un volume de liaison plus proche du gabarit du voisin et répondant au rythme parcellaire existant dans la rue Bara pour une meilleure intégration du projet dans son environnement ;

Considérant que ce recul a un impact sur l'aménagement des logements, qu'il serait cependant envisageable de travailler plutôt une typologie de duplex sur cette partie-là ;

Considérant que le socle de ce bâtiment est prévu sur deux niveaux et accueille des équipements d'intérêt collectifs, les accès aux logements des étages, les entrées et espaces commun des coliving, des locaux de service (poubelles, deux-roues et entretien) et un local vélos de 76 emplacements ;

Considérant que les logements prévus dans ce bâtiment sont entièrement repris par CityDev ; qu'il y est prévu 64 logements conventionnés présentant les typologies suivantes :

- 36 appartements 2 chambres,
- 26 appartements 3 chambres,
- 2 appartements 4 chambres,

Considérant que tant que possible les logements sont traversants, qu'ils possèdent tous un espace extérieur privatif, sont qualitatifs, adaptés PMR, qu'ils répondent au Titre II du RRU et au cahier des charges de Citydev;

Considérant que beaucoup de chambres sont orientées sur la rue Bara, que cette artère représente un point noir en ce qui concerne les normes de bruit ; qu'il y a lieu de prendre toutes les précautions nécessaires afin de limiter les nuisances de bruit ;

Considérant que certains appartements ont leur espace privatif extérieur côté Barra, que cela permet de diversifier la typologie des volumes ; qu'au vu de la densité de circulation sur cette voirie et des nuisances acoustiques, ces balcons ne sont pas qualitatifs ; que ceux-ci sont en débord sur l'espace public de 80 cm et ne répondent pas aux typologies de logement présentes sur la rue Bara qui ne permet pas une mise à distance comme dans le cas d'immeubles avec zone de recul ;

Considérant que le bâtiment accueille 3 cellules d'équipement répartie le long de la rue Bara, qu'elles possèdent chacune une entrée privative et se développent au rez-de-chaussée et 1er étage ; que les cellules proposées permettent une flexibilité (en contact avec le jardin ou non, un grand équipement ou 3 de taille plus petite, au rez-de-chaussée ou au 1er étage, etc.) ; qu'il serait pertinent, même si cela n'est pas encore possible au stade de la demande de permis, de sélectionner le type d'équipement en ciblant les publics visés par le CQD comme préconisé par l'étude d'incidence ;

Que les circulations des équipements et des logements sont séparées ;

Considérant que si l'utilisation exacte des équipements n'est pas encore connue, il y a lieu de fournir un plan d'aménagement à titre d'exemple afin de permettre à l'autorité de vérifier l'utilisation et la praticabilité des espaces ;

Considérant que la demande prévoit aussi 2 co-living de 5/6 chambres en duplex ; que les zones communes de ces co-living sont au rez-de-chaussée et donc en contact direct avec la rue ; que les coliving apportent une typologie supplémentaire de logements et permettent une plus grande variété d'occupants favorisant une mixité dans le projet ;

Considérant que le projet prévoit un accès direct de la rue vers l'intérieur d'îlot, que cela permet un accès facile vers le local vélo en intérieur d'îlot mais également une vue depuis la rue vers le jardin et sa végétation ;

Considérant que tous les halls d'entrée communs sont traversant et ont une double hauteur ce qui permet une transparence vers l'intérieur d'îlot et de rendre visible la végétation, que ceux-ci sont qualitatifs et spacieux, que ce geste est qualitatif et profite également au quartier ;

Considérant que le bâtiment est conforme aux article 16, 17 et 18 du Titre II du RRU en ce qui concerne les locaux poussettes, poubelles et entretien ;

Considérant qu'un commerce est prévu au rez-de-chaussée, en face du passage Grisar, afin de créer un appel vers la gare depuis ce passage, qu'il anime également la partie en recul devant l'immeuble de bureau et son entrée côté Bara ;

Considérant que les façades se déclinent en différents plans de maçonnerie, différentes couleurs de joints et différents appareillages afin de rendre moins rigide la trame de la façade principale en briques de teinte blanc/gris avec un socle sur deux niveaux qui sera plus foncé ;

Considérant que les châssis seront en aluminium de couleur bronze, les terrasses en béton architectonique et les garde-corps en aluminium thermolaqué de teinte bronze ;

Considérant que l'immeuble ne s'intègre pas dans le contexte urbain de la rue Bara, qu'il gagnerait à reprendre un langage plus vertical et séquencé s'inspirant des rythmes du parcellaire du côté impair de la rue Bara avec une réinterprétation moderne ; qu'il est également nécessaire de marquer la différence en façade entre les logements et les bureaux notamment en ce qui concerne la taille des baies, que la façade est monotone aux étages et ne présente que des baies toute hauteur ;

3. Bâtiment rue Ernest Blérot et l'Accent :

Considérant que le bâtiment de bureaux est subdivisé en 3 parties, une partie longitudinale de gabarit R+7 le long de la rue Bara, une le long de la rue Blérot d'un gabarit de R+10 (étages techniques compris) semblable à celui du bâtiment Eurostation et enfin, la partie Est monte avec un gabarit de R+18 (étages techniques compris) afin de créer un accent en face de la tour du Midi face à la sortie de la gare et à l'Esplanade de l'Europe, au coin entre la rue Blérot et l'avenue Paul-Henri Spaak ;

Considérant que le gabarit, le volume et l'implantation ont été revus par rapport aux documents initiaux, qu'en effet la demande initiale prévoyait un bloc de bureaux plus larges avec un atrium au centre, et se retournant sur la rue Bara en angle aigu avec un gabarit de transition, que l'atrium a été supprimé au profit d'un bâtiment plus compact, que l'angle aigu a été coupé afin de respecter le tracé des voiries actuelles ;

Considérant que le gabarit de l'accent était un R+12 dans le projet initial, que l'alternative "programme" a porté celui-ci jusqu'à un R+19 ; que le projet amandé propose un gabarit de R+18; que le gabarit du bâtiment le long de la rue Blérot est également passé d'un R+9 à un R+10 ;

Considérant que les hauteurs et profondeurs de références des deux bâtiments mitoyens sont également dépassées avec une profondeur de 30m et une hauteur maximum de R+18, qu'il s'agit de dérogation aux article 4, 5 et 6 du Titre I du RRU ;

Considérant que la tour à l'angle de l'avenue Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot et le bâtiment sis le long de la rue Ernest Blérot dérogent très fortement au titre I du RRU (dépassement de 13 étages pour la tour, dépassement de 4 étages pour le bâtiment sis rue Ernest Blérot), que de telles dérogations ne se justifient pas ;

Considérant effectivement que les gabarits projetés dépassent exagérément le volume capable maximal dicté par les normes du titre I du RRU ;

Considérant effectivement l'impact de cette tour et du bâtiment rue Ernest Blérot sur le cadre urbain environnant et notamment sur l'intérieur d'îlot et les logements de la rue Bara, nuisant à leurs qualités ;

Considérant que ces augmentations volumétriques tranchent démesurément avec le cadre urbain environnant en proposant un gabarit largement supérieur aux bâtiments mitoyens, que le positionnement de la tour rend sa visibilité importante depuis l'espace public, que cette dernière impactera de façon non négligeable les vues et perspectives du quartier, que la présence de la tour du Midi ne suffit pas à justifier une construction d'une telle ampleur ;

Considérant également l'enseigne Tintin classée présente sur le site, que le projet modifie considérablement les perspectives sur cette dernière ;

Considérant qu'une gradation du nombre des étages est envisageable entre le gabarit de la rue Bara et l'angle formé par l'avenue Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot afin de se rapprocher des hauteurs des îlots mitoyens et qu'une divergence de hauteur à l'angle est acceptable ;

Considérant que la réduction de la hauteur de la tour de 11 étages et du bâtiment le long de la rue Ernest Blérot de 3 permettrait de retrouver des volumétries plus adaptées au cadre environnant et de diminuer les dérogations au RRU ;

Considérant que la rue est en pente, qu'il y a une différence de 1,35 m entre les deux extrémités, que cela permet de passer de 1 niveau de socle de 6m de hauteur à deux niveaux de socle, dont un en mezzanine, sur une hauteur de 7,47 m ;

Considérant que le bâtiment s'implante à l'alignement sauf au niveau des entrées principales des bureaux le long de la rue Blérot face à la Place Horta et rue Bara ; que ces reculs servent à créer un appel, à mettre les entrées à couvert mais également à permettre des aménagements horeca sur l'espace public qui animent ce dernier ; qu'il s'agit cependant d'une dérogation à l'article 3 du Titre I du RRU ; que ces espaces sont assimilés à de l'espace public sur sol privé ;

Considérant que les commerces prévus sur la majorité de la superficie du rez-de-chaussée sont pourvus de grandes vitrines s'ouvrant sur l'espace public et possèdent chacun une entrée séparée ; qu'ils permettent d'activer la rue Blérot ;

Considérant que pour les cellules commerciales proposées l'occupation n'est pas encore connue, à l'exception d'une surface destinée à l'HoReCa au coin sud-est ; Qu'il s'agit d'un rooftop avec terrasse extérieure panoramique au dernier étage de l'Accent orientée vers la place Horta et la gare et jouissant d'une vue imprenable sur la ville et la gare, que ce niveau intègre également les techniques de manière discrète ; que l'intégration des techniques au volume permet également de limiter les nuisances sonores et visuelles et est conforme au Titre I du RRU ;

Considérant que les 3 volumes qui composent l'immeuble sont organisés autour d'un espace central, que celui-ci avec sa façade vitrée vers le jardin permet une transparence depuis l'espace public vers le jardin intérieur ; qu'il accueille les 3 noyaux de circulation et l'agora ;

Considérant que les façades sont travaillées afin de créer une continuité urbaine, de créer un dialogue entre intérieur et extérieur et créer des espaces bureaux qualitatifs ; que pour se faire, une diagonale de terrasses intérieures, en double hauteur et en cascade est prévue sur toute la longueur de la façade ; que cet artifice permet de créer une multitude de vues sur la ville et une interface active avec le quartier ; que d'autre part cela permet de s'adapter de façon naturelle au climat, notamment sur la rue Blérot, façade la plus exposée tant à la surchauffe aux étages supérieurs qu'à l'ombrage créé par le bâtiment Eurostation aux étages inférieurs et permet d'activer la façade ;

Considérant que les toitures aux niveaux +2 (en intérieur d'îlot côté jardin), +7 (sur l'angle Bara/Blérot) et +10 (côté rue Blérot) sont partiellement accessibles et aménagées en espaces communs ; que le reste des toitures est aménagé en toitures vertes semi-intensives ; que ces terrasses sont aménagées de manières à permettre une mise à distance avec le jardin collectif au moyen d'une bande plantée ce qui permet de minimiser les vues sur le jardin dévolu au logement et de limiter éventuellement les nuisances sonores ;

Considérant que le rez-de-chaussée de l'Accent accueille également un quai de livraison pour les bureaux ; que celui-ci ne peut que difficilement servir pour les autres affectations comme le commerce ou l'équipement étant donné sa situation ;

Considérant que la demande prévoit des matériaux clairs, nobles et durables avec un socle en pierre naturelle et aux étages des panneaux minéraux (céramique ou fibro-ciment) également de teinte claire ; que la trame structurelle principale en premier plan se distingue du second plan animé par de grandes ouvertures ;

Considérant que les menuiseries sont de teintes vertes et les garde-corps en métal déployé ou perforé gris ou galvanisé afin de contraster avec les tons clairs de la façade ;

Considérant que les matériaux et les teintes (pierre naturelle de teinte claire) des socles des différents bâtiments sont identiques, qu'il s'agit d'un matériau robuste et pérenne ;

Considérant que les matériaux et couleurs choisis s'intègrent bien dans l'environnement qui présente majoritairement des bâtiments avec des parements de façade de ton clair ;

Considérant que le bâtiment de bureaux a fait l'objet d'une réflexion particulière pour garantir son adaptabilité aux besoins futurs de ses occupants (espaces larges avec un minimum de colonnes, une HSP de 3m, techniques facilement accessibles, ...) ce qui encourage la circularité, que le chargé d'étude recommande également de prioriser le recours à des matériaux de réemploi ;

Considérant que les différentes certifications visées par le bâtiment (Nearly Zero Energy Building, BREEAM Excellent voire Outstanding, WELL Gold voire Platinum, l'alignement à la taxonomie européenne) assurent un bâtiment de bureaux d'une performance environnementale et d'une qualité de confort élevées ; que par ailleurs, l'agencement des bureaux est réfléchi selon les principes de New ways of working (NWoW) ; que les différents espaces de travail sont dessinés selon un modèle d'open space, non compartimentés et que ceci, en plus d'un accès aisé à de nombreux transports en communs (locaux, régionaux, nationaux et internationaux), répond aux demandes actuelles des entreprises sur le marché de bureaux ;

Considérant que les futurs occupants des bureaux ne sont pas encore connus mais que l'agencement du bâtiment lui permet d'être facilement divisé entre plusieurs locataires ce qui laisse une certaine flexibilité dans le choix de ceux-ci, et augmente les chances de voir les espaces de bureaux réellement occupés ;

Considérant que si les aménagements intérieurs sont qualitatifs ; que les sanitaires par contre sont binaires (hommes et femmes), qu'il serait intéressant de réfléchir à l'aménagement de toilettes non genrées ; que l'étude d'incidence recommande également d'aménager les vestiaires de manière individuelle pour ne pas les genrer, que cette recommandation n'a pas été retenue par le demandeur qui avance que la réglementation du travail ne le permet pas ; qu'il y a lieu d'étudier cela plus en profondeur ;

Considérant les projets d'envergure en cours dans le périmètre proche du quartier concerné par la présente demande tels que le projet Infrabel et le projet du siège social de la SNCB, que ces derniers proposent de très grandes superficies de bureaux au sein du quartier ;

Considérant dès lors l'offre en bureaux non négligeable dont le quartier bénéficiera et la proportion importante de bureaux proposés dans le présent projet, que la réduction du gabarit de la tour et de la hauteur du bâtiment rue Ernest Blérot permettrait de retrouver une proportion plus équilibrée entre les bureaux et les logements ;

Considérant également qu'il y aurait lieu de s'assurer que les espaces de bureaux proposés soient convertibles vers une autre affectation, et plus particulièrement en logement ;

Considérant en effet que la reconversion de ces espaces en logement semble hypothétique (profondeur des espaces de part et d'autre des noyaux de circulation, positionnement des circulations induisant potentiellement des logements mono-orientés peu qualitatifs,...) ;

Considérant dès lors la nécessité de démontrer la possibilité d'adaptabilité des espaces au moyen de plans schématiques illustrant que la position de éléments structurels, les gaines techniques et les circulations verticales permettent une utilisation de l'espace pour différentes utilisations ou affectations ;

4. Bâtiment avenue Paul-Henri Spaak :

Considérant que le bâtiment de gabarit R+8 avec un socle sur deux niveaux se raccroche à l'immeuble existant qui fait partie d'un ensemble très cohérent ; que le gabarit est sensiblement le même dans le projet initial et dans le projet amendé ;

Considérant cependant que l'immeuble mitoyen a une hauteur sous corniche d'environs 26 m et que le bâtiment proposé dans la demande a une hauteur de 28,69 m ; que la différence est minime (1,97 m) mais que le projet ne reprend pas les lignes de constructions du voisin que ce soit au niveau du socle ou de la corniche ; qu'il s'agit d'une dérogation aux articles 5 et 6 du Titre I du RRU, que les hauteurs sous plafond varient entre 3,16 m au rez-de-chaussée et 2,66 m aux étages ;

Considérant qu'il y a lieu de s'aligner sur l'immeuble voisin en tout cas pour le niveau sous corniche sur toute la largeur de l'immeuble afin de maintenir l'uniformité de l'ensemble ; que les immeubles existants ont une corniche débordante, qu'il faudrait également reprendre cette caractéristique ;

Considérant que le projet est plus profond que le voisin de référence au rez-de-chaussée, qu'au niveau des étages le projet est plus profond de 2,95 m sur une largeur de 2,78m avant d'atteindre 6,71 m de plus pour une profondeur totale de 17,8 m ; qu'à cela viennent encore s'ajouter des terrasses à partir du R+2 et jusqu'au R+7 ; qu'il s'agit d'une dérogation importante à l'article 4 du Titre I du RRU, que le recul prévu n'est pas suffisant même si les impacts sont limités, qu'il y a lieu de réduire la profondeur jusqu'à la cage d'escalier (comme prévu au R+8) afin de permettre une liaison plus douce avec les voisins et de prendre du recul ;

Considérant que le gabarit doit être analysé par rapport aux deux bâtiments mitoyens, que les profondeurs et les hauteurs de constructions des deux références sont dépassées créant une différence de hauteur en façade qui impacte l'harmonie urbanistique de la rue et une profondeur qui ne permet pas un raccord harmonieux avec le voisin ;

Considérant qu'il s'agit de dérogations aux articles 4, 5 et 6 du Titre I du RRU témoignant d'un gabarit plus important ; que cependant s'agissant d'un développement sur une grande partie de l'îlot, des raccords harmonieux peuvent permettre de dépasser les hauteurs et profondeurs de référence en prenant du recul afin de diminuer les impacts et de créer une cohérence d'ensemble de l'îlot ;

Considérant que ces modifications de volume vont avoir un impact sur les aménagements intérieurs ;

Considérant que le projet prévoit un accès direct traversant et permettant une transparence vers le jardin collectif le long du mitoyen ; que pour le reste le rez-de-chaussée est occupé par un commerce, des locaux techniques dont le local poubelle et le local deux-roues et l'accès au parking souterrain ;

Considérant que le 1er étage de ce bâtiment est également occupé par de l'équipement dont la nature exacte n'est pas encore connue ; qu'il est accessible uniquement via la cage d'escalier commune des logements ; qu'il y a lieu de s'assurer que les utilisateurs de l'équipement ne puissent pas monter aux étages des logements afin d'éviter toute intrusion ;

Considérant que 24 logements sont prévus dans ce bâtiment et qu'ils sont répartis comme suit :

- 6 studios,
- 6 appartements 1 chambre,
- 9 appartements 2 chambres,
- 3 appartements 3 chambres,

Que les logements de grande taille représentent 13% et que les petits logements, studio ou une chambre, représentent 50% ; que ces proportions atteignent 34% pour les grands logements et 14% pour les petits sur l'ensemble du programme ;

Considérant que ces logements sont majoritairement traversant sauf en ce qui concerne les 6 studios ; qu'ils possèdent tous, sauf les studios, un espace privatif extérieur ; qu'ils répondent à de bonnes conditions de confort et d'habitabilité et au Titre II du RRU ; que certains sont adaptés PMR ;

Considérant que le bâtiment est conforme aux article 16, 17 et 18 du Titre II du RRU en ce qui concerne les locaux poussettes, poubelles et entretien ;

Considérant que l'étude d'incidence recommandait de placer les studios en façade arrière, que cependant cela n'est pas possible en termes d'accès SIAMU ;

Considérant que de plus, le fait que les terrasses privatives des logements soient placées tantôt vers l'intérieur d'îlot, tantôt vers l'espace public permet d'animer la façade ;

Considérant que les façades se déclinent en différents plans de maçonnerie, différentes couleurs de joints et différents appareillages afin de rendre moins rigide la trame de la façade principale en briques de teinte blanc/gris avec un socle sur deux niveaux qui sera plus foncé ;

Considérant que les châssis seront en aluminium de couleur bronze, les terrasses en béton architectonique et les garde-corps en aluminium thermolaqué de teinte bronze ;

Considérant que la façade s'intègre, sous réserve des modifications demandées, dans le contexte urbain et répond aux caractéristiques urbanistiques des immeubles de logements présents comme l'immeuble Tintin ;

5. Affectations :

Considérant que le projet initial propose un programme mixte pour 50 876m² au total, portant l'ambition d'articuler les différentes fonctions représentées dans le quartier, que le programme se développe comme suit :

- 38.494 m² de bureaux dont l'occupation moyenne est estimée à 1853 travailleurs et visiteurs, donc 76% ;
- 9.489 m² de logements susceptibles d'accueillir 175 habitants, dont 71 enfants, donc 19% ;
- 1.725 m² de commerces dont l'occupation est estimée à 173 personnes, donc 3,4% ;
- 761 m² d'équipements qui attireront 46 personnes sur le site, donc 1,5% ;

Considérant que le projet initial prévoit 64 logements conventionnés (sur 72 au total), de 1 à 3 chambres, dans un quartier défavorisé (faibles revenus et taux de chômage élevé) où l'offre en logements à finalité sociale est faible ; que l'étude d'incidence juge que les logements sont qualitatifs notamment parce qu'ils sont spacieux, traversants et offrent l'accès à un

jardin et qu'ils permettront à des familles moins aisées d'acquérir un habitat qualitatif ;

Que l'étude d'incidence considère que la typologie variée des logements proposés permet d'accueillir une population mixte sur le site, que d'autre part, le jardin collectif créé en intérieur d'îlot stimulera la rencontre des différents habitants ; que la demande amendée augmente encore cette mixité avec les deux coliving ;

Considérant que la demande amendée a augmenté la part de logement tout en maintenant les superficies de bureau, qu'au final, le projet amendé prévoit 54 591m² répartis comme suit:

- 13 678m² de logement donc 25%,
- 38 134m² de bureau donc 69,8%,
- 1569m² d'équipement donc 3%,
- 1078m² de commerce donc 2% ;

Que la proportion de logements et d'équipement a donc été augmentée suivant les recommandations de l'étude d'incidence ; qu'il est à noter que les nombre de logements conventionnés repris par Citydev reste inchangé, que c'est la proportion de logement privé qui a augmenté en passant de 8 à 26 unités sur un total de 90 ; Que Citydev agit dans le cadre de la politique sociale du logement mais qu'il y a lieu de fournir la convention entre le demandeur et Citydev sur ces logements conventionnés ;

Considérant comme précité que la commune rejoint l'avis du schéma directeur adopté le 14/01/2016 et le projet initial de gare habitante qui prévoyait une proportion de logements de 50% de logements et de 50% de bureaux sur l'ensemble de la zone étudiée, que la proportion de bureaux proposée par la demande amendée reste trop importante ;

Considérant que la tour à l'angle de l'avenue Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot est dédiée aux bureaux, qu'une diminution de sa hauteur permettrait de diminuer les superficies de bureaux et de retrouver un équilibre plus proche du projet initial ;

Considérant également la volonté de la commune de Saint-Gilles d'intégrer du logement social au projet et rejoignant la note du gouvernement, que le projet n'en propose pas et qu'il y aurait lieu de revoir la répartition des logements en conséquence ;

Considérant en effet que la note du gouvernement avait un objectif de 25 % de logements sociaux et assimilés sociaux dans les projets d'une certaine ampleur ;

Considérant que l'étude d'incidence relève que de nombreux besoins en équipement ont été identifiés au sein du quartier dans les thématiques suivantes : petite enfance, social, école, sport, personnes âgées, culture ; que les commerces existants au sein du quartier sont déjà diversifiés, mais la construction d'un îlot actuellement non bâti induit des besoins supplémentaires pour ses utilisateurs (175 habitants et 2.446 travailleurs) ; Que les besoins en services et commerces pour les habitants sont aussi bien alimentaires qu'administratifs ou de support, suivant un esprit de ville accessible en 10 minutes (tous les services de base dans un rayon de 10 min de marche) ; que les besoins en services et commerces pour les bureaux vont vraisemblablement être plus spécifiques : HoReCa, imprimerie, services digitaux, publicitaires, etc. ;

Qu'il est à noter que l'implantation de commerces et d'équipements au rez-de-chaussée apporte une transparence, vecteur de sentiment d'espace et d'animation ; qu'ils contribuent à l'économie locale et rayonnent en créant de nouveaux points d'attraction ; qu'il est donc positif d'en prévoir ;

Que l'étude d'incidence relève cette mixité de fonction, sous réserve de l'augmentation des superficies d'équipement, comme participant à la nouvelle identité de porte d'entrée internationale du quartier, créant par ailleurs, des emplois locaux (directs comme indirects) répondant aux objectifs de la zone de revitalisation urbaine (ZRU) ; que les incidences du projet en socio-économie sont jugées positives ;

Considérant que les commerces et équipements prévus ne sont pas définit, que c'est donc la première utilisation effective qui déterminera le type de commerce ou d'équipement, qu'il y a lieu de les définir à priori quitte à faire une demande de permis par la suite pour le changement d'utilisation ou de nature ;

Considérant qu'il faut envisager l'évacuation de hottes en toiture pour les commerces et ce afin de prévenir toute nuisance pour les habitants, que cela doit être prévu à la conception pour permettre, dans le cas d'un horeca de mettre en place ce système ;

Considérant que de manière générale, il faut veiller à uniformiser les éléments de type tente solaire pour les

commerces pour garder une cohérence en façade ;

6. Accès :

Considérant que le projet prévoit plusieurs accès piétons et vélos répartis le long des différentes voiries ; que l'accès vers le parking en sous-sol se fait du côté de l'avenue Paul-Henri Spaak à la jonction entre le bâtiment de bureaux et celui de logements ; qu'initialement l'accès au parking sous-terrain et le quai de livraisons étaient prévus le long de la rue Bara, que l'étude d'incidence a relevé plusieurs incidences négatives par rapport à ce positionnement, que ceux-ci ont donc été déplacés ; qu'un commerce permet de mettre les nuisances induites par ces fonctions à distance de l'immeuble mitoyen ;

Considérant que l'entrée principale de l'immeuble de bureau se trouve face à l'esplanade de l'Europe et à la place Horta, en lien avec la gare du Midi ; une seconde entrée est prévue rue Bara à laquelle se grève également un ascenseur vélo pour faciliter l'accès des vélos au sous-sol ;

Considérant que l'entrée pour le parking vélo, le commerce au coin et pour les bureaux du côté de la rue Bara se trouve sous un portique puisque le rez-de-chaussée est décalé par rapport aux étages ; que cet aménagement permet une ouverture de l'espace et une vue dégagée cependant qualitative ;

Considérant que pour les logements, deux passages couverts privatifs créent les accès piétons et cyclables directs vers le jardin intérieur, l'un côté rue Bara et l'autre avenue P. H. Spaak ; que ces deux entrées ont une double hauteur et permettent une percée visuelle depuis l'espace public vers l'intérieur d'îlot ; que ces entrées accueillent les noyaux verticaux et permettent de rejoindre de plain-pied les locaux vélos ;

Considérant que quatre entrées, à front de rue et exclusivement piétonnes, donnent accès aux noyaux verticaux desservant les logements, côté rue Bara ;

Considérant que, de manière générale, les entrées sont particulièrement qualitatives et marquent la façade de manière à permettre une lecture et un adressage claire des bâtiments ;

7. Espaces extérieurs :

Intérieur d'îlot – jardin commun :

Considérant que l'intérieur d'îlot est occupé par un jardin collectif pour l'ensemble des logements, qu'il est accessible par les deux grandes entrées, qu'il a une superficie de 3.020 m² dont 1.590 m² sont en pleine terre ;

Considérant que les contraintes structurelles dues à la présence du pertuis du métro ont un impact sur la construction mais également sur l'aménagement du jardin et la possibilité de surface en pleine terre, que pour autant le projet a augmenté cette superficie à 52 % dans le projet amendé ; que le projet a évolué également en dégageant un maximum l'intérieur d'îlot de toutes constructions, que cela permet à l'îlot de retrouver un cœur vert qualitatif et représente une amélioration majeure ;

Considérant que le site du projet est situé dans un quartier pauvre en espaces verts, qu'il ne présente, actuellement, qu'une faible valeur biologique ; que dans le cadre du présent projet, les objectifs régionaux en matière de biodiversité vont plutôt se traduire par le développement de la végétation en intérieur d'îlot, la verdurisation des toitures, la végétalisation des façades, la plantation d'espèces indigènes, la mise en place d'aménagements favorables à la faune (gîtes, nichoirs…), la remise en valeur de l'eau (via une gestion intégrée des eaux pluviales notamment), etc. ;

Considérant qu'un local vélos de 140 emplacements est prévu dans le jardin collectif sur une partie de la dalle de QPark ; qu'il est prévu avec une toiture verte semi-intensive qui permet de prolonger les aménagements paysagers et de le rendre le plus discret possible, que ce volume est en dérogation à l'article 12 du Titre I du RRU en ce qui concerne l'aménagement des zones de cours et jardin ; qu'étant inaccessible, la toiture participe à la biodiversité de l'îlot et que le volume en soit permet une mise à distance des bureaux et des parties dévolues aux logements surtout dans le coin en angle aigu des bâtiments;

Considérant cependant qu'il serait préférable de prévoir une toiture intensive avec un minimum de substrat sur l'abri vélo afin de permettre un développement de la flore plus qualitatif ;

Considérant que la partie en pleine terre comprend un jardin de pluie et une zone de jeux et que la demande y prévoit la plantation de sujets à hautes et moyennes tiges ; que la partie sur dalle est aménagée en toiture intensive avec un aménagement paysager en relief permettant de créer une zone tampon entre les logements et les bureaux mais aussi d'y intégrer la rampe d'accès au parking ;

Considérant que de manière générale l'aménagement du jardin collectif en intérieur d'îlot encourage les rencontres entre les habitants, qu'étant privatif il permet un havre de paix pour les logements mais que le quartier connait une carence en espace vert espaces de jeux pour enfant et qu'il serait dès lors souhaitable que l'intérieur d'îlot soit accessible pour les habitants du quartier en journée ou en tout cas aux habitants de l'îlot ;

Vu la note d'intention paysagère jointe à la demande amendée ; que la note ne donne pas d'information sur l'éclairement du jardin et le mobilier mis en place (bancs, poubelles, etc.) ;

Considérant que le chargé d'étude recommande de choisir des espèces indigènes adaptées à un contexte urbain et aux changements climatiques et de veiller à conserver (voir d'augmenter) le taux de couverture arborée actuellement présent ;

Considérant qu'il y a lieu de suivre les recommandations de l'étude d'incidence en ce qui concerne la plantation d'arbres fruitiers, l'intégration d'abri ou habitats pour la faune, abri à insectes, nichoirs, gîtes pour chauve-souris etc.

Considérant que le demandeur envisage une gestion différenciée pour le jardin collectif, que cela favorisera l'accueil de la faune ;

Considérant que la demande mentionne un compost collectif dans le jardin, que certains composts sont des installations classées pour BE, qu'il y a lieu de vérifier si celui-ci est classé ou non ;

Toitures :

Considérant que la demande prévoit au total 769,32 m² de toitures vertes semi-intensives, 730,6 m² de toitures vertes extensives et 666,79 m² de toitures vertes intensives ; que les toitures les plus hautes des bâtiment Bara, Blérot et de l'accent sont réservées à des panneaux solaires et ne sont donc pas verdurisées ; que les plans par contre ne représentent pas ce qui est décrit dans la note explicative relative en terme de positions, d'inclinaison etc. des panneaux solaires, qu'il faut donc mettre le plan des toitures à jour ;

Considérant que la demande amendée à augmenter les proportions de toitures vertes par rapport à la demande initiale ; qu'elle présente cependant toujours une dérogation à l'article 13 du Titre I du RRU ;

Considérant qu'une partie des toitures non végétalisées sont aménagées en toitures accessibles pour les employés des bureaux comme la toiture du lobby du rez-de-chaussée, la terrasse du R+7 à l'angle des rues Bara et Blérot, ainsi que le rooftop au R+18 ; que les toitures représentent en effet une bonne alternative pour apporter de la qualité aux espaces ;

Que la seconde partie des toitures non végétalisées est utilisée pour la mise en place de panneaux photovoltaïques, que 372 panneaux seront installés et couvriront environ 4% des besoins en électricité du bâtiment de bureau ; que ces panneaux solaires sont en rang serré et avec une inclinaison forte ;

Considérant que l'étude d'incidences recommande de prévoir des réserves d'eau au niveau des couches de drainage des toitures végétales afin de limiter les besoins en arrosage et qu'aucune réponse n'est émise au sujet de cette recommandation au sein du projet amendé ;

Abords :

Considérant que les trottoirs de la rue Bara et de l'avenue Paul-Henri Spaak seront réaménagés avec des matériaux similaires aux matériaux existants à savoir des pavés béton ;

Considérant que 6 places de stationnement étaient supprimées rue Bara afin de garantir un passage aisé pour les piétons et la bonne accessibilité de l'entrée carrossable dans la demande initiale ; que la demande amendée a déplacé l'entrée carrossable du côté de l'avenue Paul-Henri Spaak et ne supprime donc plus les emplacements de stationnement ;

Considérant que dans son avis, Bruxelles Mobilité demande qu'une demande de permis soit introduite pour le réaménagement des espaces publics, que cela doit être fait dans la présente demande car ces travaux sont indissociables, qu'il y a lieu de fournir des documents plus précis à ce sujet ;

Considérant que pour la rue Ernest Blérot, le bâtiment s'implante en retrait de la limite de propriété mais également en retrait de l'alignement prévu par le PAD ; que ce retrait permet de conserver la largeur de la rue mais également la bretelle de circulation réservée aux bus de la STIB ce qui a été demandé par la STIB, Bruxelles Mobilité et soutenu par les résultats de l'étude d'incidence;

Considérant que les retraits créés doivent être considérés comme des zones de recul et n'étant pas végétalisées,

celles-ci sont en dérogation à l'article 11 du Titre I du RRU, que cependant au vu de la particularité du projet ces zones sont vouées à la circulation piétonne, que les alignements diffèrent entre le PRAS, le PAD, la situation de fait, etc. que le front de bâtisse proposé est cohérent ;

Considérant que les affectations prévues au rez-de-chaussée (commerces, horeca, équipements) permettent d'activer l'espace public adjacent et un certain contrôle social ; que le positionnement des entrées renforce les connexions visuelles et physiques avec l'esplanade de l'Europe, les entrées de la gare du Midi, la rue Bara et, plus loin, les quartiers de Cureghem et de Saint-Gilles ;

Considérant que le CRU prévoit plusieurs aménagements d'espaces public dans le périmètre, qu'il y a lieu de se coordonner au niveau des chantiers mais également des matériaux et des plantations ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'abattage des arbres, celui-ci a été revu à la baisse passant de 15 arbres abattus à 7 arbres ; que par ailleurs, l'abattage sera compensé par la plantation de 12 nouveaux arbres en voiries ;

Considérant que la zone de recul au niveau de l'entrée principale est agrémentée de mobilier urbain tels que des bancs, des bacs à fleur ou encore des emplacements vélos; que ces informations doivent également être indiquées dans un plan des aménagement des espaces publics et que des informations plus précises sur les modèles et le type doivent être fournies ; que l'abattage et la plantation d'arbre dans l'espace public doit également ressortir clairement avec les essences choisies et la taille des sujets ;

Vu la note sur les aménagements paysagers fournis dans la demande amendée ;

Considérant que des emplacements vélos sont prévus au niveau des deux entrées du bâtiment de bureaux, que ceux-ci doivent être ramenés en bordure de voirie afin, à la fois, de lutter contre le stationnement sauvage et de rendre le cheminement piéton plus direct ; qu'ils peuvent également être placés longitudinalement ;

Considérant qu'il serait intéressant de prévoir des poubelles lors du réaménagement des abords en vue d'améliorer la propreté du quartier ;

Considérant que lors du réaménagement des abords, des dalles podotactiles doivent être prévues au droit des passages pour piétons et qu'il faut assurer dans les aménagements un cheminement piéton libre de tout obstacle d'au moins 2 m de largeur ;

Espaces publics à céder :

Considérant que toutes les voiries entourant le projet sont des voiries régionales ; que Bruxelles Mobilité doit donner son accord sur les aménagements prévus ;

Considérant que comme décrit plus haut l'implantation des bâtiments ne suit pas les limites de propriétés, qu'il y a donc un échange foncier et une rétrocession nécessaire au projet qui doivent être fait avec la région (Bruxelles Mobilité) de manière à ce que les trottoirs et voiries soient incorporées dans le domaine public et à ce que les limites de propriété correspondent au front de bâtisse sauf en ce qui concerne les retraits des deux entrées ;

Considérant que le demandeur ne spécifie pas cet échange de terrain mais mentionne un passage public sur sol privé, qu'il y a lieu de clarifier la situation ;

-

Analyse des règlementations en vigueur :

1. PRAS :

Considérant que le projet est situé en zone administrative avec un liséré de noyau commercial le long de l'avenue Paul-Henri Spaak ;

Considérant que les zones administratives peuvent être affectées au logement et aux équipements, qu'elles peuvent également être affectées aux commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1000m² par projet et par immeuble ; que cependant la prescription particulière 7.3 du PRAS prévoit que ces superficies peuvent être augmentées après que les actes et travaux aient été soumis à mesures particulière de publicité, que tel est le cas ici ;

Considérant que la prescription 7.4 du PRAS mentionne que les caractéristiques urbanistiques des constructions doivent s'accorder avec celles du cadre urbain environnant, que leur modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ; que dans ce cas les caractéristiques du cadre urbain environnant sont multiples et variées entre les maisons de la rue Bara d'un tissus plutôt néoclassique, les bâtiments Eurostation plutôt postmodernes et les immeubles des années '60 ; que la présente demande est soumise à mesures particulières de publicité ;

Considérant que la demande répond à la prescription 22 du PRAS en ce que les rez-de-chaussée de l'avenue Paul-Henri Spaak sont affectés aux fonctions commerciales ; que la superficie affectée au commerce peut être portée jusqu'à 2500m² par projet et par immeuble, lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux aient été soumis à MPP ; que l'étude d'incidence permet de confirmer que les conditions locales le permettent et que la présente demande est soumise à MPP ;

Considérant que la prescription 0.2 du PRAS prévoit que "en dehors des programmes prévus pour les zones d'intérêt régional, les demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol de minimum 5.000 m² prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie au sol comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500 m² de superficie au sol chacun"; que la demande est conforme en ce qu'elle prévoit un espace vert d'un seul tenant de 3020m² dont 1590m² sont en pleine terre pour une superficie de terrain de 9563m²;

Considérant que la prescription 0.6 du PRAS prévoit que "dans toutes les zones, les actes et travaux améliorent, en priorité, les qualités végétales, ensuite, minérales, esthétiques et paysagères des intérieurs d'îlots et y favorisent le maintien ou la création des surfaces de pleine terre. Les actes et travaux qui portent atteinte aux intérieurs d'îlots sont soumis aux mesures particulières de publicité"; qu'en maintenant une zone de pleine terre et en prévoyant un aménagement paysager de l'intérieur d'îlot, la demande répond à la prescription 0.6 du PRAS, que même si le local vélo prévu en intérieur d'îlot se trouve en intérieur d'îlot il participe à la biodiversité du site;

2. Note relative au PAD :

Considérant que le PAD Midi est en cours de révision, que la note de mars 2023 représente le bon aménagement des lieux tel que défini par le Gouvernement ; que dans l'attente d'une nouvelle version, le RRU et le PRAS demeurent le cadre réglementaire d'application ; que, pour rappel, la note n'est pas règlementaire ;

Considérant que le présent projet propose une mixité de fonction dont 30% de logements, dont un bâtiment entier de logements conventionnés, ce qui permet de renforcer le caractère résidentiel du quartier ; que des équipements d'intérêt collectifs ou de service public sont proposés (environ 3% de la superficie hors sol du projet), que leur destination n'est pas encore connue mais qu'il pourront en tout cas répondre aux besoins du quartier ; qu'il propose de retrouver un intérieur d'îlot verdurisé et en pleine terre ce qui permet au logements de retrouver un cadre de vie qualitatif ; que de par les affectations prévues au rez-de-chaussée, le projet active l'espace public ;

Considérant qu'au cours des différentes versions du projet, la densité a été fortement diminuée, que la demande présente toutefois toujours des dérogations au RRU non négligeables au niveau de la tour à l'angle de l'avenue Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot et au niveau du bâtiment sis le long de la rue Ernest Blérot (dépassement de 13 étages pour la tour, dépassement de 4 étages pour le bâtiment sis rue Ernest Blérot), ;

Considérant en effet que les lignes directrices reprises dans la note de mars 2023 et définissant les gabarits des bâtiments étaient les suivantes préconisaient que *les gabarits des nouvelles constructions devront s'inscrire dans le cadre du RRU existant, parallèlement à la volonté de diminuer la densité :*

Pour veiller à la bonne insertion dans le contexte environnant qui garantit la qualité d'ensemble morphologiquement cohérent ;

- Pour garantir la qualité des espaces publics et espaces ouverts existants et à créer et favoriser un cadre de vie agréable ;

- Pour diminuer/éviter les nuisances potentielles que pourrait créer le développement de bâtiments élevés (vent, ombrage, effet canyon…) ;

- Pour définir les meilleures implantations du bâti et de maintenir une percée visuelle (perspective urbaine) depuis le haut de Saint-Gilles (par rapport aux incidences du skyline).

Certains projets d'ilot, comme les ilots Tintin et Horta-Bara, ne comprendront, in fine, pas de tours/d'immeuble plus haut que les hauteurs du quartier.

Considérant que le projet ne rencontre pas ces lignes directrices en ce que le gabarit proposé à l'angle est bien une volumétrie de tour plus haute que les hauteurs du quartier et ne s'inscrivant pas dans le cadre du RRU existant ;

Considérant que la traversabilité de l'îlot a été étudiée mais qu'il a été jugé préférable de maintenir une perméabilité visuelle mais pas de possibilité de traverser l'îlot, ceci en partie afin de ne pas reléguer la rue Blérot à un axe logistique ;

3. RRU :

Considérant que les bâtiments s'implantent en mitoyenneté, que ce sont donc les articles 3 à 6 du Titre I du RRU qui s'appliquent ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 3 du Titre I du RRU en ce qui concerne l'alignement, que d'une part un retrait est créé au rez-de-chaussée face à la place Horta comme parvis d'entré pour les bureaux et terrasse de l'horeca, que cela a un intérêt en termes d'animation de l'espace mais a pour conséquence de créer une zone assimilable à une zone de recul ; que du côté de la rue Bara, l'alignement étant définit comme la limite entre la propriété privée et le domaine public, respecter l'alignement préconisé par le PAD reviendrait à construire en dehors des limites de propriété ce qui n'est pas envisageable ; que la dérogation se justifie ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 4 du Titre I du RRU en ce qui concerne la profondeur de construction, que si on analyse le projet par rapport aux deux bâtiments mitoyens, les profondeurs de constructions des deux sont dépassées, qu'un recul de +/- 3m est opéré avant le dépassement, que cependant celui-ci est encore augmenté par des terrasses en façade arrière ; que l'article 4 du Titre I du RRU précise que la profondeur ne peut dépasser la profondeur de

référence la plus profonde ;

Que, du côté Paul-Henri Spaak, la dérogation a un impact limité en termes d'ensoleillement mais pas en termes de vues sur la construction voisine que la dérogation est importante, qu'elle se justifie dans une cohérence globale des volumes uniquement si une distance suffisante est prise ; que dans ce cas-ci il y a lieu de limiter la profondeur jusqu'à la cage d'escalier ;

Que, du côté Bara, le bâtiment se trouve très proche de l'angle et que le bâtiment voisin est entouré de très grands immeubles sans avoir lui de possibilité flagrante de s'étendre, qu'il y a donc lieu de limiter cette dérogation et de prendre un recul sur deux travées par rapport à la limite mitoyenne de manière à aérer le coin de l'îlot et à assurer une liaison plus douce ;

Que le bâtiment côté Blérot ne devrait pas non plus dépasser la profondeur de référence la plus profonde (côté Spaak) or il a une profondeur de 30 m et présente donc une dérogation à l'article 4 du Titre I ; que cette dérogation est acceptable en ce que ce bâtiment est assez éloigné des deux immeubles mitoyens, qu'il s'agit d'une composition d'ensemble qui n'impacte pas les logements existants et que la qualité du bâtiment est assurée en termes d'éclairement naturel ;

Que certains chemins piétons, cyclistes et accès SIAMU sont également en dérogation à l'article 4 du Titre I du RRU en ce qu'ils sont construits en sous-sol mais ne sont pas recouverts d'une couche de terre arable de 60cm, que la dérogation se justifie par la nécessité de prévoir une sous-fondation ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 5 du Titre I du RRU en ce qui concerne la hauteur de la façade avant, que la hauteur de référence la plus haute (27m du bâtiment mitoyen côté Spaak) est largement dépassée notamment au niveau de l'accent mais également au niveau des bâtiments le long des limites mitoyennes, que toutefois au niveau du mitoyen côté Spaak la différence est minime ; qu'il est possible de s'aligner à la corniche du voisin sur toute la largeur de l'immeuble de logement côté Spaak et qu'afin de maintenir l'uniformité de l'ensemble il y a lieu de respecter cette hauteur;

Considérant que le dépassement de 13 étages de la tour à l'angle de l'avenue de Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot et le dépassement de 4 étages pour le bâtiment sis rue Ernest Blérot ne se justifient pas ;

Considérant effectivement que les gabarits projetés dépassent exagérément le volume capable maximal dicté par les normes des articles 4, 5 et 6 du titre I du RRU ;

Considérant qu'une gradation du nombre des étages est envisageable entre le gabarit de la rue Bara et l'angle formé par l'avenue Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot afin de se rapprocher des hauteurs des îlots mitoyens, qu'une divergence de hauteur à l'angle est acceptable ;

Considérant que la réduction de la hauteur de la tour de 11 étages et du bâtiment le long de la rue Ernest Blérot de 3 permettrait de retrouver des volumétries plus adaptées au cadre environnant et de diminuer les dérogations ;

Que, côté Bara, la différence de hauteur impacte l'harmonie urbanistique de la rue qui présente des gabarits plus bas ; que le bâtiment mitoyen peut être considéré comme anormalement bas par rapport aux hauteurs moyennes des bâtiments de l'îlot, que cependant celui-ci n'ayant pas de possibilité évidente d'une démolition/reconstruction ni de rehausse importante, il y a lieu d'assurer un raccord harmonieux et de limiter la hauteur de la façade du projet au niveau du mitoyen et ce sur deux travées minimum afin de recréer un rythme plus proche de celui de l'alignement de maisons mitoyennes; que si la hauteur R+8 peut être en dissonance avec le coté impaire de la rue Bara, il se justifie au regard de l'îlot dans lequel se développe le projet;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 6 du Titre I du RRU en ce qui concerne la hauteur de la toiture, que de même que pour la dérogation à l'article 4, si on analyse le projet par rapport aux deux bâtiment mitoyens, la toiture du projet est plus haute que chacun des voisins et monte encore jusqu'à atteindre son maximum au niveau du R+18 de l'accent; que cette dérogation soulève les mêmes remarques que celles mentionnées ci-dessus pour la dérogation à l'article 5 du TItre I du RRU en ce qui concerne la hauteur de façade ;

Considérant que certains éléments techniques et cabanons d'ascenseurs ne sont pas intégrés au volume de toiture, qu'ils sont malgré tout placés à des endroits peu ou pas visibles depuis l'espace public, que la demande prévoit de les habiller afin de les intégrer de la manière la plus harmonieuse possible ; que cette dérogation est minime et acceptable ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 11 du Titre I du RRU en ce qui concerne les zones de recul, que ces zones sont localisées le long de la rue Blérot et au droit de l'entrée principale du bâtiment de bureau, qu'elles sont vouées au passage public, que ces zones se définissent entre l'alignement et le front de bâtisse, que comme expliqué ici ces zones doivent êtres rétrocédées à la région et ne seront donc plus des zones de recul mais seront dans le domaine public ; que cette dérogation est impliquée par le fait qu'il n'est pas souhaitable de suivre l'alignement ; qu'ici une dérogation est certainement préférable au respect de la règle ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 12 du Titre I du RRU en ce qui concerne la zone de cours et jardin, qu'en effet cette prescription stipule que « l'aménagement des zones de cours et jardins et des zones de retrait latéral vise au développement de la flore, d'un point de vue qualitatif et quantitatif. Les installations destinées à l'aménagement de ces zones, tels les abris de jardins, bancs, balançoires, statues ou autres constructions d'agrément ou de décoration sont autorisées » ; que la demande prévoit notamment un abri vélo en zone de cours et jardin ; que la dérogation se justifie en ce que cette construction permet une mise à distance des bureaux et des logements, qu'en outre elle se trouve sur une partie construite en sous-sol qui ne permet pas un développement de la flore aussi important que dans une zone en pleine terre et que de plus, la demande prévoit une toiture verte sur cet abri afin de permettre tout de même le développement de la flore, que s'il s'agit d'une toiture intensive c'est d'autant plus le cas, et qu'il s'agit d'une zone inaccessible propice à la faune ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 13 du Titre I du RRU, qu'en ce qui concerne le maintien d'une surface perméable la zone de cours et jardin doit comprendre une surface perméable au moins égale à 50% de sa surface, que la demande amendée présente une superficie perméable correspondant à 52% de sa superficie totale et est donc conforme; que les toitures plates non accessibles de plus de 100m² doivent être aménagées en toitures verdurisées, que par contre certaines toitures du projet accueillent des panneaux photovoltaïques en rang serré et qu'à ces endroit la elles ne sont verdurisées ; que cependant le placement de telles installations n'empêche en rien la verdurisation qui peut même limiter les risques de surchauffe des installations; que le demandeur précise qu'au vu de l'inclinaison des panneaux il n'est pas possible de verduriser cette toiture étant donné que la végétation serait entièrement à l'ombre et extrêmement difficile à entretenir; que la dérogation se justifie et est limitée tant que possible;

4. RCU

Considérant que chaque commune possède un RCU, qu'au nom du respect du principe de territorialité des compétences communales, ces règlements ne s'appliquent que sur les parties du projet situées sur le territoire de l'une ou l'autre commune ;

Considérant qu'en ce qui concerne la conformité aux prescriptions urbanistiques communales, les dérogations sollicitées sont de même nature que celles relatives au RRU ;

RCU de la commune d'Anderlecht :

Considérant que la demande sollicite une dérogation en ce qui concerne l'article 23 et la végétalisation des toitures plates de plus de 20m², que cette dérogation concerne la toiture plate côté Spaak qui est occupée par des installations techniques qui rendent impossible sa verdurisation ; que cette dérogation est minime et acceptable ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 51 en ce qui concerne l'aménagement de la zone de recul ainsi qu'à l'article 52 en ce qui concerne le maintien d'une surface perméable en zone de recul, que cette dérogation rejoint celle à l'article 11 du Titre I du RRU et se motive pour les mêmes raisons ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 55 en ce qui concerne l'aménagement de la zone de cours et jardin, que cette dérogation rejoint celle à l'article 12 di Titre I du RRU et se motive pour les mêmes raisons ;

Considérant que la demande sollicite une dérogation à l'article 56 en ce qui concerne le maintien d'une superficie perméable de la zone de cours et jardin, qu'en effet cet article énonce que les zones de cours et jardin d'une superficie supérieures à 60m² doivent comporter une surface perméable, en pleine terre et plantée au moins égale aux 2/3 de leur superficie; que la demande est conforme au RRU en maintenant 52% de cette superficie perméable, qu'au vu des constructions présentes en sous-sol la dérogation se justifie ;

-

RCU de la commune de Saint-Gilles :

Considérant que la demande doit respecter les dispositions du RCU des articles 34, 36, 39, 49 55, 56 et 83 ; qu'il s'agit de prescriptions techniques qui ne sont plus d'application actuellement mais qu'il y a lieu de s'assurer que les techniques mises en œuvre répondent aux mêmes critères de qualité constructive et esthétiques ;

Principales Incidences :

1. Microclimat :

Considérant que le terrain étant actuellement en friche, son imperméabilisation va inévitablement engendrer une minéralisation importante du site ce qui signifie, en termes d'effet d'îlot de chaleur urbain, que les matériaux mis en œuvre

vont participer à l'échauffement local du site ; qu'afin de lutter contre cela, la demande prévoit une végétalisation de l'intérieur d'îlot dont des arbres de taille plus importante, des toitures vertes, des matériaux de façade de teinte claire avec un albédo élevé, etc…

Considérant cependant que le socle sera constitué de pierres naturelles, tandis que les étages revêtiront des panneaux minéraux, que la pierre naturelle libère de la chaleur jusqu'à 10h après son absorption, que les panneaux en céramique, moins dense, emmagasinent moins de chaleur transmettraient par contre plus rapidement la chaleur à l'intérieur du bâtiment, accentuant le risque de surchauffe ; que le complexe de parois du bâtiment doit être étudié dans son ensemble, tenant compte de l'échauffement urbain et de la surchauffe du projet lui-même ;

Considérant que le complément à l'étude d'incidences fourni dans le cadre du projet amendé relève un possible effet canyon au niveau de la rue Blérot, ainsi que des effets de vent (tourbillon, accélération, etc.) qui peuvent modifier le confort des piétons au pied de l'immeuble; que l'étude de vent menée par le bureau Cenaero en août 2022 montre que la zone au pied de la tour du Midi est la plus problématique en termes d'inconfort, que le projet diminue ces effets et améliore globalement la situation pour les autres zones notamment pour l'intérieur d'îlot ; que le complément à l'étude d'incidences souligne qu'aucun danger significatif lié au vent n'est attendu dans la version amendée du projet, en comparaison à la situation existante qui génère certaines zones dangereuses au pied de la tour du Midi ;

Considérant que le projet aura inévitablement un impact en termes d'ombrage sur l'îlot et sur les bâtiments voisins, que la simulation d'ensoleillement a montré que c'est lors du solstice d'été que l'impact est le plus important sur les façades de la rue Bara ;

Considérant toutefois que selon l'étude, ces impacts restent raisonnables et que l'impact d'ombrage généré par l'accent au coin de la rue Ernest Blérot et de l'avenue Paul-Henri Spaak n'accentue pas de manière drastique l'ombre générée par la Tour du Midi ;

Vu l'étude d'ensoleillement fournie dans la demande amendée ; que les modifications proposées dont l'augmentation de hauteur de l'Accent ont un impact sur le parc Grisar et sur quelques façades de la rue Bara ; que par rapport à la demande initiale l'impact est limité ; que le projet amendé génère sensiblement les mêmes ombres que le projet initial ;

2. Energies :

Considérant que le choix des systèmes et équipements de production de chauffage et d'eau chaude sanitaire a fait l'objet d'une étude comparative menée par le bureau expert en techniques spéciales, que le scénario retenu prévoit une production de chauffage et d'eau chaude sanitaire assurée par des pompes à chaleur ; que l'étude d'incidence recommande également d'étudier la mise en place de technologies de géothermie (utilisation de la température du sol pour alimenter une pompe à chaleur) et de riothermie (récupération de la chaleur sur les eaux usées) ;

Considérant que la faisabilité de la riothermie a été étudiée dans le cadre du projet amendé et que cette méthode n'a pas été retenue ;

Considérant que la note d'étude de géothermie fournie dans le cadre de la demande amendée, indique que l'étude est concluante par rapport aux besoins du bâtiment ;

Considérant dès lors que si un système géothermique, est réalisable, ce dernier est à privilégier par rapport aux systèmes de régulation thermique actuellement prévus au sein du projet (pompes à chaleur, chillers, tours de refroidissement…), notamment en termes de rendements énergétique et thermique ;

Considérant que cependant que la demande amendée fait état de la présence de Pompe A Chaleur (PAC) dont les unités extérieures sont placées en toiture ;

3. Bruit :

Attendu que Bruxelles Environnement a identifié en 2016 le carrefour entre la rue Bara et la rue de Fiennes (au nord du projet) en tant que « point noir acoustique routier » ; que depuis, les travaux de construction de la station de métro Toots Thielemans modifient pas mal la circulation au sein du quartier, entraînant une baisse du trafic dans les rues voisines au projet ;

Considérant que le bruit généré par le trafic routier reste un facteur important à prendre en compte, notamment pour l'isolation acoustique des façades à prévoir au niveau des futurs bâtiments ;

Attendu que le projet est en partie construit au-dessus du pertuis du métro, que l'étude d'incidence met en évidence un risque de transmission de vibrations et de bruit solidien (bruit d'impact) via les structures ; qu'il est

recommandé de désolidariser le tunnel du métro des fondations des futurs bâtiments ;

Considérant que pour le reste, l'impact acoustique et vibratoire du projet pourrait essentiellement provenir des différentes installations techniques situées en toiture des immeubles de bureaux et de logements : des groupes de ventilation, des pompes à chaleur, des tours de refroidissement, ainsi qu'un groupe électrogène de secours (destiné à assurer la production d'électricité en cas de panne du réseau d'alimentation) ; que l'étude d'incidences a mis en évidence la nécessité d'atténuer davantage le bruit généré par les pompes à chaleur des blocs de logements via le choix d'installations moins bruyantes et/ou la pose de silencieux ;

Vu la note acoustique jointe à la demande ; que les conclusions de cette note reprennent des spécificités techniques pour les silencieux à mettre en place ou une autre mesure d'atténuation qu'il y a lieu de respecter ;

Considérant que la dernière nuisance identifiée par l'étude d'incidences concerne les portes d'accès au parking et aux quais de livraison ; que le bruit pourrait se transmettre aux étages de bureaux supérieurs, voire à l'immeuble de logements voisin en cas de mauvaise conception ; que le projet amendé prévoit le déplacement de la porte de garage et du quai de livraison, qu'il y a cependant lieu de désolidariser les différents composants des portes d'accès de la structure du bâtiment ;

Considérant que les cellules commerciales pourraient accueillir des établissement horeca, qu'afin d'éviter les nuisances dues aux hottes, il y a lieu de prévoir une évacuation en toiture, dans tous les cas la possibilité de réaliser cette évacuation ;

4. Sol et eaux :

Attendu que le site du projet est repris en zone d'aléa d'inondation faible ; que le site se trouve à proximité directe de la Senne qui s'écoule dans un pertuis passant sous l'avenue Paul-Henri Spaak, puis la place Bara, avant de poursuivre sur le territoire de la commune d'Anderlecht ;

Considérant que le niveau de l'eau souterraine au droit du site est théoriquement attendu aux alentours de 3 m de profondeur, que cependant, puisque les infrastructures souterraines obstruent l'écoulement latéral des eaux souterraines, la profondeur réelle de l'eau n'est pas prédictible ;

Considérant que le projet prévoit la construction de 3 niveaux en sous-sol ; qu'il y a lieu de prévoir la mise en place de drains passifs pour limiter les incidences du projet sur la nappe phréatique ;

Considérant que l'étude d'incidences souligne que la priorité devrait être donnée à l'infiltration des eaux pluviales au droit de la parcelle afin de prévoir une gestion intégrée des eaux pluviales, que le projet initial étant entièrement construit en sous-sol ne permet pas l'infiltration ;

Que dans ce contexte, le chargé d'étude recommande d'au minimum étudier les possibilités de substituer (en tout ou partie) les bassins d'orage enterrés par des toitures stockantes ;

Considérant que le projet amendé prévoit une zone en pleine terre avec une infiltration complète de toutes les eaux récupérées au moyen d'une noue infiltrante de 283 m³ associée à un volume de stockage souterrain de 840 m³ sous la noue ; que le projet prévoit une citerne de récupération des eaux de pluie pour l'immeuble d'appartements côté Bara, une pour l'immeuble d'appartement côté Spaak et une pour la partie bureaux ;

Considérant que les volumes de la noue et du volume de stockage sous-jacent sont suffisants afin de gérer l'ensemble des eaux pluviales du projet ;

Considérant qu'au vu des ouvrages de gestion des eaux pluviales désormais prévus, il ne semble plus nécessaire de recourir à l'aménagement de toitures stockantes ;

Considérant qu'en revanche il y a lieu de prévoir une alternative technique permettant de supprimer le volume de rétention de 56 m³ sous forme de bassin d'orage du bloc A ;

Vu la note de gestion de l'eau fournie dans la demande amendée ; que la demande a été travaillée avec le facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;

Considérant que le projet prévoit de désimperméabiliser une grande partie de l'intérieur d'îlot et qu'il prévoit également l'infiltration d'eaux pluviales au travers d'une noue ;

Considérant que le projet entraine des travaux en contact direct avec le sol de plus de 20 m² ;

Considérant que la parcelle 21305_C_0338_N_011_00 est répertoriée en catégorie 3 (sol pollué) à l'inventaire de l'état du sol de la région bruxelloise ;

Considérant la présence de gravats de démolition sur cette parcelle, de qualité inconnue, dont l'étendue n'est pas entièrement connue et semblant être situés au sein de la zone allouée à la future noue ;

Considérant qu'au vu de leur qualité incertaine, il y a lieu de les évacuer avant la réalisation du projet avec le suivi d'un expert en pollution du sol ;

Considérant que suite à ces constatations, un rapport de mesures de suivi a été demandé par Bruxelles Environnement mais que celui-ci n'a pas encore été transmis ;

Considérant qu'il est nécessaire d'obtenir une autorisation de la sous-division « gestion intégrée des sols » Bruxelles Environnement afin de pouvoir infiltrer les eaux pluviales au droit du site du projet ;

Considérant qu'il y a donc lieu de transmettre le rapport de mesures de suivi à Bruxelles Environnement dans les meilleurs délais étant donné que l'autorisation de l'infiltration des eaux pluviales projetée est conditionnée par la qualité de ces gravats ;

Considérant que les parcelles 21305_C_0338_K_011_00 et 21305_C_0338_L_011_00 sont répertoriées en catégorie 0 (pollution possible) à l'inventaire de l'état du sol de la région bruxelloise ;

Considérant l'article 13 § 4 de l'ordonnance sol : une reconnaissance de l'état du sol doit être réalisée à charge du demandeur d'un permis d'urbanisme visant des actes ou travaux en contact avec le sol sur plus de 20 m² sur une parcelle inscrite à l'inventaire de l'état du sol dans la catégorie 0 ou une catégorie combinée à 0 impliquée par cette demande, et ce avant la délivrance du permis ;

Considérant que toute modification de la demande ne respectant pas les restrictions d'usage lors du chantier ou de la réalisation du projet devra faire l'objet de démarches auprès de la sous-division « Gestion intégrée des sols » de Bruxelles Environnement dans le cadre de l'ordonnance sol ;

Considérant que les recommandations concernant les mesures à prendre afin de limiter la consommation en eaux ont toutes été suivies ;

5. Sécurité :

Considérant que le diagnostic effectué en 2022 dans le cadre du contrat de rénovation urbaine « Gare du Midi » met en évidence des problèmes de sécurité et de manque d'espaces public conviviaux, que de nombreux facteurs peuvent contribuer au sentiment de sécurité et de qualité du cadre de vie au sein d'un quartier ;

Considérant que l'étude d'incidence constate que les voiries voisines du site sont principalement aménagées pour l'automobile et les transports en commun ce qui en fait des lieux peu accueillants pour les piétons et cyclistes ; que depuis la gare du Midi notamment, on peut assister à un balai incessant de taxis au niveau de la rue Ernest Blerot et de la rue de France, qu'en termes de circulation automobile, la place Bara est désignée comme une zone à concentration d'accidents et donc comme un lieu problématique au niveau de la circulation ;

Que, le quartier de la Gare du Midi, similairement à d'autres quartiers autour de grandes gares, compte un nombre important de personnes en situation de rue (sans-abri, SDF, personnes pratiquant la mendicité, consommatrices de drogues et d'alcool, etc.) ; Que de manière générale, la perception du quartier est plutôt négative, bien que la bonne desserte en transports en commun soit un atout ;

Considérant que, d'après l'étude d'incidence, l'arrivée du projet dans le quartier peut permettre une amélioration de ces côtés négatifs ; notamment avec les déplacements des employés de bureaux qui génèreront de l'activité autour du projet lors de l'heure de pointe du matin et du soir mais aussi par les allées et venues des clients des espaces commerciaux et horeca prévus au rez-de-chaussée ; que cela favorise un certain contrôle social au niveau des voiries entourant le site mais également au niveau de l'arrière de la gare du Midi ;

Que l'étude d'incidence conclut donc que les impacts du projet en matière de sentiment de sécurité seront sans aucun doute positifs pour les environs du site et diminueront la perception négative du quartier de la gare ;

Mobilité :

Considérant que le projet se situe à l'intersection des quartiers Cureghem et Gare du Midi, non loin de la Petite Ceinture de Bruxelles (R20) à laquelle il se connecte via le boulevard Jamar ; que le site est entouré par les voiries suivantes : la rue Bara

à l'ouest, la place Bara et le boulevard Jamar au nord, l'avenue Paul-Henri Spaak à l'est et la rue Ernest Blérot au sud ;

Considérant que le Plan régional de mobilité (PRM), appelé Good Move, considère comme axes piétons majeurs plusieurs voiries aux abords immédiats du projet : l'esplanade de l'Europe ('magistrale piétonne') mais aussi la place Victor Horta, l'avenue Paul-Henri-Spaak, la rue de Fiennes et le boulevard Jamar ;

Considérant que la continuité constituée par la rue des Deux Gares, la rue de France, l'Esplanade de l'Europe et le boulevard du Midi est par ailleurs qualifiée de grand axe à l'égard des cyclistes, de même que l'avenue Fonsny, qui lui est parallèle ; que nombre d'autres voiries du quartier ont une vocation de liaison ;

Considérant qu'en termes d'aménagements, les rues avoisinant directement le projet (rue Bara, avenue Paul-Henri Spaak, rue Ernest Blerot, rue de Fiennes, boulevard Jamar) ne disposent pas de pistes cyclables ; que plusieurs possibilités existent dans le quartier en matière de mobilité douce partagée, parmi lesquelles la station Villo! située place Victor Horta, face au projet, qui compte 40 emplacements ; que près de 260 emplacements de parking vélo à l'air libre sont disponibles gratuitement dans un rayon de 400 mètres autour du projet avec un taux d'occupation très variable ;

Qu'en ce qui concerne les transports publics, le quartier est abondamment desservit, que le projet se trouve à proximité immédiate de la gare du Midi ; que le PRM donne une importance majeure aux lignes 2 et 6 du métro, qui circulent sous le projet et suivent pour leur majeure partie la Petite Ceinture ; qu'à l'avenir, la nouvelle ligne de métro 3 reliera également les stations Albert et Bordet via la gare du Midi ; qu'à proximité du projet, on dénombre 5 lignes de tram et 19 lignes de bus (exploitées par De Lijn, la STIB ou le TEC) ;

Qu'en ce qui concerne la circulation automobile, la rue Bara est considérée comme un axe majeur par le PRM ; qu'avec la rue des Deux Gares, le boulevard industriel et le boulevard Jamar, la rue Bara assure en effet la connexion entre le ring de la Capitale et la Petite Ceinture ; que la plupart des autres voiries aux alentours du projet constituent un réseau de quartier ;

Considérant que le projet est également entouré de parkings publics tels que Q-Park (1.483 emplacements publics, 6 €/h) ou le parking Gare du Midi 2, rue Bara, géré par Indigo Belgium (125 emplacements, 2,80 €/h) ; que les stations Cambio Midi/zuid, Fonsny et Conseil/Raad sont présentes dans un rayon de 500 m à pied autour du projet (capacité totale de 15 places/véhicules) ;

Qu'en plus, au vu de la présence de la Gare du Midi, de nombreux emplacements de taxis sont présents à proximité du projet sur la rue Ernest Blérot, près de la place Victor Horta et dans la rue Couverte ;

Considérant que l'analyse des alternatives et variantes de l'étude d'incidence relève que la circulation des voitures prévue soulève 2 enjeux :

- le projet initial prévoir la condamnation de la bretelle assurant la jonction entre la rue Bara et la rue Ernest Blérot ; que la suppression de cette bretelle a pour conséquence de faire de la rue Ernest Blérot une voie sans issue pour les véhicules en provenance de l'Esplanade de l'Europe à l'est ;

- le projet initial prévoit l'accès au parking couvert au niveau de la rue Bara, qu'accéder au parking est aisé quand on vient du sud (du ring par exemple), de même qu'il est commode de le quitter vers la place Bara (au nord) mais que dans les 2 cas, le véhicule doit effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ;

Considérant que le Chargé d'étude estime que la bretelle doit être maintenue dans la mesure où elle constitue une pièce importante du schéma de mobilité imaginé pour la zone, notamment pour les bus, mais également pour les taxis et les riverains ; qu'il n'est pas souhaitable d'effectuer l'accès aux parkings dans la configuration initialement prévue suite aux dysfonctionnements importants mis en évidences ;

Considérant que l'étude d'incidences recommande d'organiser l'accès au parking du projet au droit des accès existants au parking Q-Park (sous réserve des accords nécessaires), rue Ernest Bara et rue de France mais également de mutualiser les capacités de stationnement dans le parking Q-Park ;

Considérant que le projet amendé prévoit le maintien de la bretelle ; que l'accès aux parkings se fait au niveau de l'avenue Paul-Henri Spaak et non plus côté Bara ;

Vélo :

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

Considérant que le vélo fait partie de ces alternatives et que son emploi est facilité notamment en prévoyant un

nombre suffisant d'emplacements pour vélos correctement aménagés et d'accès aisés ;

Considérant que le projet prévoit de déployer une offre en stationnement vélo basée sur plusieurs types de dispositifs d'attaches, dont des râteliers à double hauteur et des râteliers à hauteur alternée ;

Considérant que les dispositifs prévus présentent des limites d'utilisation par les usagers et ne s'adaptent pas à tous les types de vélos :

- les râteliers à double-étage présentent certaines limites, dont les suivantes : tous les modèles de vélos ne s'adaptent pas à ce type de dispositif et la manipulation pour atteindre l'étage supérieur s'avère difficile pour les personnes âgées et les enfants ;

- les râteliers à hauteur alternée ne conviennent pas pour de petits vélos, ni pour les modèles équipés d'un panier.

Considérant que la distance de recul disponible derrière les systèmes d'attaches à double hauteur pour vélos doit être de minimum 2,65 m pour une utilisation pratique et confortable et que, par conséquent, il y a lieu de prévoir une telle distance de recul derrière ces dispositifs ;

Considérant que des infrastructures vélo proposant des arceaux de type U inversés à barre transversale espacés de minimum 1 m s'adaptent au mieux à tous les types de vélos et sont faciles d'utilisation ;

Considérant que les modèles de systèmes d'attaches projetés peuvent être tolérés en complément d'une offre conséquente en dispositifs d'attaches qualitatifs et plus universels tels que des U inversés à barre transversale espacés de minimum 1 m ;

Considérant que l'étude d'incidence estime qu'au minimum 192 places de parking pour vélos devraient être créées au profit des bureaux ; que le projet en prévoit 200 au R-1 et répond donc aux estimations de l'EI ;

Considérant que, selon le complément à l'étude d'incidences fourni dans le cadre du projet amendé, les vélos spéciaux, de plus grandes dimensions, n'auront pas la possibilité d'emprunter les ascenseurs ou les escaliers, compromettant l'accès au local vélos situé au niveau -1 à destination des employés de bureaux ;

Considérant que la rampe d'accès au parking projetée prévoit une pente allant de 4 à 14% et que le Vademecum Vélo n°7 préconise une pente de maximum 10% pour que les cyclistes puissent l'emprunter ;

Considérant le fort développement de l'utilisation du vélo électrique, dont le poids moyen oscille entre 25 et 30 kg et est donc bien plus difficile à pousser dans une goulotte d'escalier qu'un modèle classique ;

Considérant que la "Stratégie de stationnement des vélos cargo en région de Bruxelles-Capitale" préconise que 5 à 10 % des emplacements pour vélos hors voirie soient adaptés et/ou dédiés aux vélos cargo pour les employés, dans les nouveaux projets d'immeubles non résidentiels ;

Considérant que le projet prévoit le minimum d'emplacements vélos spéciaux préconisé par la « Stratégie de stationnement des vélos cargo en région de Bruxelles-Capitale » et que la superficie du local projeté est assez importante que pour tendre vers 10 % d'emplacements à destination de vélos cargos et d'y aménager des dispositifs de type U inversés ;

Que des cheminements larges (min. 1,60 m), une surface de 2 m² par emplacement, des dispositifs d'attache permettant d'accrocher le cadre du vélo sont prévus, de même que des vestiaires, des douches et des casiers en suffisance ; que le choix des modèles de râteliers doit suivre les recommandations du vademecum régional stationnement vélo ;

Que par contre l'étude d'incidence relève qu'aucun emplacement vélo n'est prévu pour les espaces commerciaux et les zones d'équipements, qu'elle recommande donc la création de 22 emplacements de parking vélo pour ces affectations ; que le projet amendé prévoit 8 emplacements vélo pour les employés de ces affectations et la réalisation de deux poches de stationnements pour les visiteurs/clients des commerces et équipements a l'air libre dans les limites de la propriété concernée par le projet ; Qu'il est donc prévus 11 emplacements dont 3 cargos à l'angle des rues Blérot et Bara ainsi que 20 emplacements à l'angle Blérot et Spaak ; que tels que prévus, ceux-ci sont susceptibles de gêner les déplacements piétons et qu'il y a lieu de les placer en bordure de voirie ;

Considérant que le projet prévoit 208 (dont 14 pour vélos cargos) emplacements de stationnement pour vélo pour les logements ce qui correspond à 1 emplacement de stationnement vélo par chambre que des emplacements de stationnement pour vélos de grandes tailles (10%) sont prévus ;

Considérant que le projet prévoit des emplacements de 2,30 m de longueur et de 1,25 m de largeur pour les vélos spéciaux

des résidents ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir des emplacements pour vélos spéciaux de minimum 2,80 m de longueur et 1,35 m de largeur afin de promouvoir et faciliter l'utilisation de vélos spéciaux auprès des futurs résidents du projet (par exemple pour des vélos de type biporteurs) ;

Considérant que le projet amendé prévoit un local vélos d'une superficie de 80,25 m² avec 76 emplacements, intégré au bâti en façade arrière du bloc de logements Bara;

Considérant que les aménagements de ce local vélo ne répondent pas aux besoins pour une utilisation régulière et pratique et qu'il y a lieu d'y tendre vers 2 m² par emplacement vélo ;

Considérant qu'il convient de permettre la recharge de plusieurs vélos électriques dans les différents locaux pour vélos ;

Voiture :

Considérant que l'étude d'incidence estime que le projet générera une augmentation du trafic de 2 véhicules par minute sur la rue Bara en heures de pointe du matin et du soir ; A noter que quelle que soit l'heure considérée, la rue Bara présente la capacité nécessaire pour absorber les flux liés au projet ;

Considérant que la règlementation applicable impose de prévoir un maximum de 194 emplacements de parking au profit des bureaux, que le projet amendé prévoit 102 places (94 voitures + 8 motos) pour cette fonction ce qui représente un ratio de 1place/374 m²;

Que le nombre de visiteurs des bureaux est estimé à 240 par jour, avec un besoin de parking de l'ordre de 14 emplacements ; que l'étude d'incidences estime que cette demande pourra être satisfaite par l'un des parkings publics situé à proximité ;

Considérant que BM demande à ce que le nombre d'emplacements de stationnement pour les bureaux soit réduit drastiquement afin de minimiser les embarras de circulation des bus ; que cependant l'avis BM se base sur des chiffres erronés puisqu'il mentionne un parking de 175 emplacements automobiles et 34 motos dont 102 à destination des bureaux et 42 pour les logements ;

Considérant que le RRU impose de prévoir au minimum un et au maximum deux emplacements de parking par logement, ce qui impliquerait entre 72 et 144 emplacements (90 et 180 dans la demande amendée) ; que le chargé d'étude estime que 26 emplacements de parking (sur les 69 emplacements prévus par le projet initial) suffisent compte tenu du public visé et de l'excellente desserte en transports en commun ;

Considérant que le projet amendé prévoit un parking souterrain de 42 emplacements stationnement (38 voitures +4 motos) pour les logements ce qui correspond à un ratio 0,42 ; que cela représente une dérogation au RRU, Titre VIII, article 6, que cette dérogation est acceptable au vu des raisons énoncées ci-dessus et de la très bonne accessibilité du site ;

Considérant par ailleurs, que les 9 places de parking réservées aux commerces et équipements, soit un emplacement par cellule d'équipement ou de commerce prévues dans le projet initial paraissaient raisonnable pour le chargé d'étude ;

Considérant qu'il convient de prévoir la possibilité de recharge pour plusieurs véhicules électriques ;

Considérant que la mutualisation des entrées de parking avec celle du parking Q-Park a été envisagée, qu'elle nécessite une étude pluridisciplinaire étant donné les complexités techniques, que même si le demandeur y est favorable cette solution ne peut être imposée à Q-Park ;

Considérant que BM estime que l'avenue Paul-Henri Spaak va connaître des évolutions importantes ; que les entrées et sorties de véhicules pourraient générer des embarras de circulation pour les bus ; que cependant les difficultés techniques ne permettent pas de localiser les entrées/sorties sur les voiries contigües au projet ;

Considérant que dans les compléments à l'étude d'incidences, il est indiqué que l'augmentation des flux liée auxvéhicules, soit 2 à 3 véhicules supplémentaires par minute sur l'avenue Paul-Henri Spaak en HPM et en HPS, les 2 tronçons de l'avenue confondus que ça soit en amont de l'accès au parking du projet amendé pour les arrivées et en aval pour les départs, est négligeable ;

Livraisons :

Considérant que, dans la demande initiale, les véhicules de livraison des bureaux bénéficient d'un quai dédié aménagé au

niveau de la rue Bara ; que ses dimensions permettent l'accueil d'une camionnette ou d'un petit camion ; que l'étude d'incidence relève que les enjeux liés aux livraisons en matière de mobilité tiennent essentiellement aux manœuvres à opérer, que deux éléments méritent ici d'être mis en avant :

- L'accès au quai de livraison est en tant tel uniquement possible en tourne-à-droite, ce qui implique obligatoirement une arrivée via la rue Bara depuis le sud ;

- Les camionnettes et petits camions devront y accéder en marche arrière pour faciliter le déchargement ensuite à l'arrière du quai (pas de possibilité de manœuvre au sein du quai, cette manœuvre suppose de marquer un temps d'arrêt sur la rue Bara et d'y effectuer une marche arrière, ce qui n'est pas acceptable sur une voirie régionale ;

Que l'étude d'incidences formule donc un certain nombre de recommandations relatives à l'aménagement du quai de livraison et à son accès ; que d'autre part, le projet ne prévoit pas un espace de livraison dédié aux commerces et équipements ce que le chargé d'étude propose de régler soit en mutualisant le quai de livraison des bureaux au profit des équipements et de la plus grande unité commerciale bordant la rue Bara soit en prévoyant une zone de livraison au droit de l'accès au bureau (côté Saint-Gilles) pour répondre aux besoins des commerces de la rue Ernest Blerot et de l'avenue Paul-Henri Spaak ;

Considérant que les recommandations du chargé d'étude n'ont pas été suivies en ce que les plans amendés présentent le quai de livraisons du côté de l'avenue Paul-Henri Spaak ; qu'il s'agit d'une autre proposition que celle étudiée par l'étude d'incidence ; que le demandeur mentionne que celle-ci est mutualisée pour les bureaux et les commerces ;

Considérant que le complément à l'étude d'incidences souligne les problématiques suivantes en ce qui concerne les livraisons prévues pour le projet :

- Pour les commerces implantés à l'angle des rues Bara/Blérot, une distance de 120 à 140 m devra être parcourue par les livreurs pour y acheminer les livraisons. Il est donc fortement probable qu'une telle distance engendre des stationnement sauvage et/ou doubles files au droit de ces commerces ;

- Le projet ne prévoit pas de zone de livraison dédiée pour les équipements projetés (rue Bara). Cette absence est susceptible, en plus d'engendrer du stationnement sauvage et/ou doubles files, d'engendrer également des problèmes en termes de stockage et d'évacuation des déchets. L'aire de livraison projetée se situant à environ 250 m de ceux-ci ;

- Des livraisons en voirie sans emplacements réservés spécifiques aux livraisons seraient problématiques en termes de mobilité étant donné que la rue Bara ne compte qu'une voie dédiée aux voitures vers la place Bara, l'autre bande étant réservée aux bus ;

Considérant que ce quai de livraisons peut en effet être mutualisé pour les bureaux et les commerces du côté de l'avenue Spaak et au début de la rue Blérot, il paraît impensable que celui-ci soit utilisé par les commerces orientés vers la rue Bara ou par les équipements ; qu'afin de réduire les impacts une zone de livraisons en voirie peut éventuellement être décidée en accord avec Bruxelles Mobilité le long de la rue Bara ;

Voirie :

Considérant qu'initialement le projet prévoyait la suppression de la bretelle Blérot-Bara, que les amendements ont tenus compte des recommandations de l'étude d'incidence et des avis STIB et BM et que cette bretelle est maintenue dans les plans amendés ;

Considérant que le projet est situé en bordure de voirie régionale ;

Considérant la nécessité de remettre en état et moderniser le trottoir au droit du projet selon les normes du Cahier des Charges-Type (CCT 2015) relatif aux voiries en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant la nécessité de respecter le Règlement Régional d'Urbanisme, et en particulier l'article 6 du Titre 7 ("Trottoir en saillie ou au droit des entrées carrossables") ;

Considérant qu'aucun élément en saillie ne doit dépasser l'alignement (mur du rez-de-chaussée et du sous-sol) ;

Considérant la nécessité d'établir un état des lieux avant travaux de la voirie en concertation avec la Direction Gestion et Inspection de Bruxelles Mobilité ;

Considérant la nécessité d'envoyer par mail (pu.traitement@sprb.brussels), avant le début des travaux, un plan d'implantation du projet établi par un géomètre-expert dans le système de coordonnées Lambert 72, sur lequel figure l'alignement en vigueur et/ou la limite de propriété ;

Considérant qu'une autorisation supplémentaire est nécessaire pour l'occupation de l'espace public (effectuer des travaux, installer des échafaudages, des conteneurs, des camions de déménagement ou même une grue, etc..) ; qu'elle s'obtient via la plateforme de Osiris (https://apps.osiris.brussels ou https://www.osiris.brussels); que des informations utiles peuvent être obtenues par e-mail (guichetosirisloket@sprb.brussels);

Considérant que l'accès des véhicules motorisés est situé à la jonction des bâtiments de logements et de bureaux avenue Paul-Henri Spaak ; que le quai de livraison est également aménagé sur l'avenue Paul-Henri Spaak ;

Considérant qu'il y a lieu de tenir compte également des remarques émises dans la partie abords du présent avis ;

Infrastructures :

Considérant qu'un état des lieux contradictoire des ouvrages Métro devra être réalisé avant et après travaux, à charge du demandeur du PU ; dans le but d'éviter toutes surprises lors de l'exécution, nous conseillons au demandeur de réaliser préalablement une fouille manuelle de reconnaissance afin de vérifier l'implantation et la profondeur du pertuis métro ;

Considérant que les plans de stabilité doivent être soumis avant travaux à l'approbation de la DITP et du bureau de contrôle SECO, étant donné la proximité des nouveaux bâtiments et la profondeur des fondations due aux niveaux enterrés ;

Considérant que nous prions le requérant de mettre tout en œuvre afin d'éviter de prendre appui sur le tunnel Métro, que toutefois, considérant la configuration des lieux et la nature du projet, nous pourrions exceptionnellement marquer notre accord sur l'appui de certaines infrastructures sur les parois moulées du Métro, sous réserve de la production d'une note justificative soumise à l'approbation d'un organisme de contrôle ;

Considérant que le demandeur du PU devra prendre toutes les dispositions acoustique et antivibratoire dans le bâtiment futur, vis-à-vis du métro existant ;

Considérant que le requérant dit prévoir toutes les mesures de protection et de sécurité nécessaires afin que les travaux n'aient aucun impact négatif sur le tunnel métro en exploitation, ainsi que toutes les mesures structurelles pour minimiser les tassements lors des démolitions et des nouvelles constructions ainsi qu'un monitoring des mesures de tassements et des déformées de parois + solutions préventives en cas de dépassement des seuils d'alerte ;

Considérant que l'étanchéité du tunnel devra être assurée pendant et après travaux ;

Gestion des déchets:

Considérant que la demande prévoit des locaux poubelles pour les logements aux rez-de-chaussée au niveau de chaque entrée commune, que ces locaux sont ventilés et facilement accessibles ; qu'ils sont conformes aux Titre II du RRU ;

Considérant que la demande prévoit une zone de compost dans le jardin collectif à usage des logements ;

Considérant qu'il n'est pas souhaitable d'encombrer les trottoirs avec des containeurs ;

Considérant qu'il serait intéressant de prévoir des containeurs enterrés pour le quartier ; que cependant cela n'est possible que si le sous-sol est libre de toutes construction ou installation ; qu'il serait tout de même intéressant de prendre contact avec Bruxelles Propreté ;

Considérant que le local poubelles des bureaux se trouve sous le quai de déchargement, à proximité des ascenseurs ;

Considérant que le projet propose que chaque commerce gère de manière individuelle ses déchets, que l'étude d'incidence recommandait de mutualiser les locaux poubelles pour les commerces, les bureaux et les équipements, que la commission de concertation ne rejoint pas cette recommandation en ce que les différentes cellules sont trop éloignées et qu'une mutualisation ne semble pas très praticable pour les occupants ; que les cellules d'équipement n'ont pas non plus de local spécifique dédié ;

Considérant que pour l'instant, sans connaitre l'utilisation exacte de chaque cellule commerciale et d'équipement, il est difficile d'analyser la quantité de déchets qui sera produite, qu'il est par contre évident que des containeurs enterrés pourraient résoudre cette problématique ;

Chantier :

Considérant que le chantier se déroulera en deux phases (constructions des logements puis des bureaux) sur

une durée totale de 3 ans ;

Considérant que les travaux comportent une phase d'excavation, ce qui empêche l'organisation des bureaux de chantier et des aires de stockage sur le terrain, que des aires de (dé)chargement sont donc prévues le long des 3 voiries bordant le site ;

Considérant que pour l'édification des constructions, 4 grues-tours seront nécessaires, que leur montage et démontage impliquera la fermeture des voiries concernées ;

Considérant que plusieurs chantiers sont planifiés ou en cours dans le quartier du Midi : nouveau siège de la SNCB (av. Fonsny), nouveau siège d'Infrabel (rue de France), Hotel Midi station (rue Bara), Hotel Fonsny (av. Fonsny), sans oublier les travaux liés au métro 3 (bd Jamar) ; que de ce fait, il existe un risque de cumul des nuisances sur le quartier, principalement en matière de circulation et de stationnement automobile ; que l'étude d'incidence relève qu'une attention particulière devra être prise afin de coordonner ces chantiers les uns avec les autres, en concertation avec la Commission de Coordination des Chantiers (Bruxelles Mobilité) ;

Qu'en terme d'impact sur la circulation, l'étude d'incidence démontre que le stationnement en voirie ne suffit pas à répondre à ce besoin et recommande donc de prévoir la réservation d'emplacements aux travailleurs du chantier, dans les parkings publics à proximité du site ;

Considérant que le chantier comporte très peu de démolition, ce qui limitera le charroi lié à l'évacuation des déchets de démolition ; qu'une phase d'excavation est tout de même nécessaire pour laquelle le charroi généré est estimé à 7 camions par heure pendant 60 jours ouvrables et environ 4 camions par heure lors de la phase de constructions ; que des itinéraires adaptés sont recommandés pour canaliser le charroi en dehors des voiries de quartier ;

Considérant que certaines phases auront un impact sur la circulation des rues Bara et Blérot qui pourrait être entièrement interrompue et signifie donc la mise à l'arrêt temporaire de la station de taxis qui ne pourront plus quitter la rue Blérot ;

Considérant que l'étude d'incidence attire l'attention sur le fait qu'un rabattement de la nappe pourrait être nécessaire, or, les eaux souterraines étant polluées, elles devront être gérées en fonction de leur risque, étude à l'appui ;

Considérant que le chantier nécessitera l'élimination des plantes invasives qui occupent actuellement la friche, que l'étude d'incidence précise que cette élimination devra suivre des règles précises pour éviter toute dissémination ;

Charges d'urbanisme :

Considérant qu'en application de l'article 100 du CoBAT relatif aux charges d'urbanisme et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26/09/2013, des charges d'urbanisme sont imposées à l'occasion de la délivrance du présent permis d'urbanisme ;

Considérant pour rappel, que l'article 10 § 1er de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux charges d'urbanisme prévoit ceci que le demandeur de permis peut intégrer dans sa demande, dès l'introduction de celle-ci, les travaux qu'il propose à l'autorité délivrante au titre de charges d'urbanisme ; que cette proposition est clairement identifiée comme telle dans les documents de la demande de permis, en ce compris sur les documents graphiques mais que cette proposition ne lie pas l'autorité délivrante ;

Considérant dès lors que le demandeur n'a aucune obligation légale quant à la réalisation d'une proposition d'une affectation potentielle des charges ;

Considérant qu'au moment de la réalisation de l'étude d'incidences le calcul des charges n'est pas encore réalisé ; Que par ailleurs l'étude d'incidences n'a pas à se prononcer sur l'affectation ni le calcul des charges d'urbanisme ;

Considérant qu'en cas de démolition-reconstruction d'un immeuble, atteignant déjà les seuils au-dessus desquels des charges d'urbanisme doivent être imposées, les charges d'urbanismes ne sont dues que sur les superficies de plancher supplémentaires créées dans le cadre de la reconstruction ; que pourtant tel n'est pas le cas ici, que d'ailleurs le formulaire de demande de permis ne reprend pas les superficies de bureau démolies et que d'autre part une démolition/reconstruction s'entend de « construire à nouveau un bâtiment d'un volume équivalent à celui qui a été démoli entièrement ou en grande partie » ce qui n'est pas le cas non plus en l'espèce ;

Considérant que l'article 6 de l'arrêté charges prévoit que la valeur de la charge peut être de 200 €/m² pour le bureau : « 200 euros par m de superficie de plancher qui, dans les permis visés à l'article 5, § 1er, 1°, a, dépasse le rapport plancher/sol de la zone ou de l'immeuble existant et régulier lorsque le rapport plancher/sol de celui-ci est supérieur à celui de la zone; » or le P/S du projet est de 5,69 mais le P/S de la zone n'est pas connu ;

Considérant que l'Art. 7. De l'Arrêté mentionne que la valeur des charges d'urbanisme prévue à l'article 6 peut être réduite d'un tiers lorsque le permis porte sur la réalisation d'actes et travaux situés dans un périmètre de revitalisation d'un quartier conformément à l'ordonnance du 7 octobre 1993 organique de la revitalisation des quartiers ou dans un périmètre de revitalisation urbaine conformément à l'ordonnance du 28 janvier 2010 organique de la revitalisation urbaine; qu'il ne s'agit pas d'une obligation et que seul l'autorité délivrante peut statuer à ce sujet ;

Considérant que le calcul provisoire, susceptible d'évoluer encore, est donc le suivant :

- la superficie de plancher à prendre en compte pour calculer les charges d'urbanisme est de 13.678 m² pour les logements ; que la valeur des charges d'urbanisme est fixée à 50 € par m² pour les logements par l'arrêté susmentionné ; que la valeur totale des charges d'urbanisme pour les logements s'élève donc à 683.900,00 €, soit 13.678 m² x 50 € ;

- la superficie de plancher à prendre en compte pour calculer les charges d'urbanisme est de 38.134 m² pour le bureau ; que la valeur des charges d'urbanisme est fixée à 125 € par m² pour le bureau par l'arrêté susmentionné ; que la valeur totale des charges d'urbanisme pour les logements s'élève donc à 4.766.750,00 €, soit 38.134 m² x 125 € ;

Qu'au total, la valeur des charges serait de **5.450.650,00 €** et de **3.633.766,66 €** si elle est réduite de 1/3 ;

Considérant que la note du Gouvernement remplaçant le PAD Midi prévoit qu'une part significative des charges d'urbanisme soit consacrée à la production des équipements déficitaires, sans néanmoins porter préjudice aux possibilités de développer des logements publics d'autant qu'elle souligne également qu'un objectif de 25 % de logements sociaux et assimilés sociaux sera visé et soutenu par Urban dans les projets d'une certaine ampleur ;

Considérant que les charges seront définies précisément mais plus tard dans la procédure, que les Collèges des Bourgmestres et Echevins doivent faire une proposition d'attribution dans leurs avis respectifs ;

De manière générale :

Considérant que le projet propose une mixité fonctionnelle répondant aux ambitions régionales de la Gare habitante ; que le programme proposé peut faire naître une véritable polarité urbaine, noyau d'identité local, un lieu d'échanges et de rencontre ainsi qu'un espace public animé ;

Considérant que le projet participe au maillage vert et au maillage bleu, à une densification maîtrisée profitant d'une bonne accessibilité et d'espaces verts en intérieur d'îlot ; que l'accent contribue à la valorisation du tissus urbain et la visibilité de la Gare du Midi comme porte d'entrée de la Région ; que le projet participe à l'animation du quartier via ses commerces et équipements au rez-de-chaussée ainsi qu'au renforcement des cheminements des modes doux ;

Considérant que le projet, sous réserve des modifications demandées, présente un ensemble morphologiquement cohérent qui garantit un cadre de vie agréable, renforce le caractère résidentiel du quartier ;

Considérant que, de manière générale le projet a énormément évolué, que la densité a été revue à la baisse par rapport à toutes les versions précédentes ; que la présente demande a été soumise à étude d'incidence, que celle-ci conclut à des impacts favorables tels que la dynamisation socio-économique du quartier, l'implantation d'une mixité de fonctions dont des logements, etc. ;

Considérant, de ce qui précède, que le projet, moyennant modifications, s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux ;

DECIDE

D'émettre un avis favorable à condition de :

- Obtenir un avis favorable du SIAMU ;
- Respecter l'avis de Sibelga du **30/10/2023** ;
- Respecter l'avis de la STIB du 20/11/2023 ;
- Respecter l'avis de Bruxelles Mobilité du **23/10/2023** ;
- Respecter l'avis de la DGTA du **07/11/2023** ;
- Respecter l'avis de Vivaqua du **07/11/2023** ;
- Respecter l'avis de la commission de sécurité Astrid du **14/11/2023** ;
- Obtenir l'accord de QPark ou envoyer l'annexe II pour les démolitions/modifications des installations présentes sur la dalle ;

- Pour le bâtiment Bara :
  - prendre un recul sur deux travées en hauteur et en profondeur par rapport à la limite mitoyenne pour créer un gabarit de transition;
  - retravailler la façade en reprenant un langage plus vertical s'inspirant du rythme parcellaire existant dans la rue et en marquant la différence entre le logement et les bureaux notamment au niveaux de la taille des baies;
  - prendre toutes les précautions nécessaires afin de limiter les nuisances de bruit dans les logements ;
  - revoir la typologie des balcons afin de les rendre confortables au regard des problèmes de bruit ;
- Pour le bâtiment Spaak :
  - s'aligner au niveau de corniche du voisin et prévoir une corniche débordante ;
  - limiter la profondeur jusqu'à la cage d'escalier (comme prévu au R+8);
  - revoir les circulations afin de séparer les flux liés à l'équipement et aux logements ;
  -
- Pour le bâtiment rue Ernest Blérot et l'Accent :
  - Réduire le gabarit de la tour à l'angle de l'avenue de Paul-Henri Spaak et de la rue Ernest Blérot de 11 étages et du bâtiment de la rue Ernest Blérot de 3 étages ;
  - Démontrer la possibilité d'adaptabilité des espaces de bureaux au moyen de plans schématiques illustrant que la position de éléments structurels, les gaines techniques et les circulations verticales permettent une utilisation de l'espace pour différentes utilisations ou affectations, et plus particulièrement en logement ;
- Pour les abords :
  - Fournir des documents plus précis au sujet de l'aménagement des abords et un plan spécifique (bacs à plantes, bancs, poubelles, etc.) ;
  - Déplacer les emplacements vélos prévus en voirie selon l'alignement des arbres le long de celle-ci afin de ne pas y gêner les déplacements piétons ;
  - prévoir des dalles podotactiles au droit des passages pour piétons et prévoir un cheminement piéton libre de tout obstacle d'au moins 2 m de largeur ;
  - Prévoir, en collaboration avec les administrations concernées, l'aménagement d'emplacements réservés aux livraisons en voirie, sur la rue Bara ainsi que sur la rue Ernest Blérot ;

- Se coordonner avec le CRU pour les chantiers, les plantations, les matériaux, etc. ;

- Pour le jardin collectif :
  - Envisager l'ouverture aux habitants de l'îlot du jardin en intérieur d'îlot en journée ;
  - Prévoir une toiture intensive sur la toiture de l'abri vélo ;
  - Compléter les informations en ce qui concerne l'aménagement de l'intérieur d'îlot (bancs, poubelles, éclairage, etc.) ;
  - Tendre vers 100% d'espèces indigènes dans les plantations prévues ;
  - Suivre les recommandations de l'étude d'incidence en ce qui concerne la plantation d'arbres fruitiers, l'intégration d'abri ou habitats pour la faune, abri à insectes, nichoirs, gîtes pour chauve-souris etc.
  - Vérifier si le compost collectif est classé ;
- Pour les toitures :
  - Prévoir des caissons acoustiques et des plaques de répartition pour les unités extérieures des PAC ; et respecter les mesures d'atténuation prévues dans la note acoustique jointe à la demande ;
  - Prévoir des réserves d'eau au niveau des couches de drainage des toitures végétales afin de limiter les besoins en arrosage ;
  - Adapter les plans de toiture par rapport à la configuration des panneaux solaires ;

- Suivre toutes les recommandations de l'étude d'incidence en ce qui concerne le chantier ;
- Fournir un plan d'aménagement des équipements à titre d'exemple ; et définir la nature de ces équipements à priori ;
- Vérifier la possibilité de containeurs enterrés avec Bruxelles Propreté;
- Etudier la possibilité de prévoir des hottes pour les commerces qui peuvent s'évacuer en toiture et définir l'utilisation des commerces à priori ; uniformiser tous les éléments de type tente solaire ;
- Obtenir un avis favorable à l'infiltration des eaux pluviales au droit du projet auprès de la sous-division « Gestion intégrée des sols » de Bruxelles Environnement (contact : soilfacilitator@environnement.brussels) ;
- Transmettre à Bruxelles Environnement une reconnaissance de l'état du sol pour les parcelles 21305_C_0338_K_011_00 et 21305_C_0338_L_011_00 ;
- Prévoir une alternative technique permettant de supprimer le volume de rétention de 56 m³ prévu sous forme de bassin d'orage enterré au niveau du bloc A ;
- Vérifier la pertinence de prévoir de connecter 91 wc à la récupération des eaux pluviales des bureaux ;
- Placer un ouvrage en passage de nappe (drain passif) à la construction ;
- Intégrer du logement social au projet ;
- Pour les emplacements vélos à destination des logements :
  - Accompagner ou remplacer les dispositifs d'attaches non adaptés à l'ensemble des modèles de vélos (râteliers à double hauteur et râteliers à hauteur alternée) par des dispositifs d'attaches plus universels tels que des U inversés (si des dispositifs de type double hauteur sont conservés dans le projet, veiller à ce que ceux-ci disposent d'une distance de recul de minimum 2,65) ;
  - Prévoir des emplacements pour vélos spéciaux de minimum 2,80 m de longueur de 1,35 m de largeur ;

- Tendre vers 2 m² par emplacement vélo pour le local vélos intégré au bâti à destination des logements ;
- Prévoir la recharge de plusieurs vélos électriques dans les différents locaux pour vélos ;

- Pour les emplacements vélos à destination des bureaux :

- Revoir les accès au local vélos situé au niveau -1 afin de rendre possible et aisé l'accès à ce local pour les employés disposant de vélos spéciaux (cargos, triporteurs, biporteurs,...) selon les prescriptions du Vademecum Vélo n°7 en la matière ;
- Prévoir un maximum de dispositifs d'attaches de type U inversés en lieu et place des râteliers à hauteur alternée projetés ;
- Tendre vers 10% d'emplacements à destination de vélos spéciaux ;
- Prévoir la recharge de plusieurs vélos électriques ;

- Privilégier la mise en place d'un système géothermique pour la régulation thermique des bâtiments projetés, sauf en cas d'impossibilité technique motivée ;

Le Secrétaire communal,

Laurent RAMPFER

L'Échevin(e) délégué(e),

Catherine MORENVILLE