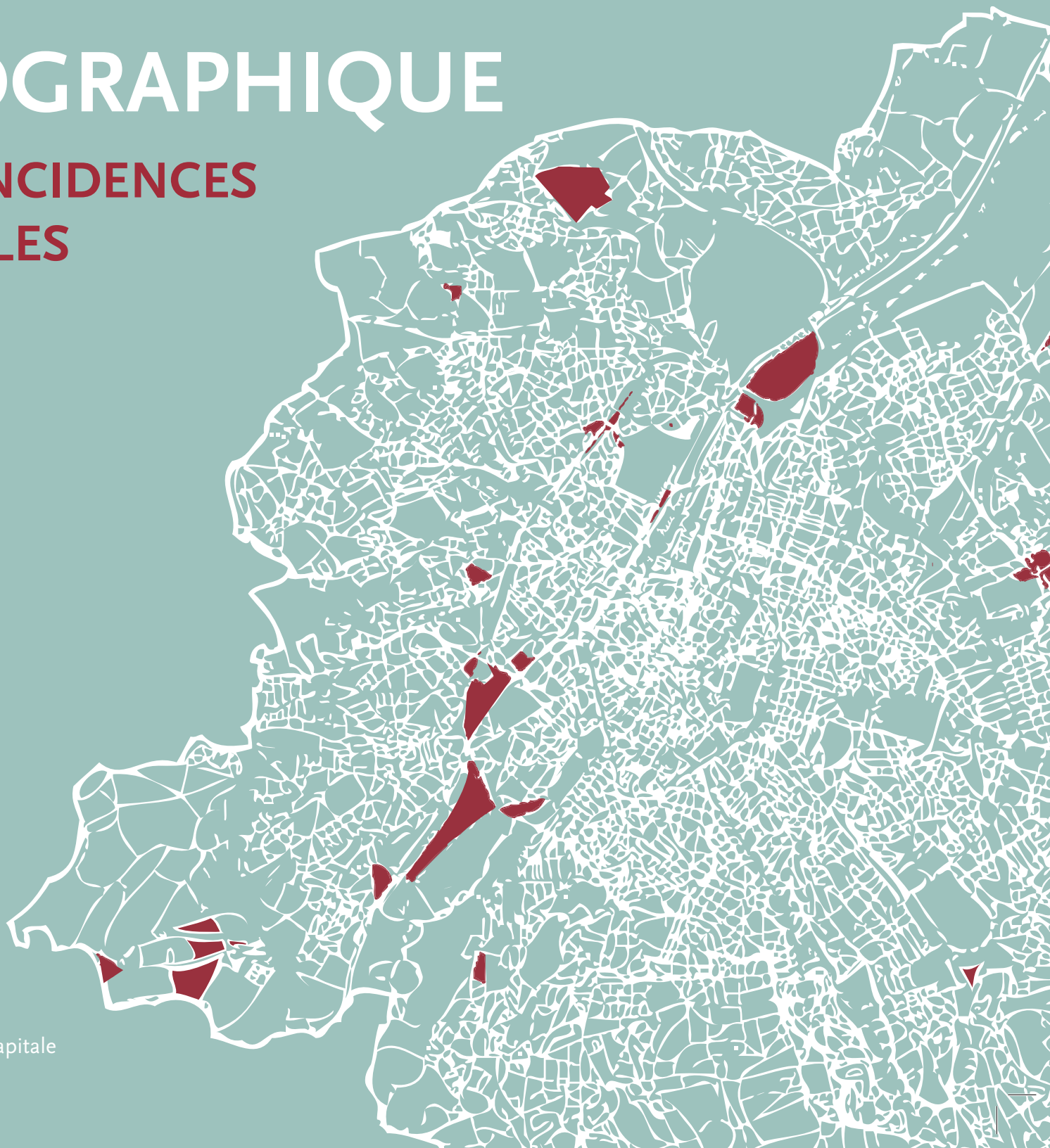


# PRAS DÉMOGRAPHIQUE

## RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES VOLUME III



Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale



**Auteur de l'étude :**

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

Administration de l'Aménagement du territoire et du logement

Direction Etudes et Planification

En collaboration avec les bureaux suivants :

- MSA et l'IGEAT
- Aries consultants
- Idea consults
- Tritel

# Table des matières

## **PARTIE 1 : PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS ANALYSÉS PAR LE COMPLÉMENT DE RIE..... 1**

|                                                                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. MODIFICATIONS DE CERTAINES PRESCRIPTIONS LITTÉRALES : .....                                                                 | 1  |
| 1.1. Modification de la prescription générale 0.12 .....                                                                       | 1  |
| 1.2. Modification de la prescription n°11 relative aux zones vertes de haute valeur biologique.....                            | 2  |
| 1.3. Modification du programme de certaines ZIR afin d'y renforcer les espaces verts.....                                      | 2  |
| 1.4. Modification du programme de la ZIRAD .....                                                                               | 3  |
| 2. MODIFICATIONS DE LA CARTE DE L'AFFECTATION DES SOLS.....                                                                    | 4  |
| 2.1. Modification apportées à la création des ZEMU (zones d'entreprises en milieu urbain) .....                                | 4  |
| 2.2. Modification d'une partie de la zone de chemin de fer située entre la rue Navez et le chemin de fer .....                 | 12 |
| 2.3. Modification de l'affectation de la ZIU sise à Evere au bord de la Houtweg.....                                           | 12 |
| 2.4. Modification de l'affectation de la zone de sport et loisirs située au Nord de la Région Bruxelloise .....                | 13 |
| 2.5. Modification de l'affectation d'une zone de parc située au Nord du Heysel.....                                            | 13 |
| 2.6. Création de nouvelles zones de parc autour de Tours et Taxis 14                                                           |    |
| 2.7. Création d'une zone de parc au sein de l'îlot formé par les rues de Molenbeek, Tivoli, Claessens et de l'entrepôt : ..... | 14 |

## **PARTIE 2 : MODIFICATION DE CERTAINES PRESCRIPTIONS LITTÉRALES 15**

|                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------|----|
| 1. MODIFICATION DE LA PRESCRIPTION LITTÉRALE 0.12. ....     | 15 |
| 1.1. Description de l'état initial de l'environnement ..... | 15 |

|                                                                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du projet de modification du plan..... | 15 |
| 1.3. Analyse des incidences environnementales .....                                                                                      | 16 |
| 1.4. Recommandations.....                                                                                                                | 16 |
| 2. MODIFICATION DE LA PRESCRIPTION N°11 RELATIVE AUX ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE.....                                        | 17 |
| 2.1. Evaluation appropriée (ZHVB reprises en tant que sites Natura 2000) .....                                                           | 17 |
| 2.1.1. Description du projet de plan et des zones Natura 2000 concernées.....                                                            | 17 |
| 2.1.2. Analyse des incidences .....                                                                                                      | 32 |
| 2.2. Les autres ZHVB (non-Natura 2000) .....                                                                                             | 33 |
| 2.2.1. Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                             | 33 |
| 2.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du projet .....                      | 38 |
| 2.2.3. Analyse des incidences .....                                                                                                      | 38 |
| 2.2.4. Recommandations .....                                                                                                             | 39 |
| 3. MODIFICATION DU PROGRAMME DE CERTAINES ZIR AFIN DE RENFORCER LA PRÉSENCE DES ESPACES VERTS EN PREMIÈRE COURONNE.....                  | 39 |
| 3.1. Tours et Taxis :.....                                                                                                               | 39 |
| 3.1.1. Situation de droit.....                                                                                                           | 39 |
| 3.1.2. Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                             | 39 |
| 3.1.3. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du projet de modification du plan 40 |    |
| 3.1.4. Incidences environnementales.....                                                                                                 | 40 |
| 3.1.5. Recommandations .....                                                                                                             | 40 |
| 3.2. ZIR 13-Gare Josaphat :.....                                                                                                         | 41 |
| 3.2.1. Situation existante de droit .....                                                                                                | 41 |
| 3.2.2. Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                             | 42 |
| 3.2.3. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du projet de modification du plan 43 |    |
| 3.2.4. Incidences environnementales.....                                                                                                 | 44 |
| 3.2.5. Recommandations : .....                                                                                                           | 44 |

|        |                                                                                                           |    |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.     | MODIFICATION DU PROGRAMME DE LA ZIRAD .....                                                               | 44 |
| 4.1.   | Description de la situation existante de droit.....                                                       | 44 |
| 4.1.1. | Les affectations du PRAS actuel.....                                                                      | 45 |
| 4.1.2. | Les schémas directeurs et PPAS concernés.....                                                             | 45 |
| 4.1.3. | Les monuments et sites protégés.....                                                                      | 45 |
| 4.2.   | Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers... 46                                               |    |
| 4.2.1. | Description de l'état initial de l'environnement .....                                                    | 46 |
| 4.2.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan..... | 46 |
| 4.2.3. | Recommandations : .....                                                                                   | 47 |
| 4.3.   | L'environnement sonore :.....                                                                             | 47 |
| 4.3.1. | Description de l'état initial de l'environnement : .....                                                  | 47 |
| 4.3.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan..... | 48 |
| 4.3.3. | Analyse des incidences.....                                                                               | 48 |
| 4.3.4. | Recommandations : .....                                                                                   | 48 |
| 4.4.   | Les aspects socio-économiques.....                                                                        | 48 |
| 4.4.1. | Etat initial de l'environnement.....                                                                      | 48 |
| 4.4.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan..... | 48 |
| 4.4.3. | Analyse des incidences.....                                                                               | 48 |
| 4.4.4. | Recommandations.....                                                                                      | 49 |
| 4.5.   | La mobilité .....                                                                                         | 49 |
| 4.5.1. | Etat initial de l'environnement.....                                                                      | 49 |
| 4.5.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan..... | 50 |
| 4.5.3. | Analyse des incidences.....                                                                               | 51 |
| 4.5.4. | Recommandations : .....                                                                                   | 51 |
| 4.6.   | Les sols.....                                                                                             | 51 |
| 4.6.1. | Etat initial de l'environnement.....                                                                      | 51 |
| 4.6.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan..... | 52 |
| 4.6.3. | Analyse des Incidences .....                                                                              | 52 |
| 4.6.4. | Recommandations.....                                                                                      | 52 |
| 4.7.   | Les eaux .....                                                                                            | 52 |
| 4.7.1. | Etat initial de l'environnement.....                                                                      | 52 |

|        |                                                                                                            |    |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.7.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 53 |
| 4.7.3. | Analyse des incidences .....                                                                               | 53 |
| 4.7.4. | Recommandations .....                                                                                      | 53 |
| 4.8.   | La faune et la flore .....                                                                                 | 54 |
| 4.8.1. | Etat initial de l'environnement .....                                                                      | 54 |
| 4.8.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 54 |
| 4.8.3. | Analyse des incidences : .....                                                                             | 54 |
| 4.8.4. | Recommandations : .....                                                                                    | 55 |
| 4.9.   | L'air et le climat.....                                                                                    | 55 |

### **PARTIE 3 : MODIFICATIONS APPORTEES À LA CREATION DES ZONES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN (ZEMU) .... 56**

|        |                                                      |    |
|--------|------------------------------------------------------|----|
| 1.     | DESCRIPTION DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT ..... | 56 |
| 1.1.   | Pôle « Biestebroek » .....                           | 56 |
| 1.2.   | Pôle « Quai des Usines » .....                       | 56 |
| 1.2.1. | Zone A3.1.- « Sibelga » .....                        | 56 |
| 1.2.2. | Zone A.3.3. Avenue du Port-Rue Claessens .....       | 57 |
| 1.3.   | Pôle Haren.....                                      | 57 |
| 1.3.1. | zone A.2.1. chaussée d'Haecht .....                  | 57 |
| 1.3.2. | Zones A.2.2 et A.2.3. ....                           | 58 |
| 1.4.   | Pôle Reyers :.....                                   | 58 |
| 1.4.1. | Zone A.10.1. ....                                    | 58 |
| 1.4.2. | Zone A.10.2. ....                                    | 59 |
| 1.4.3. | Zone A.10.3. ....                                    | 59 |
| 1.5.   | Pôle Birmingham .....                                | 60 |
| 1.5.1. | Zone A.6. ....                                       | 60 |
| 1.6.   | Autres zones .....                                   | 60 |
| 1.6.1. | ZFM A.3.4. Uyttenhove .....                          | 60 |
| 1.6.2. | ZFM « Osseghem » A.5.....                            | 61 |
| 1.6.3. | ZFM A.4. « Ancienne Barrière » .....                 | 61 |
| 1.6.4. | ZFM 8.1. et 8.2. « Saint-Denis » .....               | 62 |
| 1.6.5. | ZFM A.9. « Engeland-Dieweg » .....                   | 62 |
| 1.6.6. | ZFM A.11.Heembeek.....                               | 63 |
| 2.     | ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT .....     | 63 |



|                                                                                                                                                          |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.1. Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers...                                                                                            | 63  |
| 2.1.1. Description de l'état initial de l'environnement .....                                                                                            | 63  |
| 2.1.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.....                                         | 74  |
| 2.1.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs.....                                  | 74  |
| 2.1.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan..... | 76  |
| 2.2. Les aspects socio-économiques de ZFM & ZAPT en ZEMU                                                                                                 | 77  |
| 2.2.1. Description de l'état initial de l'environnement .....                                                                                            | 77  |
| 2.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.....                                         | 82  |
| 2.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs.....                                  | 82  |
| 2.2.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan..... | 84  |
| 2.3. La mobilité .....                                                                                                                                   | 86  |
| 2.3.1. Birmingham .....                                                                                                                                  | 86  |
| 2.3.2. Biestebroek.....                                                                                                                                  | 86  |
| 2.3.3. Quai des Usines .....                                                                                                                             | 86  |
| 2.3.4. Haren.....                                                                                                                                        | 86  |
| 2.3.5. Reyers-Mommaerts .....                                                                                                                            | 86  |
| 2.3.6. Autres zones.....                                                                                                                                 | 87  |
| 2.4. Le sol et les eaux.....                                                                                                                             | 97  |
| 2.4.1. Le sol.....                                                                                                                                       | 97  |
| 2.4.2. Les eaux.....                                                                                                                                     | 98  |
| 2.5. L'environnement sonore .....                                                                                                                        | 114 |
| 2.5.1. Description de l'état initial de l'environnement .....                                                                                            | 114 |
| 2.5.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.....                                         | 124 |
| 2.5.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs.....                                  | 126 |

|                                                                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.5.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan ..... | 130 |
| 2.6. La faune et la flore .....                                                                                                                           | 130 |
| 2.6.1. Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                                              | 130 |
| 2.6.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                         | 139 |
| 2.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs .....                                  | 140 |
| 2.6.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan ..... | 140 |

#### **PARTIE 4 : AUTRES MODIFICATIONS..... 143**

|                                                                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. ZONE D'ACTIVITÉ PORTUAIRE À BIESTEBROECK .....                                                                                                         | 143 |
| 1.1. Description de la situation existante de droit.....                                                                                                  | 143 |
| 1.2. Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers .....                                                                                          | 143 |
| 1.2.1. Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                                              | 143 |
| 1.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                         | 143 |
| 1.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs .....                                  | 143 |
| 1.2.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan ..... | 144 |
| 1.3. Les aspects socio-économiques .....                                                                                                                  | 145 |
| 1.3.1. Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                                              | 145 |
| 1.3.2. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs .....                                  | 145 |
| 1.3.3. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan ..... | 146 |
| 1.4. La mobilité.....                                                                                                                                     | 146 |
| 1.5. Le sol et les eaux .....                                                                                                                             | 147 |
| 1.5.1. Le sol.....                                                                                                                                        | 147 |
| 1.5.2. Les eaux .....                                                                                                                                     | 147 |
| 1.6. L'environnement sonore.....                                                                                                                          | 148 |

|        |                                                                                                                                                   |     |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.6.1. | Description de l'état initial de l'environnement .....                                                                                            | 148 |
| 1.6.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.....                                         | 149 |
| 1.6.3. | Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs.....                                  | 149 |
| 1.6.4. | Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan..... | 149 |
| 1.7.   | La faune et la flore.....                                                                                                                         | 150 |
| 1.7.1. | Description de l'état initial de l'environnement .....                                                                                            | 150 |
| 1.7.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.....                                         | 150 |
| 1.7.3. | Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs.....                                  | 151 |
| 1.7.4. | Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan..... | 151 |
| 2.     | IMPLANTATION D'UNE ZONE D'INDUSTRIE URBAINE AU SEIN DU QUADRILATÈRE.....                                                                          | 152 |
| 2.1.   | Description de la situation existante de droit.....                                                                                               | 152 |
| 2.2.   | Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers. ....                                                                                       | 152 |
| 2.2.1. | Description de l'état initial de l'environnement .....                                                                                            | 152 |
| 2.2.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.....                                         | 153 |
| 2.2.3. | Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs.....                                  | 153 |
| 2.2.4. | Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan..... | 154 |
| 2.3.   | Les aspects socio-économiques.....                                                                                                                | 154 |
| 2.3.1. | Description de l'état initial de l'environnement .....                                                                                            | 154 |
| 2.3.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan.....                                         | 154 |
| 2.3.3. | Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs.....                                  | 155 |

|        |                                                                                                                                                                  |     |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.3.4. | Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan .....               | 155 |
| 2.4.   | La mobilité.....                                                                                                                                                 | 155 |
| 2.5.   | Le sol et les eaux .....                                                                                                                                         | 157 |
| 2.5.1. | Le sol.....                                                                                                                                                      | 157 |
| 2.5.2. | Les eaux .....                                                                                                                                                   | 157 |
| 2.6.   | L'environnement sonore.....                                                                                                                                      | 159 |
| 2.6.1. | Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                                                            | 159 |
| 2.6.2. | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                                       | 160 |
| 2.6.3. | Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs .....                                                | 160 |
| 2.6.4. | Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan .....               | 161 |
| 2.7.   | La faune et la flore .....                                                                                                                                       | 161 |
| 2.7.1. | Description de l'Etat initial de l'environnement.....                                                                                                            | 161 |
| 2.7.2. | Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs .....                                                | 162 |
| 2.7.3. | Recommandations : .....                                                                                                                                          | 162 |
| 3.     | MODIFICATION DE L'AFFECTATION DE LA ZONE DE SPORT ET LOISIRS SITUÉE AU NORD DU RING .....                                                                        | 162 |
| 3.1.   | Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                                                            | 162 |
| 3.2.   | Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                                       | 162 |
| 3.3.   | Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs .....                                                | 163 |
| 3.3.1. | L'environnement sonore.....                                                                                                                                      | 164 |
| 3.3.2. | La mobilité .....                                                                                                                                                | 164 |
| 3.3.3. | Les sols.....                                                                                                                                                    | 164 |
| 3.4.   | Recommandations.....                                                                                                                                             | 164 |
| 4.     | MODIFICATION DE L'AFFECTATION DE LA ZIU SISE À BRUXELLES ET EVERE SUR LES ILOTS COMPRIS ENTRE LE HOUTWEG, LA RUE FRANS VAN CUTSEM ET LA CHAUSSÉE DE HAECHT ..... | 164 |

|                                                                                                  |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5. RÉAFFECTATION D'UNE SÉRIE DE ZONES EN ZONES DE PARCS AUTOUR DE TOURS ET TAXIS .....           | 167 |
| 5.1. Situation existante de droit.....                                                           | 167 |
| 5.1.1. affectations du PRAS actuel.....                                                          | 167 |
| 5.1.2. Les schémas directeurs et PPAS concernés.....                                             | 167 |
| 5.1.3. Les monuments et sites protégés.....                                                      | 168 |
| 5.1.4. Les contrats de quartiers.....                                                            | 168 |
| 5.2. Les aspects patrimoniaux architecturaux et paysagers..                                      | 168 |
| 5.2.1. Analyse de la situation existante .....                                                   | 168 |
| 5.2.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 171 |
| 5.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 171 |
| 5.2.4. Recommandations.....                                                                      | 171 |
| 5.3. Les aspects socio-économiques.....                                                          | 171 |
| 5.3.1. Analyse de la situation existante .....                                                   | 171 |
| 5.3.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 172 |
| 5.3.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 172 |
| 5.3.4. Recommandations.....                                                                      | 172 |
| 5.4. La mobilité .....                                                                           | 172 |
| 5.4.1. Description de l'Etat initial de l'environnement .....                                    | 172 |
| 5.4.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 172 |
| 5.4.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 172 |
| 5.4.4. Recommandations.....                                                                      | 173 |
| 5.5. Le sol et les eaux.....                                                                     | 173 |
| 5.5.1. Le sol.....                                                                               | 173 |
| 5.5.2. Les eaux.....                                                                             | 173 |
| 5.6. L'environnement sonore.....                                                                 | 174 |
| 5.6.1. Description de l'Etat initial de l'environnement .....                                    | 174 |
| 5.6.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 175 |
| 5.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées : .....          | 175 |

|                                                                                                                                      |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.6.4. Recommandations .....                                                                                                         | 176 |
| 5.7. La faune et la flore .....                                                                                                      | 176 |
| 5.7.1. Description de l'Etat initial de l'environnement.....                                                                         | 176 |
| 5.7.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                     | 177 |
| 5.7.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées.....                                                 | 178 |
| 5.7.4. Recommandations .....                                                                                                         | 178 |
| 5.8. L'air et le climat.....                                                                                                         | 178 |
| 5.8.1. Description de l'Etat initial de l'environnement.....                                                                         | 178 |
| 5.8.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                     | 178 |
| 5.8.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées.....                                                 | 178 |
| 5.8.4. Recommandations .....                                                                                                         | 178 |
| 6. CRÉATION D'UNE ZONE DE PARC AU SEIN DE L'ÎLOT COMPRIS ENTRE LES RUES DE MOLENBEEK, WAUTIER, LA DE L'ENTREPÔT, CLAESSENS ET TIVOLI | 179 |
| 6.1.1. Situation existante de droit .....                                                                                            | 179 |
| 6.1.2. Description de l'état initial de l'environnement.....                                                                         | 180 |
| 6.1.3. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                     | 180 |
| 6.1.4. Analyse des incidences .....                                                                                                  | 180 |
| 6.1.5. Recommandations .....                                                                                                         | 181 |
| 7. MODIFICATION DE L'AFFECTATION D'UNE PARTIE D'UNE ZONE DE PARC AU NORD DU HEYSEL EN ZONE D'ÉQUIPEMENTS.....                        | 181 |
| 7.1. Situation existante de droit .....                                                                                              | 181 |
| 7.1.1. affectation du PRAS actuel .....                                                                                              | 181 |
| 7.1.2. Autres éléments .....                                                                                                         | 182 |
| 7.2. Les aspects patrimoniaux architecturaux et paysagers ..                                                                         | 182 |
| 7.2.1. Description de l'Etat initial de l'environnement.....                                                                         | 182 |
| 7.2.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan .....                                     | 182 |
| 7.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées.....                                                 | 182 |
| 7.2.4. Recommandations .....                                                                                                         | 183 |
| 7.3. Les aspects socio-économiques .....                                                                                             | 183 |

|                                                                                                  |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 7.3.1. Description de l'Etat initial de l'environnement .....                                    | 183        |
| 7.3.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 183        |
| 7.3.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 183        |
| 7.3.4. Recommandations.....                                                                      | 183        |
| 7.4. La mobilité .....                                                                           | 183        |
| 7.4.1. Description de l'Etat initial de l'environnement .....                                    | 183        |
| 7.4.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 183        |
| 7.4.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 183        |
| 7.4.4. Recommandations : .....                                                                   | 184        |
| 7.5. L'environnement sonore.....                                                                 | 184        |
| 7.5.1. Analyse de la situation existante .....                                                   | 184        |
| 7.5.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 185        |
| 7.5.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 185        |
| 7.5.4. Recommandations : .....                                                                   | 185        |
| 7.6. Le sol et l'eau .....                                                                       | 186        |
| 7.6.1. Description de l'Etat initial de l'environnement .....                                    | 186        |
| 7.6.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 186        |
| 7.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 186        |
| 7.6.4. Recommandations.....                                                                      | 186        |
| 7.7. La faune et la flore.....                                                                   | 186        |
| 7.7.1. Description de l'Etat initial de l'environnement .....                                    | 186        |
| 7.7.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan ..... | 186        |
| 7.7.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées .....            | 186        |
| <b>7.7.4. Recommandations.....</b>                                                               | <b>187</b> |
| 7.8. L'air et le climat.....                                                                     | 187        |

## **PARTIE 5 : INTERRACTIONS ET CONCLUSION..... 188**

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| 1. INTERACTIONS .....               | 188 |
| 1.1. Interactions convergentes..... | 188 |
| 1.2. Interactions divergentes ..... | 188 |
| 2. CONCLUSION .....                 | 191 |



## PARTIE 1 : PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS ANALYSÉS PAR LE COMPLÉMENT DE RIE

Suite aux premières conclusions du RIE, la version du projet de modification du PRAS de décembre 2011 a été revue, nécessitant la réalisation d'une analyse des incidences environnementales des nouvelles propositions.

Ces propositions constituent d'une part des alternatives, ou des mesures destinées à compenser les incidences négatives décelées au sein de la première version du RIE. D'autre part, de nouvelles modifications du PRAS ont été proposées afin de renforcer la production du logement pour répondre à l'essor démographique mais aussi, à protéger l'activité économique, essentielle au développement de la Région.

Ce complément d'analyse concerne les éléments suivants :

### 1. Modifications de certaines prescriptions littérales :

#### 1.1. Modification de la prescription générale 0.12

La prescription 0.12 a été revue pour les points suivants :

- o Le 1° a été modifié afin de permettre de créer du logement dans une zone limitrophe en cas d'impossibilité de maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitat ou dans la zone en zones de mixité. Il s'agit de répondre à une difficulté rencontrée dans certains cas pour trouver des terrains disponibles sur le site ou dans la zone pour réaliser du logement.
- o Le 7° a également été modifié afin de limiter l'autorisation de création ou d'extension d'un commerce existant en liseré de noyau commercial au rez-de-chaussée et au premier étage d'un immeuble. Cette modification a pour but de lutter contre les étages abandonnés au dessus des commerces.

Les modifications apportées sont surlignées en gras dans le tableau suivant :

| Prescription actuelle (PRAS 2001)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Prescription modifiée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>0.12.</b> La modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ainsi que la démolition d'un logement ne peuvent être autorisées en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone administrative qu'à l'une des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité ; | <b>0.12.</b> La modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ainsi que la démolition d'un logement ne peuvent être autorisées en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité, <b>en zone d'entreprises en milieu urbain</b> et en zone administrative qu'à l'une des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité ;                                                                                    |
| 1°maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitat ou maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone, en zones de mixité, et en zones administrative (...)                                                                                                                                                                                                                                     | 1°maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitat ou maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone, en zones de mixité, et en zones administrative ;<br><br><b>En cas d'impossibilité de maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitat, créer au moins la même superficie de logement dans la zone; en cas d'impossibilité de maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone en zones de mixité, créer au moins la même superficie de logement dans une zone limitrophe »</b> |

|                                                                                              |                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7° permettre la création ou l'extension d'un commerce existant en liseré de noyau commercial | 7° permettre la création ou l'extension d'un commerce existant, <b>au rez-de-chaussée ou au premier étage d'un immeuble</b> , en liseré de noyau commercial |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 1.2. Modification de la prescription n°11 relative aux zones vertes de haute valeur biologique

Le projet de modification du PRAS propose de compléter la prescription n°11 en faisant référence au maillage vert.

| Prescription PRAS 2001                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Projet de modification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>11. Zones vertes de haute valeur biologique</b><br/> <i>Ces zones sont destinées à la conservation et à la régénération du milieu naturel de haute valeur biologique en ce qu'il abrite des espèces animales et végétales rares ou qu'il présente une diversité biologique importante.</i><br/> <i>Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces.</i></p> | <p><b>11. Zones vertes de haute valeur biologique</b><br/> <i>Ces zones sont destinées à la conservation et à la régénération du milieu naturel de haute valeur biologique en ce qu'il abrite des espèces animales et végétales rares ou qu'il présente une diversité biologique importante.</i><br/> <i>Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces, ainsi qu'à la réalisation du maillage vert</i></p> |

L'ajout d'une référence au maillage vert, notion déjà définie par le glossaire du PRAS, permet de lever les controverses quant à la possibilité de réaliser des aménagements de promenade dans les ZVHVB (expressément visés au 1° de la

définition de la notion, dans le glossaire du PRAS), tout en n'y ouvrant pas la possibilité de réaliser d'autres types de travaux.

## 1.3. Modification du programme de certaines ZIR afin d'y renforcer les espaces verts

Comme le rapport sur les incidences environnementales l'a mis en évidence, la transformation de certaines zones de sports et loisirs de plein air en zone d'habitat à prédominance résidentielle (Tritomas et Van Horenbeek) ou en ZEMU (Erasmus) engendre une perte potentielle d'espaces verts (+ -7ha) en deuxième couronne. Cette perte potentielle d'espaces verts pourrait être compensée en première couronne. En effet, la densification engendrée par l'essor démographique doit être accompagnée de suffisamment d'espaces verts pour assurer une qualité de vie aux habitants. Des propositions de modification du PRAS pour y inscrire des espaces verts en première couronne sont donc analysées.

Il s'agit tout d'abord de revoir le programme de la **ZIR 6 Tours et Taxis** :

| Programme PRAS 2001                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Programme modifié                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>6A. Cette zone est affectée aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux établissements hôteliers, aux activités logistiques et de transport, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.<br/> La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à 1 ha en ce non compris les espaces verts associés à la voirie.</p> | <p>6A. Cette zone est affectée aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux établissements hôteliers, aux activités logistiques et de transport, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.<br/> La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à <b>5,50ha</b> en ce non compris les espaces verts associés à la voirie. <b>Ils peuvent comporter des espaces minéralisés.</b></p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 25 % de la superficie totale de plancher, en ce non compris les superficies de plancher affectées aux équipements d'intérêt collectif.</p> <p>La bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur intégrée dans cette zone et jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée :</p> <p>1° à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux ;</p> <p>2° à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport précitée.</p> <p>6B. Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives et aux bureaux.</p> | <p>La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 25 % de la superficie totale de plancher, en ce non compris les superficies de plancher affectées aux équipements d'intérêt collectif.</p> <p>La bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur intégrée dans cette zone et jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée :</p> <p>1° à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux ;</p> <p>2° à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport précitée.</p> <p>6B. Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives et aux bureaux.</p> <p><b><i>Elle peut aussi être affectée aux logements.</i></b></p> <p><b><i>La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à 1,50 ha incluant des espaces minéralisés.</i></b></p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

D'autre part, le programme de la **ZIR n°13-Gare Josaphat** a également été examiné :

| Programme PRAS 2001                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Programme modifié                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Cette zone est affectée aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux activités productives, aux bureaux et aux espaces verts qui préservent les qualités biologiques existantes des espèces.</p> <p>La superficie de plancher affectée aux bureaux ne peut être supérieure à 25 % de la superficie totale de plancher de la zone.</p> <p>La composition urbaine de l'ensemble assure les liaisons entre l'avenue Charles Gilisquet et l'avenue Léopold III. Les réservations pour les transports en commun part voie ferrée doivent être prévues en concertation avec les administrations concernées</p> | <p>Cette zone est affectée aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux activités productives, aux bureaux et aux espaces verts qui préservent les qualités biologiques existantes des espèces.</p> <p><b><i>La superficie affectée aux espaces verts ne peut être inférieure à 1ha, en ce non compris les espaces verts associés à la voirie.</i></b></p> <p>La superficie de plancher affectée aux bureaux ne peut être supérieure à 25 % de la superficie totale de plancher de la zone.</p> <p>La composition urbaine de l'ensemble assure les liaisons entre l'avenue Charles Gilisquet et l'avenue Léopold III. Les réservations pour les transports en commun part voie ferrée doivent être prévues en concertation avec les administrations concernées</p> |

#### 1.4. Modification du programme de la ZIRAD



Etant donné que le Schéma directeur en cours d'élaboration à Schaerbeek formation envisage l'aménagement d'un pôle logistique multimodal sur cette zone, le programme de la zone d'intérêt régional à aménagement différé (ZIRAD) a été revu afin d'y inclure les activités portuaires et logistiques.

Le tableau ci-dessous reprend les modifications du programme :

| Programme actuel (PRAS 2001)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Programme modifié                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Cette zone sera affectée principalement aux activités productives</p> <p>Elle pourra également être affectée aux bureaux, équipements d'intérêt collectif ou de service public, logements, établissements hôteliers, commerces et espaces verts.</p> <p>L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.</p> <p>La liaison avec la zone de l'avant-Port doit pouvoir se faire dans des conditions équivalentes à celles qui existent au jour de l'adoption du plan.</p> | <p>Cette zone sera affectée principalement aux activités productives</p> <p>Elle pourra également être affectée <b>aux activités portuaires et logistiques, notamment le transbordement, la distribution, le conditionnement, le commerce de gros, le transport et l'entreposage</b> ; aux bureaux, équipements d'intérêt collectif ou de service public, logements, établissements hôteliers, commerces et espaces verts.</p> <p>L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.</p> <p>La liaison avec la zone de l'avant-Port doit pouvoir se faire dans des conditions équivalentes à celles qui existent au jour de l'adoption du plan.</p> |

La décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14/01/2010 d'installer le BILC à Schaerbeek formation confirme la nécessité de revoir le programme de la ZIRAD dans ce sens.

## 2. Modifications de la carte de l'affectation des sols

### 2.1. Modification apportées à la création des ZEMU (zones d'entreprises en milieu urbain)

Par rapport aux 6 pôles de ZEMU identifiés par le projet de modification du PRAS (Erasme, Reyers, Birmingham, Biestebroek, Mabru et Haren), des compléments ou modifications ont été apportés :

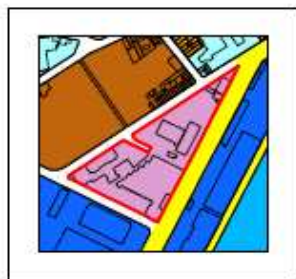
1. Tout d'abord, en ce qui concerne le pôle « **Biestebroek** », la question de la nécessité de maintenir des espaces pour le développement d'activités logistiques et portuaires au Sud de Bruxelles a été soulevée. C'est pourquoi ce complément de RIE analysera la possibilité d'agrandir la zone d'activité portuaire actuellement présente à Biestebroek. Pour ce faire une ZIU serait transformée en ZATP. **A noter que cette alternative n'a pas été retenue par le projet de modification du PRAS :**



**Figure 1: pôle Biestebroek (alternative)- affectation du sol-projet de modification**

2. Afin d'assurer une transition avec le quartier mixte de la SDRB et les activités portuaires le long du bassin Vergote, la possibilité de transformer la ZAPT située sur l'îlot compris entre la rue Claessens, la rue Tivoli, l'avenue du port et la rue de l'entrepôt en ZEMU est également analysée. Pour les besoins de l'analyse environnementale, cette zone sera rattachée au pôle « **Mabru** ».

**A noter que cette alternative n'a pas été retenue par le projet de modification du PRAS :**



**Figure 2 : -A.3.3-affectation du sol-projet de modification**

3. La création d'une nouvelle zone, la zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU) dans lesquelles l'activité économique prédomine mais cohabite avec le logement, pourrait également présenter une opportunité pour le développement d'actuelles zones de forte mixité (ZFM). Les zones de forte mixité ont ainsi été examinées afin d'identifier celles qui pourraient être transformées en ZEMU. Une série de ZFM a ainsi été analysée. Parmi celles-ci, certaines peuvent être rattachées aux pôles de ZEMU constitués de ZIU modifiées (voir version précédente du RIE, partie 1).

- Le pôle « **Mabru** »

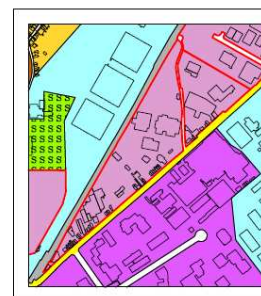
- o La ZFM située sur l'îlot compris entre le quai des Usines, la rue du Palais, la place Masui, la rue Masui Prolongée et le chemin de fer :



**Figure 3: zone2-A.3.1.- affectation du sol- projet de modification**

- Le pôle « **Haren** » :

- o La ZFM située sur l'îlot compris entre la rue de la Grenouillette, la chaussée de Haecht et le chemin de fer ;



**Figure 4: zone A.2.2. et A.2.3.-affectation du sol- projet de modification**

- o La ZFM située sur l'îlot compris entre le Middelweg, la chaussée de Haecht, la rue de l'Aérodrome et la rue A. Maes :



Figure 5: zone A.2.1. - affectation du sol- projet de modification

- Le pôle « **Reyers** » :

- o La ZFM située sur l'îlot compris entre l'avenue J. Georgin, la rue colonel Bourg,, le boulevard A. Reyers et la rue H. Evenepoels :

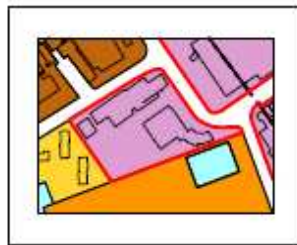


Figure 6: Zone A.10.1.-affectation du sol- projet de modification

- o La ZFM située sur l'îlot compris entre la chaussée de Louvain, rue G. Lombaerde, la rue du Maquis, la rue G. Van Laethem et l'avenue H. Verriest :



Figure 7: zone A.10.2.--affectation du sol-projet de modification

- o La ZFM située sur l'îlot compris entre la chaussée de Louvain, l'avenue du Péage, la E 40 et l'avenue des Communautés :

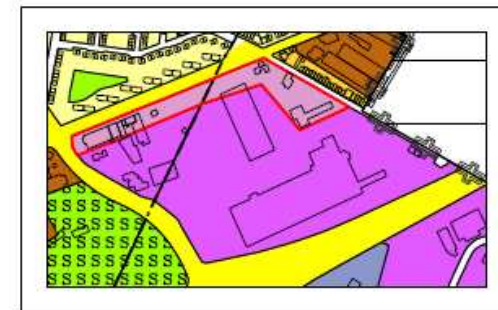


Figure 8: zone A.10.3.-affectation du sol- projet de modification

- Le pôle « **Birmingham** »

- o La ZFM située sur l'ilot compris entre la rue de Birmingham, la place de la Duchesse de Brabant, le quai de Marlemont et la rue de Bonne :



Figure 9: Zone A.6.-affectation du sol-projet de modification

- Le pôle « **Biestebroeck** »

- o La ZFM située sur l'ilot compris entre la rue Henri Helders, l'avenue Frans Van Kalken, le quai de Veeweyde et la rue Walcourt

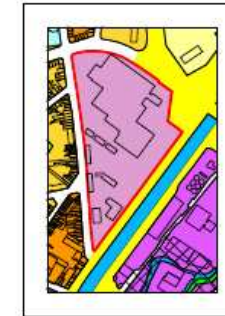


Figure 10: Zone A. 7. - affectation du sol- projet de modification

D'autres ZFM ne faisant pas partie de ces pôles ont également été examinées. Il s'agit des ZFM suivantes :

- L'ilot sis à Molenbeek-Saint-Jean, compris entre la rue Osseghem, la rue Euterpe, la rue De Rudder, la rue J.B. Janssen et la rue J. Delhaize :

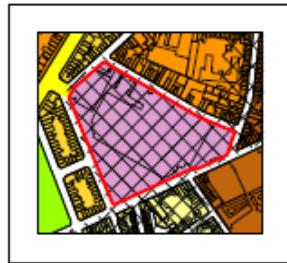


Figure 11: zone A.5- affectation du sol-projet de modification

- L'îlot sis à Jette, compris entre la rue R. Uyttenhove, la place M. De Moor, et la rue du Coin de Terre :



Figure 12: zone A.3.4. - affectation du sol-projet de modification

- L'îlot sis à Jette, compris entre l'avenue du Laerbeek, la Place de l'Ancienne Barriere, l'avenue de l'Exposition, la petite rue Saint-Anne et le bois du Poelbosch :

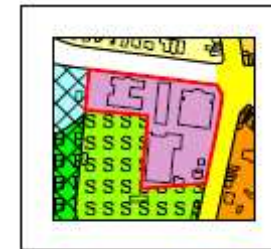


Figure 13: zone A.4. Affectation du sol-projet de modification

- Les deux îlots sis à Forest, compris entre le Boulevard de la Deuxième Armée Britannique, le chemin de fer, la rue du Patinage, la rue M. Bervoets, la rue des carburants et la rue Saint-Denis **(A noter que seul l'îlot situé au Sud (A.8.1.) a été retenu par le projet de modification du PRAS) :**



Figure 14: zones A.8.1. et A.8.2.- affectation du sol-projet de modification

- L'ilot sis à Uccle, compris entre la rue Engeland, le Dieweg, l'avenue Groelstveld et la chaussée Saint Job :

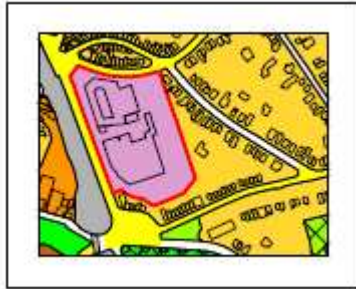


Figure 15: zone-A.9.affectation du sol- projet de modification

- L'ilot sis à Bruxelles, compris entre la rue de Heembeek, la rue Général Biebuyck, l'Avenue des Croix de Guerre et la rue de l'Ancre (**A noter que cette zone n'a pas été retenue par le projet de modification du PRAS**):

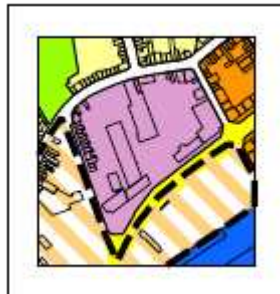


Figure 16: zone A.11.- affectation du sol- projet de modification

L'ensemble des **zones de forte mixité** analysées ainsi que leurs superficies est repris dans le tableau ci-dessous, les zones qui n'ont finalement pas été reprises par le projet de modification du PRAS sont surlignées en rouge :

|         |     |                                    |            | PRAS 2001 | PRAS DEMO | Surface (m2) |
|---------|-----|------------------------------------|------------|-----------|-----------|--------------|
| A.2.1.  | 10B | Chaussée d'Haecht                  | Bruxelles  | ZFM       | ZEMU      | 40.126       |
| A.2.2.  | 10C | Chaussée d'Haecht                  | Bruxelles  | ZFM       | ZEMU      | 38.270       |
| A.2.3.  | 10C | Chaussée d'Haecht                  | Bruxelles  | ZFM       | ZEMU      | 92.845       |
| A.3.1   | 2B  | Quai des Usines (SIBELGA)          | Bruxelles  | ZFM       | ZEMU      | 70.390       |
| A.3.3.  | 18  | Avenue du Port - Rue Claessens     | Bruxelles  | ZATP      | ZEMU      | 25.340       |
| A.3.4.  | 19  | Uyttenhove                         | Jette      | ZFM       | ZEMU      | 20.781       |
| A.4.    | 20  | Ancienne Barrière                  | Jette      | ZFM       | ZEMU      | 24.578       |
| A.5.    | 17  | Osseghem                           | Molenbeek  | ZFM       | ZEMU      | 38.170       |
| A.6.    | 14  | Birmingham                         | Molenbeek  | ZFM       | ZEMU      | 31.256       |
| A.7.    | 15  | Biestebroeck                       | Anderlecht | ZFM       | ZEMU      | 54.908       |
| A.8.1.  | 21  | Saint-Denis                        | Forest     | ZFM       | ZEMU      | 33.776       |
| A.8.2.  | 21  | Saint-Denis                        | Forest     | ZFM       | ZEMU      | 29.843       |
| A.9.    | 22  | Engeland - Dieweg                  | Uccle      | ZFM       | ZEMU      | 27.448       |
| A.10.1. | 13B | Mommaert - Reyers                  | Schaerbeek | ZFM       | ZEMU      | 24.429       |
| A.10.2. | 13C | Chaussée de Louvain - De Lombaerde | Evere      | ZFM       | ZEMU      | 35.454       |
| A.10.3. | 13D | Chaussée de Louvain - Péage        | Evere      | ZFM       | ZEMU      | 25.834       |
| A.11.   | 23  | Heembeek                           | Bruxelles  | ZFM       | ZEMU      | 36.935       |

La carte suivante reprend les ZEMU potentielles analysées dans ce complément (numérotées) ainsi que les ZEMU déjà analysées par le RIE précédemment. Les numéros inscrits sur la carte seront ceux utilisés dans l'analyse qui suit. Les zones colorées en mauve foncé sont celles qui n'ont finalement pas été retenues par le projet de modification du PRAS.







## 2.2. Modification d'une partie de la zone de chemin de fer située entre la rue Navez et le chemin de fer

La possibilité de transformer en Zone d'Industries urbaines (ZIU), une portion de territoire appartenant à Infrabel et jouxtant la rue Navez a également été examinée.

Le périmètre de cette zone, aujourd'hui affectée en zone de chemin de fer, est représenté ci-dessous (en rouge) :

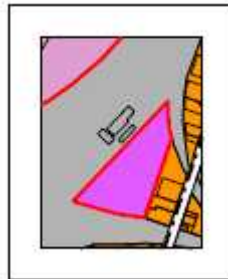


Figure 17: Nouvelle ZIU Navez- affectation du sol-projet de modification

## 2.3. Modification de l'affectation de la ZIU sise à Evere au bord de la Houtweg

En ce qui concerne la modification d'une ZIU à Haren, le long de la Houtweg, une analyse supplémentaire des impacts sur la mobilité a été demandée. En effet, cette zone se situe sur le tracé probable de la future ligne de métro Nord.



Figure 18: ZIU située à Haren- affectation du sol PRAS 2001

*A noter que la modification d'affectation de cette ZIU n'a pas été retenue par le projet de modification du PRAS*

## 2.4. Modification de l'affectation de la zone de sport et loisirs située au Nord de la Région Bruxelloise

En ce qui concerne la zone de sport et loisirs située au Nord de la Région Bruxelloise (« Ring Nord »), une alternative proposant de transformer cette zone en zone d'équipements collectifs et de service public sera analysée au sein de ce complément.



Figure 19: zone de sport et loisirs de plein air "Ring Nord" - affectation du sol PRAS 2001

*A noter que la modification de l'affectation de cette ZSL n'a pas été retenue par le projet de modification du PRAS*

## 2.5. Modification de l'affectation d'une zone de parc située au Nord du Heysel

Dans le cadre du projet de réaménagement du plateau du Heysel par la ville de Bruxelles et de la création d'une nouvelle ZIR (ZIR 15), il est envisagé de modifier l'affectation d'une partie d'une zone de parc (au Nord du plateau du Heysel) en zone d'équipements et ce, afin de pouvoir notamment y créer une nouvelle voirie reliant le site à la sortie 7 bis du Ring.



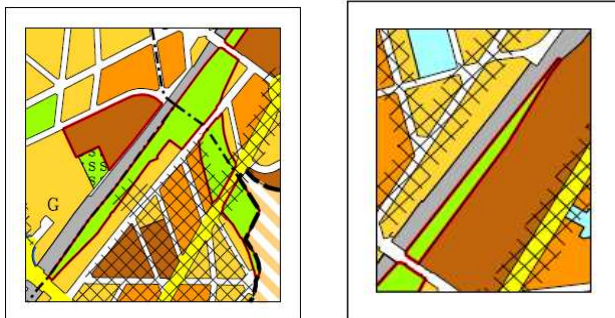
Figure 20: Heysel-Nord-affectation du sol-projet de modification

*À noter que cette modification n'a pas été retenue par le projet de modification du PRAS*

## 2.6. Création de nouvelles zones de parc autour de Tours et Taxis

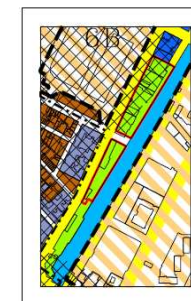
Dans la même logique que la modification du programme de la ZIR 6 Tours et Taxis, dans lequel la superficie minimum à réserver aux espaces verts a été augmentée, il est envisagé d'affecter en zones de parcs certaines zones situées en dehors du périmètre de la ZIR mais dont le schéma directeur prévoit également la réalisation d'espaces verts en continuité avec ceux de la ZIR.

Il s'agit d'une part des zones situées à l'Ouest de Tours et Taxis et longeant la ligne de chemin de fer L 28 et sur l'ancien tracé de la ligne de chemin de fer qui desservait anciennement Tours et Taxis (ancienne Ligne 28 A).



**Figure 21: parcs à l'Ouest de Tours et Taxis-affectation du sol- projet de modification**

D'autre part, une partie de la zone d'activité portuaire ou de transport longeant la rive gauche du bassin Beco est également affectée en zone de parc :



**Figure 22: bassin Beco-affectation du sol-projet de modification**

## 2.7. Création d'une zone de parc au sein de 'îlot formé par les rues de Molenbeek, Tivoli, Claessens et de l'entrepôt :

Afin d'accompagner les réponses à l'essor démographique par le maintien et le développement de suffisamment d'espaces verts en première couronne, une nouvelle zone de parc, prévu par le permis de lotir « Tivoli » est proposée par le projet de modification du PRAS :



**Figure 23: zone de parc Tivoli-affectation du sol- projet de modification**

## PARTIE 2 : MODIFICATION DE CERTAINES PRESCRIPTIONS LITTÉRALES

### 1. Modification de la prescription littéraire 0.12.

#### 1.1. Description de l'état initial de l'environnement

La prescription générale 0.12 énumère limitativement les cas dans lesquels la modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ainsi que la démolition d'un logement peut exceptionnellement être autorisée en zones d'habitat, en zones de mixité et dans les zones administratives.

Dans la pratique, on remarque que les superficies plancher de logement démolies sont généralement faibles (autour de 100 m<sup>2</sup>).

Les éléments de la prescription actuelle dont la modification est envisagée sont développés dans le tableau suivant :

| <b>Prescription 0.12 (PRAS 2001)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| La modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ainsi que la démolition d'un logement ne peuvent être autorisées en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone administrative qu'à l'une des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité ; |
| 1° maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitat ou maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone, en zones de mixité, et en zones administrative<br><br>(...)                                                                                                                                                                                                                |
| 7° permettre la création ou l'extension d'un commerce existant en liseré de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

noyau commercial

#### 1.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du projet de modification du plan

Les enjeux principaux de cette modification résident principalement dans les aspects urbanistiques.

Tout d'abord, la prescription 0.12. ne prévoit pas de protection du logement pour dans les ZEMU, nouvelle zone dans laquelle le logement est également autorisé.

En ce qui concerne le 1° de la prescription 0.12, un problème parfois rencontré dans les quartiers denses, est l'impossibilité de trouver de l'espace sur le site ou dans la zone pour réaliser la superficie de logement à compenser. C'est le cas dans des zones déjà saturées, rendant la réalisation de projets difficiles.

D'autre part, en ce qui concerne le 7° de la prescription 0.12, l'enjeu majeur est la problématique des étages vides au dessus des commerces. Ainsi, à Bruxelles-ville, entre 500 et 600 immeubles vides ont été recensés au début des années 2000, pour un potentiel de plus de 1200 logements à réaffecter. Ceux-ci se concentrent justement dans les rues à forte valeur commerciale, telles que la rue Neuve, la rue des Fripiers et les abords de la Grand Place<sup>1</sup>. Les raisons généralement évoquées pour expliquer cet état de fait sont d'une part l'absence d'entrée séparée et d'autre part le fait que les

<sup>1</sup> M. DEMANET, « Vacance immobilière et revitalisation urbaine à la ville de Bruxelles », in N. Bernard, *La lutte contre la vacance immobilière : constats et bonnes pratiques*, p. 107.

propriétaires préfèrent louer leur immeuble à un seul locataire (qui ne fait pas nécessairement usage des étages) via un bail commercial.

### 1.3. Analyse des incidences environnementales

Les incidences de la modification de la prescription concernent principalement les aspects urbanistiques. En effet, la modification de la prescription influencera la délivrance des permis lorsque la prescription 0.12. entre en jeu.

Tout d'abord, la ZEMU a été ajoutée à la liste des zones dans lesquelles la prescription 0.12. s'applique, ce qui implique que le logement qui sera créé dans ces zones sera également protégé.

Par ailleurs, l'impact principal de la modification du **point 1°** de la prescription 0.12. est d'apporter une plus grande flexibilité à son application. Ainsi, dans le cas d'un îlot de petite taille et saturé, il est parfois difficile de trouver de l'espace pour réaliser la superficie de logements à compenser. Cela peut empêcher la réalisation de certains projets. Dans ce cas, la modification de la prescription permet de réaliser des logements dans une zone limitrophe.

La difficulté est sans doute de définir clairement ce que l'on entend par « zone limitrophe ».

D'autre part, dans le cas où le logement serait compensé dans une zone limitrophe, deux permis devront être introduits : l'un pour le projet qui implique une diminution de superficie de plancher de logements en zone d'habitat ou en zone de mixité, et l'autre pour le projet de logement dans la zone proche destiné à compenser cette diminution. Le fait d'avoir deux permis peut compliquer la procédure. En effet le premier ne pourrait être délivré qu'à condition que le deuxième ait déjà été délivré.

Il est important de noter que cette possibilité n'existe pas lorsque l'on supprime du logement en zones administratives, ce qui permet de maintenir un incitant fort à préserver le logement dans ces zones.

En ce qui concerne la modification du **point 7**, l'incidence principale est de favoriser le maintien du logement aux étages des commerces en liserés de noyaux commerciaux. La modification participe ainsi à la lutte contre les

étages abandonnés. Néanmoins, l'impact sera plutôt faible sur l'occupation effective des étages par du logement, étant entendu que même si le commerce ne s'étend pas aux étages, on ne peut obliger un propriétaire à louer ou occuper effectivement les logements situés aux étages.

A noter que la modification de la prescription restreint les possibilités d'application de la prescription 22 relatives aux noyaux commerciaux qui permet que le commerce puisse s'implanter aux étages lorsque les conditions le permettent et moyennant mesures particulières de publicité.

D'autre part, la modification de la prescription n'aura à priori pas d'impact sur la viabilité des commerces. En effet, ceux-ci se développent généralement au rez-de-chaussée et au premier étage. Les étages supérieurs ne conviennent en effet pas particulièrement bien à l'accès du public et dans les faits ne sont pas occupés.

### 1.4. Recommandations

Il faudra veiller à ce qu'effectivement la compensation du logement dans une zone limitrophe ne soit accordée que dans le cas où il n'y a réellement pas de possibilité sur le site ou dans la zone.

En ce qui concerne les permis, il faudra prévoir les mécanismes adéquats afin de conditionner la délivrance du permis détruisant du logement à la délivrance préalable d'un permis créant du logement dans une zone proche.

D'autre part, il faudrait veiller à donner une définition claire et facilement applicable de « zone limitrophe ».

Enfin, la modification du point 7° participe à la lutte contre la vacance des étages au dessus des commerces mais n'est pas suffisante. D'autres mesures existantes (obligation de créer des entrées séparées, etc...) doivent être renforcées.

## 2. Modification de la prescription n°11 relative aux zones vertes de haute valeur biologique

Cette modification est principalement susceptible d'avoir des incidences au niveau de la faune et la flore.

Etant donné que certaines zones vertes de haute valeur biologique (40 % de celles-ci) sont également des sites Natura 2000, l'analyse ci-dessous prendra, pour les ZHVB concernées, la forme d'une évaluation appropriée des incidences sur les sites Natura 2000.

### 2.1. Evaluation appropriée (ZHVB reprises en tant que sites Natura 2000)

La présente évaluation est réalisée en application de la directive européenne 92/43/CEE relative à la conservation des sites Natura 2000 ainsi que de la faune et de la flore sauvages (« directive Habitats »).

Cette directive était jusqu'il y a peu traduite en droit bruxellois par l'arrêté du Gouvernement de la RBC du 26 octobre 2000, relatif à la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage. Ces dispositions sont désormais intégrées dans l'ordonnance Nature qui a été adoptée le 1<sup>er</sup> mars 2012.

L'article 57 de cette ordonnance stipule ainsi que « *Tout plan ou projet soumis à permis, à autorisation ou à approbation, non directement lié ou nécessaire à la gestion écologique d'un site Natura 2000 mais susceptible de l'affecter de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet, conformément aux dispositions de la présente sous-section, d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site Natura 2000* ».

### 2.1.1. Description du projet de plan et des zones Natura 2000 concernées

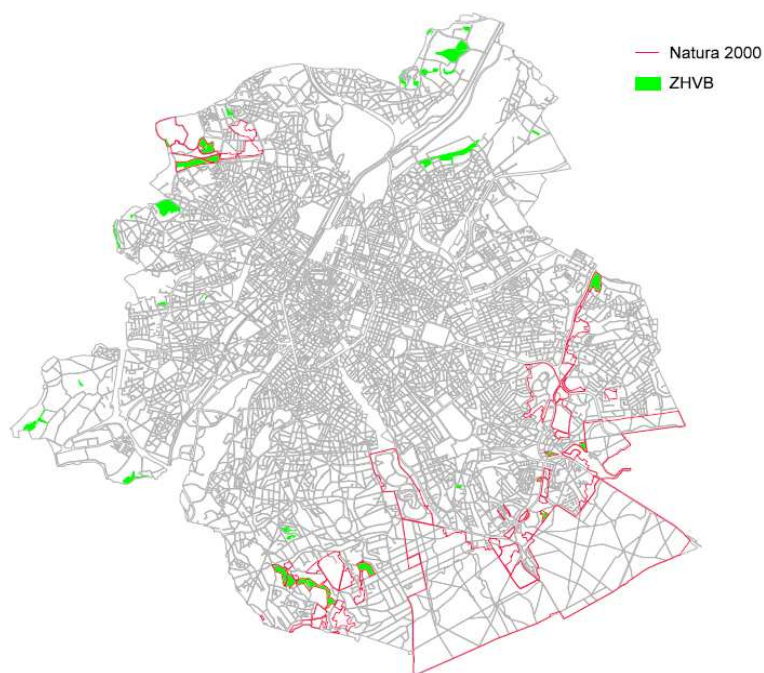
Description du projet de plan

Le projet de modification partielle du PRAS prévoit de modifier la prescription relative aux zones à hautes valeurs biologiques de la manière suivante :

| Prescription PRAS 2001                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Projet de modification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>11. Zones vertes de haute valeur biologique</i><br/> <i>Ces zones sont destinées à la conservation et à la régénération du milieu naturel de haute valeur biologique en ce qu'il abrite des espèces animales et végétales rares ou qu'il présente une diversité biologique importante.</i><br/> <i>Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces.</i></p> | <p><i>11. Zones vertes de haute valeur biologique</i><br/> <i>Ces zones sont destinées à la conservation et à la régénération du milieu naturel de haute valeur biologique en ce qu'il abrite des espèces animales et végétales rares ou qu'il présente une diversité biologique importante.</i><br/> <i>Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces, ainsi qu'à la réalisation du maillage vert</i></p> |

L'ajout d'une référence au maillage vert, notion déjà définie par le glossaire du PRAS, permet de lever les controverses quant à la possibilité de réaliser des aménagements de promenade dans les ZVHVB (expressément visés au 1<sup>o</sup> de la définition de la notion, dans le glossaire du PRAS), tout en n'y ouvrant pas la possibilité de réaliser d'autres types de travaux.

La carte suivante localise les différentes ZHVB sur le territoire de la Région. Elle permet également d'identifier les zones Natura 2000.



|                  |                                                                                                                                                                                                            |               |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|                  | <i>Soignes – Vallée de la Woluwe</i>                                                                                                                                                                       |               |
| <i>BE1000002</i> | <i>Site II : Zones boisées et ouvertes au sud de la Région bruxelloise<br/>Complexe « Verrewinkel – Kinsendael »</i>                                                                                       | <i>140 ha</i> |
| <i>BE1000003</i> | <i>Site III : Les zones boisées et les zones humides de la vallée de Molenbeek dans le nord-ouest de la Région bruxelloise<br/>Complexe « Poelbos - Laerbeek – Dieleghem - Marais de Jette-Ganshoren »</i> | <i>117 ha</i> |

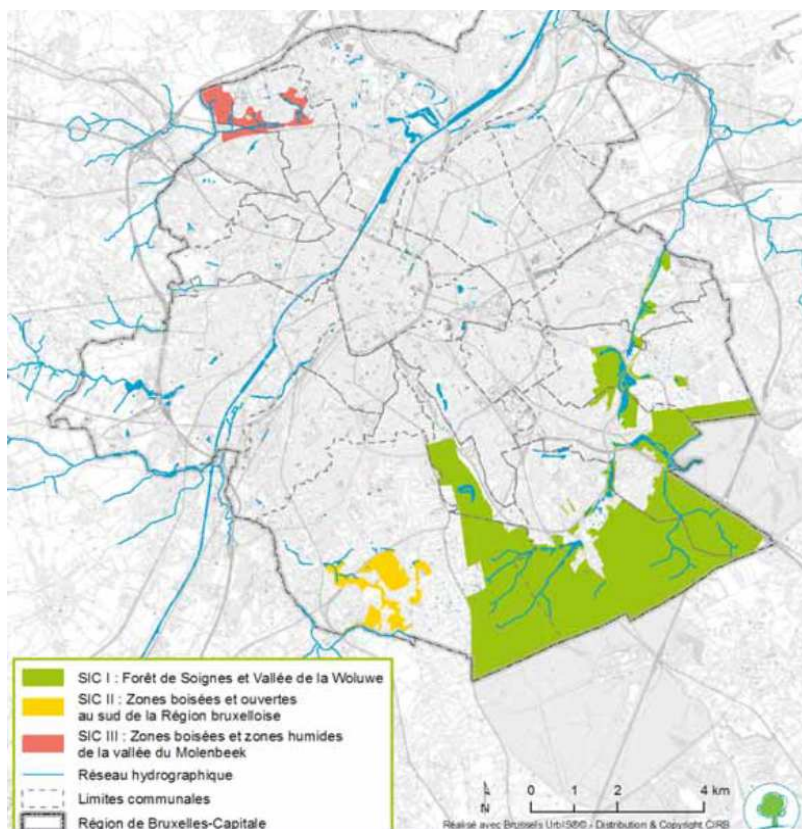
#### 1.2.. Description des zones Natura 2000 concernées :

- *Nom et code des zones Natura 2000 concernées :*

Les zones à hautes valeurs biologiques sont présentes dans les 3 zones spéciales de conservation de la Région de Bruxelles capitale. Le tableau suivant reprend ces zones.

| <b>Code du SIC</b> | <b>Site d'Importance Communautaire</b>                                                                                             | <b>Superficie (hectares)</b> |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <i>BE1000001</i>   | <i>Site I : La forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe<br/>Complexe « Forêt de</i> | <i>2077 ha</i>               |





**Tableau 1: Zones spéciales de conservation Natura 2000**

- *Motifs pour la désignation des zones Natura 2000 concernées :*

Les trois grandes zones spéciales de conservations sont ici décrites, en présentant les habitats et les espèces ayant menés à leur désignation. Dans un deuxième temps, les stations affectées en ZHVB sont plus particulièrement décrites.

### **A. ZSC I : Forêt de Soignes et Vallée de la Woluwe**

La ZSC I est la plus grande des zones désignées. Elle est subdivisée en 28 zones partielles (ou stations). En font partie la forêt de Soignes, les domaines boisés avoisinants et les zones lisières, telles que le Plateau de la Foresterie. Etendu au chapelet d'étangs de la vallée de la Woluwe, ce site s'avère particulièrement intéressant sur le plan biologique. Il est principalement composé d'espaces verts publics.

Sa désignation comme site d'intérêt communautaire assure le maintien de certains habitats (principalement les hêtraies), d'espèces comme le Lucane cerf-volant (repéré au Talus des 3 Tilleuls), la Bouvière (dans les étangs des Enfants noyés, du Rouge-Cloître, de Boitsfort, du parc Tournay-Solvay, et du parc de Woluwe) et 4 espèces de chauves-souris. De manière générale, ce massif forestier et la vallée de la Woluwe fournissent les principaux gîtes (repos, nourriture, reproduction et hibernation) aux 14 espèces forestières et arboricoles de chauves-souris présentes en Région bruxelloise.

En ce qui concerne plus particulièrement la vallée de la Woluwe, l'étang de la Royale Belge et l'étang aval du Parc Ten Reuken sont d'une qualité hydrologique satisfaisante à excellente. Entourés de pelouses et de terrains herbeux, ils constituent des stations de gagnage et de transit de première importance pour les chauves-souris, tant en nombre d'individus d'espèces communes qu'en diversité d'espèces spécifiques<sup>2</sup>.

#### **A.1. Habitats**

Les habitats ci-dessous sont présents sur le site Natura 2000. Chaque habitat est affecté de différents critères d'évaluation qui visent à en relativiser l'importance. Les critères d'évaluation ci-dessous correspondent aux critères utilisés par la Commission.

Le tableau ci-dessous provient du site européen. Il montre une représentation des habitats. Ici, les habitats ont une représentation significative (C) sauf pour deux qui sont non-significativement représentés

<sup>2</sup> Rapport technique concernant la Directive européenne 92/43/CE dans la Région bruxelloise, IBGE, décembre 2002



(D), aucun autre indication n'est donc reprise pour les autres critères pour ces habitats.

La surface relative est la superficie du site couverte par le type d'habitat naturel par rapport à la superficie totale couverte par ce type d'habitat naturel sur le territoire national (estimation selon le meilleur jugement). Une note de C signifie que la superficie de l'habitat est de moins de 2% de la superficie de l'habitat au niveau national.

Le statut de conservation reprend le degré de conservation de la structure et des fonctions du type d'habitat naturel concerné ainsi que les possibilités de restauration. Le statut B peut vouloir différentes chose :

- Conservation bonne
  - structure bien conservée et perspectives bonnes, indépendamment de la notation du troisième sous-critère ou
  - structure bien conservée, perspectives moyennes/défavorables et restauration facile ou possible avec un effort moyen ou
  - structure moyenne/partiellement dégradée, perspectives excellentes et restauration facile ou possible avec un effort moyen ou ;
  - structure moyenne/partiellement dégradée, perspectives bonnes et restauration facile

En résumé, l'évaluation globale de la valeur du site pour la conservation du type d'habitat naturel est dans ce cas B pour tous les habitats significativement représentés.

| CODE      | Description                                                                                            | % de couverture | Représentation | Surface relative | Statut de conservation | Evaluation globale |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|------------------|------------------------|--------------------|
| 9160      | Chênaie pédonculées ou chênaie-charmaie sub-atlantiques et médio-européenne du <i>Carpinion betuli</i> | 12              | C              | C                | B                      | B                  |
| 9130      | Hêtraie du <i>Asperulo-Fagetum</i>                                                                     | 9               | C              | C                | B                      | B                  |
| 91E0<br>* | Forêts alluviales à <i>Aulus glutinosa</i> et <i>Fraxinus excelsior</i>                                | 1               | C              | C                | B                      | B                  |
| 9150      | Hêtraies calcicoles médio-européennes du <i>Cephalanthero-Fagion</i>                                   | 1               | D              |                  |                        |                    |
| 6430      | Mégaphorbiaie hygrophiles d'ourlets planitaires et des étages montagnard à alpin                       | 1               | C              | C                | B                      | B                  |
| 4030      | Landes sèches européennes                                                                              | 1               | D              |                  |                        |                    |
| 9190      | Vieilles chênaies acidophiles des plaines sablonneuses à <i>Quercus robur</i>                          | 1               | C              | C                | B                      | B                  |

Tableau 2 : Types d'habitat présents sur le site Natura 2000 I<sup>3</sup> (\* habitat prioritaire)

---

<sup>3</sup> <http://natura2000.eea.europa.eu/natura2000/SDF.aspx?site=BE1000001>

### A.2. Espèces

Le site Natura 2000 sur la Forêt de Soignes à été désigné Natura 2000 suite à sa qualité de ZSC, Zone spéciale de conservation. Ces zones sont liées la Directive « Habitats (92/43/CEE) » et sont donc motivées par la présence d'habitats naturels à conserver.

Les oiseaux suivants sont présents dans le site Natura 2000 et font partie de l'annexe I de la Directive « Oiseaux ».

- Martin-pêcheur d'Europe - *Alcedo atthis*
- Pic mar - *Dendrocopos medius*
- Pic noir - *Dryocopus martius*
- Harle Piette - *Mergus albellus*
- Engoulevent d'Europe - *Caprimulgus europaeus*

Le Faucon pèlerin - *Falco peregrinus* et la Bondrée apivore *Pernis apivorus* sont également signalés.

Des chauves souris appartenant à l'annexe II de la directive habitat sont présentes sur le site :

- 1308 Barbastelle (*Barbastella barbastellus*)
- 1318 Vespertilion des marais (*Myotis dasycneme*)
- 1321 Vespertilion à oreilles échancrées (*Myotis emarginatus*)
- 1324 Grand murin (*Myotis myotis*)

La présence des chauves-souris fut déterminante pour la sélection des zones des sites Natura 2000 à Bruxelles. Malgré le caractère urbain, la Région de Bruxelles-

Capitale est intéressante car elle résulte d'une conjonction de différents milieux (forêts, ouverts, humide, bâtis) qui répondent aux exigences écologiques des populations de chauves-souris.

Des objectifs relatifs aux espèces d'intérêt communautaires selon les groupes écologique (toutes les espèces, chiroptères chassant dans les bois, chiroptères à large spectre de zone de gagnage) sont repris sous la forme de recommandations. Notons entre autres les éléments suivants :

- Réaliser des transitions progressives entre les milieux ouverts entre les bois par la gestion de lisières à manteau et ourlet ;
- Contrer le morcellement de la forêt de Soignes ;
- Porter une attention particulière aux impacts négatifs de l'éclairage ;
- Protection des sites d'hivernage ;
- Garantir la qualité de l'eau des étangs ;
- Conserver les vieux arbres
- ...

Les autres espèces faisant partie de l'annexe II de la directive habitat signalée sur le site sont :

- La lucane cerf-volant (*Lucane cervus*)
- La bouvière (*Rhodeus sericeus*)
- Un petit escargot, le *Vertigo angustior*

## B. ZSC II

La ZSC II se compose de 15 zones partielles (stations) reprenant des espaces verts aussi bien publics que privés. Cette Zone Spéciale de Conservation se situe entre le Molenbeek-Geleytsbeek au nord et le Linkebeek-Verrewinkelbeek au sud. Sa localisation entre deux vallées lui confère de précieuses zones de transition, entre les parties humides et les parties sèches. La riche variation de milieux ouverts et boisés (tels que le Kauwberg et le plateau Engeland, le Verrewinkel, le Buysdelle, le Kinsendaal, le Kriekenput) augmente encore son intérêt en termes de protection de la biodiversité urbaine. Onze espèces de chauves-souris y ont déjà été observées.

### B.1. Habitats

Les habitats ci-dessous sont présents sur le site Natura 2000. Chaque habitat est affecté de différents critères d'évaluation qui visent à en relativiser l'importance. Le tableau ci-dessous provient du site européen<sup>4</sup>.

| Code | Description                                                                                                                                    | % de couverture | Représentation | Surface relative | Statut de conservation | Evaluation globale |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|------------------|------------------------|--------------------|
| 6430 | Mégaphorbiaies hydrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin                                                             | 1               | C              | C                | B                      | B                  |
| 9130 | Hêtraies du <i>Asperula-Fagetum</i>                                                                                                            | 13              | B              | B                | B                      | B                  |
| 9160 | Chênaies pédonculées ou chênaies- charmaies subatlantique et médio-européennes du <i>Carpinion betuli</i>                                      | 7               | C              | C                | C                      | C                  |
| 91E0 | Forêts alluviales à <i>Alnus glutinosa</i> et <i>Fraxinus excelsior</i> ( <i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i> ) | 10              | B              | B                | B                      | A                  |
| 9190 | Vieilles chênaies acidophiles des plaines sablonneuses à <i>Quercus robur</i>                                                                  | 11              | D              | -                | -                      | -                  |
| 6510 | Prairies de fauches de basse altitude ( <i>Alopecurus pratensis</i> ,                                                                          | 1               | D              | -                | -                      | -                  |

<sup>4</sup> <http://natura2000.eea.europa.eu>

|  |                                |  |  |  |  |  |
|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|
|  | <i>Sanguisorba officinalis</i> |  |  |  |  |  |
|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|

## B.2. Espèces

Des chauves souris appart tenant à l'annexe II de la directive habitat sont présentes sur le site :

- 1308 Barbastelle (*Barbastella barbastellus*)
- 1324 Grand murin( *MYotis myotis*)

D'autres chauves-souris appartenant à l'annexe IV de la Directive Habitats sont présentes sur le site :

- Vespertilion de Daubenton ;
- Vespertilion à moustaches
- Vespertilion de Brandt
- Vespertillion de Natterer ;
- Sérotine ;
- Noctule
- Pipistrelle commune ;
- Oreillard commun
- Pipistrelle de Nathusius

Quelques espèces cibles pour le site : Pic épeichette, Faucon Horbureau ;, Belette, Thécla de l'Orme

## C. ZSC III : Les zones boisées et les zones humides de la vallée du Molenbeek

Les cinq stations qui composent la ZSC III comprennent des bois sur sols calcaires, où pousse une flore vernale très riche (Poelbos, bois du Laerbeek et bois de Dieleghem), et des zones marécageuses (marais de Jette-Ganshoren) que relie le parc Roi Baudouin. L'ensemble forme un complexe d'aires de nourrissage et d'habitats essentiel pour les 12 espèces de chauves-souris observées.

### C.1. Habitats

Le tableau ci-dessous reprend les habitats présents dans la ZSC III. Le tableau ci-dessous provient du site européen<sup>5</sup>.

| Code | Description                                                                                                                                    | % de couverture | Représentation | Surface relative | Statut de conservation | Evaluation globale |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|------------------|------------------------|--------------------|
| 9160 | Chênaies pédonculées ou chênaies-charmaies subatlantique et médio-européennes du <i>Carpinion betuli</i>                                       | 34              | C              | A                | A                      | A                  |
| 91E0 | Forêts alluviales à <i>Alnus glutinosa</i> et <i>Fraxinus excelsior</i> ( <i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i> ) | 10              | D              |                  |                        |                    |
| 6430 | Mégaphorbiaies hydrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin                                                             | 5               | C              | A                | A                      | A                  |
| 7220 | Sources pétrifiantes avec formation de travertins ( <i>Cratoneurion</i> )                                                                      | 1               | D              |                  |                        |                    |

**Tableau 3 : Type d'habitats présents sur le site Natura 2000 \*habitat prioritaire**

---

<sup>5</sup> <http://natura2000.eea.europa.eu>

## C.2. Espèces

Une espèce d'oiseau est reprise sur la liste de l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux » :

- Marouette ponctuée (Porzana porzana)

Des chauves souris appart tenant à l'annexe II de la Directive Habitats sont présentes sur le site :

- 1308 Barbastelle (Barbastella barbastellus)
- 1324 Grand murin( Myotis myotis)
- 1318 Vespertilion des marais (Myotis dasycneme)

D'autres chauves-souris appartenant à l'annexe IV de la Directive Habitats sont présentes sur le site :

- Vespertilion de Daubenton ;
- Vespertilion à moustaches
- Vespertilion de Brandt
- Vespertilion de Natterer ;
- Sérotine ;
- Noctule
- Pipistrelle commune ;
- Oreillard commun
- Pipistrelle de Nathusius

- *Description plus précises des stations affectées en ZHVB:*

| <b>ZSC I A : Forêt de Soignes</b> |                                               |                                                                                                                                                                                                            |                       |                                                                      |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Station                           | Nom                                           | Caractéristiques                                                                                                                                                                                           | Habitats              | Espèces                                                              |
| I A 6                             | Domaine Château Charles Albert                | Station importante en lisière de forêt de soignes<br><br>Grand domaine privé                                                                                                                               | /                     | Chauve Souris (voir description pour ZSC I)<br>Lucane<br>cerf volant |
| I A 8                             | Ancien domaine Huart                          | Espace boisé privé<br>Zone de lisière importante pour le site Rouge Cloître                                                                                                                                | /                     | Chauve Souris (voir description pour ZSC I)                          |
| I A 10                            | Parc du Bergoije                              | Relique de la forêt de Soignes. Traversé par le Roodkloosterbeek, relie la vallée de la Woluwe au site Rouge Cloître<br><br>Parc boisé où l'influence humaine est présente (divers chemins libres d'accès) | 6430<br>9130<br>91 E0 | Chauve Souris (voir description pour ZSC I)                          |
| I A 14                            | Stations relais en bordure du Bd du Souverain | Etangs du Domaines Junges (privé)<br>Rôle de liaison entre la Forêt de Soignes et la vallée de la Woluwe                                                                                                   | /                     | Chauve Souris (voir description pour ZSC I)                          |

| ZSC IB Vallée de la Woluwe |                  |                                                                                                   |      |                                                |
|----------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------|
| IB 3                       | Etang Floréal    | Mare entourée d'arbres<br><br>Zone de suintement intéressante                                     | /    | Chauve Souris<br>(voir description pour ZSC I) |
| IB 11                      | Hof ter Musschen | Terrain marécageux le long de la Woluwe<br><br>Un sentier libre d'accès passe en bordure du site. | 6430 | Chauve Souris<br>(voir description pour ZSC I) |



Figure 24 : Vallée de la Woluwe Sud (3 ZHVB) Station 1 B3 Etang Floréal (au Sud), Parc du Bergoje (IA 10) à gauche et Ancien domaine Huart (IA8) à droite.





Figure 25 : IA14, Station relais en bordure du Bd du Souverain et Domaine du château Charles Albert (I A 6)



Figure 26 : Vallée de la woluwe Nord Hot ter Musschen (station IB11)

| ZSC II : Zones boisées et ouvertes au Sud de la Région bruxelloise |                     |                                                                                                                                                                                                                                                            |                       |                                                    |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------|
| Stations                                                           | Nom                 | Caractéristiques                                                                                                                                                                                                                                           | Habitats              | Espèces                                            |
| II 2                                                               | Kinsendael          | Forêt alluviale, riche en sources<br><br><b><u>Réserve naturelle</u></b>                                                                                                                                                                                   | 6430<br>9160<br>91 E0 | Chauves souris (voir description générales ZSC II) |
| II 3                                                               | Site du Kriekenpunt | Forêt alluviale, riche en sources<br><br>Très sauvage<br><br>Un sentier libre d'accès a été aménagé pour permettre la traversée du site par la Promenade Verte (piétons uniquement).<br><b><u>Réserve naturelle</u></b>                                    | 6430<br>9160<br>91 E0 | Chauves souris (voir description générales ZSC II) |
| II 10                                                              | Parc Fond Roy       | Parc public pour la majeure partie<br><br>Haies, vergers, prairies, zones marécageuses....                                                                                                                                                                 | 9160<br>91 E0         | Chauves souris (voir description générales ZSC II) |
| II-11                                                              | Plateau Engeland    | Jeunes bois (chênaies) avec des prairies et friches ouvertes plus rases et acidophiles sur substrat sec. Dans le fond de la vallée il y a présence de roselières et saulaies.<br><br>Une partie du site est librement accessible via un réseau de sentier. | 6510<br>9190          | Chauves souris (voir description générales ZSC II) |



**Figure 27 : Stations II 2, 3 et 10- Kinsendael-Kriekenpunt-Parc Fond-Roy**

| ZSC III : Zones boisées et zones humides de la vallée du Molenbeek (Nord de la RBC) |                                 |                                                                                                                                                                                                      |                       |                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------|
| Stations                                                                            | Nom                             | Caractéristiques                                                                                                                                                                                     | Habitats              | Espèces                                             |
| III 1                                                                               | Poelbos                         | Bois de feuillus datant de la fin du 18 <sup>ème</sup> siècle<br>Planté sur des anciennes carrières de grès calcaire<br>Bois clôturé, protégé de la pression humaine<br><br><u>Réserve naturelle</u> | 7220<br>9160          | Chauves souris (voir description générales ZSC III) |
| III 2                                                                               | Laerbeek                        | Bois de feuillus datant de la fin du 18 <sup>ème</sup> siècle<br>Planté sur des anciennes carrières de grès calcaire<br>Fréquenté par le public                                                      | 7220<br>9160<br>91 E0 | Chauves souris (voir description générales ZSC II)  |
| III 4                                                                               | Marais de Jette et de Ganshoren | <u>Réserve naturelle</u>                                                                                                                                                                             | 6430                  | Chauves souris (voir description générales ZSC III) |





- *Objectifs de conservation pour les zones Natura 2000 concernées :*

Les objectifs de conservation des zones Natura 2000 seront repris dans l'arrêté de désignation des sites qui doit prochainement être approuvé. Etant donné le fait que ces objectifs n'ont pas encore été publiés, nous n'avons pas pu nous les procurer.

Selon l'article 4 de l'arrêté relatif à la conservation des habitats naturels, les zones désignées doivent faire l'objet d'un plan de gestion approprié et spécifique au site.

- *Autres données sur les sites :*

Les ZHVB concernées se situent à la fois sur le tracé du maillage bleu et du maillage vert :

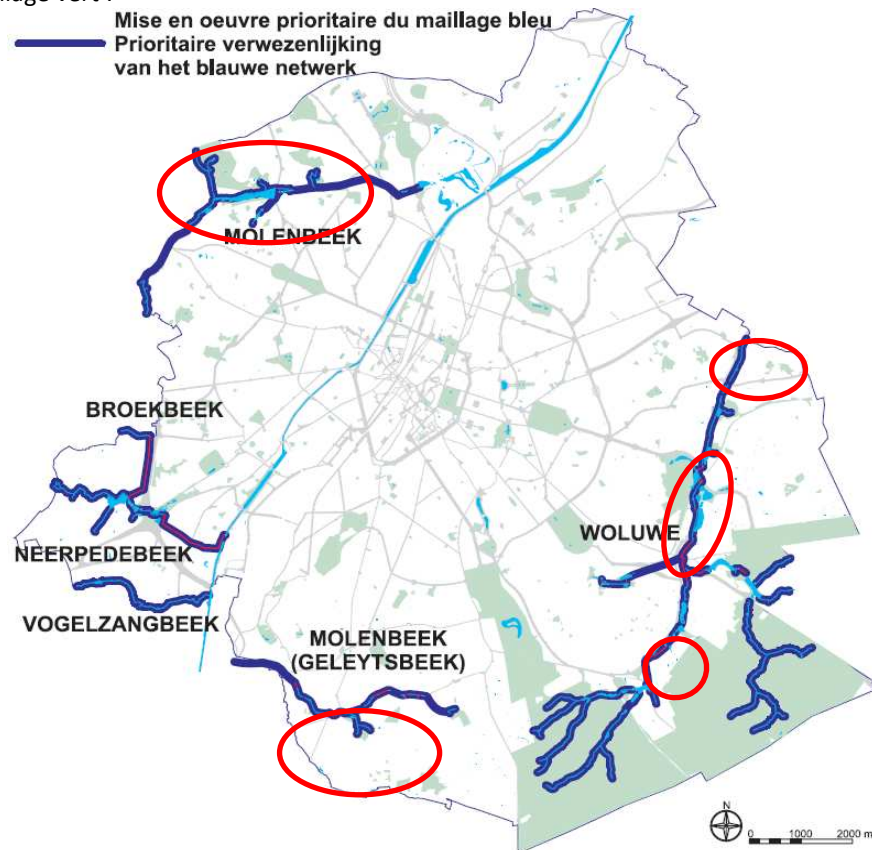


Figure 28: maillage bleu (source :IBGE)



Figure 29: maillage vert (source: IBGE)

Par ailleurs, l'ordonnance Nature, adoptée le 1<sup>er</sup> mars 2012 prévoit l'établissement d'un « **Réseau écologique bruxellois** », reprenant un « *ensemble cohérent de zones représentant les éléments naturels, semi-naturels et artificiels du territoire régional qu'il est nécessaire de conserver, de gérer et/ou de restaurer afin de contribuer à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional ; le réseau écologique bruxellois est composé de zones centrales, de développement et de liaison* » ; Les ZHVB et le réseau natura 2000 sont intégrés dans le réseau écologique bruxellois

### 2.1.2. Analyse des incidences

Le projet de modification du PRAS n'induit pas de projet précis. La modification permettra uniquement les aménagements nécessaires au maillage vert.

Le maillage vert est défini par le glossaire du PRAS de la manière suivante :

*« Principe d'aménagement écologique, social et paysager des espaces publics et privés dont l'expression se traduit dans les objectifs du PRD ou ses instruments de mise en œuvre et qui vise à :*

*1° créer ou améliorer une continuité entre les espaces verts par des plantations, des espaces de promenade ou tout couloir vert ;*

*2° assurer une répartition spatiale et fonctionnelle (récréative, paysagère, écologique et pédagogique) adéquate des espaces verts tenant compte des besoins des habitants et de l'écologie urbaine ;*

*3° établir une continuité entre des zones centrales et les zones de développement de la nature par des zones de liaisons ».*

Caractéristiques générales des interférences possibles du projet de plan sur les zones Natura 2000 concernées:

Comme la carte présentée au point précédent l'a montré, l'ensemble des zones Natura 2000 concernées sont reprises dans le réseau du maillage vert. La promenade verte traverse ainsi la plupart de ces zones.

Par ailleurs, le maillage vert, a par sa définition une incidence positive sur les espèces, car il permet de mettre en liaison les différents sites Natura 2000 avec une série d'éléments ponctuels ou linéaires (alignements d'arbres, haies, fossés, mares, bois...) qui peuvent servir d'abris, de sites de repos, de nourrissage, de reproduction ou encore de couloirs de migration pour ces espèces. Le maillage vert participe ainsi à l'accroissement de la biodiversité, notamment en facilitant la dispersion et la migration des espèces sauvages

entre les espaces verts bruxellois, mais aussi entre la Région et les zones limitrophes. Les aménagements du maillage vert peuvent indéniablement profiter aux espèces protégées dans le cadre de Natura 2000.

On peut donc présupposer que l'ajout de la référence au maillage vert dans la prescription des ZHVB n'aura pas d'incidences significatives sur la faune et la flore de ces zones. Néanmoins, tout nouveau projet d'aménagement relatif au maillage vert dans ces zones devra faire l'objet d'une évaluation appropriée plus précise.

Impacts des types d'incidences pertinents sur les habitats et les espèces

Dans la mesure où la promenade verte, partie intégrante du maillage vert, favorise l'accès du public aux sites protégés, cette présence du public peut induire une diminution de la qualité des habitats.

En effet, étant donné que l'on se trouve en milieu urbain, la pression récréative peut être très élevée. Les visiteurs ont des objectifs variés et différents : des promeneurs, des familles, des joggeurs, des cyclistes, des VTT-istes, des cavaliers, des chiens, des associations de jeunesse à la recherche de terrains d'aventure....

La présence humaine peut ainsi engendrer une série de nuisances susceptibles de réduire la qualité des habitats en dérangeant certaines espèces. Il importe néanmoins de rappeler que la plupart des sites concernés sont déjà accessibles du public. Il ne s'agit donc pas d'une incidence propre au projet de modification du PRAS.

Le statut de réserve naturelle régionale de certains sites permet d'apporter une protection supplémentaire, notamment en limitant strictement certaines activités et en encadrant la présence du public dans ces sites.

Solutions alternatives



Aucune alternative n'est proposée.

Mesures d'atténuations/recommandations

Lors de la réalisation de nouveaux aménagements nécessaires à la réalisation du maillage vert, il faudra veiller à ce que ceux-ci :

- ne morcellent pas les habitats ;
- ne dénaturent par la fonction première de protection de la nature des zones vertes de haute valeur biologique.

D'autre part, un effort important de communication et de sensibilisation du public est à faire lorsque ces travaux autorisent l'accès du public à ces sites. Outre les campagnes et les panneaux de sensibilisation, il faudra veiller à bien baliser les cheminements afin de gérer et d'encadrer le plus possible la pression récréative.

## 2.2. Les autres ZHVB (non-Natura 2000)

Certaines ZHVB ne sont pas reprises parmi les sites Natura 2000. Pour ces zones, le tableau suivant détaille les éléments du diagnostic et les incidences environnementales.

Pour faciliter l'analyse, ces zones ont été réparties en 6 « pôles géographique »

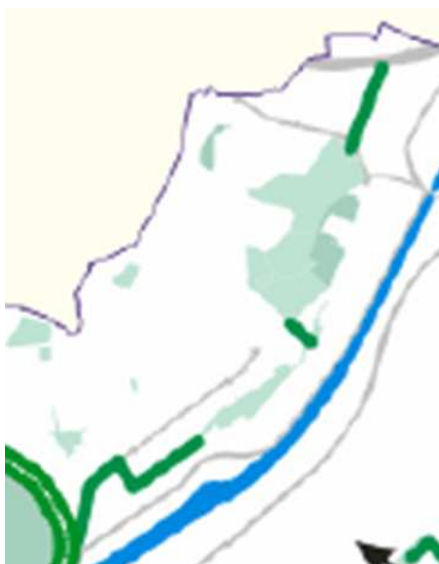
- ZHVB situées à Neder-over-Heembeek
- ZHVB situées à Berchem Saint-Agathe
- ZHVB situées à Neerpede (Anderlecht)
- ZHVB située au Sud d'Uccles
- ZHVB situées à Schaerbeek (Moeraske)
- ZHVB située à Jette, le long de l'avenue Heymbosch

### 2.2.1. Description de l'état initial de l'environnement

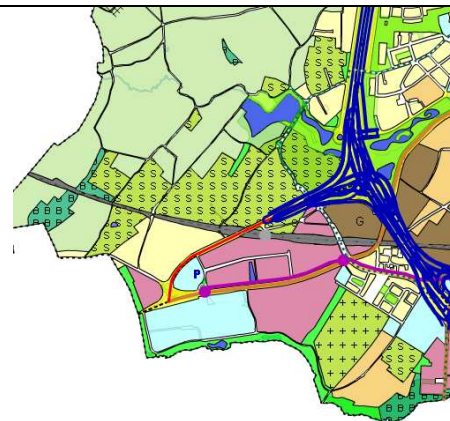
| a. ZHVB situées à Neder-over-heembeek |                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                       | <p>Cet ensemble de ZHVB est constitué de zones boisées et de prairies.</p>                                                                                                                                                                                                   |
|                                       | <p>Parmi ces ZHVB, celle dont la taille est la plus importante est <b>le Val du bois des Béguines</b> dont les caractéristiques sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biotopes : zones boisées (peupleraie...), prairies, zone humide</li> </ul> |
|                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès : cette ZHVB contribue au maillage vert régional</li> </ul>                                                                                                                                                                   |



**Figure 30: Val du bois des Béguines**



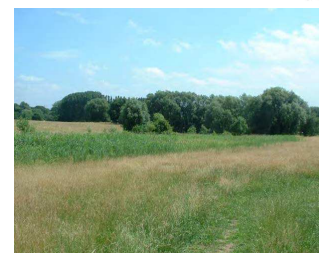
#### b. Les ZHVB située à Neerpede (Anderlecht)



Les ZHVB de Neerpede correspondent à des sites classés (sites semi-naturels), témoignages du paysage campagnard anderlechtois:

##### La Roselière de Neerpede :

- biotopes : zone marécageuse au milieu de prairies pâturées, bordée de vieux saules têtards dont le plus impressionnant dépasse les 4 mètres de circonférence. Il s'agit d'une des plus grandes étendues de roseaux de la Région bruxelloise.
- Accès : La roselière est longée par un sentier vicinal intégré à la promenade verte. .



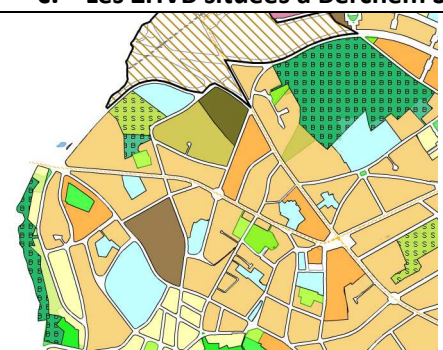
**Figure 31: Roselière de Neerpede**



**Figure 32: Vallon du Vogelzang**

##### Le vallon du Vogelzang:

- biotopes : prairies, friches, cuvettes marécageuses, haies et bosquets.
- Faune : Un vaste ensemble d'espèces animales caractéristiques des zones humides y est présent. Avifaune riche et diversifiée
- Accès : La partie centrale du

|                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 33: vallon du Koevijver</b></p>                | <p>site classé est accessible librement toute l'année pour les piétons. Trois accès sont aménagés et équipés de panneaux qui informent le visiteur quant aux règles à observer : les visiteurs sont priés de tenir les chiens en laisse, de respecter les clôtures et de rester sur les chemins et les sentiers, car ceux-ci permettent aisément la découverte des différents biotopes. Des visites guidées sont organisées chaque année.</p> <p><b>Le vallon du Koevijver :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biotope : vastes prairies de fauche, prairies humides et terres de culture</li> <li>- Faune : avifaune riche et diversifiée</li> </ul> <p>La promenade verte longe le vogelzang et la roselière.</p> |
|                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|  <p><b>Figure 34: maillage vert régional</b></p>           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <p><b>c. Les ZHVB situées à Berchem Saint-Agathe</b></p>  | <p>Les deux ZHVB principales de Berchem Saint-Agathe sont les sites classés (semi-naturel) suivants :</p> <p><b>Kattebroeck:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- biotope : roselière et prairies humides</li> <li>- Accès : sentier pédagogique aujourd'hui intégré à la promenade verte</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |





**Figure 35: Kattebroeck**



**Figure 36: Zavelenberg**



**Figure 37: Maillage vert régional**

**Zavelenberg :**

- biotope : espaces ruraux structurés comme par le passé, par des haies, des clôtures et des boqueteaux d'arbres. Ce paysage où paissent les bovins, est une véritable « réserve campagnarde)
- réserve naturelle
- accès : site traversé par la promenade verte

La promenade verte traverse et relie les ZHVB de Berchem Saint Agathe entre-elles.

**d. Les ZHVB situées à Uccles**



**Figure 38: parc Delvaux**

La ZHVB la plus au Nord correspondt au **Parc Delvaux :**

- biotope : bois et parcs forestiers (hêtraie, tilleuls...). Plus particulièrement un hêtre pourpre remarquable est à signaler.
- Une partie de de ce parc est site classé : Ancienne propriété Delvaux

La ZHVB plus au sud est un intérieur d'îlot formé d'un parc boisé.

Le maillage vert ne passe pas par ces deux zones.

| e. Le Moeraske (Schaerbeek-Haren)                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>La zone de haute valeur biologique peut être divisée en deux parties :</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|   | <p><b>Moeraske</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biotope : marais, ruisseau, futaie, prairies humides, mares, prairies sèches.</li> <li>- Faune : renard, hérisson, musaraigne, écureuil, belette, putois, pipistrelle...</li> <li>- Réserve naturelle</li> <li>- accès : la promenade verte longe la réserve naturelle, accessible au public</li> </ul> |
|  | <p><b>Parc walkiers :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biotope : prairies parsemées d'arbustes, futaies, vergers, mares, prairie humide</li> <li>- Faune : bécasse des bois, chouette hulotte, escargot de Bourgogne, gobe-mouche noir,</li> </ul>                                                                                                      |

**Figure 39: Moeraske**

**Figure 40: Parc Walckiers**

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>hérisson, lérot, rat des moissons, renard, rossignol, vulcain.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès : parc clôturé, uniquement accessible lors de visites guidées</li> </ul> |
| <p><b>Figure 41: maillage vert régional</b></p>                                     | <p>La promenade verte traverse le parc Walckiers et le Moeraske.</p> <p>La partie traversant le parc Walckiers n'a pas encore été réalisée.</p>                                               |

| f. ZHVB sise à Jette le long de l'avenue Heymbosch                                 |                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|   | Zone boisée à proximité du parc récréatif Liebrecht et au Nord du bois de Dieleghem |
|  | Le maillage vert ne passe pas à proximité directe de cette zone.                    |

#### 2.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Hormis les réserves naturelles, la plupart de ces sites sont aujourd'hui très peu gérés.

L'enjeu est de réussir à combiner la protection de la qualité biologique de ces sites et l'accès de la population à la nature. Il s'agit donc principalement de gérer et d'encadrer la pression récréative sur ces zones.

#### 2.2.3. Analyse des incidences

La modification de la prescription n°11 clarifie le fait que les aménagements nécessaires au maillage vert sont autorisés en ZHVB. Dans la situation actuelle, la plupart de ces zones sont accessibles au public, et sont traversées par le maillage vert. Pour ces sites, la modification de la prescription n'aura à priori pas d'incidences significatives.

Quelques autres zones ne semblent pas accessibles au public pour le moment. Certaines d'entre elles ne se trouvent pas à proximité du maillage vert et ne seront à priori pas impactées par la modification de la prescription.

D'autres zones (par exemple le parc Walckiers) sont concernées par le maillage vert mais n'ont pas encore fait l'objet de travaux d'aménagement. La modification de la prescription clarifie le fait que la réalisation de ces aménagements est autorisée. Les incidences de ces nouveaux aménagements, notamment en ce qui concerne l'accès du public, devront être étudiées plus particulièrement lors de la demande de permis pour ces travaux.

Néanmoins, il importe de rappeler que le maillage vert peut participer à améliorer la gestion écologique des ZHVB, aujourd'hui peu gérées, en encadrant l'accès au public notamment. D'autre part, le maillage vert peut améliorer la qualité des habitats en offrant aux espèces des zones de liaisons.

#### 2.2.4. Recommandations

Comme pour les ZHVB correspondant à des sites Natura 2000, les recommandations sont les suivantes :

Lors de la réalisation de nouveaux aménagements nécessaires à la réalisation du maillage vert, il faudra veiller à ce que ceux-ci :

- ne morcellent pas les habitats ;
- ne dénaturent par la fonction première de protection de la nature des zones vertes de haute valeur biologique.

D'autre part, un effort important de communication et de sensibilisation du public est à faire lorsque ces travaux autorisent l'accès du public à ces sites. Outre les campagnes et les panneaux de sensibilisation, il faudra veiller à bien baliser les cheminements afin de gérer et d'encadrer le plus possible la pression récréative.

### **3. Modification du programme de certaines ZIR afin de renforcer la présence des espaces verts en première couronne**

#### **3.1. Tours et Taxis :**

##### 3.1.1. Situation de droit

Cette zone a déjà été analysée dans la première version du RIE (voir partie 5). Pour rappel, le programme des ZIR 6 A et 6 B est actuellement le suivant :

**6.A.** Cette zone est affectée aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux établissements hôteliers, aux activités logistiques et de transport, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.

*La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à 1 ha, en ce non compris les espaces verts associés à la voirie.*

*La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 25% de la superficie totale de plancher, en ce non compris les superficies de plancher affectées aux équipements d'intérêt collectif.*

*La bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur intégrée dans cette zone et jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée :*

*1° à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux ;*

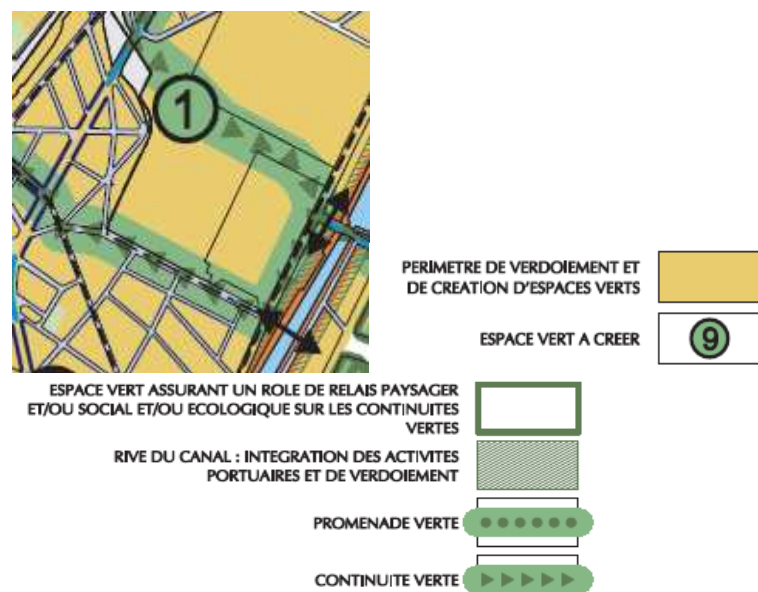
*2° à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport précitée.*

**6B.** Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives et aux bureaux.

##### 3.1.2. Description de l'état initial de l'environnement

Cette zone a déjà été analysée dans la première version du RIE (voir partie 5). Le diagnostic posé précédemment reste donc pertinent. Pour rappel, le site de Tours et Taxis est inscrit dans le périmètre de verdoisement et de création d'espaces verts au PRD. Le PRD prévoit ainsi la création d'un espace vert sur le site et le développement d'une continuité verte autour du site.





**Figure 42: extrait du PRD- carte 4 Amélioration du cadre de vie**

Une partie de la ZIR 6 A est actuellement en friche. La ZIR 6 B est entièrement minéralisée.

### 3.1.3. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du projet de modification du plan

L'enjeu est l'amélioration du cadre de vie du site de Tours et Taxis. Le site étant actuellement en friche, il s'agit de pérenniser une part de verdurisation propice au développement d'un espace de qualité.

Quant à l'évolution probable du site, tant le schéma directeur « Tours et Taxis » que le PPAS en cours d'élaboration prévoient la réalisation d'un espace vert sur le site.

### 3.1.4. Incidences environnementales

Le projet de modification du PRAS propose de modifier le programme des ZIR 6 A et 6 B en ajoutant les éléments suivants :

Pour la 6 A :

*La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à 5,50ha en ce non compris les espaces verts associés à la voirie. Ils peuvent comporter des espaces minéralisés.*

Pour la 6 B :

*La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à 1,50 ha incluant des espaces minéralisés.*

L'augmentation du nombre d'hectares minimum à réserver aux espaces verts dans le périmètre de la ZIR, celles-ci sont positives. L'inscription de 5,50ha d'espaces verts dans le programme de la ZIR 6 A et de 1,5 ha dans le programme de la 6 B permet de confirmer dans le PRAS la volonté de réaliser des espaces verts en suffisance sur le site de Tours et Taxis. Cette modification participera donc au verdoisement de la première couronne, conformément aux objectifs du PRD. Néanmoins, dans le cas de la ZIR 6 B, ces espaces incluent des espaces minéralisés, ce qui risque de ne pas améliorer de façon conséquente le verdoisement du site, mais permet néanmoins d'assurer la diversité des espaces et donc une diversité d'utilisation du site.

### 3.1.5. Recommandations

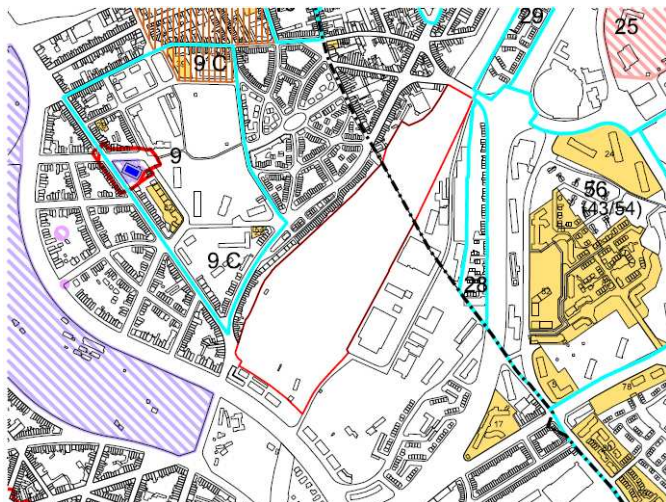
Les recommandations relatives à la faune et la flore indiquées dans le rapport sur les incidences environnementales restent d'application.

D'autre part, il faudra veiller à ce que les espaces minéralisés de la ZIR 6 B comportent une part de plantations.

### 3.2. ZIR 13-Gare Josaphat :

#### 3.2.1. Situation existante de droit

La carte ci-dessous reprend la situation de droit actuelle du site. Les différents éléments de celle-ci sont détaillés dans les points suivants.



**Figure 43: ZIR Josaphat- situation existante de droit**

Les affectations du PRAS actuel

Le périmètre de la ZIR 13 est repris dans la carte ci-dessous



**Figure 44: ZIR 13 Gare Josaphat- affectation du sol- PRAS  
03/05/2001**

Le programme de cette ZIR est le suivant :

*Cette zone est affectée aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux activités productives, aux bureaux et aux espaces verts qui préservent les qualités biologiques existantes des espèces.*

*La superficie de plancher affectée aux bureaux ne peut être supérieure à 25 % de la superficie totale de plancher de la zone.*

*La composition urbaine de l'ensemble assure les liaisons entre l'avenue Charles Gilisquet et l'avenue Léopold III. Les réservations pour les transports en commun part voie ferrée doivent être prévues en concertation avec les administrations concernées.*

Les PPAS concernés

Un PPAS (« Gare Josaphat ») est en cours d'élaboration sur le périmètre de la ZIR.

Les monuments et sites protégés

A proximité de la ZIR, on retrouve les éléments suivants :

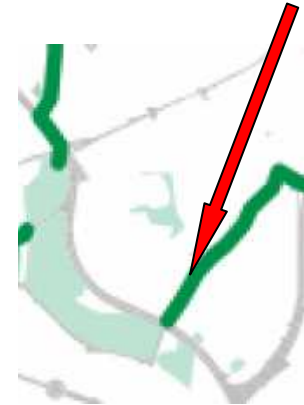
- site classé du Parc Josaphat- Rue Josaphat-Schaerbeek-Date arrêté définitif : 31/12/1974
- Monument classé « Eglise Sainte Anne »- Avenue Gustave Latinis-Schaerbeek- Date arrêté définitif : 27/03/2003
- Site classé : « Abords immédiats de l'Eglise Sainte-Anne »- date arrêté définitif : 4/05/2006. A noter que ce site est entouré d'une zone de protection.

### 3.2.2. Description de l'état initial de l'environnement

Le PRD renseigne un espace vert à créer au droit de la ZIR 13. Une « continuité verte » est inscrite tout le long de la bordure Nord-Ouest du site.



**Figure 45: Extrait du PRD- carte 4- Amélioration du cadre de vie**



**Figure 46 : Maillage vert-source : IBGE**

La ZIR 13 est longée à l'Est par le maillage vert. Au Sud-Ouest de la ZIR se trouve le parc Josaphat, site classé (31/12/1974).

Actuellement la ZIR est à l'état de friche. Les talus arborés, présents le long de la ligne ferroviaire n°26 transitant par le site, sont à remarquer. Ces zones constituent des zones refuges pour certaines espèces végétales et animales ainsi que des couloirs de migration. Le reste du site est occupé par des zones de bosquets, friches herbacées et arborées...





**Figure 47 Espaces verts à proximité du site. Source: Brugis 2009**

La figure suivante reprend les différents types d'habitat relevés sur le site de la ZIR en 2007, dans le cadre du PPAS en cours d'élaboration :



**Figure 48: RIE du PPAS Josaphat à l'étude- situation existante faune et flore**

### 3.2.3. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du projet de modification du plan

Il s'agit de veiller à préserver les aspects écologiques intéressants présents sur le site (talus arborés).

Le PPAS en cours d'élaboration prévoit la réalisation d'un espace vert sur le site. Les différents scénarios invoqués dans le PPAS à l'étude conservent en

effet la majeure partie des talus arborés existants (à l'exception de l'extrémité Nord du talus situé en bordure Ouest).

#### 3.2.4. Incidences environnementales

Afin d'assurer la présence de suffisamment d'espaces verts dans le périmètre de la ZIR, il est proposé d'insérer l'obligation de réserver minimum 1 ha aux espaces verts.

La phrase suivante a été ajoutée au programme de la ZIR:

***La superficie affectée aux espaces verts ne peut être inférieure à 1ha, en ce non compris les espaces verts associés à la voirie.***

Les incidences environnementales de cette modification sont positives. En effet, cette modification permet de s'assurer que l'urbanisation future du site prévoira suffisamment d'espaces verts afin d'y développer un cadre de vie agréable et de préserver les espaces naturels de qualité se trouvant actuellement sur le site. Cela permettra également de réserver les espaces nécessaires à l'aménagement de la promenade verte régionale.

La présence d'espaces verts sur le site permettra de préserver une certaine capacité d'infiltration des sols.

#### 3.2.5. Recommandations :

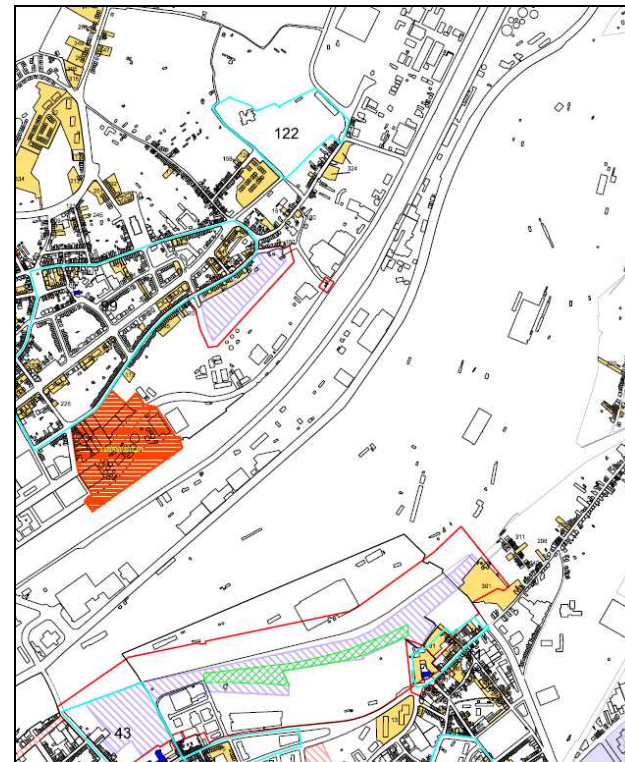
Lors de l'aménagement du site, il est recommandé de préserver au maximum les talus arborés situés à l'Ouest du site. Il est également recommandé de veiller à développer des liaisons écologiques avec les espaces verts voisins (parc Albert, parc Josaphat) ainsi qu'avec le maillage vert.

## 4. Modification du programme de la ZIRAD

Pour rappel, il s'agit dans ce rapport, d'étudier les impacts de la modification du programme de la ZIRAD et non des projets particuliers qui pourront plus tard s'y développer. Une analyse des incidences plus précise devra être réalisée pour chacun de ces projets.

### 4.1. Description de la situation existante de droit

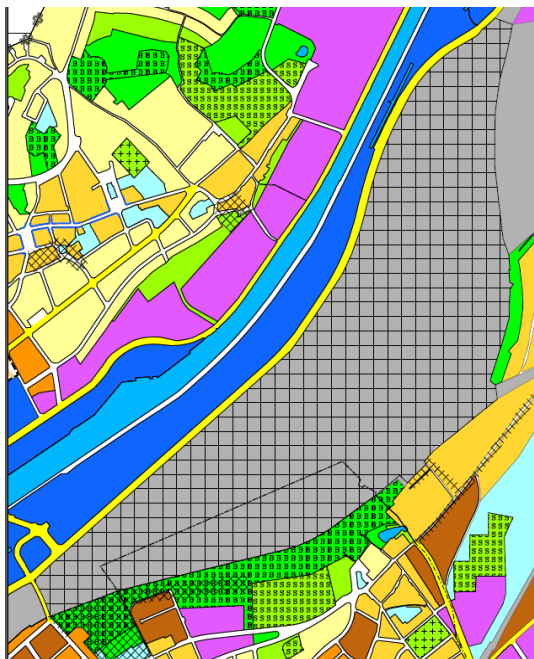
La carte suivante reprend la situation existante de droit de la ZIRAD. Les différents éléments de celle-ci sont commentés dans les points ci-dessous.



**Figure 49 : ZIRAD- situation existante de droit**

#### 4.1.1. Les affectations du PRAS actuel

Le périmètre de la ZIRAD est présenté en hachuré sur la carte ci-dessous :



**Figure 50: ZIRAD -affectation du sol- PRAS 03/05/2001**

Le programme actuel de la ZIRAD est repris dans le tableau ci-dessous :

#### **ZIRAD-PRAS 2001**

*Cette zone sera affectée principalement aux activités productives*

*Elle pourra également être affectée aux bureaux, équipements d'intérêt collectif ou de service public, logements, établissements hôteliers, commerces et espaces verts.*

*L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.*

La liaison avec la zone de l'avant-Port doit pouvoir se faire dans des conditions équivalentes à celles qui existent au jour de l'adoption du plan.

#### 4.1.2. Les schémas directeurs et PPAS concernés

Le schéma directeur « Schaerbeek Formation » relatif à la zone levier n°11 est en cours d'élaboration.

#### 4.1.3. Les monuments et sites protégés

La ZIRAD se trouve en partie dans le périmètre de protection du site classé du Moeraske (Arrêté de classement du 9/03/1995)

Certains éléments classés se trouvent à proximité de la ZIRAD :

- monument classé : *Eglise Saint Vincent* (place saint vincent)- arrêté définitif : 29/05/1997
- monument classé : *Gare de Schaerbeek* (place Sainte Elizabeth) arrêté définitif : 10/11/1994
- ensemble classé : *Ancien domaine Walckiers* arrêté définitif : 13/11/2002



- monument classé : *Peinture murale « risques de guerre »* Rue Walkiers, 22-24) arrêté définitif : 1/04/2004
- monument classé : *Fermette dite 't Hoeveke*-- Rue de la marne, 3- arrêté définitif : 17/04/1997
- site classé : *Prairie marécageuse de la ferme du Castrum*-Rue du Pré aux Oies-arrêté définitif : 26/05/1994
- monument classé : *Ferme Castrum*. arrêté définitif : 8/08/1988.

## 4.2. Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers

### 4.2.1. Description de l'état initial de l'environnement



**Figure 51: ZIRAD-Orthophotos plan- Brugis 2009**

La ZIRAD est actuellement occupée par des infrastructures ferroviaires. Il est important de rappeler que sur les 172, 2 ha de la ZIRAD seuls 62,6 ha sont potentiellement libérables (dont environ 40ha appartenant au Fonds des Infrastructures Ferroviaires- FIF, le reste appartenant à la SNCB).

A l'Ouest de la ZIRAD, se trouve l'avant-port de Bruxelles. Les activités présentes comprennent des activités logistiques et de transbordement (plateforme à containers notamment), des industries, l'incinérateur de Bruxelles...

A l'Est de la ZIRAD se trouve les quartiers de Haren (Bruxelles), Paix (Evere), Helmet (Schaerbeek) et de la gare de Schaerbeek (Schaerbeek).

La ZIRAD est comprise dans le périmètre de la zone levier n°11- « Schaerbeek-Formation » du PRD. Elle fait également partie des zones stratégiques identifiées par le PDI (plan de développement international)

A noter, en termes de paysage et de patrimoine, que la ZIRAD est bordée au Sud-Est par le site classé du Moeraske, s'étendant sur 14 ha le long de la gare de Schaerbeek formation. Le site, comprenant une réserve naturelle de 4, 5 ha, est un vestige du fond la vallée de la Senne. Le site dispose d'un périmètre de protection débordant en partie sur le territoire de la ZIRAD. Il est affecté au PRAS en zone verte à haute valeur biologique.

Par ailleurs, certains éléments classés se retrouvent à proximité du périmètre de la ZIRAD, ces éléments sont énumérés dans le point précédent relatif à la situation existante de droit.

### 4.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

L'enjeu principal est l'urbanisation de la ZIRAD aujourd'hui constituée de voies de chemin de fer.

Le schéma directeur « Schaerbeek formation » en cours d'élaboration définira les lignes directrices de l'aménagement de la zone.

Analyse des incidences

L'incidence principale de l'introduction des activités portuaires dans le programme de la ZIRAD est de confirmer l'option préconisée actuellement par l'étude sur l'élaboration du schéma directeur. Cette option a pour conséquences que certaines fonctions inscrites dans le programme pourront peu probablement être réalisées sur le site de la ZIRAD. Il s'agit plus particulièrement des fonctions de « logements » et d'« établissements hôteliers » qui s'avèrent peu compatibles avec les espaces et les activités nécessaires à la fonction portuaire et de transport. A noter que certaines formes de logements restent néanmoins possibles, à savoir le logement complémentaire et accessoire aux activités productives, portuaires et de logistiques présentes sur la zone (par exemple le logement du personnel de sécurité ...)

#### 4.2.3. Recommandations :

Il importe de veiller au maximum à une bonne intégration urbaine des activités logistiques et portuaires, notamment via l'aménagement d'espaces publics de qualité.

### 4.3. L'environnement sonore :

#### 4.3.1. Description de l'état initial de l'environnement :

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent, la zone d'intérêt régional a aménagement est une zone acoustique de type 6 (zone la moins contraignante).

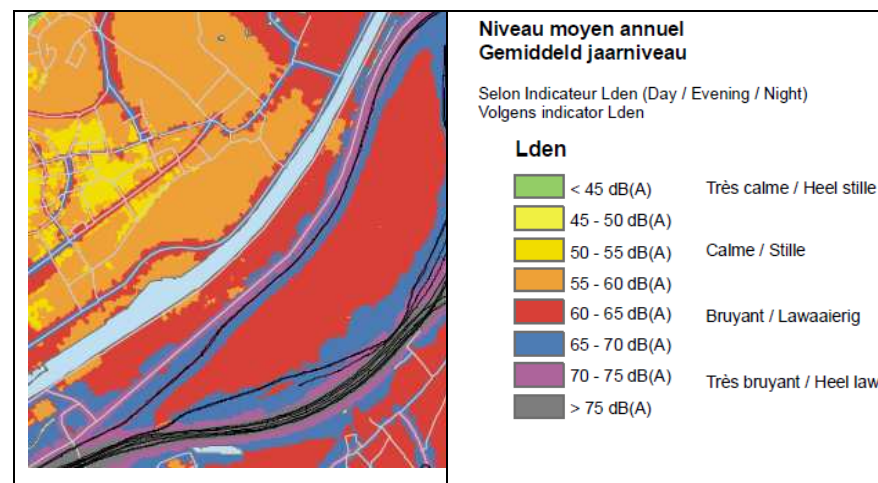
Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 6                              |
| A        | 60                                  |
| B        | 54 / 60 <sup>b</sup>                |
| C        | 48 / 54 <sup>ab</sup>               |

**Tableau 4: Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail



**Figure 52: Bruit global-Lden- source: IBGE, 2009**

Le niveau de bruit dans le périmètre de la ZIRAD est compris entre 60 et 70 dB (A). Le site est qualifié de « bruyant ».

#### 4.3.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Les principales sources de bruit sont le chemin de fer pour la partie Est du périmètre, le trafic routier le long de l'avenue de Vilvoorde et le bruit aérien pour le Nord du site.

#### 4.3.3. Analyse des incidences

Les activités logistiques et portuaires sont susceptibles de générer des nuisances sonores pour les autres fonctions prévues par le programme de la ZIRAD.

On peut ainsi citer comme sources non négligeables de bruit « de voisinage » : les engins, le transbordement, les signaux sonores, le charroi engendré...

Néanmoins étant donné que l'option privilégiée actuellement par l'étude concernant l'élaboration du schéma directeur « Schaerbeek Formation » est de développer des activités industrielles et logistiques sur le territoire de la ZIRAD, les nuisances sonores ne devraient pas être problématiques pour ce type de fonctions.

#### 4.3.4. Recommandations :

Il faudra prévoir une isolation acoustique performante pour les bâtiments qui seront construits sur le site, à fortiori dans le cas où du logement accessoire et complémentaire aux activités économiques serait envisagé.

### 4.4. Les aspects socio-économiques

#### 4.4.1. Etat initial de l'environnement

Le site, actuellement occupé par des faisceaux voies ferrées, est exploité par Infrabel.

L'avant-port, situé à l'Ouest du site, est occupé par des activités logistiques et portuaires, par des équipements (incinérateur de déchets...) ainsi que par des entreprises.

Au Sud ouest, on retrouve Mabru (marchés matinaux) et le CEFL (Centre européen de fruits et légumes)

#### 4.4.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

L'enjeu principal du site est le développement d'une plateforme logistique multimodale sur le site.

Le port a montré l'importante primordiale, notamment dans une perspective de développement durable, de développer un pôle logistique à Schaerbeek Formation. En effet, le site de la ZIRAD possède de nombreux atouts : proximité de la voie d'eau, disponibilité foncière....

De plus, dans sa décision du 14/01/2010., le Gouvernement prévoit de placer le BILC sur le site de Schaerbeek Formation. A termes, les sites de Mabru et du CEFL devraient également déménager à Schaerbeek Formation, permettant de libérer le quai des Usines et d'y aménager un quartier mixte.

#### 4.4.3. Analyse des incidences

La modification du programme de la ZIRAD permettra la création d'un pôle logistique à Schaerbeek Formation. Ce pôle logistique pourra permettre de créer un certain nombre d'emplois. Ainsi, selon le master plan du port, le nombre d'emplois (directs et indirects) générés par le port en 2015 s'élèverait à environ 12.000.

Les activités portuaires peuvent en effet être un moteur économique pour la Région. Toujours selon ce Master plan, à l'horizon 2015, une extension des activités de centres de distribution dans un parc logistique de 20ha sur



Schaerbeek-Formation pourrait, sur 30 ans, générer une valeur ajoutée (directe et indirecte) de 1,4 milliards d'euros<sup>6</sup>.

#### 4.4.4. Recommandations

Il est recommandé de développer un pôle logistique plutôt orienté vers l'approvisionnement de la ville.

De même une attention particulière devra être portée au développement de complémentarités et d'interactions avec les activités économiques présentes sur la zone de l'avant-port.

### 4.5. La mobilité

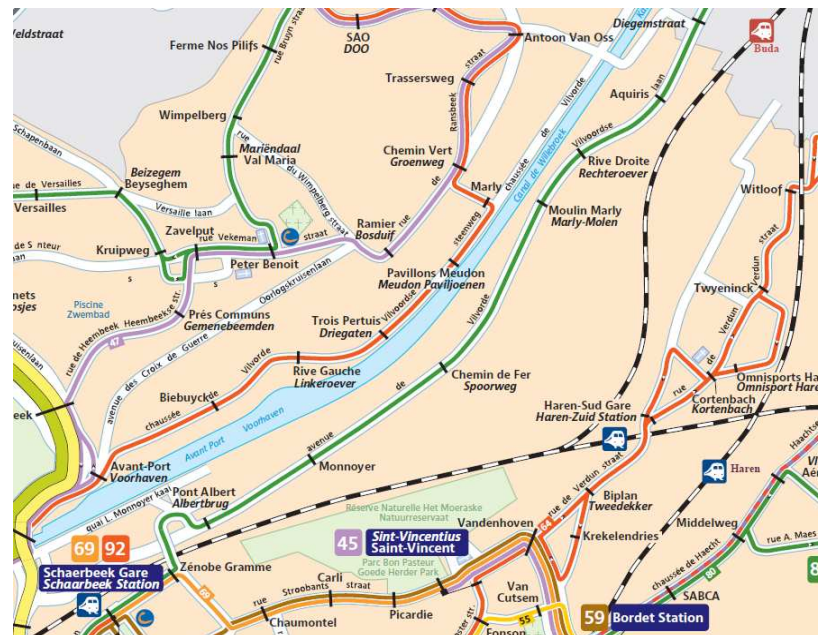
#### 4.5.1. Etat initial de l'environnement

Le site est actuellement mal desservi en transports en commun.

Le site est accessible par le rail via la gare de Schaerbeek voyageurs, située au Sud du site. Cependant, peu de trains s'arrêtent actuellement à cette gare.

Le Bus n°58, reliant la station Yser à la gare de Villovoorde (en passant par la Gare du Nord et la Gare de Schaerbeek), dessert une série d'arrêts le long de l'avenue de Villovoorde (Monnoyer, Chemin de fer, Moulin Marty, Rive Droite et Aquiris), à une fréquence de 6 bus par heure à l'heure de pointe du matin et 4 bus par heure en journée.

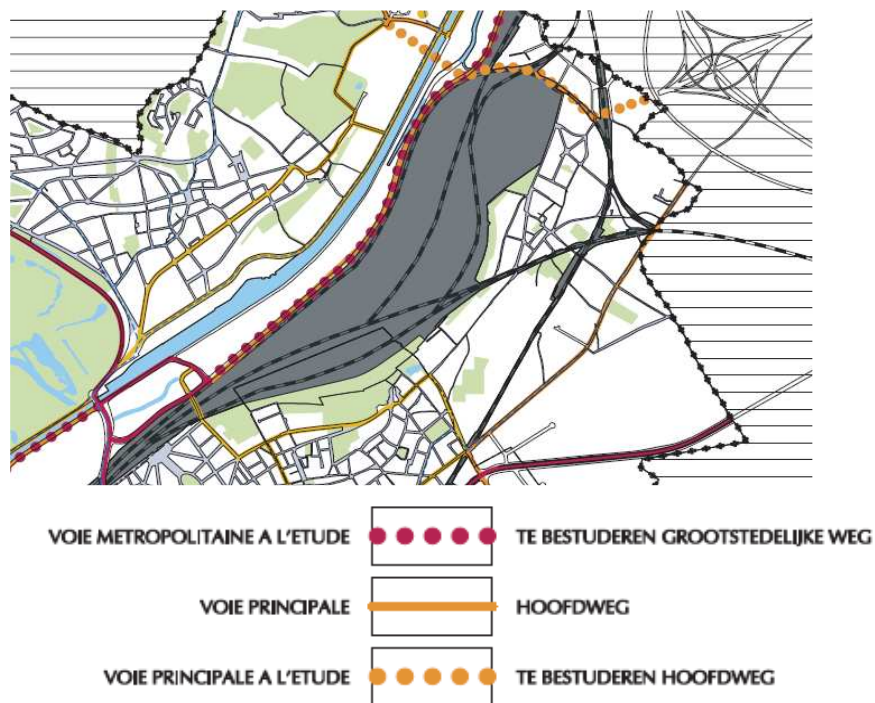
La gare de Schaerbeek voyageurs est également accessible via le Tram 92 (Fort Jaco-Schaerbeek Gare) et le bus 69 vers la station Jules Bordet (uniquement aux heures de pointe)



**Figure 53: accessibilité en transports en commun**

En ce qui concerne l'accessibilité routière, le site est principalement accessible via l'Avenue de Villovoorde, inscrite en voie principale selon le plan Iris 2. Les nœuds routiers présents à proximité du site (Pont van Praet, Pont Buda...) sont fréquemment embouteillés.

<sup>6</sup> Master Plan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015, p.29



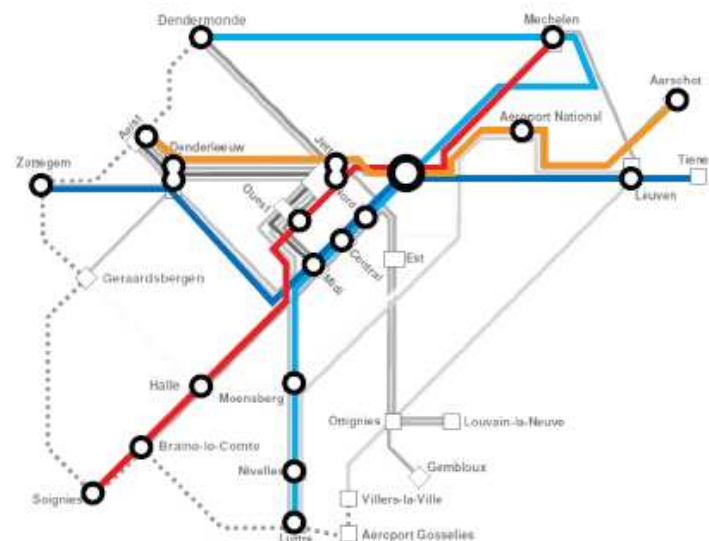
**Figure 54: carte 5-voiries- PRD 2002**

Le site est par ailleurs très peu accessible aux modes doux. Les voies ferrées composant l'intérieur du site constituent actuellement des barrières physiques infranchissables pour les piétons et cyclistes.

A noter qu'une station villo est présente à la Gare de Schaerbeek

#### 4.5.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Le site de la ZIRAD présente en grand potentiel futur en termes de mobilité. En effet, la gare de Schaerbeek voyageurs située au Sud du site est destinée à devenir une gare RER, au travers de laquelle passeraient 4 lignes.



**Potentiel de Schaerbeek Voyageurs dans le RER**

D'autres projets à l'étude concernent le site :

- Mise en métro de la Moyenne Ceinture
- Projet de ligne 3 continuée vers Vilvorde, via Schaerbeek formation. Ce projet permettrait de connecter la ZIRAD avec le centre ville (en orange sur la carte ci-dessous).



**Figure 55: projets de transports en commun -plan Iris 2**

- L'étude en cours sur l'élaboration du schéma directeur « Schaerbeek Formation » envisage également un déplacement vers l'Est de l'avenue de Vilvoorde et une connexion avec le R0.

A noter également que la proximité du canal permet d'envisager un développement de l'accessibilité du site par la voie d'eau.

#### 4.5.3. Analyse des incidences

Les activités portuaires et de transport ont pour incidence principale le fait de potentiellement générer un charroi important de marchandise.

Néanmoins, la création d'un pôle logistique multimodal pourrait faire diminuer le transport de marchandise par la route.

#### 4.5.4. Recommandations :

Il s'agit d'améliorer la mobilité de la ZIRAD sous l'angle du développement durable en tirant profit des différents modes (eau-rail-route). Le développement d'une plateforme trimodale (eau-rail-route) permettra de diminuer progressivement le trafic routier dans la zone.

A noter qu'une connexion au R0 est primordiale pour le transport de marchandise.

Il s'agira également, lors de l'aménagement du site, de créer de nouvelles pistes cyclables afin d'améliorer l'accès au site par ce mode.

### 4.6. Les sols

#### 4.6.1. Etat initial de l'environnement

Etant donné activités qui occupaient anciennement les terrains aux alentours de la Gare de Schaerbeek formation (transport de marchandise, ateliers d'entretien des locomotives, zones de stockages...), il est possible que certaines pollutions soient présentes.

Deux « spots » de pollutions aux hydrocarbures ont ainsi pu être identifiés localisés dans la partie Est du site, occupée par des voies de chemins de fer qui devraient rester en activité et qui ne devrait donc pas faire l'objet d'une urbanisation.

Pour rappel, les normes d'intervention et d'assainissement sont définies par l'arrêté du 17 décembre 2009, en fonction de trois classes de sensibilité. La



ZIRAD est versée dans la classe de sensibilité correspondant à son affectation ou à défaut dans la zone d'habitat. Etant donné que la ZIRAD est actuellement occupée par des voies de chemin de fer, les normes relatives à la zone industrielle s'appliquent.

A noter que le site, comme de nombreux terrains occupés par des voies de chemins de fers en Belgique, est recouvert d'une couche de cendrée d'une vingtaine de centimètres d'épaisseur (résidus de composés de charbon). La présence de cendrée peut parfois induire une teneur en HAP<sup>7</sup> supérieure aux normes d'intervention pour la zone industrielle.

#### 4.6.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

La pollution potentielle du sol peut représenter un frein à l'urbanisation du site, de par les coûts de dépollution qu'elle pourrait engendrer.

#### 4.6.3. Analyse des Incidences

Le fait d'autoriser les activités portuaires et logistiques sur le site laisse supposer un aménagement plutôt industriel de la ZIRAD et donc des normes de dépollution moins strictes (classe de sensibilité de la zone industrielle) que pour l'habitat, dans le cas où il s'avérerait que le site est pollué.

#### 4.6.4. Recommandations

/

<sup>7</sup> Hydrocarbures aromatiques polycycliques.

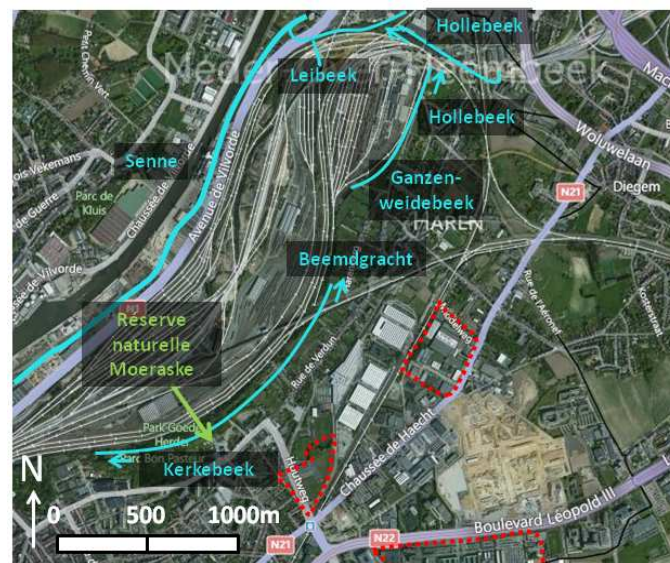
## 4.7. Les eaux

### 4.7.1. Etat initial de l'environnement

Le site de la ZIRAD se situe dans vallée de la Senne. La Senne en pertuis longe l'Ouest du site.

Le Sud est du site est longé par le ruisseau du Kerkebeek (affluent du Malbeek) alimentant le site du Moeraske.

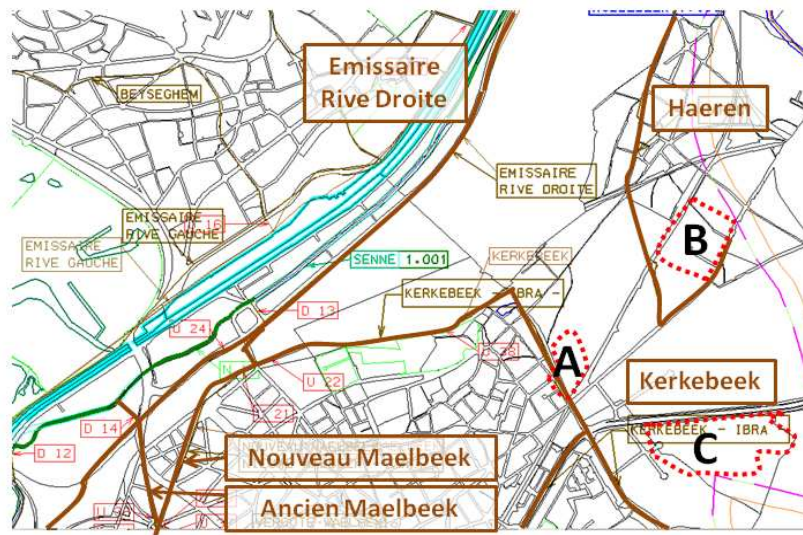
Enfin, le Leibeek, qui est en pertuis, reprend toutes les sources présentes dans le site de Schaerbeek Formation et rejoint la Senne à hauteur de la STEP Nord<sup>8</sup>



**Figure 56: Situation hydrographique de la ZIRAD (source : adapté de Bing Maps, 2011).**

<sup>8</sup> Source : RIE Plan de Gestion de l'eau, février 2011.

En ce qui concerne la collecte d'eaux usées, le site est longé par l'émissaire Rive Droite qui ramène les eaux à la STEP Nord. Les collecteurs du Kerkebeek et de Haren bordent le site et rejoignent l'émissaire rive droite.



**Figure 57: Réseau d'égouttage aux alentours de la ZIRAD (source: AED, 2001)**

Le site est actuellement peu imperméabilisé.

Selon l'IBGE (2007<sup>9</sup>) des inondations au niveau de la chaussée de Vivorde, le long du canal ont été reportées.

#### 4.7.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Une partie de la ZIRAD est destinée à être urbanisée. Il s'agit des terrains situés entre l'avenue de Vilvorde et la ligne de chemin de fer TGV (Ouest du site).

#### 4.7.3. Analyse des incidences

L'urbanisation d'une partie de la ZIRAD et l'imperméabilisation qu'elle implique pourra potentiellement entraîner un surplus de débit et volume d'eau de ruissellement, pour une même pluie.

#### 4.7.4. Recommandations

Lors de l'urbanisation du site, il faudra veiller à adapter le réseau d'égouttage.

De façon à appuyer les objectifs du plan pluie, les installations portuaires et logistiques prévues par la modification du programme devront être incitées à une utilisation rationnelle et durable de l'eau.

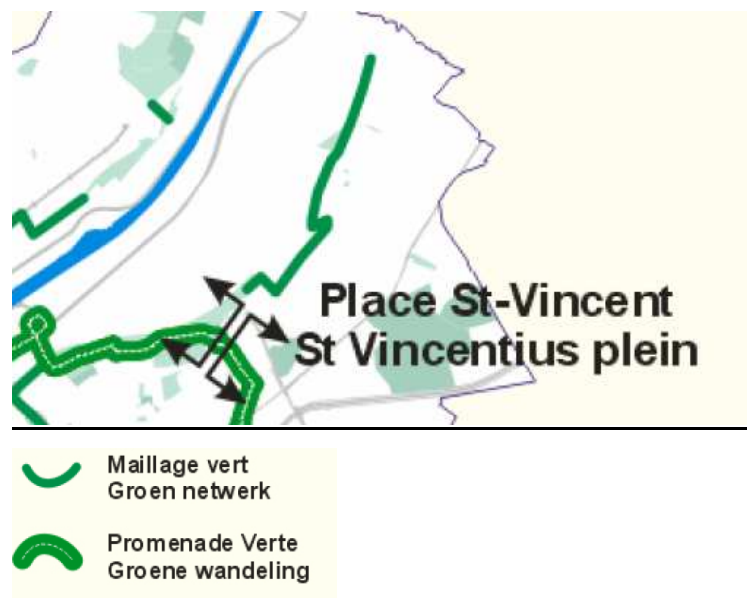
Il faudra également veiller à prévoir les dispositifs nécessaires pour prévenir toute pollution des eaux de surface avoisinant le site. Ces dispositifs seront à prévoir par les permis d'environnement qui seront délivrés pour ces installations.

<sup>9</sup> Rapport sur les incidences environnementales du projet de plan régional de lutte contre les inondations-plan pluie (2008-2011-

## 4.8. La faune et la flore

### 4.8.1. Etat initial de l'environnement

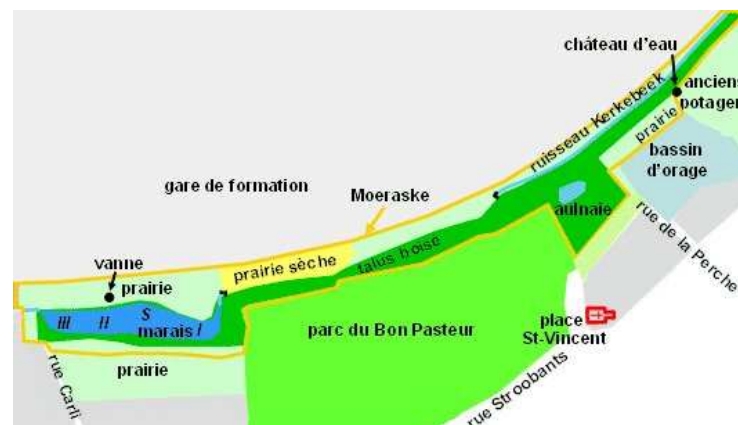
L'Est du site est longé par le maillage vert régional.



**Figure 58: Maillage vert régional. Source: IBGE**

Au sud-Est du site, se trouve le site classé du Moeraske, comprenant notamment une réserve naturelle. Ce site est traversé par la promenade verte.

En termes de biodiversité, le Moeraske est caractérisé par des habitats diversifiés (marais, ruisseau, futaie, prairies humides, mares, prairies sèches..) accueillant un nombre important et diversifié d'espèces animales (renard, hérisson, musaraigne, écureuil, belette, putois, pipistrelle etc...) et végétales.



**Figure 59: Plan général du Moeraske. Source: C.E.B.E.**

D'autre part, le site même de la ZIRAD est caractérisé par la présence de quelques espaces naturels, composés de talus, friches et bosquets entre les voies ferrées.

### 4.8.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

En ce qui concerne la faune et la flore, l'enjeu principal est la préservation du site du Moeraske.

### 4.8.3. Analyse des incidences :

Le site du Moeraske n'est pas menacé. En effet, les terrains libérables se situent à l'Ouest de la ZIRAD. Le développement des fonctions prévues par le programme n'impactera donc pas le site du Moeraske.

L'aménagement de la ZIRAD impliquera l'urbanisation d'une partie du site et une diminution des espaces verts de fait présents sur le site. L'urbanisation du site est néanmoins déjà permise par le programme actuel.



#### 4.8.4. Recommandations :

Il est recommandé, lors de l'urbanisation d'une partie de la ZIRAD, de veiller à préserver la promenade verte et de maintenir des espaces non minéralisés.

### 4.9. L'air et le climat

La modification du PRAS n'induit pas d'effets directs sur l'air et le climat. En effet, le PRAS prévoit uniquement un programme mais ne définit pas précisément le type de bâtiment, leur emprise au sol, les activités qui seront présentes etc...

Pour les impacts généraux nous renvoyons donc à la partie II du rapport sur les incidences environnementales (partie méthodologie).

Quelques impacts spécifiques pourraient néanmoins être soulignés :

En permettant l'installation d'une plateforme logistique multimodale, la durabilité du transport de marchandises de la Région pourra être améliorée via un report modal vers le rail et la voie d'eau. On peut ainsi imaginer une diminution des gaz à effets de serre provenant du transport de marchandise.

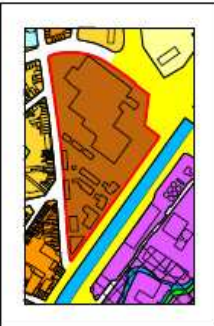
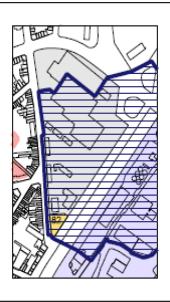
Les émissions de gaz à effets de serres et la pollution atmosphérique (poussières, particules fines,...) potentiellement engendrée par les activités logistiques et portuaires dépendront d'une série de facteurs comme les matériaux utilisés, le type d'énergie choisi....

Afin de minimiser ces impacts, il est recommandé de prévoir des installations à haute performance énergétique utilisant les meilleures technologies disponibles en la matière.

## PARTIE 3 : MODIFICATIONS APPORTEES À LA CREATION DES ZONES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN (ZEMU)

### 1. Description de la situation existante de droit

#### 1.1. Pôle « Biestebroeck »

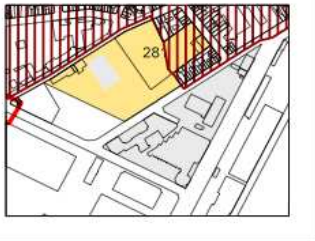
| Affectation du PRAS actuel                                                          | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Situation existante de droit                                                        | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|  | <p>Un permis de lotir a été délivré sur la zone le 23/05/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°82 : lotir un terrain</li> </ul> <p>Par ailleurs, la zone se trouve dans le périmètre « Seveso » du site COTANCO II. Au sein de ce périmètre, l'IBGE est amené à rendre un avis lors de la demande de permis.</p> |

### 1.2. Pôle « Quai des Usines »

#### 1.2.1. Zone A3.1.- « Sibelga »

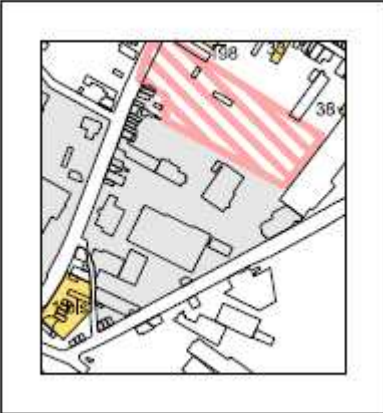
| Affectation du PRAS actuel                                                           | Explication                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | La zone est affectée en zone de forte mixité                                               |
| Situation existante de droit                                                         | Explication                                                                                |
|  | Au sud du site se trouve le périmètre du contrat de quartier durable « Masui » (2010-2014) |

### 1.2.2. Zone A.3.3. Avenue du Port-Rue Claessens

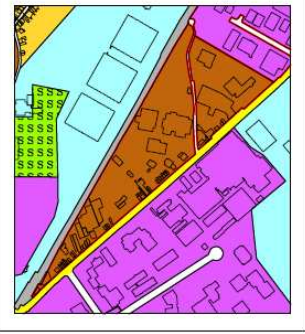
| Affectation du PRAS actuel                                                        | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | La zone est affectée en zone d'activités portuaires et de transports                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Situation existante de droit                                                      | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  | <p>Au Nord de la zone on retrouve les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Site inscrit sur la liste de sauvegarde : deux platanes d'orient. Date arrêté définitif : 11/03/2010</li> <li>- Contrat de quartier Maison rouge : 2007-2011</li> <li>- Par ailleurs un permis de lotir a été délivré le 7 juillet 2011 sur l'îlot voisin, modifiant un permis de lotir précédemment délivré à la ville de Bruxelles (2002, n°281) :</li> <li>- <b>N° 281-A</b>: lotissement de 7 lots pour des bâtiments multifamiliaux habité de maximum 578 logements (avec création de voiries)</li> </ul> |

### 1.3. Pôle Haren

#### 1.3.1. zone A.2.1. chaussée d'Haecht

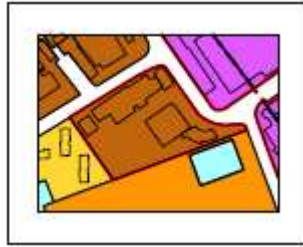
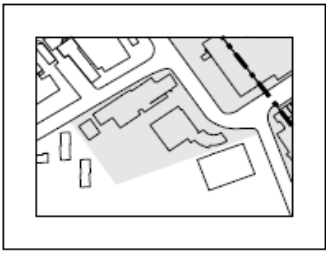
| Affectation du PRAS actuel                                                           | Explication                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | La zone est aujourd'hui affectée en zone de forte mixité                                                                                                                                 |
| Situation existante de droit                                                         | Explication                                                                                                                                                                              |
|  | <p>Au nord se trouve le parc Arthur Maes, site inscrit à l'inventaire</p> <p>Au sud, un permis de lotir a été délivré le 4/06/1957</p> <p>N° 1 bis : 9 lots de bâtiments à 3 niveaux</p> |

### 1.3.2. Zones A.2.2 et A.2.3.

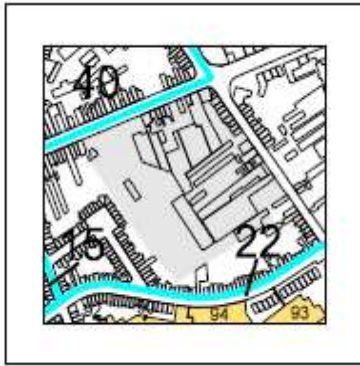
| Affectation du PRAS actuel                                                         | Explication                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                                                                                                 |
| Situation existante de droit                                                       | Explication                                                                                                                                                                  |
|  | Un permis de lotir a été délivré le 28/04/1964 sur le site :<br><ul style="list-style-type: none"><li>- N° 42 : 4 lots pour destination résidentielle et commerces</li></ul> |

### 1.4. Pôle Reyers :

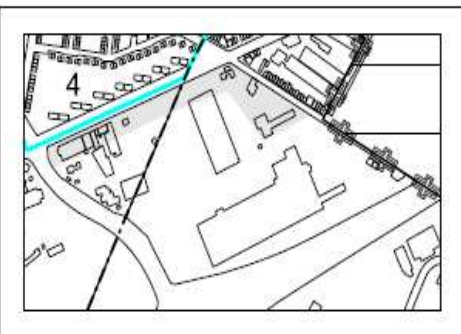
#### 1.4.1. Zone A.10.1.

| Affectation actuelle du PRAS                                                        | Explication                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|  | La zone est affectée en zone de forte mixité |
| Situation existante de droit                                                        | Explication                                  |
|  | Pas d'élément identifié                      |

1.4.2. Zone A.10.2.

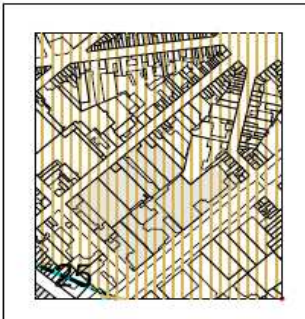
| Affectation du PRAS actuel                                                         | Explication                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                                                                                                                                             |
| Situation existante de droit                                                       | Explication                                                                                                                                                                                                              |
|  | Deux permis de lotir ont été délivrés au Sud du site : <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°93 : 7 lots et création de voirie (13/04/2007)</li> <li>- N°94 : 21 lots et création de voirie (13/04/2007)</li> </ul> |

1.4.3. Zone A.10.3.

| Affectation du PRAS actuel                                                          | Explication                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|  | La zone est affectée en zone de forte mixité |
| Situation existante de droit                                                        | Explication                                  |
|  | Pas d'élément identifié                      |

## 1.5. Pôle Birmingham

### 1.5.1. Zone A.6.

| Affectation du PRAS actuel                                                         | Explication                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                   |
| Situation existante de droit                                                       | Explication                                                                                    |
|  | La zone se trouve dans le périmètre du contrat de quartier « Ecluse Saint-Lazare » (2008-2012) |

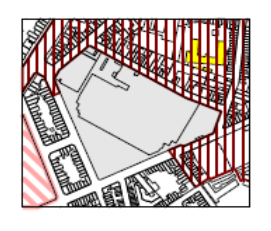
## 1.6. Autres zones

### 1.6.1. ZFM A.3.4. Uyttenhove

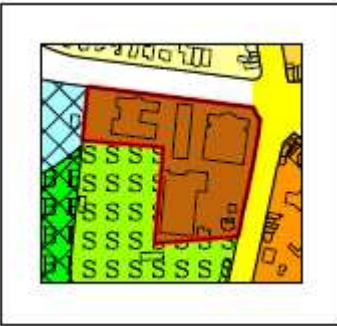
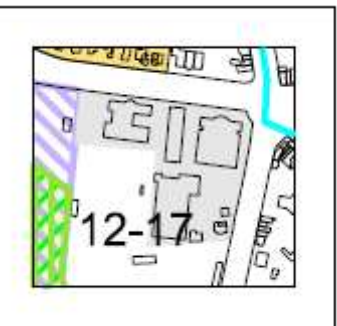
| Affectation du PRAS actuel                                                           | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Situation existante de droit                                                         | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|  | <p>Trois permis de lotir ont été délivrés au Nord du site :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°58 : 10 lots unitaires et bi-familiaux et appartements multifamiliaux de 3 à 4 étages (23/08/1984)</li> <li>- N°52-5 lots (12/05/1977)</li> <li>- N°52 bis : 2 lots unifamiliaux (24/03/1988).</li> </ul> |



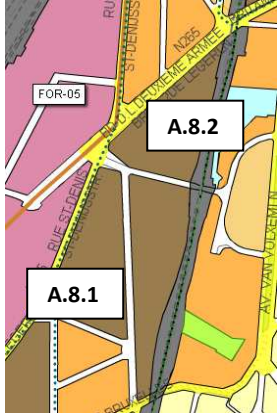
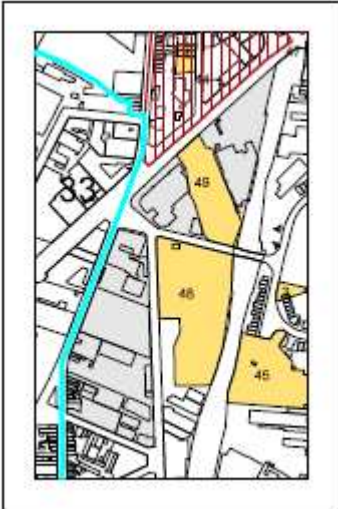
1.6.2. ZFM « Osseghem » A.5.

| Affectation du PRAS actuel                                                          | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p>La zone est affectée en zone de forte mixité.</p> <p>Selon le PRAS, la zone est également inscrite en ZICHEE, c'est-à-dire en zone d'intérêt culturel, esthétique ou d'embellissement. La prescription applicable à la ZICHEE est la suivante :</p> <p><i>« Dans ces zones, la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité de l'architecture des constructions et des installations à ériger. Ces conditions particulières sont arrêtées par plan particulier d'affectation du sol, par règlement d'urbanisme ou en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier. A défaut, elles sont arrêtées après avis de la commission de concertation. »</i></p> |
| Situation existante de droit                                                        | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|  | <p>Au nord du site on retrouve un monument inscrit sur la liste de sauvegarde : « l'Ancienne Chemiserie Coster et Clément »- date arrêté définitif : 7/12/2000</p> <p>Au Sud-Ouest, on retrouve le Parc des Muses, site inscrit à l'inventaire.</p> <p>La zone se trouve également à proximité du contrat de quartier « Rives Ouest » (2007-2011)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

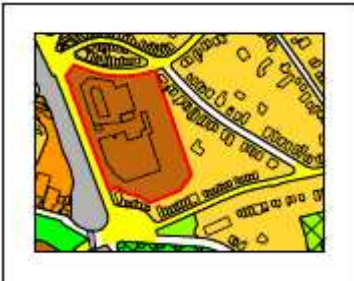
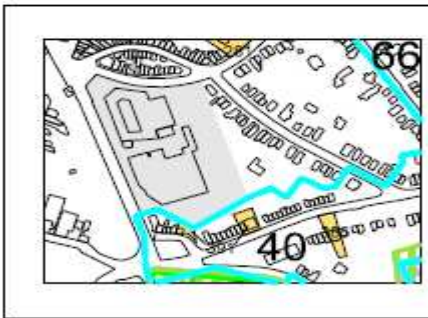
1.6.3. ZFM A.4. « Ancienne Barrière »

| Affectation du PRAS actuel                                                           | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Situation existante de droit                                                         | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|  | <p>La zone se trouve à proximité des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bois du Poelbos : site classé- date arrêté définitif : 18/11/1976</li> <li>- Site Natura 2000 ZSC III : les zones boisées et zones humides de la vallée du Molenbeek dans le nord-ouest de la Région bruxelloise (ensemble 117 ha).</li> </ul> <p>Un permis de lotir a été délivré au Nord de la zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°68- 30 lots (8/01/1990)</li> </ul> |

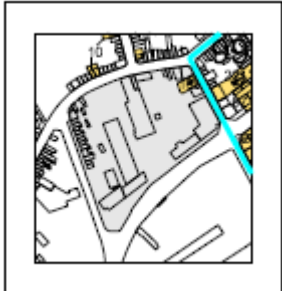
1.6.4. ZFM 8.1. et 8.2. « Saint-Denis »

| Affectation du PRAS actuel                                                         | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | Ces zones sont affectées en zone de forte mixité                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Situation existante de droit                                                       | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|  | <p>Un permis de lotir a été délivré sur la zone A.8. 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N° 49- 31 lots avec création de voirie (08/01/2009)</li> </ul> <p>A proximité du site, le quartier « Bervoets » a également fait l'objet d'un permis de lotir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°48 : lotissement de 6 lots multifamiliaux et unifamiliaux et création de voirie (4/10/2007)</li> </ul> |

1.6.5. ZFM A.9. « Engeland-Dieweg »

| Affectation du PRAS actuel                                                          | Explication                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                                                                             |
| Situation existante de droit                                                        | Explication                                                                                                                                              |
|  | <p>Un permis de lotir a été délivré au Sud de la zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°391 : 4 lots unifamiliaux (20/03/2000)</li> </ul> |

1.6.6. ZFM A.11.Heembeek

| Affectation du PRAS actuel                                                        | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | La zone est affectée en zone de forte mixité                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Situation existante de droit :                                                    | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | <p>Un permis de lotir a été délivré sur la zone le 14/03/1978. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°168 : 3 lots pour habitations, artisanat et commerce</li> </ul> <p>A proximité de la zone, les permis de lotir suivants ont été délivrés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N°10 : 23 lots</li> <li>- N°138 : 2 lots pour résidentiel et petit artisanat</li> <li>- N°221 : 5 lots</li> <li>- N°67 : 4 lots pour habitation, commerce et petite industrie</li> </ul> |

## 2. Analyse des incidences sur l'environnement

### 2.1. Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers

#### 2.1.1. Description de l'état initial de l'environnement

Les différents terrains ajoutés aux ZEMU font l'objet d'un diagnostic complémentaire dans le but d'affiner, si nécessaire, l'analyse des incidences réalisée dans le rapport d'incidences.

##### 2.1.1.1. Pôle ZEMU de Biestebroek

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Biestebroek doit être complété comme suit :

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                     | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aucune protection patrimoniale ne couvre les éléments présents sur cette zone.                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|  <p><b>Figure 60 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p> <p>RIVE DU CANAL : INTEGRATION DES ACTIVITES PORTUAIRES ET DE VERDOIREMENT </p> <p>ESPACE STRUCTURANT A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE DE TYPE 2 </p> <p>Les berges du canal devraient faire l'objet d'une amélioration de la qualité de leur aménagement (voir rapport d'incidences.)</p> |
| Ces terrains sont actuellement affectés en Zone de Forte Mixité (ZFM)                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

| Elément de diagnostic                                                                                                                            | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 61 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Nous observons que la partie nord du site est occupée par grands entrepôts de type industriel ou logistique.</p> <p>Les abords de la rue Henri Geleer sont largement végétalisés.</p> <p>La pointe sud du site est occupée par des constructions récentes de logement ainsi qu'un bâtiment administratif implanté en bordure du canal.</p> |

### 2.1.1.2. Pôle ZEMU de Birmingham

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Birmingham doit être complété comme suit :

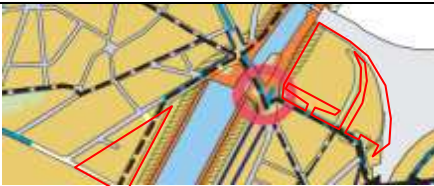
| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                                                                                          | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Aucune protection patrimoniale ne couvre les éléments présents sur cette zone.</p>  <p><b>Figure 62 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p> <p>RIVE DU CANAL : INTEGRATION DES ACTIVITES PORTUAIRES ET DE VERDOIREMENT </p> <p>ESPACE STRUCTURANT A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE DE TYPE 2 </p> <p>Les berges du canal devraient faire l'objet d'une amélioration de la qualité de leur aménagement (voir rapport d'incidences.)</p> |
| Ces terrains sont actuellement affectés en Zone de Forte Mixité (ZFM)                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |



| Elément de diagnostic                                                                                                                            | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 63 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Le site est implanté entre la rue de Birmingham et le canal. Il prolonge le pôle ZEMU de Birmingham vers le nord sur la partie sud l'îlot donnant sur la Place Duchesse de Brabant. Cet îlot est hétérogène du nord (où le logement domine) au sud (où le logement est pratiquement absent).</p> <p>Le périmètre concerné abrite dès lors très peu ou pas de logement. Il est entièrement bâti.</p> <p>Il s'agit d'de bâtiments de type industriel parfois affecté à des activités administratives. Le bâti est hétérogène et date de périodes différentes. Certains de ces bâtiments présentent des qualités esthétiques et architecturales alors que d'autres en sont dépourvus.</p> <p>On retrouve au nord du site un pont traversant le canal à hauteur de la rue de Manchester.</p> |

### 2.1.1.3. Pôle ZEMU du Quai des Usines

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU du Quai des Usines doit être compété comme suit :

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                    | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aucune protection patrimoniale ne couvre les éléments présents sur cette zone.                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  <p><b>Figure 64 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètres étudiés</p> <p>RIVE DU CANAL : INTEGRATION DES ACTIVITES PORTUAIRES ET DE VERDOISEMENT</p> <p>ESPACE STRUCTURANT A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE DE TYPE 2</p> <p>NOEUD INTERMODAL PRINCIPAL</p> <p>Les berges du canal devraient faire l'objet d'une amélioration de la qualité de leur aménagement (voir rapport d'incidences.)</p> |
|  <p><b>Figure 65 : carte des affectations au PRAS</b></p>                            | <p>Le site implanté à l'ouest du canal (dénommé A.3.3) est actuellement affecté en « Zone d'activités Portuaires et de Transport ».</p> <p>Le site implanté à l'est du canal (dénommé A.3.1) est actuellement affecté en Zone de Forte Mixité.</p>                                                                                                                                   |

| Elément de diagnostic                                                             | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Le triangle A.3.3 est occupé par des entrepôts de type industriel ou logistique. Il abrite notamment de larges aires de stationnement à l'air libre (concessionnaire camion).</p> <p>La zone A.3.1 est très largement exploitée par la société Sibelga (siège administratif et activités productives) qui a obtenu récemment des permis d'urbanisme en vue d'un réaménagement important du site (aménagement des abords de bâtiment, nouvelles constructions, rénovations,...). Cette zone abrite également des logements le long de la rue des Palais et de la Place Masui.</p> <p>Une voirie en cul-de-sac (rue Masui « prolongée ») longe le chemin de fer et est pratiquement à l'abandon, elle débouche sur un tunnel sous les voies non-fréquenté.</p> <p>On retrouve enfin quelques commerces à proximité du square de Trooz.</p> |

**Figure 66 : situation existante de fait (Google)**

| Elément de diagnostic | Explication                                                                                                                                                              |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | <p>Les zones de l'îlot actuellement non-reprises au PRAS en zone de forte mixité sont, d'une part, un poste de police et, d'autre part, un ancien puits de la Senne.</p> |

#### 2.1.1.4. Pôle ZEMU de Haren

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Haren doit être compété comme suit :

| Elément de diagnostic                                                                | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aucune protection patrimoniale ne couvre les éléments présents sur cette zone.       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètres étudiés </p> <p>ENTREE DE VILLE </p> <p>NOEUD INTERMODAL : RENFORCEMENT DE LA PRIORITE ACCORDEE AUX USAGERS FAIBLES </p> <p>NOEUD INTERMODAL PRINCIPAL </p> <p>Une entrée de ville est localisée à hauteur du site sur la chaussée de Haecht (voir rapport d'incidences).</p> |
| Ces terrains sont actuellement affectés en Zone de Forte Mixité (ZFM)                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

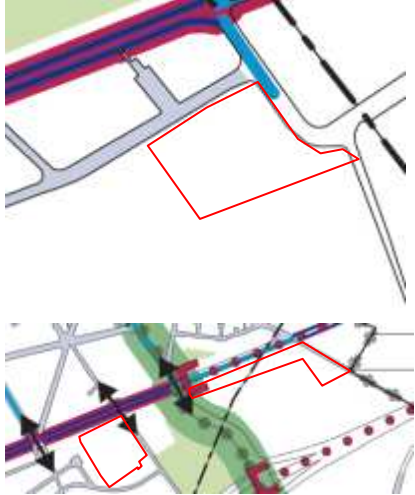
**Figure 67 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie**

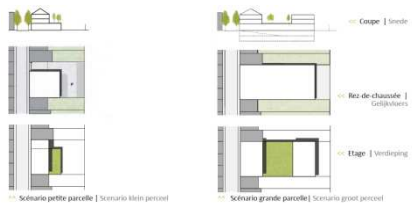


| Elément de diagnostic                                                                                                                            | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 68 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Ces zones abritent essentiellement des entrepôts de type industriel et logistique. On y retrouve également du commerce. Des logements sont implantés de manière lacunaire le long de la Chaussée de Haecht essentiellement.</p> <p>Les bâtiments présentent une faible occupation du sol, notamment le long de la voie de chemin de fer qui longe la bordure nord-ouest du site. La zone étudiée et la ligne de chemin de fer est traversée par une voirie de sortie du dépôt STIB implanté au voisinage (nord-ouest) du périmètre étudié.</p> |

### 2.1.1.5. Pôle ZEMU Reyers-Mommaerts

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Reyers-Mommaerts doit être compété comme suit :

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                    | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 69 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p>Aucune protection patrimoniale ne couvre les éléments présents sur cette zone.</p> <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètres étudiés</p> <p>ENTREE DE VILLE</p> <p>LIAISON PIÉTONNE ET CYCLISTE A AMÉLIORER</p> <p>ESPACE STRUCTURANT A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE DE TYPE 1</p> <p>LIBRE D'INTERVENTION ACROUSTIQUE (ARRÊTÉ DU 03/05/2010 RELATIF A L'OUTIL DES PERMIS A LA RENOVATION DE L'HABITAT)</p> <p>PROMENADE VERTE</p> <p>Une entrée de ville est localisée à hauteur du site sur la chaussée de Louvain.</p> <p>Notons la présence de la promenade verte longeant le site.</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Les terrains sont concernés par le Schéma Directeur (SD) de la Zone Levier n°12 : RTBF-VRT approuvé par le Gouvernement le 25/11/2010.</p> <p>Ce Schéma Directeur se décline selon « Cinq Grands Projets » (GP) répartis spatialement sur le périmètre qu'il étudie.</p>  <p><b>Figure 70 : propositions du SD concernant le tronçon D du « GP3 : chaussée de Louvain »</b></p> | <p>Les terrains de ce pôle ZEMU étudiés dans le rapport d'incidences sont concernés par le « Grand Projet 3 : Chaussée de Louvain » (zone B) et par le « Grand Projet 4 : Le Parc Edith Cavell ».</p> <p>(voir rapport d'incidences)</p> <p>Le site dénommé A.10.1 étudié dans le présent document est partiellement concerné par le SD dans le sens où il se trouve au voisinage immédiat du périmètre et notamment du « Grand Projet 4 : Le Parc Edith Cavell ».</p> <p>Le site dénommé A.10.3 étudié dans le présent document est concerné par le « Grand Projet 3 : Chaussée de Louvain » (zone D). Dans ce tronçon, le SD préconise via des prescriptions une densification des parcelles favorisant l'implantation de commerces au rez-de-chaussée, du logement aux étages (éventuellement toiture-verte au-dessus du commerce) et du stationnement à l'arrière ou en sous-sol. Cette proposition a notamment pour effet de fermer le front bâti actuellement lacunaire.</p> <p>Le site dénommé A.10.2 étudié dans le présent document est concerné par le « Grand Projet 3 : Chaussée de Louvain » (zone C). Le SD se focalise, pour le terrain</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                      | <p>proposée en ZEMU sur la qualification du dépôt « De Lijn » qu'il abrite. Il fait état des nuisances que ce dépôt occasionne au voisinage résidentiel. Le Schéma Directeur fait état de l'incompatibilité de cette activité logistique avec le logement et préconise sa délocalisation. Le SD préconise à cet endroit un programme mixte de logement, commerce et PME.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>Ces terrains sont actuellement affectés en Zone de Forte Mixité (ZFM)</p>         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|  | <p>Le périmètre implanté à l'arrière du site RTBF/VRT, le long des rues Georgin et Evenpoel est occupé par des concessionnaires automobiles. Il présente notamment de larges parkings en plein air et n'est que peu verdurisé.</p> <p>Le second périmètre est localisé plus à l'est, le long de la chaussée de Louvain. Il occupe une partie d'îlot où on retrouve du commerce, des entrepôts et des maisons unifamiliales. Le reste de l'îlot est occupé par du commerce et du logement.</p> <p>Le dernier périmètre, toujours localisé le long de la chaussée de Louvain, à proximité de la frontière régionale, est occupé par une partie du site exploité par un</p> |

**Figure 71 : situation existante de fait (Google)**

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | concessionnaire automobile (qui occupe pratiquement l'entièreté de l'îlot), du commerce le long de la chaussée de Louvain ainsi que par un logement inscrit dans un grande propriété implantée le long de la rue du Péage. On retrouve ici des larges espaces de pelouses et de parking/accès à l'air libre. |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

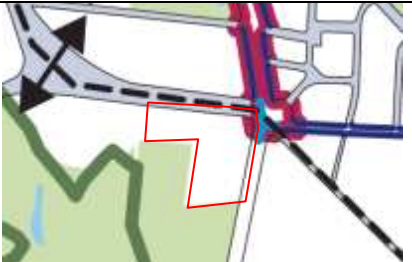
#### 2.1.1.6. Terrains proposés en ZEMU en dehors des pôles étudiés au sein du rapport d'incidences

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences concernant d'autres zones ZEMU, non-reprises dans les différents pôles identifiés dans le rapport d'incidences doit être compété comme suit :

- Aspects patrimoniaux :

| Elément de diagnostic patrimonial                                            | Explication |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Aucune protection patrimoniale ne couvre les éléments présents sur ces zone. |             |

- Situation au PRD :

| Elément de diagnostic de la situation au PRD                                                                                                                             | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 72 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  <p><b>Figure 73 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètres étudiés </p> <p>SAISON PIÉTONNE ET CYCLISTE A AMELIORER </p> <p>ESPACE STRUCTURANT A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE DE TYPE 1 </p> <p>LISERE D'INTERVENTION ACoustIQUE (SABRETE EN COURSE) RELATIF A L'EXTERIEUR DES PRISMES A LA RENOVATION DE L'HABITAT </p> <p>ESPACE VERT ASSURANT UN RÔLE DE BÂTIMENTS PHYSIQUES (STATION SOCIAL, ETHICAL, ECOLOGIQUE SUR LES CONTRAINTES VERTES) </p> <p>La place de l'Ancienne Barrière est reprise comme espace structurant.</p> |

| Elément de diagnostic de la situation au PRD                                                                                                                            | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 74 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p>  | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p> <p>LIASON PIÉTONNE ET CYCLISTE À AMÉLIORER </p> <p>ESPACE STRUCTURANT À INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCÉE DE TYPE 1 </p> <p>LIBRE D'INTERVENTION ACoustIQUE (ARRÊTÉ DU 15/05/02 RELATIF À L'ACTIVITÉ DES PÊCHES À LA RENOVATION DE L'HABITAT) </p> <p>CONTINUITÉ VERTE </p> |
|  <p><b>Figure 75 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

| Elément de diagnostic de la situation au PRD                                                                                                                             | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 76 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p> <p>NOEUD INTERMODAL PRINCIPAL </p> <p>LIASON PIÉTONNE ET CYCLISTE À AMÉLIORER </p> <p>ESPACE STRUCTURANT À INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCÉE DE TYPE 1 </p> <p>LIBRE D'INTERVENTION ACoustIQUE (ARRÊTÉ DU 15/05/02 RELATIF À L'ACTIVITÉ DES PÊCHES À LA RENOVATION DE L'HABITAT) </p> <p>PROMENADE VERTE </p> <p>Notons la présence de la promenade verte à proximité du site.</p> |

| Elément de diagnostic de la situation au PRD                                                                                                                    | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Figure 77 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p> <p>CONTINUITÉ VERTE </p> <p>ESPACE STRUCTURANT A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE DE TYPE 2 </p> <p>Notons la présence de la continuité verte longeant le site.</p> |

- L'ensemble des terrains étudiés ici sont actuellement affectés en Zone de Forte Mixité (ZFM)

- La situation existante de fait :

| Elément de diagnostic de la situation existante de fait                                                                                            | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 78 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Le site est localisé à l'ouest de Tours et Taxis (site en voie de redéveloppement), au voisinage immédiat de la ligne de métro et de chemin de fer. On retrouve également aux abords du site des logements (type maisons unifamiliales et immeubles à appartements), des « entrepôts » d'activités productives et commerciales.</p> <p>Le site est entièrement bâti de bâtiments au caractère industriel hormis une petite friche avoisinant le terrain de sport qui jouxte la zone.</p> |
|  <p><b>Figure 79 : situation existante de</b></p>              | <p>Localisé au voisinage immédiat du Poelbos et à proximité de l'hôpital AZ VUB, le site abrite des bâtiments récents de type entrepôts industriels et des bâtiments administratifs. Le périmètre du site est largement végétalisé. On retrouve également des surface de parking en plein air.</p> <p>Le voisinage proche du site est caractérisé par du logement (maisons 4 façades, maisons mitoyennes), un site naturel</p>                                                              |



| Elément de diagnostic de la situation existante de fait                                                                                          | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>fait (Google)</b>                                                                                                                             | important, des hôpitaux et du commerce.<br><br>Les voiries sont larges et arborées.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  <p><b>Figure 80 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Localisé à l'ouest de la Gare de l'Ouest, ce site occupe un îlot est exploité par le centre logistique d'un groupe de distribution alimentaire ainsi que par un supermarché du même groupe.</p> <p>Cet îlot s'inscrit dans un tissu urbain dense.</p> <p>Les bâtiments présentent le long de certaines voiries des façades aveugles et des murs qui peuvent présenter des ruptures peu conviviales (rue Janssen notamment). Le bâti se compose essentiellement d'entrepôts. On y retrouve également de larges aires de manœuvre et stationnement de camions.</p> |

| Elément de diagnostic de la situation existante de fait                                                                                            | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 81 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Ce site est localisé au bas de Forest, à l'est de l'usine Audi et à proximité du centre de Forest.</p> <p>Le triangle nord est faiblement bâti. Il est occupé par des potagers urbains et des entrepôts de type industriel. Il est longé d'une ligne de chemin de fer. Ce triangle fait l'objet d'un permis de lotir divisant une partie du site en 31 lots avec voirie, récemment octroyé. Le contenu des prescriptions de ce permis n'a pu être analysé. Le développement de logement sur ce site montre que son affectation actuelle permet à cet endroit de participer à la réponse au défi démographique.</p> <p>L'îlot sud étudié ici est entièrement bâti, essentiellement occupé par des bâtiments au caractère industriel. On retrouve également quelques logements au sud de l'îlot, le long de la rue St Denis, face à l'usine Audi.</p> |

| Elément de diagnostic de la situation existante de fait                                                                                          | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 82 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Le site fait face à la gare de Calevoet, où se croisent les chaussées d'Alseberg et le Dieweg. La chaussée de Saint Job passe également à proximité. Les quartiers avoisinants sont essentiellement constitués de maisons unifamiliales et de villas. Plusieurs projets à proximité apporteront une plus grande densité au voisinage de la gare.</p> <p>Le site est exploité par une société et abrite un bâtiment de type administratif et des bâtiments de type industriels ou logistiques. Les abords des bâtiments sont végétalisés et abritent également des parkings en plein air.</p> |

| Elément de diagnostic de la situation existante de fait                                                                                            | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 83 : situation existante de fait (Google)</b></p> | <p>Le site présente une occupation du sol hétérogène. On retrouve d'une part des bâtiments de type entrepôts/commerces le long de l'avenue des Croix de Guerre et s'étendant en intérieur d'îlot ainsi que des bâtiments à caractère administratif.</p> <p>La rue de l'Ancre et la rue de Hembeek abrite des petits immeubles résidentiels à appartements ou unifamiliaux. Le front bâti n'y est pas continu.</p> <p>La rue Biebuyk abrite des bâtiments à caractère résidentiel ainsi que la façade latérale d'un entrepôt.</p> <p>Une partie des sites non-résidentiels sont accessibles depuis plusieurs voiries de l'îlot. C'est le cas, notamment, d'un supermarché.</p> <p>L'intérieur d'îlot abrite d'une part des bâtiments de type entrepôts/commerces, des espaces verts (jardins, notamment) et des aires de stationnement en plein air.</p> <p>Le site se situe au voisinage d'un quartier résidentiel au nord et de terrains de sport au</p> |

| Elément de diagnostic de la situation existante de fait | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                         | sud. Ces terrains de sport sont affectés au PRAS au sein de la ZIR n°4 : Pont Van Praet dont le programme reprend le logement et les espaces verts en affectation principale (le commerces, les activités productives, les équipements d'intérêt collectif sont repris en affectation secondaire) |

#### 2.1.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Enjeux relatifs aux terrains ajoutés aux différents pôles ZEMU étudiés dans le rapport d'incidences

L'ajout des terrains repris ci-dessus ne modifie pas l'identification des enjeux décrite dans le rapport d'incidences pour les différents pôles.

On peut remarquer dans les terrains ajoutés par ce complément la fréquence des aires de stationnement et manœuvre en plein air est importante (hormis à Birmingham où le bâti est très dense). Les terrains ajoutés au pôle de Haren sont plus faiblement exploités, conformément au diagnostic posé initialement.

Enjeux relatifs aux terrains proposés en ZEMU en dehors des pôles étudiés dans le rapport d'incidences

Chacun de ces sites fait l'objet d'un enjeu local spécifique. La dynamique urbaine actuelle de ces terrains s'inscrit généralement dans un contexte plus large que le site lui-même. Cette dynamique s'inscrit donc dans la dynamique des quartiers où ils sont localisés.

La plupart de ces terrains présentent d'importantes aires de stationnement et de manœuvre en plein air.

Inscrit au PRAS en Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'Embellissement (ZICHEE), le terrain dénommé A.5 (à proximité de la Gare de l'Ouest) devrait voir ses qualités esthétiques s'améliorer (au niveau des murs aveugles, notamment).

#### 2.1.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Incidences de la situation de droit d'affectation

La plupart des terrains étudiés ici sont actuellement affectés en zone de forte mixité.

Un de ces terrains est repris en zone d'activité portuaire.

Concernant la réaffectation des zones de forte mixité, il s'agit de noter les incidences suivantes :

- Le logement devient une affectation secondaire alors qu'elle était une affectation principale dans les zones de forte mixité, des mesures particulières de publicité sont requises pour qu'il s'implante au rez-de-chaussée ;
- Les activités suivantes ne sont plus autorisées en ZEMU alors qu'elles l'étaient en ZFM : les activités hôtelières et les activités administratives (cette dernière était reprise parmi les affectations principales) ;
- Les limites imposées en zone de forte mixité aux différentes formes de commerce et aux équipements d'intérêt collectif ne sont plus présentes en ZEMU ;
- Les équipements d'intérêt collectifs constituent une affectation principale en Zone de Forte Mixité et deviennent une affectation secondaire (par ailleurs, la prescription générale 07 relative aux équipements d'intérêt collectifs reste d'application).

- Les activités productives et les services intégrés aux entreprises sont portés de max. 1500 m<sup>2</sup> par logement à max. 2000 m<sup>2</sup> par logement. Cette superficie peut être augmentée moyennant mesures particulières de publicité. Cette augmentation pouvait déjà avoir lieu en zone de forte mixité mais devait être motivée, ce qui n'est plus le cas en ZEMU ;
- En ZEMU, les rez-de-chaussée doivent prioritairement être affectés aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises et aux commerces ;
- Les projets portant sur plus de 10.000 m<sup>2</sup> de superficie de plancher devront désormais prévoir minimum 30% d'activités productives et de commerces ainsi que minimum 50% de logement ;
- Les projets devront garantir la mixité au sein des îlots et devront favoriser la structuration du tissu urbain ;
- Il s'agira également de vérifier la compatibilité des activités avec les autres activités présentes dans l'îlot ainsi qu'avec les îlots avoisinants.

La prescription 4.4 relative aux immeubles à l'abandon et aux terrains en friche ne sera plus d'application dans ces zones.

Le premier effet de la réaffectation de zones de forte mixité en ZEMU mène à garantir le maintien des activités productives existantes tout en permettant à ces zones de répondre au défi démographique comme c'est déjà le cas actuellement. Il s'agit souvent de zones qui abritent actuellement pas ou peu de logement. L'introduction de logement dans ces futures ZEMU ne pourra dès-lors se faire qu'en maintenant les activités productives existantes.

Ces prescriptions induiront probablement un renforcement de la mixité verticale dans les zones concernées via les impositions relatives à l'affectation des rez-de-chaussée alors qu'en zone de forte mixité rien ne guide l'organisation spatiale de la mixité. Une certaine densification du bâti est donc possible via un développement vertical des constructions.

Par ailleurs, les zones de forte mixité autorisent le logement, une partie des terrains étudiés abritent donc déjà du logement à l'heure actuelle (ce qui n'était généralement pas le cas pour les terrains étudiés dans le rapport d'incidences). Ces logements existants devront naturellement faire l'objet

d'une attention spécifique au moment du développement de nouveaux projets dans leur voisinage, cette attention sera mise en pratique via la prescription 6bis4 de la prescription littérale des ZEMU.

D'une manière générale, les incidences décrites dans le rapport d'incidences restent d'application. Il s'agit ici moins d'incidences directes liées à la réaffectation des zones de forte mixité car, ici, les incidences liées à la mixité entre les différentes fonctions sont déjà présentes en situation existante.

Egalement, étant donné que le logement est déjà autorisé dans ces zones, la question de l'intégration urbaine de cette fonction se pose moins ici et n'est pas une incidence directe de la modification du PRAS (au niveau de la desserte en équipements, en transport, de la qualité de l'aménagement de l'espace public etc.). Il s'agit cependant d'un aspect qui se pose parfois de manière importante pour certaines zones étudiées.

Certains pôles étudiés dans le rapport d'incidences se voient particulièrement renforcés en terme de superficie. Ce différentiel est identifié dans le tableau qui suit.

| Pôle             | avant complément |            | après complément |               | différentiel (%) |
|------------------|------------------|------------|------------------|---------------|------------------|
|                  | m <sup>2</sup>   | %          | m <sup>2</sup>   | %             |                  |
| Erasme           | 511.684          | 28,01      | 511.684          | 22,83         | 0                |
| Birmingham       | 187.968          | 10,29      | 219.224          | 9,78          | 14,3             |
| Biestebroek      | 311.686          | 17,06      | 342.027          | 15,26         | 8,9              |
| Quai des usines  | 345.430          | 18,91      | 441.160          | 19,68         | 21,7             |
| Haren            | 376.669          | 20,62      | 547.910          | 24,45         | 31,3             |
| Reyers-Mommaerts | 93.545           | 5,12       | 179.262          | 8,00          | 47,8             |
| Hors pôle        | 0                | 0,00       | 211.531          | 9,44          | 100,0            |
| <b>Total</b>     | <b>1.826.982</b> | <b>100</b> | <b>2.241.267</b> | <b>100,00</b> |                  |

**Figure 84 : évolution des superficies reprises en ZEMU dans le cadre des compléments**

Hormis le pôle d'Erasme, l'ensemble des pôles sont donc renforcés. Les pôles initialement plus petits (Haren, Quai des Usines et Reyers) se voient fortement augmentés.

Le pôle de Haren représente maintenant un ensemble plus complet de terrains et se retrouve donc moins éclaté.

Le pôle de Reyers-Mommaerts se trouve également renforcé en termes de superficie. Ce pôle fait déjà l'objet d'un Schéma Directeur approuvé récemment par le Gouvernement. La modification du PRAS ne contredit pas les options de ce Schéma Directeur, notons que les options d'aménagement du tronçon D de la Chaussée de Louvain pourraient voir les activités commerciales et productives renforcées pour la partie révisée en ZEMU. Il est possible, pour ce terrain, de voir un développement s'étendant à la fois sur la ZEMU et sur la ZIU qui la jouxte. Le logement serait alors confiné au sein de la ZEMU, à front de voirie (chaussée de Louvain et rue du Péage) et le commerce ou les activités productives (qui peuvent avoir des besoins en profondeur supérieurs à la profondeur de la ZEMU) s'étendraient sur les deux zones en fonction des équilibres que ces affectations distinctes autorisent.

En ce qui concerne zones ZEMU reprises en dehors des pôles, leur intégration urbanistique ne devrait pas poser d'incidences autres que celles décrites ci-avant étant donné les faibles différences entre les prescriptions des zones de forte mixité et des ZEMU. La superficie concernée par ces terrains est reprise dans le tableau qui suit.

| ID     | Dénomination      | Commune   | Affectation actuelle | Affectation projetée | Superficie (m²) |
|--------|-------------------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------|
| A.3.4. | Uyttenhove        | Jette     | ZFM                  | ZEMU                 | 20.781          |
| A.4.   | Ancienne Barrière | Jette     | ZFM                  | ZEMU                 | 24.578          |
| A.5.   | Osseghem          | Molenbeek | ZFM                  | ZEMU                 | 38.170          |
| A.8.1. | Saint-Denis       | Forest    | ZFM                  | ZEMU                 | 33.776          |
| A.8.2. | Saint-Denis       | Forest    | ZFM                  | ZEMU                 | 29.843          |
| A.9.   | Engeland - Dieweg | Uccle     | ZFM                  | ZEMU                 | 27.448          |
| A.11.  | Heembeek          | Bruxelles | ZFM                  | ZEMU                 | 36.935          |
| Total  |                   |           |                      |                      | 211.531         |

Sur ces zones, il s'agira de porter une attention spécifique à la bonne intégration des activités productives qui se voient renforcées dans le cadre

de la nouvelle affectation et ce, spécifiquement au regard du logement existant. Le renforcement des possibilités commerce dans ces zones est également à surveiller au regard des nuisances spécifiques à cette activité (ouverture en soirée et les week-ends, etc.).

En ce qui concerne la zone d'activité portuaire et de transport réaffectée en ZEMU (sise avenue du Port et jointe au pôle du Quai des Usines), les incidences sont identiques à celles étudiées dans le rapport d'incidences relatives au passage des zones d'industries urbaines en ZEMU. En effet, ces zones d'activités portuaires et de transport fait part des « zones d'industries » et constituent une affectation où les activités productives et de transport sont autorisés, le logement y est par ailleurs exclu. Il s'agit donc également de zones à caractère pratiquement exclusivement industriel.

#### 2.1.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

L'ensemble des recommandations effectuées dans le rapport d'incidences restent d'application. Les modifications apportées ici ne sont pas de nature à modifier ces recommandations. La recommandation visant à développer une vision stratégique globale du développement urbanistique spécifique aux différents pôles se voit renforcé pour le pôle dont la superficie reprise en ZEMU est augmentée.

Concernant le pôle de Haren, la recommandation de prévoir l'aménagement de cette zone dans le cadre d'un plan d'aménagement local se trouve renforcé par l'augmentation des superficies dont l'affectation est révisée. Ce pôle mérite de faire l'objet d'investissements renforçant son identité et son attractivité.



## 2.2. Les aspects socio-économiques de ZFM & ZAPT en ZEMU

### 2.2.1. Description de l'état initial de l'environnement

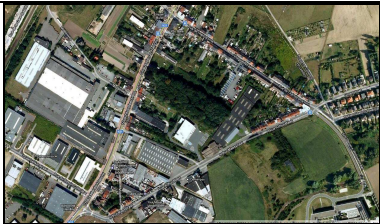
Par rapport à la sélection de zones retenues, on peut considérer 3 catégories de zones qui connaîtront vraisemblablement des **logiques de développement** différentes :

| Catégorie | Critères de différenciation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Implications de cette différenciation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1         | De <b>grandes parcelles</b> , la proximité d' <b>autres entreprises industrielles</b> <sup>10</sup> , <b>pas de logements</b> qui se trouvent à trop forte <b>proximité</b> du site concerné, des <b>voiries</b> qui permettent le transport de <b>charroi</b> relativement lourd sont des facteurs qui permettent raisonnablement de penser que ces sites seront attractifs pour des entreprises qui désirent exercer des <b>activités industrielles</b> ou de <b>commerces de gros / logistique</b> . | Le projet d'affecter les zones en tant que ZEMU favorisera vraisemblablement l'établissement d'entreprises de type « industrielle », voir de commerces de gros / logistique.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 2         | Une bonne <b>visibilité</b> , une bonne <b>accessibilité</b> (notamment par véhicules motorisés et par transports en commun) et un <b>environnement qualitatif</b> , agréable et attractif (éventuellement verdurisé ou résidentiel) sont des facteurs qui sont particulièrement favorables pour le développement de <b>bureaux</b> , ce qui n'empêche pas d'attirer d'autres types d'entreprises ou de fonctions.                                                                                      | Le projet d'affecter les zones en tant que ZEMU ne pourra faciliter la création de nouveaux bureaux qui ne sont pas autorisés à s'établir sur ces zones, alors que ces zones disposent d'atouts importants pour attirer ces fonctions. Par conséquent, vu la valeur foncière des sites, ce sont principalement des logements qui verront le jour, voir des commerces.<br><br>La création de ZEMU se fera ainsi aux dépends d'un type de fonctions (bureaux) relativement très bien destiné pour ces zones. |
| 3         | Les sites qui appartiennent à cette 3 <sup>ème</sup> catégorie ne disposent pas d'atouts valorisés par les bureaux (haute visibilité, accessibilité aisée en transports en commun mais également avec des véhicules motorisés, ...), ni par les entreprises industrielles (voiries permettant le transport de grand charroi, grandes entreprises dans les environs directs, pas de logements à courte distance du site, ...). Les surfaces sont importantes, ce qui confère à ces sites                 | De par la qualité de leur environnement, ces sites n'attireront pas des promoteurs de fonctions particulières ; par défaut, la probabilité est plus importante que des investisseurs soient intéressés par des petits projets particuliers, soit par le développement d'un plus grand projet multifonctionnel (logement, commerce de proximité, ...).                                                                                                                                                      |

<sup>10</sup> La proximité d'entreprises permet à celles-ci de renforcer leurs potentielles collaborations, tant d'un point de vue de l'activité économique (lien entre fournisseurs et clients), que d'un point de vue de l'utilisation de l'espace (partage des parkings, entretien partagé des espaces verts, gestion commune des déchets et de la sécurité, ...).

un attrait particulier pour le développement de projets multifonctionnels.

L'analyse des sites permet de voir à quelles catégories de zones appartiennent ces différents sites :

| Caté<br>gori<br>e | Zones                                            | Photos et description                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                 | A.2.1<br>(10B)<br><br>A.2.2 et<br>A.2.3<br>(10C) |   | <p>On retrouve un grand ensemble d'entreprises dans les alentours directs.</p> <p>Il existe des connections presque directes vers le Ring, et certaines voiries sont suffisamment larges (par ex. la chaussée de Haecht) que pour permettre le transport de grand charroi.</p>                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 1                 | A.3.3.<br>(18)                                   |   | <p>On retrouve des entreprises de transport, de commerce de gros et industrielles au sud et à l'est du site. À l'ouest de celui-ci, le terrain est pratiquement déserté ; au nord se trouve le terrain sur lequel la SDRB entend développer un quartier résidentiel durable, le projet TIVOLI (près de 450 logements + équipements-crèches etc...). L'avenue du Port et de l'Entrepôt permettent le transport de grand charroi.</p> <p>Sur le site-même, on retrouve une friche et des entreprises logistiques /commerces de gros.</p> |
| 1                 | A.6. (14)                                        |                                                                                   | <p>L'environnement du site est principalement industrialisé, et très densément occupé. En bordure du site se trouvent différentes voiries qui permettent le transport de grand charroi. Ces grandes voiries procurent également à ces entreprises une certaine visibilité.</p> <p>Actuellement, le site est occupé par des entreprises de nettoyage/réparation/import/export de véhicules, ainsi que par des bureaux de l'entreprise Elster (métrages).</p>                                                                            |

|   |                |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | A.8.1<br>(21)  |   | <p>On peut considérer la zone se trouvent dans un environnement globalement industrialisé. Elle est principalement accessible par route, notamment à travers le Boulevard de la Deuxième Armée Britannique via la rue St-Denis.</p> <p>Actuellement, le site est principalement occupé par des entreprises (notamment un important site de Sigma Coatings).</p>                                                                                                                                                                        |
| 2 | A.3.1.<br>(2B) |                                                                                     | <p>Le réseau de transports en commun est bien développé, notamment avenue de la Reine et Quai des Usines. Un grand nombre de véhicules transite via le Quai des Usines, ce qui permet aux entreprises établies sur la zone de bénéficier d'une relative bonne visibilité. L'environnement direct est constitué de logements au sud, d'entreprises de commerces de gros au nord, de chemins de fer à l'est et au nord, du canal à l'ouest.</p> <p>Sur le site-même on retrouve un grand ensemble de bureaux (notamment de Sibelga).</p> |
| 2 | A.3.4<br>(19)  |                                                                                    | <p>Différentes lignes de bus s'arrêtent Place de l'Ancienne Barrière. Tant l'avenue de Laerbeek que l'avenue de l'Exposition sont de relativement belles avenue avec un grand passage de véhicules, proposant une visibilité intéressante. Le Ring se trouve également a proximité.</p> <p>Le site est occupé principalement par deux entreprises (ARTE Print et la Lotterie Nationale), avec une proportion importante de bureaux. Le sud du site est également occupé par des logements. .</p>                                       |

|   |              |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | A.7. (15)    |    |    | <p>Cette zone se trouve à la limite entre une zone résidentielle au sud, et d'une zone plutôt industrialisée à l'est et au nord. La zone est facilement accessible via la rue H. Deleers (chaussée de Mons) et le Quai de Veeweyde. Par ailleurs, la présence d'arrêts de métro à proximité rendent l'endroit aisément accessible.</p> <p>Le site est actuellement occupé par plusieurs entreprises, dont un ensemble important de bureaux.</p> |
| 2 | A.9. (22)    |    |    | <p>Cette zone est bien desservie en transports en commun (notamment via la gare Calevoet, et les trams/bus rue Engeland). L'environnement est fort verdurisé et le site est entouré de logement.</p> <p>Le site lui-même est principalement occupé par des bureaux de l'entreprise Schneider Electric.</p>                                                                                                                                      |
| 2 | A.10.1 (13B) |   |   | <p>La zone et ses alentours sont principalement dédiés au commerce/stockage de véhicules, mis à part au sud du site où on retrouve des logements. Le site est aisément accessible via les transport en commun le long de la chaussée de Louvain. L'environnement est globalement qualitatif, avec des larges avenues, de la verdure bien entretenue et des commerces qui prêtent attention à leur image.</p>                                    |
| 2 | A.10.2 (13C) |  |  | <p>Les alentours directs de la zone sont principalement dédiés au logement. L'accessibilité est facilitée à travers les bus qui roulent le long de la chaussée de Louvain, grâce à laquelle le site bénéficie également d'une belle visibilité.</p> <p>Sur le site, on retrouve des logements ainsi</p>                                                                                                                                         |



|   |                 |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   |                 |                                                                                                                                                                          | qu'un dépôt de De Lijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 2 | A.10.3<br>(13D) |                                                                                         | <p>La zone se trouve entre une zone de logement (au nord) et des entreprise de commerces de véhicules (ouest, est et sud de la zone). La zone est aisément accessible par (les transports en commun de) la chaussée de Louvain, qui lui confère une relative bonne visibilité.</p> <p>Sur le site, on retrouve actuellement du commerce de véhicules automobiles.</p>                                                                                                             |
| 2 | A.11.<br>(23)   |       | <p>L'environnement est globalement résidentiel, qualitatif et fort verdurisé. La zone n'est pas particulièrement fort accessible ; néanmoins, l'avenue des Croix de Guerre mène relativement rapidement au Ring via l'avenue des Croix de Feu.</p> <p>Sur le site, on retrouve actuellement un mixe de bureaux, de commerces et de logements.</p>                                                                                                                                 |
| 3 | A.4 (20)        |                                                                                        | <p>Le réseau de transport en communs n'est pas particulièrement développé près de cette zone. Imbriqué entre des îlots destinés à du logement, et longé à l'ouest par une voie de chemins de fer, le site ne bénéficie pas d'une grande visibilité, ni d'une grande accessibilité.</p> <p>Actuellement, le site est principalement occupé par l'entreprise « AVP » (entreprise de conseil en communication, de prêt de matériel audiovisuel pour des séminaires, shows, ...).</p> |
| 3 | A.8.2<br>(21)   |   | <p>Le site se trouve à la frontière entre une zone industrialisée à l'ouest et au sud, et une zone résidentielle au nord et à l'ouest (bien qu'il y ait également une ligne de chemins de fer à l'est).</p> <p>Le terrain est accessible via le Boulevard de l'Armée Britannique et la rue Saint-Denis. Il est actuellement relativement vide, et n'est occupé que par des bureaux de la Police.</p>                                                                              |



|   |           |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   |           |                                                                                                                                                                      | Néanmoins, ce site fait l'objet de nombreux permis de lotir et on peut donc s'attendre à ce qu'il soit à l'avenir occupé par du logement.                                                                                                                                                                                       |
| 3 | A.5. (17) |   | <p>Le réseau de transport en communs n'est pas particulièrement développé près de cette zone. Imbriqué entre des îlots destinés à du logement le site ne bénéficie pas d'une grande visibilité, ni d'une grande accessibilité.</p> <p>Actuellement, le site est occupé par le Groupe Delhaize pour le stockage de produits.</p> |

#### 2.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

La non-mise en œuvre du plan constitue une occasion manquée d'assurer le maintien et le développement des activités économiques dans les zones concernées.

En passant de ZFM à ZEMU, le développement de friches sur ces zones ne pourra par contre pas être accéléré, puisque certaines mesures (prescription 4.4. du PRAS) visant une facilitation de ce type de développement sont d'application dans les modifications des prescriptions des ZFM, mais pas pour les ZEMU.

#### 2.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Selon les différentes typologies de sites constatées dans la phase de description de l'état initial de l'environnement, les effets notables suivants sont attendus :

| Typologie | Les effets notables attendus                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Impacts réels sur la création d'entreprises de type industriel, tenant compte de l'occupation actuelle des terrains                                                                                                                  |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1         | L'environnement semble être globalement adéquat pour le développement d'activités industrielles. Tant du point de vue de la proximité d'autres entreprises, de la présence et importance des voiries qui mènent au site, etc., Ces sites sont attractifs principalement pour le <b>développement d'activités industrielles ou de</b> | L'analyse de l'occupation des différents sites de typologie 1 permet de se rendre compte que la grande majorité d'entre eux sont actuellement totalement occupés par des entreprises industrielles/de commerces de gros/logistiques. |

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          | <p><b>commerces de gros/logistique.</b> L'environnement direct n'est par ailleurs pas très qualitatif, mais c'est un point pour lequel les entreprises industrielles/de commerces de gros/logistique sont généralement moins sensibles ; au contraire, cela leur permet de demander un prix qui est également plus bas que celui pour d'autres zones plus « prestigieuses ».</p> <p>A l'opposé, les qualités valorisées par les entreprises industrielles/ logistiques/ commerces de gros ne sont pas celles valorisées par les habitants qui pourraient venir loger dans ces zones. Ainsi, bien que les ZEMU permettent dans les textes à la fois le développement d'activités industrielles et de logement, on peut raisonnablement considérer – à moins d'efforts importants de la part du secteur public dans l'aménagement urbain environnant - que les zones de typologie 1 ne favoriseront pas la création de beaucoup de nouveaux logements.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>Les autres sites pourront accueillir ci et là quelques entreprises industrielles/commerce de gros/ logistique en plus, mais a priori sans ampleur notable.</p> <p>Sur le long terme, on peut cependant s'attendre à ce que ces sites attireront un plus large panel d'entreprises qu'auparavant et en deviendront ainsi d'autant plus attractives, ce qui pourrait se traduire par un prix de vente/m<sup>2</sup> légèrement plus élevé.</p>                  |
| <b>2</b> | <p>On distingue deux effets distincts (mais liés) par la transformation de ZFM à ZEMU :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les propriétaires actuels de ces zones (principalement des bureaux) ne voudront pas quitter leur terrain privilégié, et préféreront sans doute – s'ils ne le revendent pas - le louer à un bon loyer que seuls d'autres bureaux pourront payer.</li> <li>2. Dans le cas où les propriétaires actuels de ces zones souhaiteraient revendre leurs parcelles, ceux-ci n'accepteront probablement de revendre leurs parcelles qu'à des promoteurs de logements, les seuls capables (à la différence d'entreprises industrielles/de commerces de gros/logistiques) de payer le prix fort pour ces zones (parce qu'il sera davantage aisé de valoriser les différents atouts de ces sites auprès des promoteurs de logements que pour d'autres types d'acteurs). Dans le cas contraire, ces propriétaires actuels risqueront de faire des moins-values importantes<sup>11</sup>.</li> </ol> <p>On peut raisonnablement s'attendre à ce que ces entreprises de bureaux et de commerce de gros vont donc (1) soit chercher à y rester le plus longtemps possible, (2) soit valoriser au mieux la revente de leurs terrains.</p> | <p>Dans la mesure où se trouvent relativement beaucoup de bureaux sur ces zones, on peut imaginer que l'impact réel de la transformation de ZFM en ZEMU consistera à engendrer soit un statut quo sur ces zones d'un point de vue de développement urbain (pas ou peu de transformations), soit à engendrer la création de logements à la place de bureaux. ; en tous les cas pas ou peu de créations d'espaces dédiés à des entreprises de type industriel.</p> |
| <b>3</b> | <p>Pour ces quelques sites, l'environnement n'est globalement pas particulièrement attractif ni pour les bureaux ni pour les entreprises de type industriel. L'accessibilité</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>Limité.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

<sup>11</sup> Pour le principe de plus-value et moins-value, nous référons ici à la méthodologie utilisée dans le premier rapport de la mission du RIE PRAS.

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | <p>par voie routière de ces sites est relativement limitée, et les logements aux alentours sont des contraintes supplémentaires (en termes de limitations de nuisances) qui rendent ces zones globalement moins attractives pour les entreprises.</p> <p>Pour ces raisons, il semble raisonnable de penser que ces zones ne connaîtront pas d'importantes transformations ces prochaines années, et a priori, le changement d'affectation des zones n'y changera rien.</p> |  |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

Parmi les impacts liés au changement d'affectation de ZATP en ZFM, notons que les ZFM peuvent – à la différence des ZATP - accueillir des projets de logements. Ceux-ci peuvent, à leur tour, générer des marges financières intéressantes qui permettraient de financer la rénovation de friches ou l'assainissement de terrains. En modifiant l'affectation de la zone A.3.3. (voir ci-dessus) de ZATP à ZFM, la Région Bruxelloise offre une perspective intéressante quant à l'accélération possible de la requalification de friches sur ce terrain, voir de son éventuel assainissement.

#### 2.2.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

##### **A. Recommandations par rapport à la création d'activités industrielles**

L'objectif de transformer des ZFM en ZEMU vise, entre autres, à développer les opportunités d'accueillir et de maintenir des activités industrielles en RBC. L'un des constats majeurs faits ici, c'est que l'impact sera, a priori, fort limité. En effet, si on exclut les zones qui ne sont globalement pas attractives pour des entreprises (voir typologie 3), il reste :

- Les zones qui disposent de toutes les qualités requises pour les accueillir (typologie 1), mais celles-ci sont déjà en grande partie occupées par des entreprises qui pourront y rester demain ;
- Les zones qui accueillent aujourd'hui des bureaux ou des commerces de gros et qui permettent potentiellement de créer le plus d'espaces pour ce type d'entreprises (typologie 2), mais il sera difficile pour les entreprises industrielles de payer le prix que seront prêts à mettre les promoteurs de logements.

Compte tenu des ambitions recherchées par la Région Bruxelloise et du résultat réel attendu selon cette étude d'impact, il convient de prendre en compte certaines recommandations en vue de stimuler la création d'espaces pour accueillir des activités industrielles :

- Pour les terrains de typologie 1 : la situation semble délicate dans la mesure où la majorité des terrains sont occupés. Cependant, des optimisations de l'occupation de l'espace sont possibles. Dès lors, une solution pourrait consister à procurer à une instance publique (par exemple la SDRB) la possibilité d'acheter – au prix du marché - les parcelles de terrain en priorité sur d'autres acteurs privés (une sorte de droit de préemption). La SDRB aurait ainsi le loisir d'y développer par après des activités industrielles.
- Pour les terrains de typologie 2 : à l'instar des recommandations faites dans le 1er rapport du RIE PRAS, il faut veiller à ce que les espaces prévus pour les activités industrielles soient réellement occupés par des activités industrielles. La tentation sera en effet grande de créer des espaces industriels « fictifs », qui ne répondraient pas aux critères de localisation de ce type d'entreprises ; avec le temps, les propriétaires justifieraient la

vacance qui en résulterait pour remplacer ces espaces par des bureaux. La recommandation consiste ainsi à tenir compte de cette potentialité, et d'appliquer par conséquent des réglementations urbanistiques strictes pour la construction de tels espaces.

- Pourquoi ne pas introduire des conditions particulières pour la réactivation de friches sur les ZEMU (voir sur les ZIU, d'un point de vue plus général), notamment si l'objectif de rafraîchissement consiste à maintenir des activités industrielles sur le site.

#### **B. Recommandations par rapport aux développements de zones industrielles**

Dans la mesure où, comme présenté ci-dessus, la transformation de ZFM en ZEMU n'aura sans doute que peu d'implications sur la création d'espaces pour des activités industrielles, il devient important de rechercher d'autres moyens pour maintenir/ créer de l'espace industriel.

A ce sujet, il convient de faire certaines recommandations générales pour les ZEMU (mais également ZIU) en vue d'optimiser l'utilisation de l'espace existant:

- Les autorités publiques pourraient inciter la densification de l'espace dévolu aux activités industrielles. Par exemple, développer des infrastructures de plusieurs étages sur ces terrains et, ce, afin de permettre à plus d'entreprises d'utiliser un même terrain. Ceci permettrait par ailleurs de développer des espaces de parking commun, une conciergerie commune, de diviser les coûts de sécurité, ... et donc de limiter les coûts de ces entreprises.
- Certaines entreprises achètent de trop grandes parcelles par rapport à leurs besoins réels. Certaines d'entre elles peuvent justifier cela par rapport à une incertitude du marché économique ; d'autres le font par simple spéculation. Il est sans doute opportun pour la RBC de vérifier en quelle mesure un contrôle des espaces dédiés à l'industrie ne peut pas être réalisé en RBC et, ce, afin (1) d'avoir une vision claire sur l'état de la situation, et (2) de voir s'il est intéressant d'imposer une forme de taxation sur la non-utilisation des espaces industriels, ou un rachat (à prix de marché) de ces espaces. Ceci devrait permettre une meilleure utilisation de ceux-ci ;

## 2.3. La mobilité

L'intégralité de l'analyse des ZEMU est disponible dans le chapitre 3 de la Partie 5 du rapport d'incidences environnemental de la modification du PRAS. Ne sont traitées ici, que les parcelles qui ont été ajoutées et l'analyse de leur accessibilité.

### 2.3.1. Birmingham

L'îlot situé entre la rue de Birmingham, le Quai de Mariemont, la rue de Bonne et la rue de Manchester est à cheval sur les zones A et B de la carte d'accessibilité du RRU (Figure 85).

Cette zone est à environ 200 m de la Gare de l'Ouest et de la station de métro Delacroix. Une station Villo est également à la Place de la Duchesse de Brabant, situé à environ 200m.

Le Canal constitue une barrière physique traversable en deux points aux ponts de la rue de Manchester ou la rue Delacroix.

### 2.3.2. Biestebroek

La parcelle située entre la rue Henri Deleers, la rue Walcourt et le canal est à cheval sur les zones B et C (Figure 86). Cette parcelle est située du côté Nord-ouest du canal, du côté d'Anderlecht. Bordée d'itinéraires cyclables, la zone est également située à proximité de la station de métro Bizet. La place Bizet dispose aussi d'une station Cambio.

Le pont Blvd du Paepsem, disposant de trottoirs et d'une piste cyclable, rompt la barrière physique que constitue le canal. Au nord du site, le pont dit de « la petite île » correspondant à la rue Pierre Marchant sera remplacé par un nouveau pont haubané permettant de relever le gabarit de navigation à 7 m ainsi que les abords.

Le boulevard Paepsem permet une liaison routière rapide avec le Ring 0 via le boulevard de l'industrie.

### 2.3.3. Quai des Usines

Les parcelles qui sont ajoutées par rapport au rapport précédent sont les zones situées entre :

- le Quai des Usines, la rue Masui prolongée et la rue des Palais (Site Sibelga)
- l'avenue du Port, la rue de l'Entrepôt et la rue Claessens

En ce qui concerne le site Sibelga, l'arrêt de tram Jules de Trooz est en bordure du site. La zone, coincée entre le chemin de fer et le Canal, est relativement isolée pour les modes doux. Le franchissement des barrières est donc un point crucial.

Les recommandations mentionnées dans le rapport principal sont valables pour la zone.

En ce qui concerne la rue Claessens, les améliorations en termes de mobilité attendues sur le site de Tour et Taxis, auront un impact non négligeable dans l'amélioration de l'accessibilité de la zone qui est pour l'instant en zone C selon la carte d'accessibilité du RRU (Figure 87).

### 2.3.4. Haren

Le diagnostic et les recommandations concernant les parcelles ajoutées sont les mêmes que ce qui avait été proposé dans le rapport principal pour la zone Haren. La Figure 88 reprend les gares situées à proximité sur un fond de plan de l'accessibilité selon le RRU.

### 2.3.5. Reyers-Mommaerts

Le diagnostic et les recommandations concernant les parcelles ajoutées sont les mêmes que ce qui avait été proposé dans le rapport principal pour la zone Reyers-Mommaerts. La Figure 89 reprend les gares situées à proximité sur un fond de plan de l'accessibilité selon le RRU.



### 2.3.6. Autres zones

Il s'agit ici des zones de forte mixité dont la réaffectation en ZEMU est proposée et qui ne sont pas rattachées aux pôles de ZEMU préalablement identifiés.

Les cartes des barrières physiques, des infrastructures routières importantes, du réseau structurant de transports en commun de la STIB et de la SNCB en région Bruxelles-Capitale et les zones concernées par la modification du PRAS sont reprises aux Figure 91, Figure 92 et Figure 90.

#### 2.3.6.1. Uyttenhove

Le chemin de fer et la différence de niveau avec le site de Tour et Taxis constituent une barrière physique aux déplacements en modes doux. Uyttenhove se trouve à proximité (environ 200 m) de Belgica et de Pannenhuis, desservis par la ligne de métro 6.

Le projet RER améliorera l'accessibilité de la zone au niveau de Pannenhuis grâce à l'augmentation du nombre d'arrêts de trains à cette gare multimodale. Une nouvelle ligne de tramway reliant Bockstael à la gare du Nord via le site de Tours et Taxi améliorera la qualité de l'offre de transport en commun autour de cette zone. Une offre importante de lignes De Lijn est déjà présente sur ce boulevard à 300m du site. Du côté ouest, la ligne de tram 51 offre une liaison directe vers le pentagone et le sud de la région.

Sur l'avenue Charles Woeste, se trouve l'ICR 12b offrant une liaison vélo vers le pentagone. Toutefois cet itinéraire n'est ni aménagé ni jalonné à l'heure actuelle. L'avenue Charles Woeste sera rénovée prochainement. Le projet propose de faire la part belle aux modes doux, piétons et cyclistes.

Afin d'améliorer l'accessibilité du site, il est indispensable de prêter attention aux franchissements des barrières physiques.

Cette zone représente une surface d'environ 20.781m<sup>2</sup> est aujourd'hui occupé par des petites industries. L'impact du changement de statut de cette zone de ZFM à ZEMU est négligeable sur la mobilité du site. En effet, les différences de prescription entre ces deux statuts est l'interdiction des bureaux dans les ZEMU.

#### 2.3.6.2. Ancienne Barrière

Le site de l'ancienne barrière est situé au niveau du rond point entre l'Avenue de l'Exposition et l'Avenue du Laerbeek.

Ce site, qui dispose à présent d'une accessibilité relative en transports en commun (bus STIB 13, 14, 53 et 84 et De Lijn), sera doté de la ligne 9 du tram qui sera probablement opérationnelle d'ici 2016. Le plan IRIS II prévoit la réalisation de ce tram suivant les critères de Tram à Haut Niveau de Service, avec un maximum de site propre pour assurer la régularité du service.

L'accessibilité routière du site est très bonne étant donné la proximité du ring 0 et de la présence d'un échangeur au niveau de l'Avenue de l'Exposition.

Les cyclistes disposent de l'ICR 12 a non encore achevé et de la présence de la promenade verte à proximité. L'arrivée du tram 9 sera l'occasion probable d'aménagements cyclables. L'avenue de l'exposition est aujourd'hui peu attractive pour les modes doux.

#### 2.3.6.3. Osseghem

Le site est proche des stations de métro Osseghem et Beekant, desservies par les lignes 2 et 6. Le site est aussi à proximité des arrêts Karreveld et Mennekens desservis par la ligne de tramway 82. Le carrefour entre la Chaussée de Gand et l'avenue de la Brigade Piton fait partis des points VICOM identifiées. La chaussée de Gand est en cours de rénovation profonde avec construction d'aménagement pour les modes doux et les transports en commun. La fréquence de la ligne 82 est de 6 min en pointe et 10 min en heure creuse. Le plan IRIS II prévoit d'aménager le tracé du tram 82 autour de la zone en Tram à Haut Niveau de Service.

Sur la rue d'Osseghem passe l'ICR 10 qui assure la liaison avec le pentagone. Les axes routiers interquartiers alentours (Chaussée de Gand et l'avenue de la Brigade Piton) ne sont pas équipés d'aménagements cyclables.

La Gare de l'Ouest se situe à moins d'1km du site. La description des services disponibles à la gare de l'Ouest et des projets de la zone sont repris dans le rapport principal dans le chapitre traitant de Birmingham.

#### 2.3.6.4. Saint-Denis

Les arrêts de tram des lignes 82 et 97 situés à proximité du site ont récemment fait l'objet d'un réaménagement complet. Ces arrêts sont pourvus de bancs abrités. Certains d'entre eux sont équipés de parkings vélos (de type U renversés non couverts) et sont équipés de panneaux d'affichage en temps réel. Les tramways autour de la zone sont principalement en site partagé du fait de l'étroitesse de la voirie, à l'exception de l'avenue Van Volxem. Il n'y a pas de point noir VICOM identifié autour du site.

Le bus 50 passe à proximité du site propose une liaison rapide vers la gare de Bruxelles Midi grâce à un site propre sur l'avenue du Pont de Luttre.

La gare de Forest-Est se trouve à une distance de 750 mètres à vol d'oiseau du projet, tandis que la gare de Forest-Midi se situe à 1200 mètres.

Il est possible de rejoindre ces deux gares en utilisant les lignes STIB 32, 82 et 97. La fréquence cumulée de passage de toutes les lignes vers le sud est alors de 16 trams/h en heure de pointe et 6 trams/h le dimanche et en soirée.

La gare de Forest-Est est située sur la ligne de chemin de fer 124 (Bruxelles – Nivelles – Charleroi). Un train par heure s'arrête à la gare de Forest Est dans chaque direction.

La gare de Forest-Midi est située sur les lignes de chemin de fer 94 (Bruxelles – Halle – Tournai – Mouscron) et 96 (Bruxelles – Halle – Braine-le-Comte – Mons – Quévy). Deux trains par heure s'arrêtent à la gare de Forest-Midi dans chaque direction.

Ces gares font toutes deux parties du projet RER et auront donc une fréquence minimum de 4 trains par heure.

L'ICR suivant l'itinéraire de la Senne (CZ) est prévu le long de la rue Saint Denis. L'ICR B de rocade emprunte les tunnels sous les voies ferrées du boulevard Paepsem. Aucun aménagement n'a encore été réalisé.

#### 2.3.6.5. Engeland - Dieweg

Situé à proximité immédiate de la gare d'Uccle Calevoet, le site bénéficiera de la mise en œuvre du réseau RER. L'accessibilité routière du site est également bonne grâce à la proximité du Ring 0.

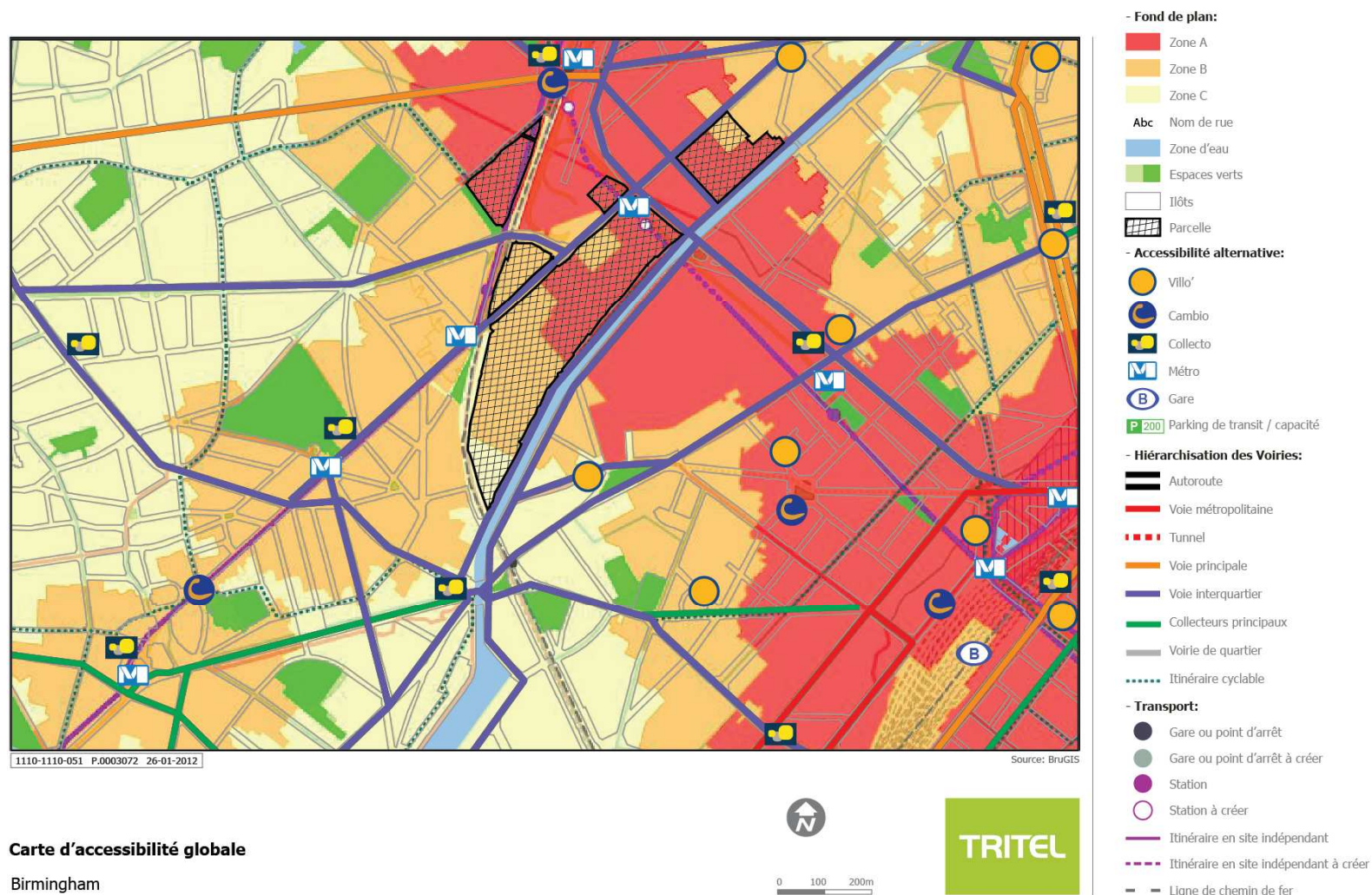
L'ICR 7 est prévu sur la Chaussée d'Alseberg mais pas encore réalisé. Les conditions pour la pratique du vélo sont difficiles autour de la zone du fait de l'absence d'aménagement et de la densité du trafic.

Le site est desservi par la ligne de tram 51, ainsi que par les lignes de bus 60, et 43. Au pôle d'échange de la gare d'Uccle Calevoet, se trouve le terminus de la ligne TEC 40 vers Braine l'Alleud.

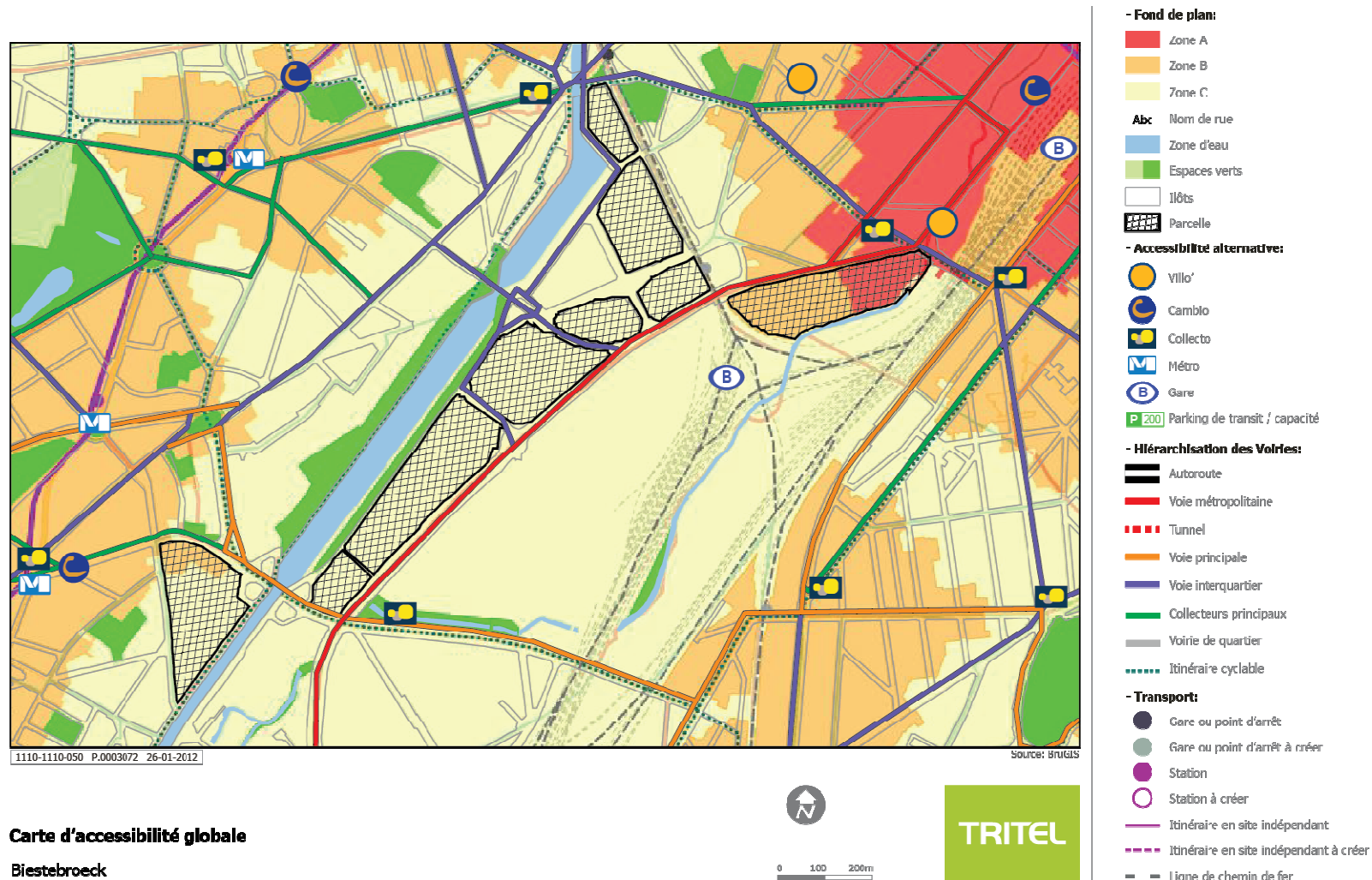
Mis à part sur la rue l'Engeland où les transports en commun disposent d'un court site propre partiel, les transports en commun partagent la voirie avec le reste de la circulation.

Le plan IRIS II prévoit d'aménager le tracé du tram 51 autour de la zone en Tram à Haut Niveau de Service.

A très long terme, le métro Nord-Sud pourrait être prolongé le long de l'avenue d'Alseberg jusqu'à la gare d'Uccle Calevoet. Le plan IRIS II indique ce futur tracé métro comme une « liaison à étudier propriétairement ».



**Figure 85 : Carte d'accessibilité globale de la zone d'étude Birmingham**



**Figure 86 : Carte d'accessibilité globale de la zone d'étude Biestebroek**



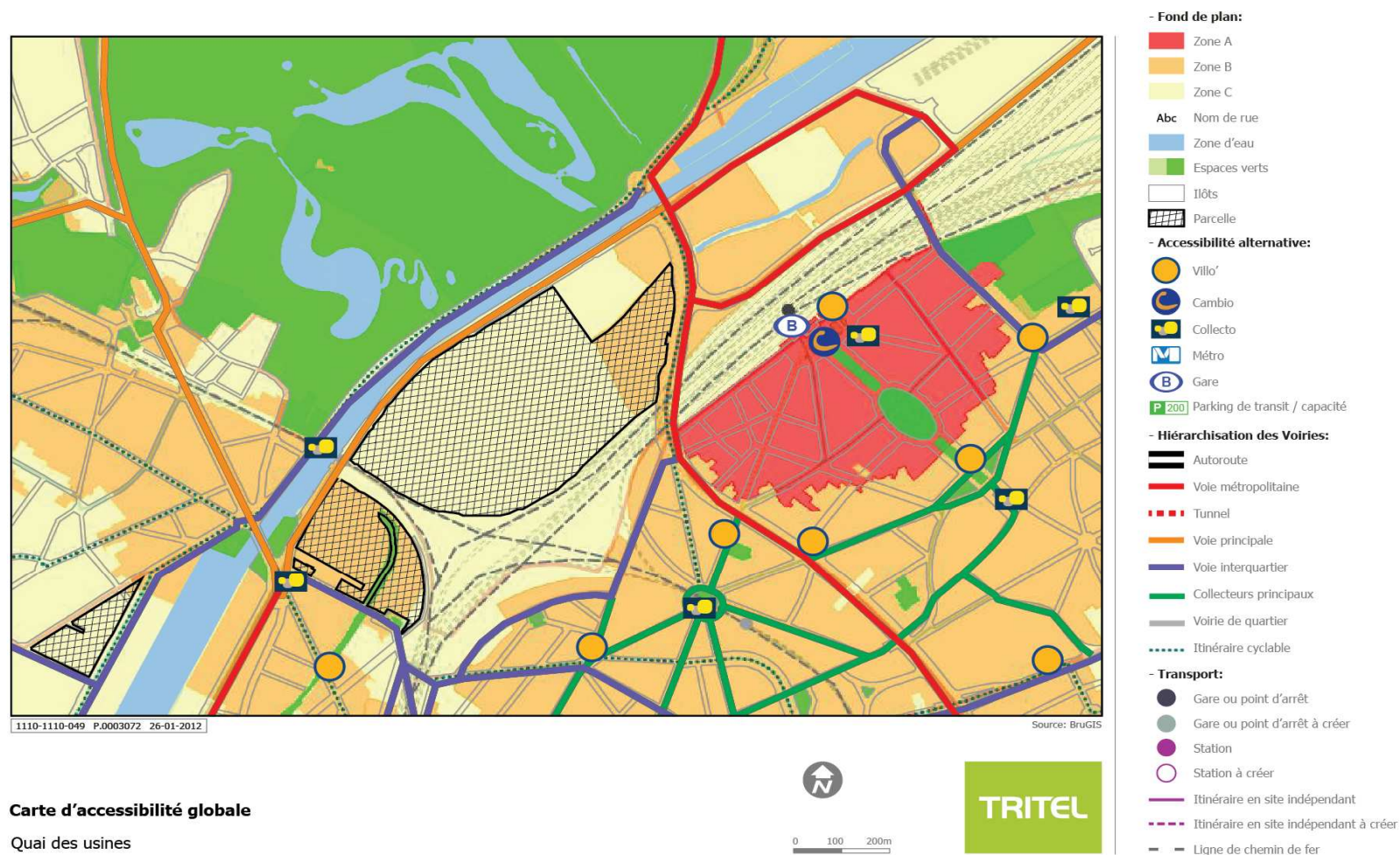
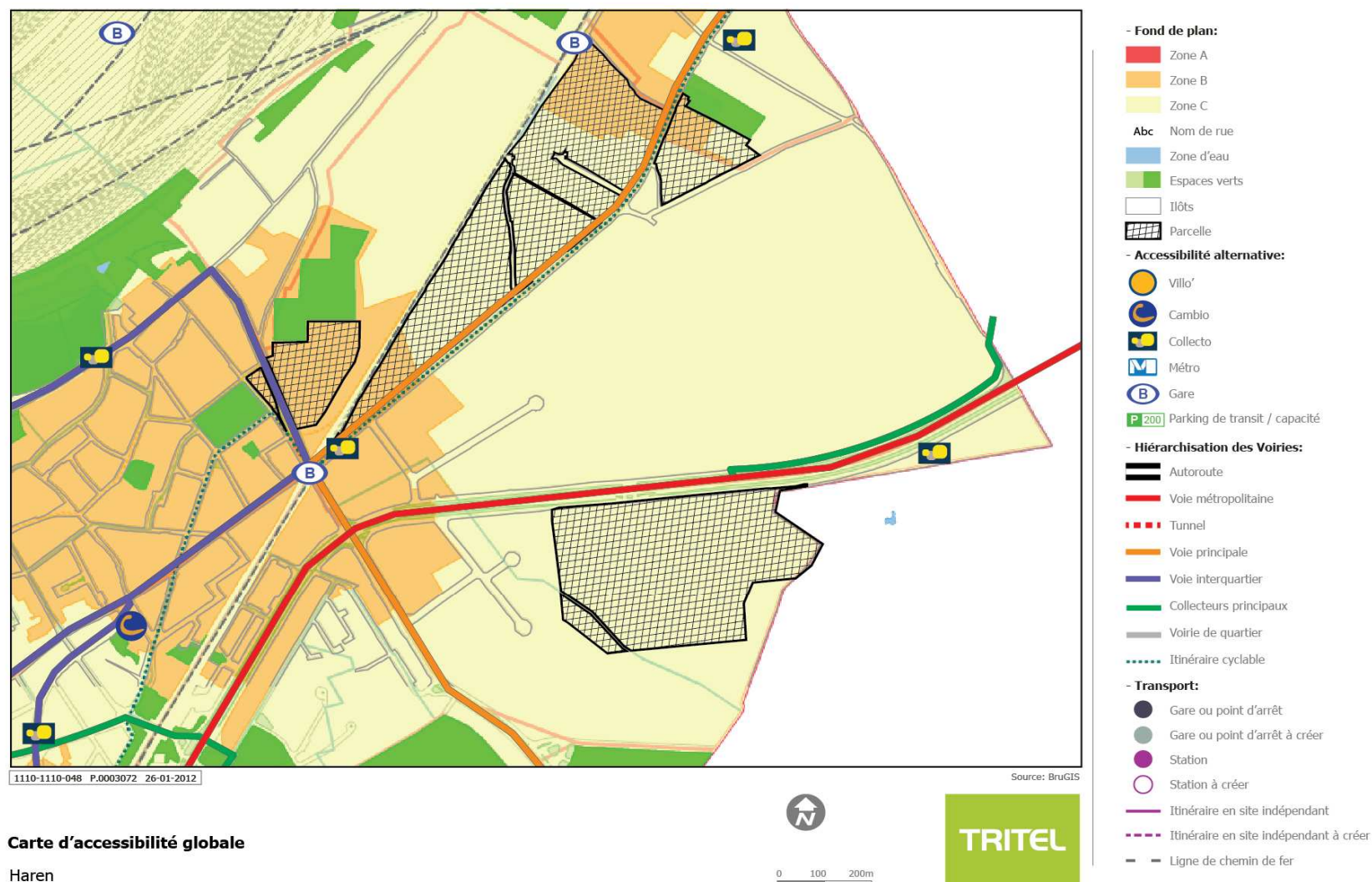


Figure 87 : Carte d'accessibilité globale de la zone d'étude Quai des Usines



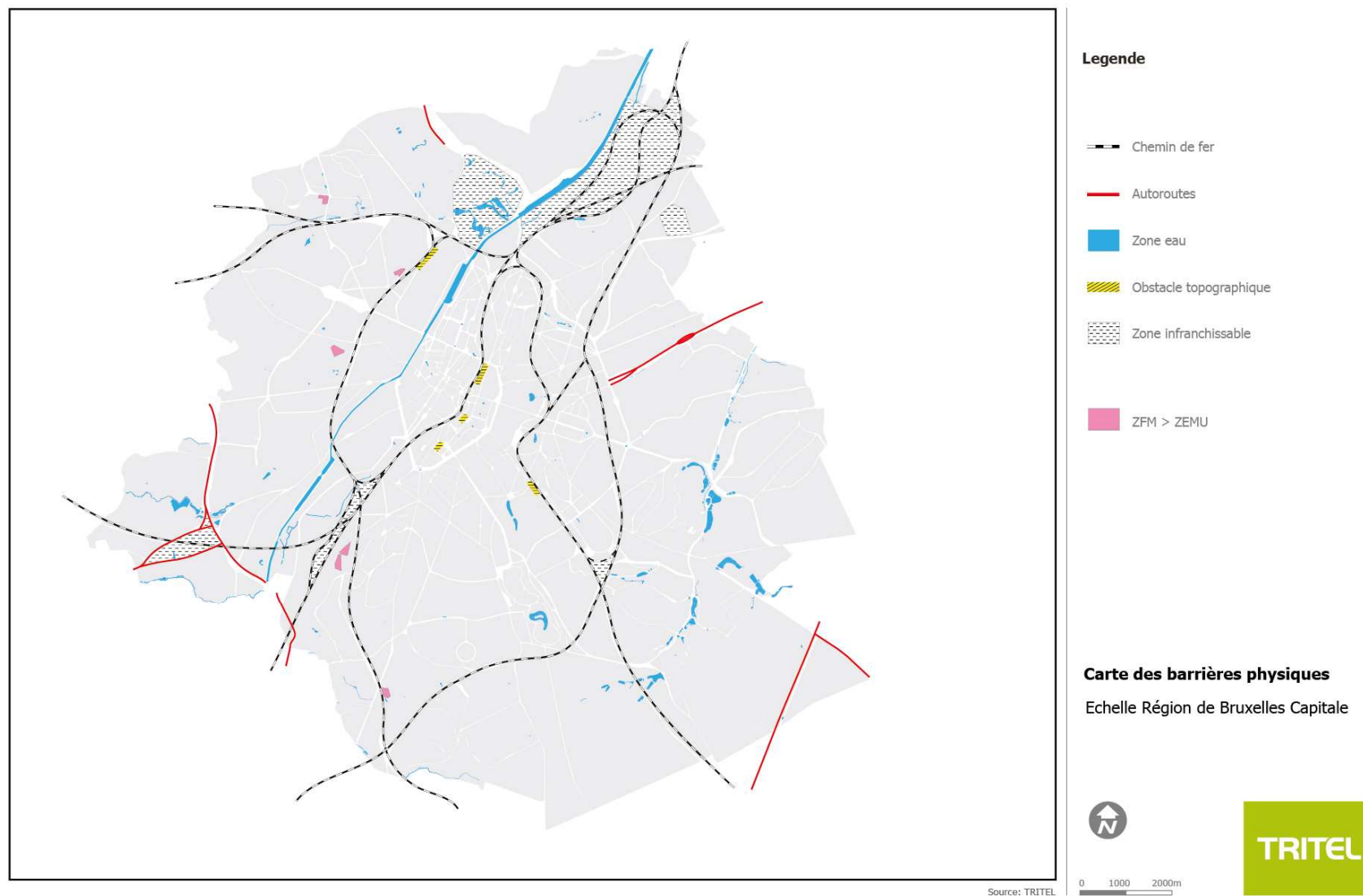
**Carte d'accessibilité globale**

Haren

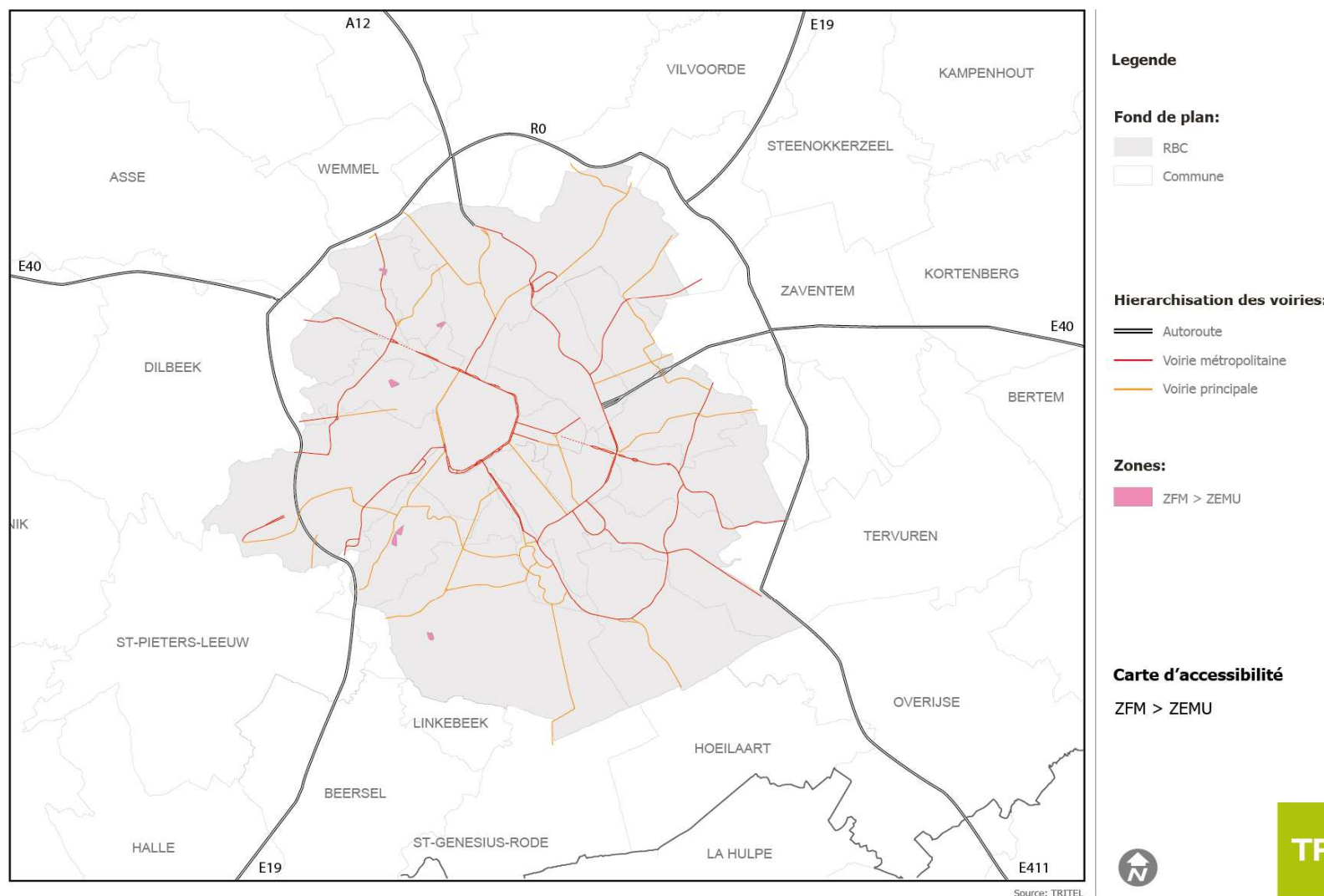
**Figure 88 : Carte d'accessibilité globale de la zone d'étude Haren**



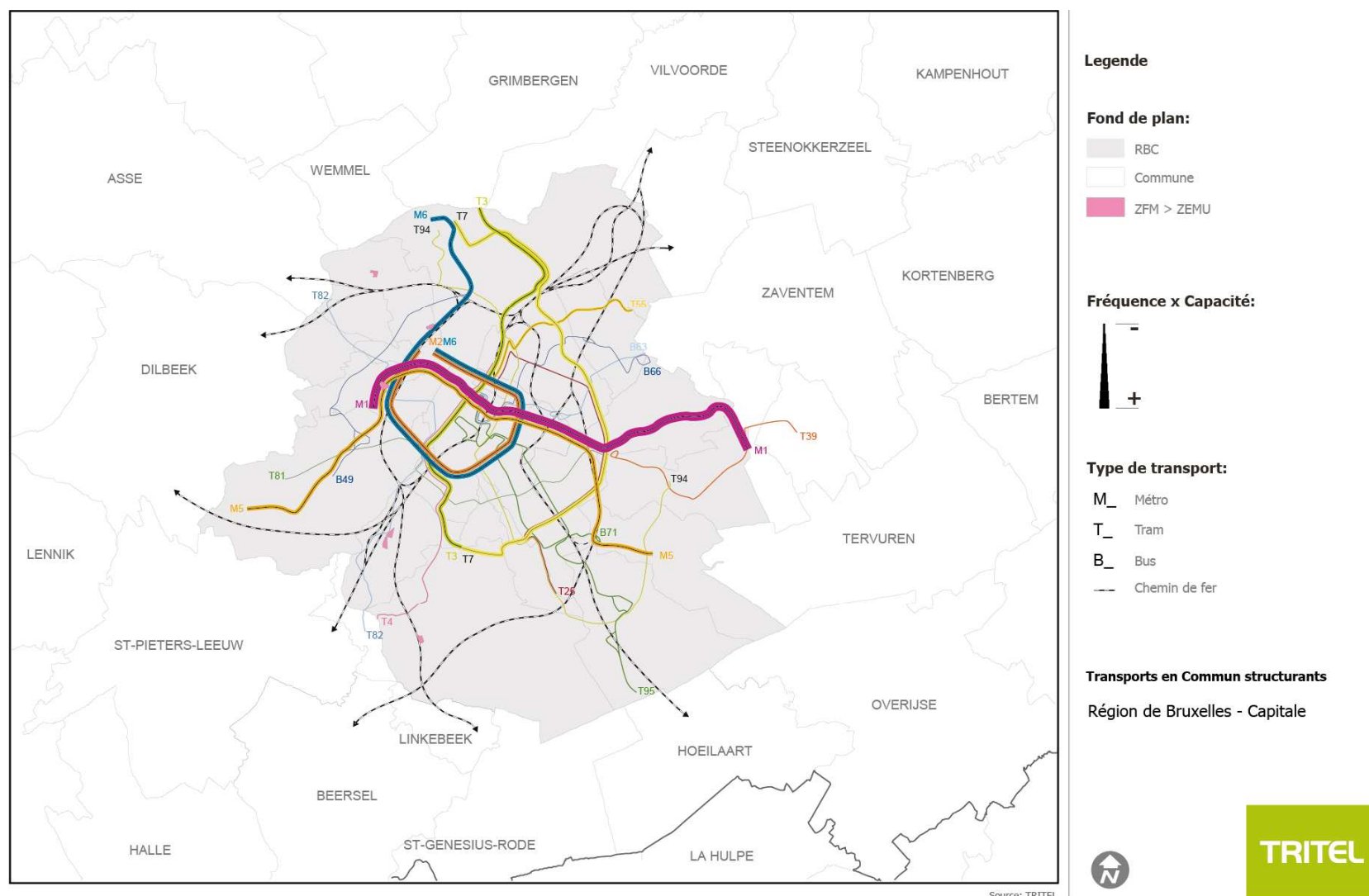




**Figure 90 : Carte des barrières physiques en région Bruxelles-Capitale et zones de forte mixité concernées par la modification du PRAS**



**Figure 91 : Carte des infrastructures routières importantes en région Bruxelles-Capitale et zones concernées par la modification du PRAS**



**Figure 92 : Carte des transports en commun structurant de la STIB et de la SNCB en région Bruxelles-Capitale et zones concernées par la modification du PRA**



## 2.4. Le sol et les eaux

### 2.4.1. Le sol

#### 2.4.1.1. Description de l'état initial de l'environnement

Par rapport au rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS, certains terrains ne sont plus repris dans le périmètre des futures ZEMU (cas d'un îlot du « pôle de Biestebroek »), alors que d'autres terrains sont joints à cette future affectation dans le cadre de ce livret de compléments.

Parmi les terrains joints en ZEMU dans le cadre de ces compléments, on retrouve essentiellement des terrains repris actuellement au PRAS en zones de forte mixité (ZFM). Un îlot, actuellement repris en zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT) rejoindra également les ZEMU. Cet îlot est repris dans le périmètre du « pôle Quai des Usines ».

Les terrains supplémentaires sont :

- Situés en partie dans 5 des 6 pôles ZEMU présentés en partie 5, point 3.3.4.1 du rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS. Le seul pôle ZEMU qui ne se voit pas complété de nouvelles parcelles est le pôle Erasme.
- répartis en dehors de ces pôles. Plus précisément, ces îlots qui ne sont pas regroupés en pôles sont présentés ci-avant.

Les terrains des pôles Biestebroek (à l'exception de l'îlot actuellement affecté en ZFM et objet des présents compléments), Birmingham (y compris les présents compléments) et Quai des Usines (y compris les présents compléments) sont repris dans le périmètre d'intervention du fond *Brussels Greenfields*.

Au niveau normatif, les ZFM sont versées dans la classe de sensibilité correspondante à leur situation existante de fait (une explication du système normatif bruxellois en matières de pollution du sol est disponible au point 1.4.2 de la partie 2 du rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS).

Les ZAPT sont quant à elles reprises en classe de sensibilité zone industrielle.

Les zones nouvellement intégrées dans les futures ZEMU présentent un risque de pollution probablement fort différent d'un terrain à l'autre (de part le caractère mixte des ZFM). D'une manière générale, le risque de pollution est probablement plus grand dans les terrains des ZFM utilisés comme industrie que dans ceux utilisés comme habitat ou commerce, et dépend fortement de la nature des activités présentes et passées qui doit être établie dans le cadre d'études spécifiques. Ces terrains présentent donc probablement des enjeux en termes de sols pollués très hétérogènes. Nous ne disposons malheureusement pas d'informations détaillées quant aux niveaux de pollution réellement observés dans ces zones qui pourraient nous permettre d'aller plus loin dans l'analyse.

#### 2.4.1.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Les enjeux sont donc très dépendants de la nature des activités actuelles et passées des sites.

En cas de non mise en œuvre du plan, il y a lieu de distinguer le cas des ZFM de celui des ZAPT.

Concernant les ZFM, le fait de passer ou pas en ZEMU n'apporte pas de conséquence importante en termes de sols pollués. Les ZFM autorisent déjà le logement, ce qui fait que l'impact au niveau des risques ou au niveau du levier foncier pour l'assainissement est nul.

Concernant la zone affectée actuellement en ZAPT, une non mise en œuvre du plan pourrait limiter les marges possibles pour l'assainissement ou la gestion du risque en ne permettant pas un accroissement de la valeur du foncier (de manière similaire à ce qui est expliqué au point 3.3.4.1 B de la partie 5 du rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS).



2.4.1.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Comme déjà relevé dans le rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS, l'affectation ZEMU n'existant pas à l'heure actuelle, elle n'est pas prévue dans l'Arrêté du 17 décembre 2009 du Gouvernement de la RBC déterminant les normes d'intervention et les normes d'assainissement. Dès lors, sans adaptation de cet Arrêté, les ZEMU ne pourront être reversés dans une classe de sensibilité, ce qui mènerait à une impossibilité de réaliser des études de reconnaissances, faute de normes.

Si la manière d'adapter la législation est celle préconisée au point 3.3.4.1 D de la partie 5 du rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS, l'impact du passage des ZFM en ZEMU sera nul en terme normes applicables. En effet, les normes applicables en ZFM ne dépendent pas directement du PRAS mais de l'utilisation de fait de la parcelle ce que le rapport d'incidences préconise également pour les ZEMU. Le caractère industriel renforcé en ZEMU par rapport aux ZFM pourrait impliquer une plus grande probabilité que ces terrains abritent des activités à risque.

Concernant les ZAPT, les impacts d'un passage en ZEMU sont similaires à ceux évoqués au point 3.3.4.1 C de la partie 5 du rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS.

2.4.1.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Les recommandations discutées au point 3.3.4.1 D de la partie 5 du rapport d'incidences environnementales sur le projet de modification partielle du PRAS sont valables pour le passage des ZAPT en ZEMU.

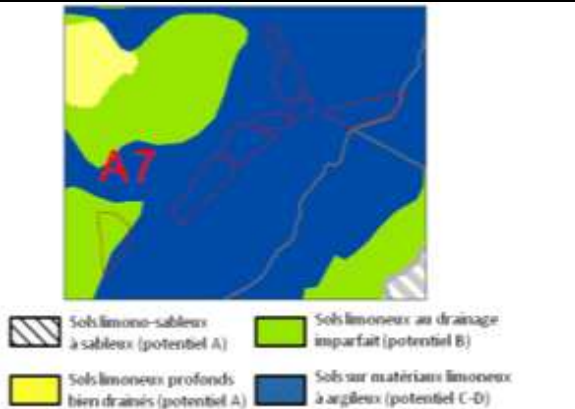
Concernant les ZFM, il a été démontré, au point précédent, que si les recommandations relatives à l'adaptation de la législation sont suivies, aucun impact normatif ne découle du passage en ZEMU. Rappelons que les

recommandations discutées au point 3.3.4.1 D susmentionné sont valables pour les ZFM même sans modification du PRAS.

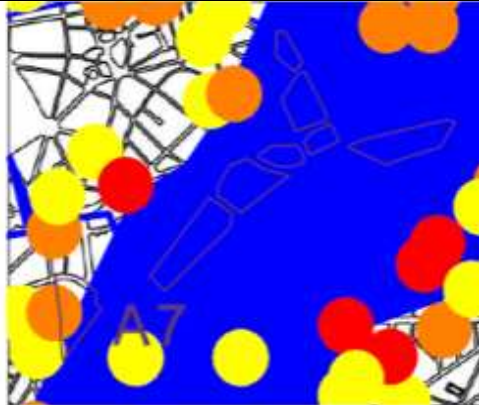
2.4.2. Les eaux

2.4.2.1. Description de l'état initial de l'environnement

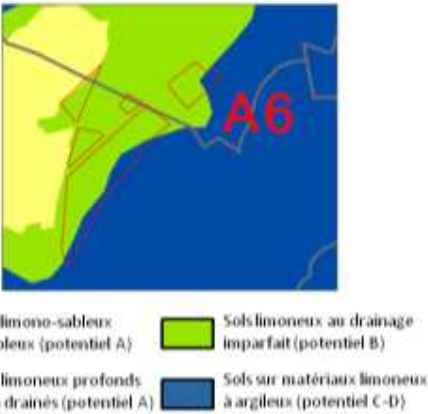
Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Biestebroek doit être complété comme suit :

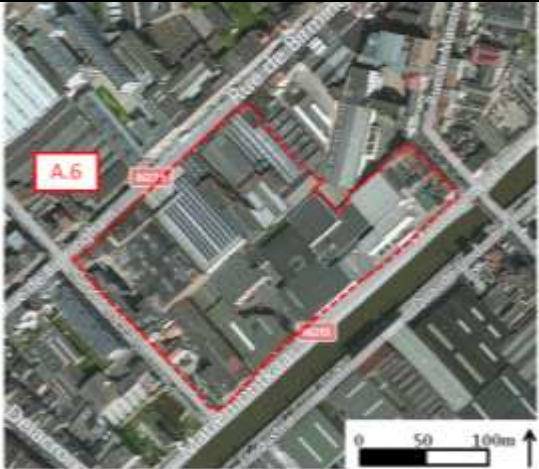
| Elément de diagnostic                                                               | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | POTENTIEL D'INFILTRATION : Selon DeBondt et Claeys (2008), le potentiel d'infiltration de la zone A7 pourrait être légèrement plus favorable que dans les autres zones du pôle. Cela pourrait s'expliquer par l'épaisseur un peu plus importante de la couche de sédiments quaternaires (15-20m) |

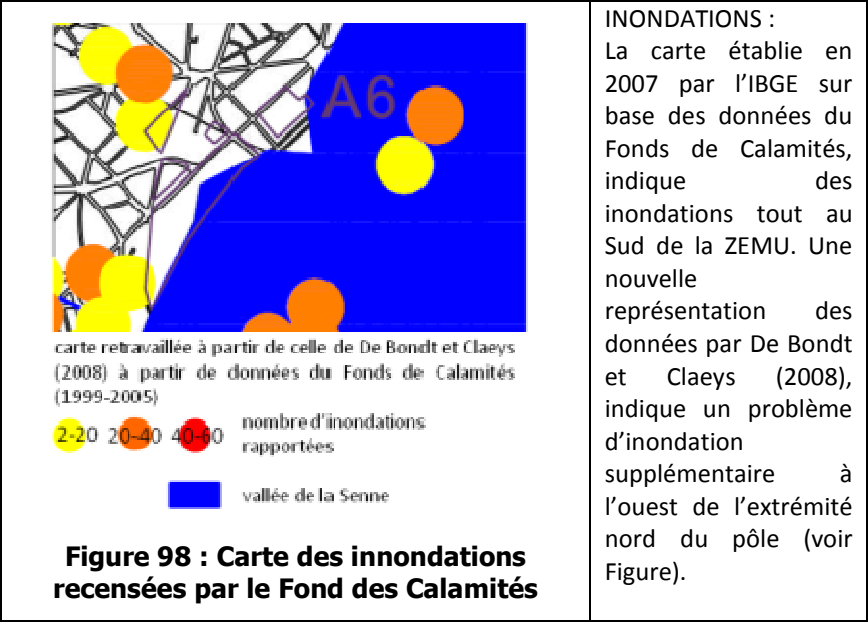
| Elément de diagnostic                                                                                                                                                     | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 94 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p> | <p><b>HYDROGRAPHIE :</b><br/>Les zones du pôle Biestebroek se trouvent sur la rive gauche de la Senne. La zone A7 est cependant la seule à se trouver au Nord du Canal.</p> <p><b>IMPERMEABILISATION :</b><br/>Dans la zone A7, le taux d'imperméabilisation est élevé. Exception faite de quelques parterres enherbés et de petits jardins, toute la surface est construite.</p> |

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>carte retravaillée à partir de celle de De Bondt et Claeys (2008) à partir de données du Fonds de Calamités (1999-2005)</p> <p>2-20 20-40 40-60 nombre d'inondations rapportées</p> <p>■ vallée de la Senne</p> <p><b>Figure 95 : Carte des inondations recensées par le Fond des Calamités</b></p> | <p><b>INONDATIONS REPORTEES :</b><br/>Des inondations sont régulièrement reportées dans les rues à l'ouest de la zone A7.</p> <p>L'égout régional le plus proche de la zone A7 est celui du Neerpedebeek qui passe dans la Chaussée de Mons, au Nord de la zone étudiée. La zone A7 fait partie du bassin hydrotechnique de la station d'épuration Sud.</p> |

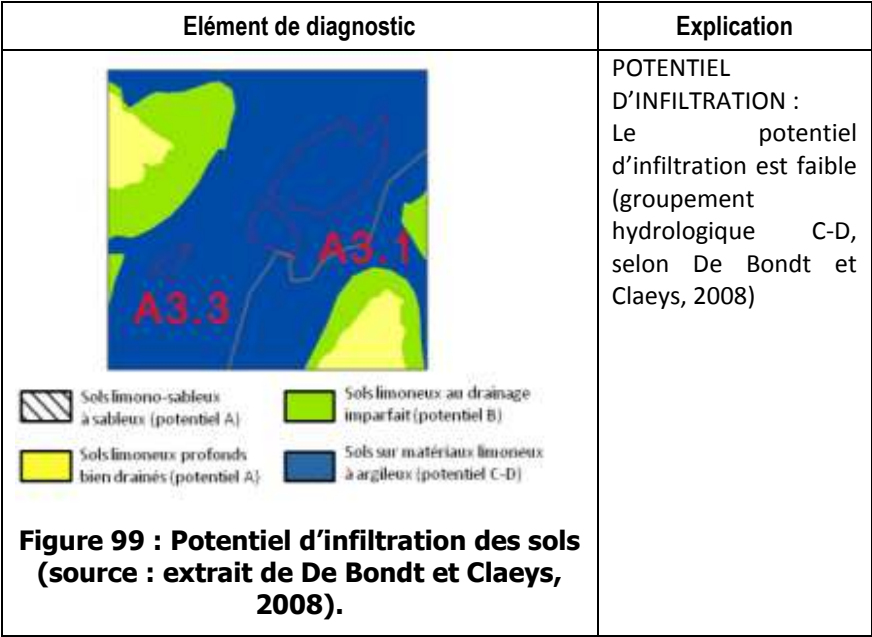
Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Birmingham doit être compété comme suit :

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                        | Explication                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 96 : Potentiel d'infiltration des sols (source : extrait de De Bondt et Claey, 2008).</b></p> | <p>POTENTIEL D'INFILTRATION :</p> <p>Le potentiel d'infiltration est médiocre pour le pôle Birmingham (groupe hydrologique B selon De Bondt et Claey, 2008).</p> |

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                       | Explication                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 97 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p> | <p>IMPERMEABILISATION :</p> <p>Tout comme les autres zones dans la partie Nord du pôle Birmingham, la zone A6 est totalement bâtie, entièrement imperméabilisée.</p> |

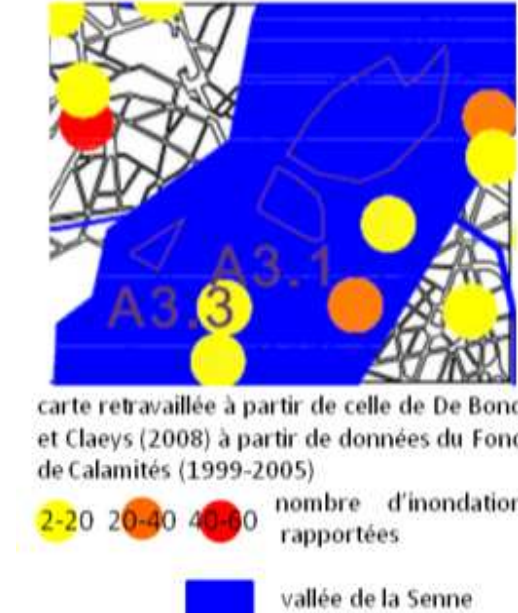


Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU du Quai des Usines doit être compété comme suit :





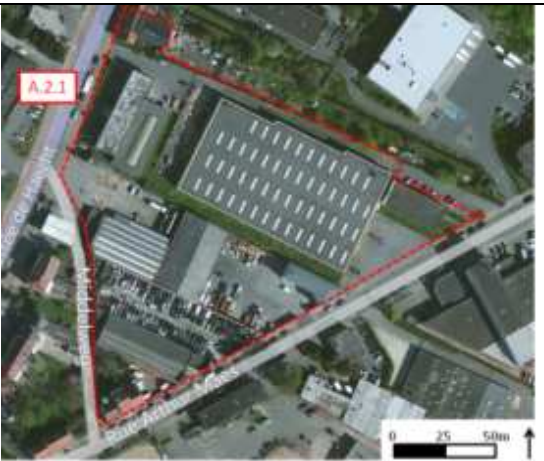
| Elément de diagnostic                                                              | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>HYDROGRAPHIE :<br/>Alors que le périmètre initial de ZEMU Quai des Usines et la zone A3.1 se situent entre Senne et Canal, la zone A3.3 se trouve à l'Ouest du Canal et donc de la Senne.</p>                                                                                                     |
|  | <p>IMPERMEABILISATION :<br/>La zone A3.1 est complètement imperméabilisée, tout comme l'état la zone dans le périmètre initial de la ZEMU. La zone A3.3 est quasi entièrement imperméabilisée également, sauf pour ce qui est de la partie la plus au nord de la zone, le long du chemin de fer.</p> |

| Elément de diagnostic                                                                    | Explication                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Figure 100 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p> |                                                                                                                                                                                   |
|       | <p>INONDATIONS<br/>REPORTEES :<br/>Entre 1999 et 2005, il n'y a pas eu d'inondations rapportées pour les trois zones pôle Quai des Usines ou pour les routes qui les bordent.</p> |

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Haeren doit être compété comme suit :

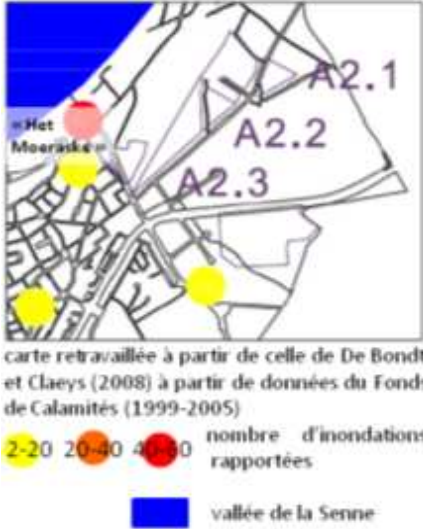
| Elément de diagnostic | Explication |
|-----------------------|-------------|
|-----------------------|-------------|



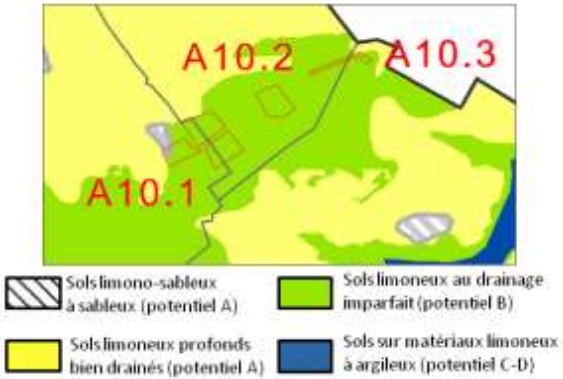
| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                         | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 102 : Potentiel d'infiltration des sols (source : extrait de De Bondt et Claey, 2008).</b></p> | <p>POTENTIEL D'INFILTRATION :</p> <p>Selon DeBondt et Claey (2008), le potentiel d'infiltration est bon. Le site le plus au Sud et le site A2.1 se distinguent des autres par une moindre épaisseur de la couverture sédimentaire quaternaire.</p>                                                                                                                                |
|                                                                                                             | <p>IMPERMEABILISATION:</p> <p>Le taux d'imperméabilisation varie d'une zone à l'autre au sein du pôle Haeren. La zone A2.1 est assez densément bâtie, laissant de libre que quelques parterres engazonnés. Le sud de la zone A2.3 est densément bâti également alors que la partie nord montre des parkings qui, à partir des photos aériennes, semblent non-imperméabilisés.</p> |

| Elément de diagnostic                                                               | Explication                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>La zone A2.2 montre des parcelles vertes coincées entre des bâtiments, leurs parkings et leurs voies d'accès.</p> |

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                      | Explication |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
|  <p><b>Figure 103 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p> |             |

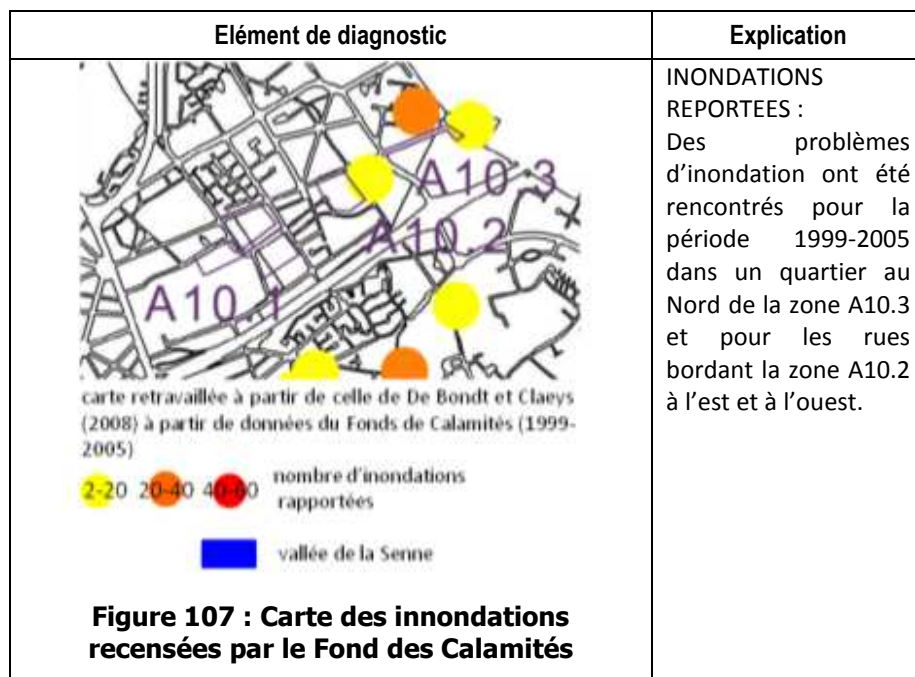
| Elément de diagnostic                                                                                                                                                    | Explication                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 104 : Carte des inondations recensées par le Fond des Calamités</b></p> | <p>Le Fonds de Calamités (repris par IBGE, 2007, et De Bont et Claeys, 2008) et l'AGIV signalent des problèmes d'inondation, respectivement, en amont du site («réserve « Het Moeraske ») ou en Flandre, mais pas en aval direct en Région Bruxelloise.</p> |

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU Reyers-Monnoyer doit être compété comme suit :

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                              | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 105 : Potentiel d'infiltration des sols</b><br/>(source : extrait de De Bondt et Claeys, 2008).</p> | <p>POTENTIEL D'INFILTRATION :</p> <p>Le potentiel d'infiltration est médiocre pour toutes les zones constituant le pôle.</p>                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                                                                                                  | <p>IMPERMEABILISATION :</p> <p>Dans les zones 10.1 et 10.2 les zones à priori perméables se limitent à quelques parterres arborés ou de petits jardins.</p> <p>Le taux d'imperméabilisation est plus variable dans la zone 10.3 : la partie ouest, le long de la Chaussée de Louvain, est complètement imperméabilisée alors que la partie est comprend de grandes</p> |

| Elément de diagnostic                                                                | Explication           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|   | <p>plages vertes.</p> |
|  |                       |





Les Figures suivantes visent à compléter le diagnostic posé dans le rapport d'incidences, pour ce qui est de la situation dans des zones non-reprises dans les pôles précités.

Les observations pour la zone A.9 sont résumées par le Tableau suivant.

| Elément de diagnostic                   | Explication                                                                                                               |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HYDROGRAPHIE                            | Bassin versant du Geleytsbeek                                                                                             |
| GEOLOGIE SUPERFICIELLE ET HYDROGEOLOGIE | Sous une couverture de 6-10 m de sédiments quaternaires, reposant la Formation de Bruxelles elle-même sur la Formation de |

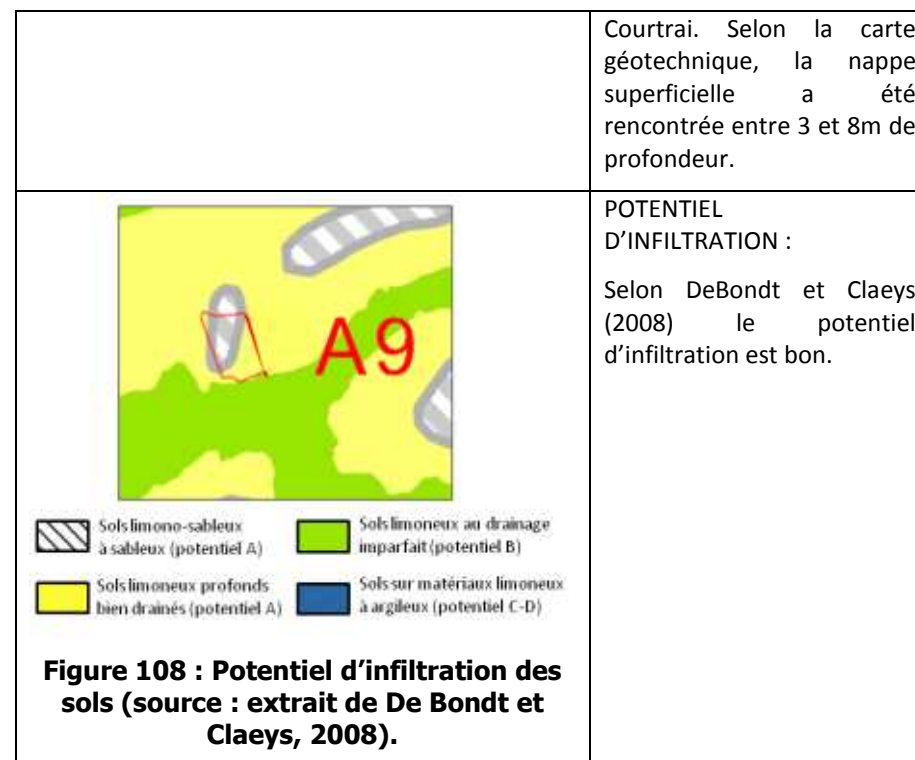




Figure 109 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)

IMPERMEABILISATION :  
Le taux d'imperméabilisation est moyen. Des bâtiments occupent les 2/3 nord de la zone A9, le tiers sud est arboré.



carte retravaillée à partir de celle de De Bondt et Claeys (2008) à partir de données du Fonds de Calamités (1999-2005)

nombre d'inondations rapportées  
2-20 20-40 40-60  
vallée de la Senne

Figure 110 : Carte des innondations recensées par le Fonds des Calamités

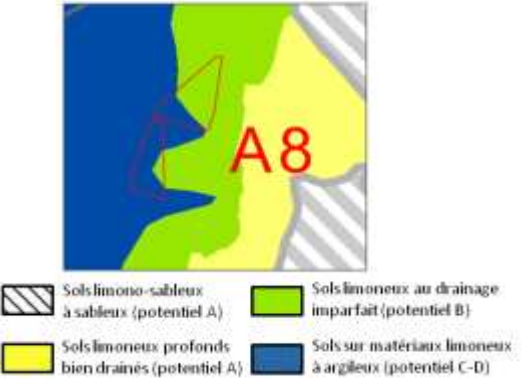
INONDATIONS :  
Les données du Fonds des Calamités (1999-2005, cité par IBGE, 2007), rapportent des inondations le long des Chaussées de Saint-Job et d'Alseberg. La carte de De Bondt et Claeys (2008), qui ré-interprète les données en termes de fréquence, n'indique pas d'inondations récurrentes aux abords directs de la zone, il y en a par contre en aval.

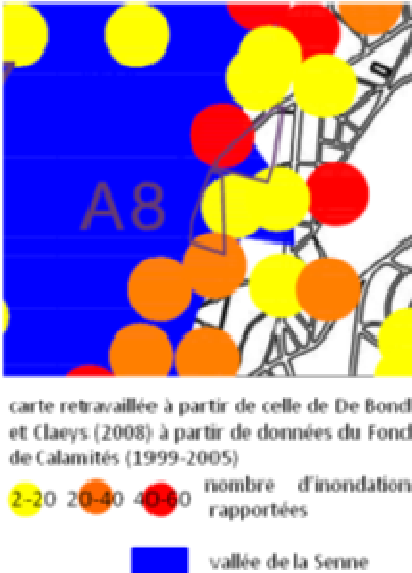
L'égout régional le plus proche est celui de Saint-Job passant par la Chaussée portant le même nom. Il fait partie du bassin hydrotechnique de la station d'épuration Sud.

Les observations pour la zone A8 sont résumées par le Tableau suivant.

| Elément de diagnostic                   | Explication                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HYDROGRAPHIE                            | Vallée du Geleytsbeek                                                                                                                                                     |
| GEOLOGIE SUPERFICIELLE ET HYDROGEOLOGIE | La Formation de Courtrai repose sous 6-15 m de sédiments quaternaires. Selon la carte géotechnique, la nappe superficielle a été rencontrée entre 1 et 8 m de profondeur. |



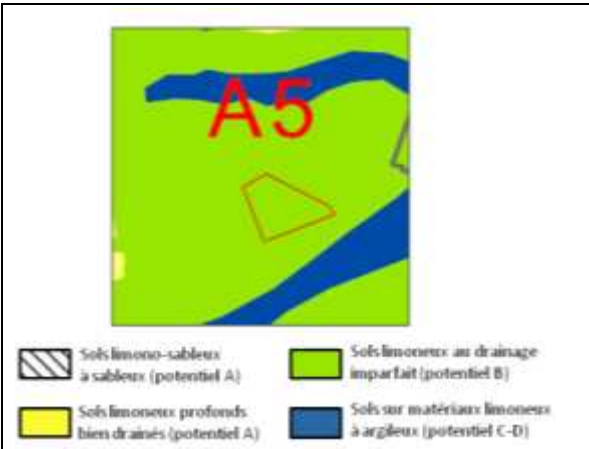
|                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 111 : Potentiel d'infiltration des sols (source : extrait de De Bondt et Claeys, 2008).</b></p> | <p>POTENTIEL D'INFILTRATION :</p> <p>Selon DeBondt et Claeys (2008) le potentiel d'infiltration est faible (potentiel C-D) à médiocre (potentiel B).</p>                                                                                                                       |
|  <p><b>Figure 112 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p>                    | <p>IMPERMEABILISATION :</p> <p>La zone A8.1 est complètement imperméabilisée. La zone A8.2 est moyennement imperméabilisée. Le coin sud-ouest et la partie est sont bâtis, et séparés par une bande arborée. La partie nord de la zone est une mosaïque de petits jardins.</p> |

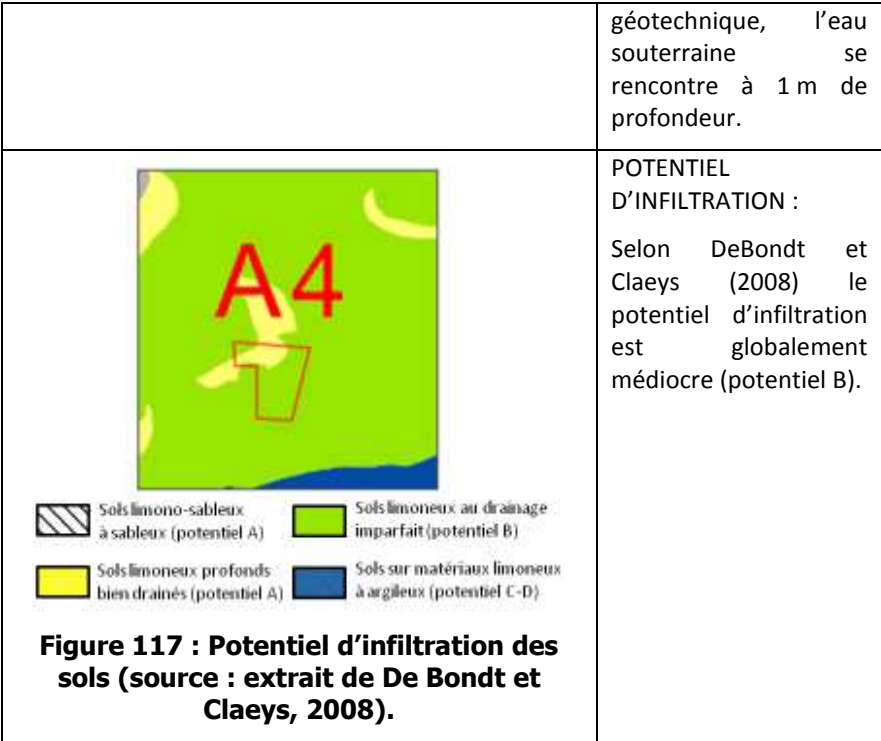
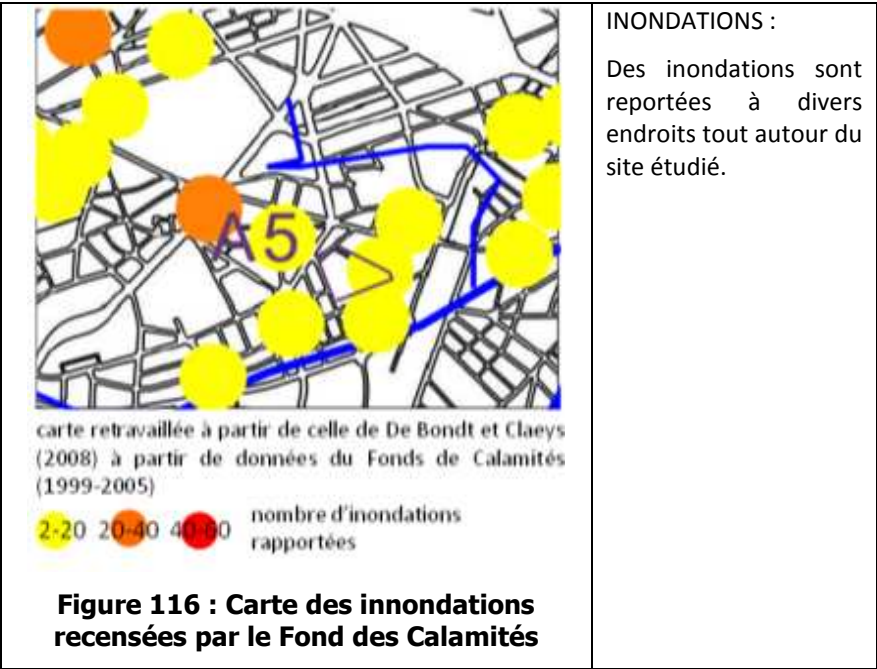
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 112 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p>                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  <p>carte retravaillée à partir de celle de De Bondt et Claeys (2008) à partir de données du Fonds de Calamités (1999-2005)</p> <p>nombre d'inondations rapportées</p> <p>2-20 20-40 40-60</p> <p>vallée de la Seine</p> | <p>INONDATIONS :</p> <p>Des inondations sont rapportées le long de la Rue Saint-Denis et le Boulevard Guillaume Van Haelen, qui limitent les zones A8 vers l'ouest. La carte de De Bondt et Claeys (2008, voir Figure) précise la fréquence des inondations aux abords directs des zones A8.</p> <p>L'égout régional le plus proche est le Geleitsbeek, faisant partie du bassin hydrotechnique de la</p> |

|                                                                               |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>Figure 113 : Carte des inondations recensées par le Fond des Calamités</b> | station d'épuration Sud. |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|

Les observations pour la zone A5 sont résumées par le Tableau suivant.

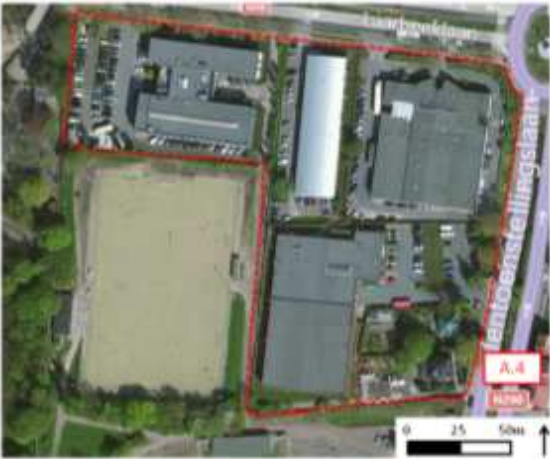
| Elément de diagnostic                   | Explication                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HYDROGRAPHIE                            | Vallée du Maalbeek (AED, 2001 ; carte topographique 31/2Sud 1/12.500, 1993)                                                                                                                                                                                |
| GEOLOGIE SUPERFICIELLE ET HYDROGEOLOGIE | La Formation de Courtrai repose sous 15-20 m de sédiments quaternaires. La nappe superficielle est la nappe alluviale de la Senne, elle s'écoule vers l'Est. Selon la carte géotechnique de Bruxelles, l'eau souterraine se rencontre à 5 m de profondeur. |

|                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 114 : Potentiel d'infiltration des sols (source : extrait de De Bondt et Claey, 2008).</b></p> | <p>POTENTIEL D'INFILTRATION :</p> <p>Selon DeBondt et Claey (2008) le potentiel d'infiltration est médiocre (potentiel B).</p> |
|  <p><b>Figure 115 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p>                   | <p>IMPERMEABILISATION :</p> <p>Mis à part quelques parterres, le site est entièrement imperméabilisé.</p>                      |



Les observations pour la zone A4 sont résumées par le Tableau suivant.

| Elément de diagnostic                   | Explication                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HYDROGRAPHIE                            | Vallée du Molenbeek                                                                                                                                                                                           |
| GEOLOGIE SUPERFICIELLE ET HYDROGEOLOGIE | La Formation de Maldegem repose sous une couverture peu épaisse de sédiments quaternaires (0-3m). Sous la Formation de Maldegem reposent les Formations de Lede, Bruxelles, Tielt et Courtrai. Selon la carte |



**Figure 118 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)**

**IMPERMEABILISATION :**

Le site comprend divers bâtiments séparés. Entre les bâtiments, des petits parterres visent à agrémenter l'ensemble.



carte retravaillée à partir de celle de De Bondt et Claey (2008) à partir de données du Fonds de Calamités (1999-2005)

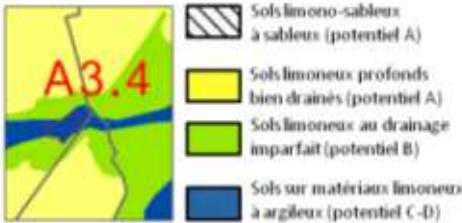
2-20 20-40 40-60 nombre d'inondations rapportées  
vallée du Molenbeek

**INONDATIONS :**

Le Fond de Calamités (1999-2005) rapporte des inondations pour les Avenues du Laerbeek et de l'Exposition, qui bordent le site au nord et à l'est. Au vu de la carte de De Bondt et Claey (2008), les inondations en aval du site (le long de l'Avenue de l'Exposition) ne semblent pas récurrentes.

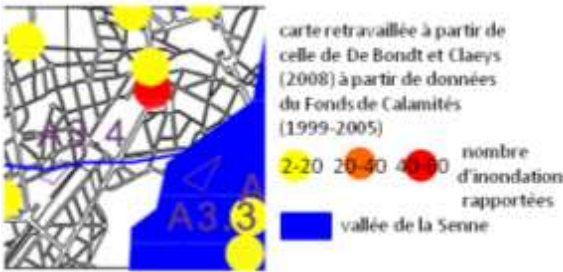
**Figure 119 : Carte des inondations recensées par le Fond des Calamités**

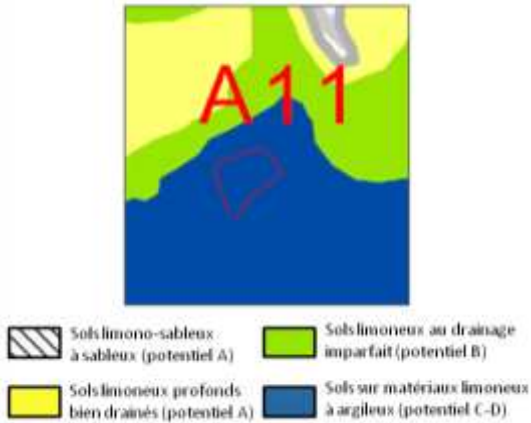
Les observations pour la zone A3.4 sont résumées par le Tableau suivant.

| Elément de diagnostic                                                                | Explication                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HYDROGRAPHIE                                                                         | Vallée du Drootbeek                                                                                                                                                                                              |
| GEOLOGIE SUPERFICIELLE ET HYDROGEOLOGIE                                              | Sous une couverture de 10-15m de sédiments quaternaires, reposent les Formations de Tielt et de Courtrai. Selon la carte géotechnique de Bruxelles, l'eau souterraine se rencontre entre 2 et 4 m de profondeur. |
|  | <b>POTENTIEL D'INFILTRATION :</b><br><br>Selon DeBondt et Claey (2008) le potentiel d'infiltration est faible (potentiel C-D).                                                                                   |

**Figure 120 : Potentiel d'infiltration des sols (source : extrait de De Bondt et Claey, 2008).**



|                                                                                          |                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|         | <p>IMPERMEABILISATION :</p> <p>A part deux parterres engazonné ou arboré, tout le site est imperméabilisé.</p>                                          |
| <p><b>Figure 121 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)</b></p> |                                                                                                                                                         |
|        | <p>INONDATIONS :</p> <p>Le site est situé le long du Drootbeek, qui sert également d'égout. Il n'y a pas d'inondations récurrentes en aval du site.</p> |
| <p><b>Figure 122 : Carte des inondations recensées par le Fond des Calamités</b></p>     |                                                                                                                                                         |

|                                                                                                             |                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                             | <p>Tweebeek (carte topographique, 31/3Nord, 1/12.500, 1993)</p>                                                                |
| <p>GEOLOGIE SUPERFICIELLE ET HYDROGEOLOGIE</p>                                                              | <p>La Formation de Courtrai repose sous une couche de 25-30 m de sédiments quaternaires.</p>                                   |
|                          | <p>POTENTIEL D'INFILTRATION :</p> <p>Selon DeBondt et Claey (2008) le potentiel d'infiltration est faible (potentiel C-D).</p> |
| <p><b>Figure 123 : Potentiel d'infiltration des sols (source : extrait de De Bondt et Claey, 2008).</b></p> |                                                                                                                                |

Les observations pour la zone A11 sont résumées par le Tableau suivant.

| Elément de diagnostic | Explication                                               |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------|
| HYDROGRAPHIE          | Vallée de la Senne, partiellement aussi dans la vallée du |

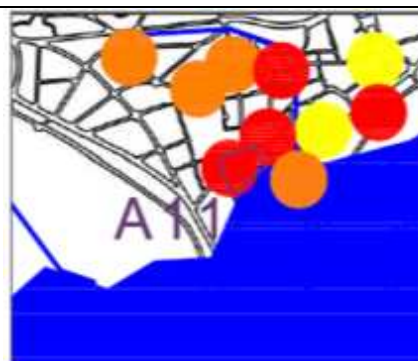




**Figure 124 : visualisation du niveau d'imperméabilisation du site (Google)**

**IMPERMEABILISATION :**

L'imperméabilisation du site est moyenne à élevée. Entre immeubles, maisons et parkings, il y a quelques plages arborées, des pelouses et des jardins.



carte retravaillée à partir de celle de De Bondt et Claeys (2008) à partir de données du Fonds de Calamités (1999-2005)

2-20 20-40 40-60 nombre d'inondations rapportées

vallée de la Senne

**Figure 125 : Carte des inondations recensées par le Fond des Calamités**

**INONDATIONS :**

Des inondations ont été rapportées pour toutes les rues faisant le pourtour du site A11 (IBGE, 2007, sur base de données du Fonds de Calamités). La récurrence des inondations est confirmée par la carte de De Bondt et Claeys (2008, voir Figure).

Les égouts régionaux « Beyseghem » et « Emissaire Rive Gauche » passent tous deux à proximité de la zone A11.

2.4.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Les enjeux sont identifiés dans le rapport d'incidences. Notons que les terrains suivants sont régulièrement concernés par des problèmes d'inondations : A3.4, A4, A7, A8, A11.

2.4.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

L'analyse est semblable à celle du rapport d'incidences. Pour ce qui est de la densification du bâti et des augmentations du taux d'imperméabilisation et des volumes d'eaux de ruissellement, qui en découlent, les modifications n'auront de

l'influence que sur les zones qui ne sont déjà pas densément bâties : les zones A2.3 et A10.3 des pôles ZEMU Haeren et Reyers, les zones A9 et A8.2.

De manière indirecte, une rénovation urbaine selon les nouvelles affectations des zones fortement imperméabilisées étudiées ici sont susceptibles de voir leur taux d'imperméabilisation diminuer (cas notamment des zones A.34, A.5, A.81, A.33). Cette diminution se ferait alors au regard de la création d'espaces verts répondant aux besoins de verdurisation liés à l'implantation de logement dans ces zones.

#### 2.4.2.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Les nécessités de considérer des besoins en eau de distribution accrus et de veiller au bon dimensionnement du réseau d'égouttage, ont déjà été mentionnées dans le rapport d'incidences. L'addition de nouvelles zones aux ZEMU déjà étudiées dans le rapport d'incidences, ne change rien. Les recommandations quant à l'imperméabilisation restent les mêmes.

Pour les zones qui ne font pas partie des ZEMU, l'infiltration de l'eau excédentaire ne pourrait a priori n'être envisagée que pour la seule la zone A9. Pour les autres zones, les potentiels d'infiltrations sont médiocres ou faibles. Il est toutefois conseillé d'étudier spécifiquement et au cas par cas la possibilité d'infiltrer ou non les eaux. Si les eaux ne peuvent être infiltrées, par manque de conductivité du sol ou dans un souci de préserver la qualité chimique de l'eau, il est conseillé d'envoyer les eaux au réseau d'égouttage (zones A5, A4, A3.4, A11) et les eaux de pluie vers le réseau de surface là où cela s'avèrerait possible. Pour la zone A8, un rejet des eaux de pluie vers le Geleytsbeek pourrait être envisagé, ailleurs le canal pourrait recevoir les eaux de pluie (Biestebroek et Birmingham). Dans la lutte contre les inondations, il faut veiller à la pose de citernes d'eaux de pluie pour de nouvelles constructions ou des constructions profondément remaniées. C'est particulièrement les cas dans les zones A8, A5, A11 où des problèmes d'inondation sont déjà répertoriés.

## 2.5. L'environnement sonore

### 2.5.1. Description de l'état initial de l'environnement

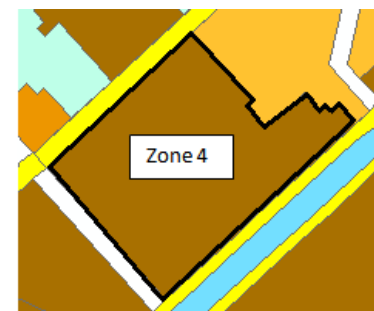
#### 2.5.1.1. Situation existante de droit

##### **A. Pôle Erasme**

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable, ce pôle ne faisant pas l'objet de modifications.

##### **B. Pôle Birmingham**

Le complément au pôle Birmingham est composé de zones de forte mixité.



**Figure 126 : Zonage acoustique actuel – complément Birmingham**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>L <sub>sp</sub> (dB[A]) |
|----------|--------------------------------------------|
|          | Zone 4                                     |
| A        | 51                                         |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                       |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>                      |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 5 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique L<sub>sp</sub>**

**C. Pôle Biestebroeck**

Le complément au pôle Biestebroeck est composé de zones de forte mixité.



**Figure 127 : Zonage acoustique actuel – complément Biestebroeck**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>L <sub>sp</sub> (dB[A]) |
|----------|--------------------------------------------|
|          | Zone 4                                     |
| A        | 51                                         |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                       |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>                      |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 6 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique L<sub>sp</sub>**

**D. Pôle Quai des Usines**

Le complément au pôle Quai des Usines est composé de zones de forte mixité et de zones d'activités portuaires et de transports.



**Figure 128 : Zonage acoustique actuel – complément Quai des Usines**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4 pour les zones de forte mixité ;
- Zone acoustique de type 6 pour les zones d'activités portuaires et de transports.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>L <sub>sp</sub> (dB[A]) |                       |
|----------|--------------------------------------------|-----------------------|
|          | Zone 4                                     | Zone 6                |
| A        | 51                                         | 60                    |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                       | 54 / 60 <sup>b</sup>  |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>                      | 48 / 54 <sup>ab</sup> |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

Tableau 7 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique L<sub>sp</sub>

E. Pôle Haeren

Le complément au pôle Haeren est composé de zones de forte mixité.



Figure 129 : Zonage acoustique actuel – complément Haeren

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>L <sub>sp</sub> (dB[A]) |
|----------|--------------------------------------------|
|          | Zone 4                                     |
| A        | 51                                         |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                       |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>                      |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

Tableau 8 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique L<sub>sp</sub>

F. Pôle Reyers-Mommaerts

Le complément au pôle Reyers-Mommaerts est composé de zones de forte mixité.



**Figure 130 : Zonage acoustique actuel – complément Reyers-Mommaerts**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 4                              |
| A        | 51                                  |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>               |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

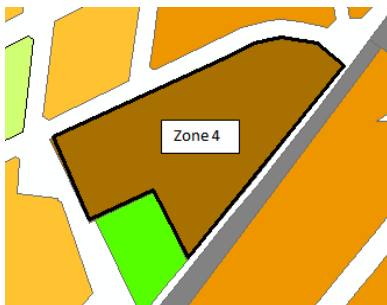
<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 9 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

#### G. ZEMU hors pôle

##### G.1. A.3.4.

Le complément A.3.4. est composé de zones de forte mixité.



**Figure 131 : Zonage acoustique actuel – complément A.3.4.**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 4                              |
| A        | 51                                  |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>               |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 10 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

##### G.2. A.4.

Ce complément est composé de zones de forte mixité.



**Figure 132 : Zonage acoustique actuel – complément A.4.**



Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 4                              |
| A        | 51                                  |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>               |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 11 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

G.3. A.5.

Ce complément est composé de zones de forte mixité.



**Figure 133 : Zonage acoustique actuel – complément A.5.**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 4                              |
| A        | 51                                  |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>               |

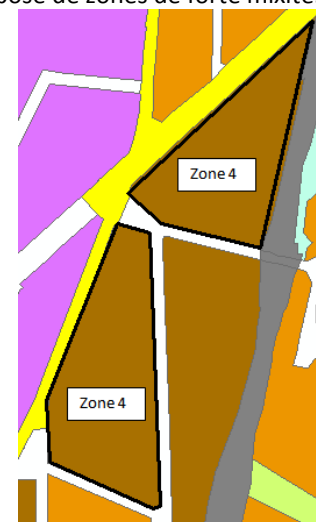
<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 12 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

G.4. A.8. 1. et A.8.2.

Ce complément est composé de zones de forte mixité.



**Figure 134 : Zonage acoustique actuel – complément A.8.1. et A.8.2.**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 4                              |
| A        | 51                                  |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>               |

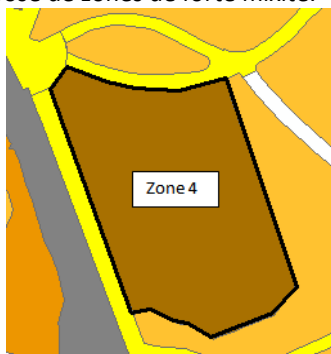
<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 13 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

#### G.5. A.9.

Ce complément est composé de zones de forte mixité.



**Figure 135 : Zonage acoustique actuel – complément A.9.**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 4                              |
| A        | 51                                  |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>                |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup>               |

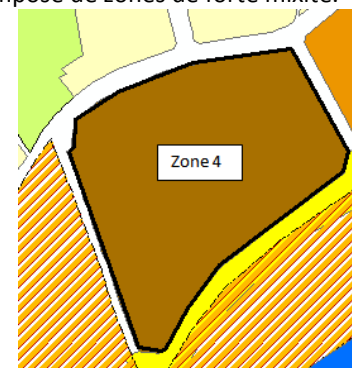
<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 14 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

#### G.6. A.11.

Ce complément est composé de zones de forte mixité.



**Figure 136 : Zonage acoustique actuel – complément A.11.**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 4.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites       |
|----------|-----------------------|
|          | $L_{sp}$ (dB[A])      |
|          | <b>Zone 4</b>         |
| A        | 51                    |
| B        | 45 / 51 <sup>b</sup>  |
| C        | 39 / 45 <sup>ab</sup> |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 15 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique Lsp**

2.5.1.2. Situation existante de fait

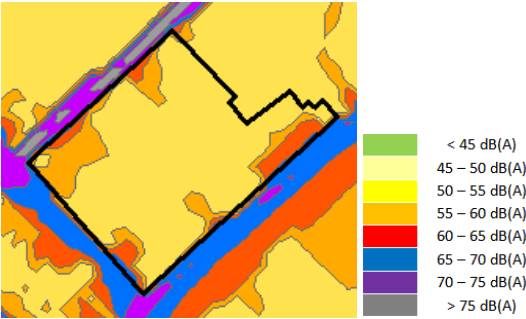
**A. Pôle Erasme**

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable, ce pôle ne faisant pas l'objet de modifications.

**B. Pôle Birmingham**

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complété comme suit pour le périmètre supplémentaire : le quai de Mariemont représente un axe de trafic bruyant sur lequel le seuil d'intervention<sup>12</sup> établi pour le bruit routier est actuellement dépassé de jour comme de nuit.

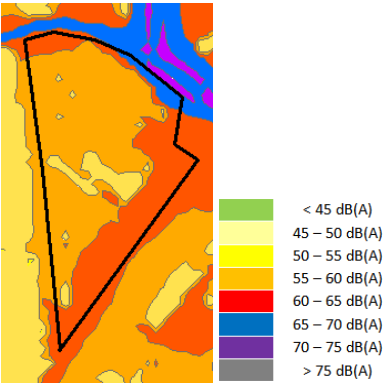
<sup>12</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.



**Figure 137 : Bruit global -  $L_{den}$  – complément Birmingham**

**C. Pôle Biestebroek**

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complété comme suit pour le périmètre supplémentaire : l'avenue Frans van Kalken représente un axe de trafic bruyant sur lequel le seuil d'intervention<sup>13</sup> établi pour le bruit routier est actuellement dépassé de jour comme de nuit.



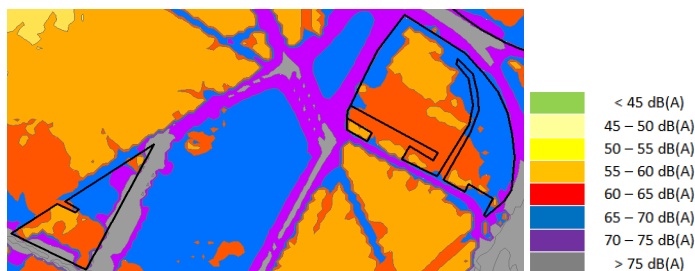
**Figure 138 : Bruit global -  $L_{den}$  – complément Biestebroek**

<sup>13</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

#### D. Pôle Quai des Usines

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS est complété suite aux ajouts des périmètres supplémentaires.

Les niveaux de bruit global sur le pôle Quai des Usines sont compris entre 55 dB(A) et 75 dB(A).



**Figure 139 : Bruit global -  $L_{den}$  – complément Quai des Usines**

Le seuil d'intervention<sup>14</sup> établi pour le bruit routier est actuellement dépassé de jour comme de nuit le long de l'avenue du Port.

De même, les valeurs guides<sup>15</sup> établies pour le bruit ferroviaire - 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit – sont également dépassées le long des voies ferrées de jour comme de nuit.

#### E. Pôle Haeren

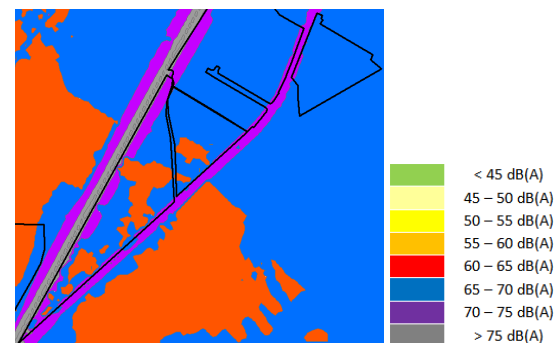
Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complété comme suit pour les périmètres supplémentaires : les valeurs guides<sup>16</sup> établies pour le bruit ferroviaire

<sup>14</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

<sup>15</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

<sup>16</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

- 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit – sont dépassées le long des voies ferrées de jour comme de nuit.

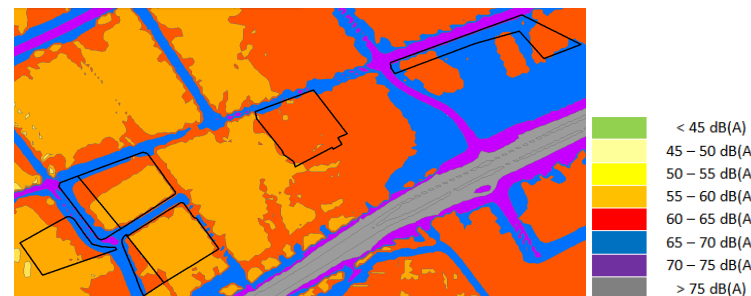


**Figure 140 : Bruit global -  $L_{den}$  – complément Haeren**

#### F. Pôle Reyers-Mommaerts

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS est complété suite aux ajouts des périmètres supplémentaires.

Les niveaux de bruit global sur le pôle Reyers-Mommaerts sont compris entre 55 dB(A) et 75 dB(A).



**Figure 141 : Bruit global -  $L_{den}$  – complément Reyers-Mommaerts**

Les niveaux les plus élevés, au-delà de 65 dB(A), se situent principalement le long des axes de trafic routier (chaussée de Louvain, rue Jacques Georgin).

Les niveaux de bruit aérien sont compris :

- entre 50 dB(A) et 55 dB(A) dans le périmètre le plus à l'ouest ;
- entre 55 dB(A) et 60 dB(A) dans les périmètres initiaux du pôle ;
- entre 60 dB(A) et 65 dB(A) dans le périmètre le plus à l'est du pôle.

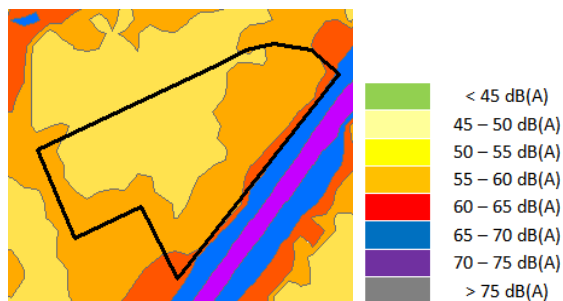
Le pôle est qualifié<sup>17</sup> de modérément bruyant à bruyant le long des voiries importantes et à l'est du pôle.

Le seuil d'intervention<sup>18</sup> établi pour le bruit routier est actuellement dépassé de jour comme de nuit dans la rue Georgin, sur la chaussée de Louvain et sur l'avenue des Communautés.

## G. ZEMU hors pôle

### G.1. A.3.4.

Les niveaux de bruit global sont compris entre 50 dB(A) et 70 dB(A).



**Figure 142 : Bruit global - L<sub>den</sub> – A.3.4.**

<sup>17</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>18</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

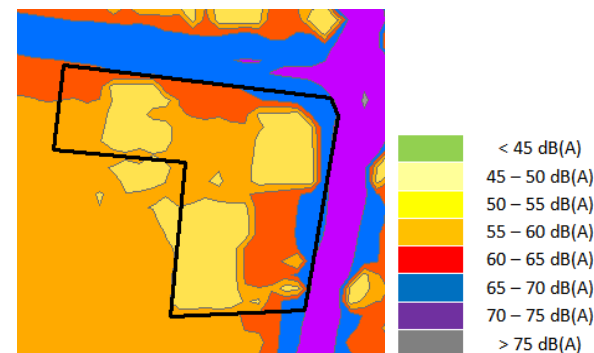
Les niveaux les plus élevés, au-delà de 60 dB(A), se situent le long de la voie ferrée.

L'environnement sonore est qualifié<sup>19</sup> de relativement calme dans sa partie nord à modérément bruyant au sud à proximité de la voie ferroviaire.

Les valeurs guides<sup>20</sup> établies pour le bruit ferroviaire - 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit – sont légèrement dépassées le long des voies ferrées de jour comme de nuit.

### G.2. A.4.

Les niveaux de bruit global sont compris entre 50 dB(A) et 70 dB(A).



**Figure 143 : Bruit global - L<sub>den</sub> – A.4.**

Les niveaux les plus élevés, au-delà de 65 dB(A), se situent le long des axes de trafic important (avenues du Laerbeek et de l'Exposition).

L'environnement sonore est qualifié<sup>21</sup> de modérément bruyant, les îlots plus calmes étant dus à présence des bâtiments actuels.

<sup>19</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>20</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

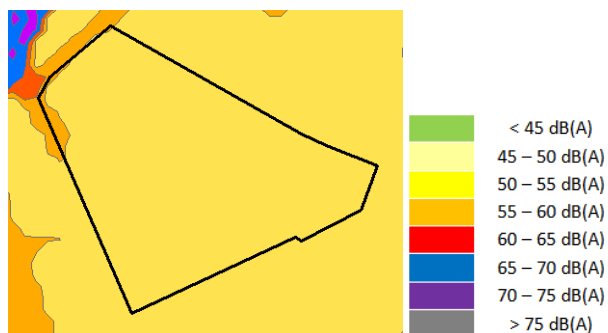
<sup>21</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.



Le seuil d'intervention<sup>22</sup> établi pour le bruit routier est actuellement dépassé de jour comme de nuit sur l'avenue de l'Exposition.

#### G.3. A.5.

Les niveaux de bruit global sont compris entre 50 dB(A) et 60 dB(A).

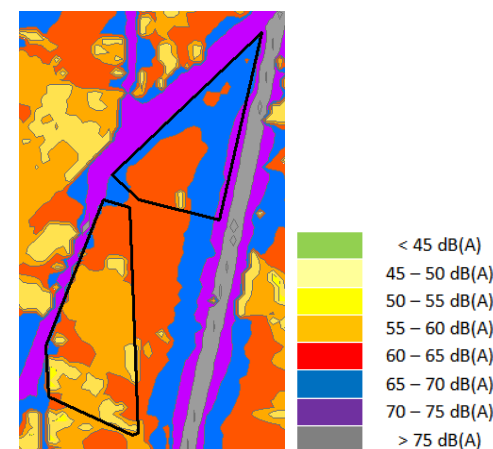


**Figure 144 : Bruit global -  $L_{den}$  – A.5.**

L'environnement sonore est qualifié<sup>23</sup> de relativement calme, la source de bruit la plus proche étant le trafic routier sur la rue de Rudder.

#### G.4. A.8. 1. et A.8.2.

Les niveaux de bruit global sont compris entre 55 dB(A) et 75 dB(A).



**Figure 145 : Bruit global -  $L_{den}$  – A.8.1. et A.8.2.**

Les niveaux les plus élevés, au-delà de 65 dB(A), se situent le long des axes de trafic important (voie ferrée, rue Saint-Denis et boulevard de la deuxième Armée britannique) principalement en A.8.2..

L'environnement sonore est qualifié<sup>24</sup> de modérément bruyant en A.8.1 à bruyant en A.8.2..

Le seuil d'intervention<sup>25</sup> établi pour le bruit routier est actuellement dépassé de jour comme de nuit sur la rue Saint-Denis / boulevard de la deuxième Armée britannique.

De même, les valeurs guides<sup>26</sup> établies pour le bruit ferroviaire - 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit – sont dépassées le long des voies ferrées de jour comme de nuit.

#### G.5. A.9.

<sup>22</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

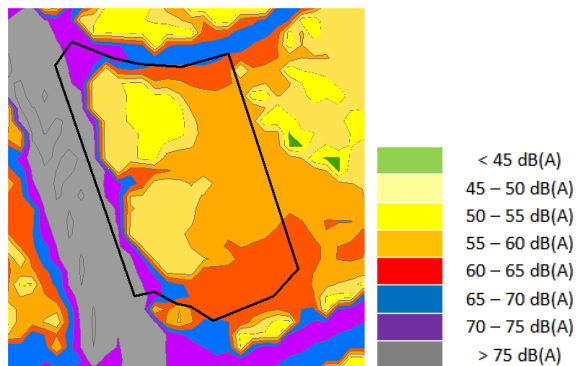
<sup>23</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>24</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>25</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

<sup>26</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

Les niveaux de bruit global sont compris entre 45 dB(A) et plus de 75 dB(A).



**Figure 146 : Bruit global -  $L_{den}$  – A.9.**

Les niveaux les plus élevés, au-delà de 65 dB(A), se situent le long des axes de trafic important, principalement la voie ferrée.

L'environnement sonore est qualifié<sup>27</sup> de modérément bruyant à bruyant à proximité de la voie ferroviaire.

Le seuil d'intervention<sup>28</sup> établi pour le bruit routier est légèrement dépassé de jour sur le Dieweg et la chaussée de Saint-Job.

De même, les valeurs guides<sup>29</sup> établies pour le bruit ferroviaire - 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit – sont dépassées le long des voies ferrées de jour comme de nuit.

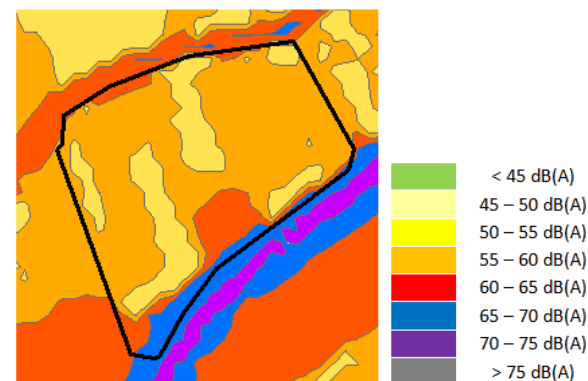
#### G.6. A.11.

Les niveaux de bruit global sont compris entre 50 dB(A) et 70 dB(A).

<sup>27</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>28</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

<sup>29</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.



**Figure 147 : Bruit global -  $L_{den}$  – A.11.**

Les niveaux les plus élevés, au-delà de 65 dB(A), se situent le long des axes de trafic routier important : avenue des Croix de Guerre et rue de Heembeek dans une moindre mesure.

L'environnement sonore est globalement qualifié<sup>30</sup> de modérément bruyant.

Le seuil d'intervention<sup>31</sup> établi pour le bruit routier est légèrement dépassé de jour comme de nuit sur l'avenue des Croix de Guerre.

#### 2.5.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

##### 2.5.2.1. Pôle Erasme

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable, ce pôle ne faisant pas l'objet de modifications.

<sup>30</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>31</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

#### 2.5.2.2. Pôle Birmingham

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris le périmètre supplémentaire.

#### 2.5.2.3. Pôle Biestebroek

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris l'ajout du périmètre supplémentaire et la suppression d'un périmètre côté port.

#### 2.5.2.4. Pôle Quai des Usines

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris l'ajout des périmètres supplémentaires avec la prise en compte de l'avenue du Port comme source importante de bruit.

#### 2.5.2.5. Pôle Haeren

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris l'ajout des périmètres supplémentaires.

#### 2.5.2.6. Pôle Reyers-Mommaerts

Sources de bruit principales :

- Bruit routier (chaussée de Louvain, rue Jacques Georgin) ;
- Bruit aérien à l'est du pôle.

#### 2.5.2.7. ZEMU hors pôle

#### **H. A.3.4.**

Source de bruit principale :

- Bruit ferroviaire.

#### **I. A.4.**

Source de bruit principale :

- Bruit routier.

#### **J. A.5.**

Zone calme sans source de bruit problématique.

#### **K. A.8. 1. et A.8.2.**

Sources de bruit principales :

- Bruit ferroviaire ;
- Bruit routier.

#### **L. A.9.**

Sources de bruit principales :

- Bruit ferroviaire ;
- Bruit routier.

#### **M. A.11.**

Source de bruit principale :

- Bruit routier.

2.5.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

2.5.3.1. Situation projetée de droit

Le passage des ZFM en ZEMU dans les pôles concernés suite aux modifications du PRAS n'induit pas d'impact majeur au niveau de la mixité des fonctions présentes. Le cadre réglementaire applicable n'est pas modifié mais la mise en œuvre de cette nouvelle forme de mixité demande d'accorder une attention particulière à la mise en œuvre des différentes fonctions modifiées et donc à la gestion, entre autres :

- De la mobilité du samedi et du nombre d'installations techniques liées aux activités de commerces et de grands commerces spécialisés ;
- Des flux et des horaires du trafic poids lourds lié aux commerces de gros ;
- De la mixité verticale activités productives/logements, traitée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS.

**A. Pôle Erasme**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable, ce pôle ne faisant pas l'objet de modifications.

**B. Pôle Birmingham**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris le périmètre supplémentaire.

**C. Pôle Biestebroek**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris le périmètre supplémentaire.

**D. Pôle Quai des Usines**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris les périmètres supplémentaires.

**E. Pôle Haeren**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris les périmètres supplémentaires.

**F. Pôle Reyers-Mommaerts**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et ce compris les périmètres supplémentaires.

**G. ZEMU hors pôle**

G.1. A.3.4.

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation du pôle Birmingham une zone d'entreprises en milieu urbain.



**Figure 148 : Zonage acoustique projeté – A.3.4.**

Les valeurs limites concernant le bruit des installations et de voisinage sont à créer en situation projetée pour cette nouvelle affectation en ZEMU.

G.2. A.4.

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation existante une zone d'entreprises en milieu urbain.



**Figure 149 : Zonage acoustique projeté – A.4.**

Les valeurs limites concernant le bruit des installations et de voisinage sont à créer en situation projetée pour cette nouvelle affectation en ZEMU.

G.3. A.5.

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation existante une zone d'entreprises en milieu urbain.

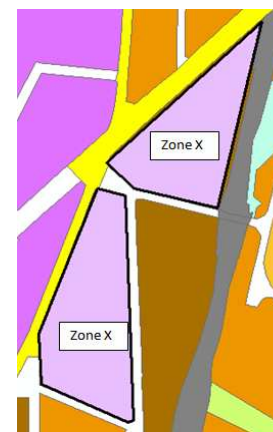


**Figure 150 : Zonage acoustique projeté – A.5.**

Les valeurs limites concernant le bruit des installations et de voisinage sont à créer en situation projetée pour cette nouvelle affectation en ZEMU.

G.4. A.8. 1. et A.8.2.

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation existante une zone d'entreprises en milieu urbain.



**Figure 151 : Zonage acoustique projeté – A.8.1. et A.8.2.**

Les valeurs limites concernant le bruit des installations et de voisinage sont à créer en situation projetée pour cette nouvelle affectation en ZEMU.



G.5. A.9.

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation existante une zone d'entreprises en milieu urbain.

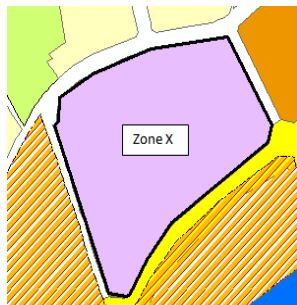


**Figure 152 : Zonage acoustique projeté – A.9.**

Les valeurs limites concernant le bruit des installations et de voisinage sont à créer en situation projetée pour cette nouvelle affectation en ZEMU.

G.6. A.11.

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation existante une zone d'entreprises en milieu urbain.



**Figure 153 : Zonage acoustique projeté – A.11.**

Les valeurs limites concernant le bruit des installations et de voisinage sont à créer en situation projetée pour cette nouvelle affectation en ZEMU.

2.5.3.2. Situation projetée de fait

**A. Pôle Erasme**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable, ce pôle ne faisant pas l'objet de modifications.

**B. Pôle Birmingham**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complétée comme suit pour le périmètre supplémentaire : les valeurs limites de bruit actuelles, de type 4, sont compatibles avec la nouvelle affectation en ZEMU.

**C. Pôle Biestebroek**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complétée comme suit pour le périmètre supplémentaire : les valeurs limites de bruit actuelles, de type 4, sont compatibles avec la nouvelle affectation en ZEMU.

**D. Pôle Quai des Usines**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complétée comme suit pour les périmètres supplémentaires :

- les valeurs limites de bruit actuelles dans le périmètre A.3.1., de type 4, sont compatibles avec la nouvelle affectation en ZEMU.
- les valeurs limites de bruit actuelles dans le périmètre A.3.3., de type 6, sont peu contraignantes et donc non adaptées à la gestion du bruit d'installations et de voisinage affectant les futurs logements de la ZEMU.

### **E. Pôle Haeren**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complétée comme suit pour les périmètres supplémentaires : les valeurs limites de bruit actuelles, de type 4, sont compatibles avec la nouvelle affectation en ZEMU.

### **F. Pôle Revers-Mommaerts**

L'analyse effectuée dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS reste valable et est complétée comme suit pour les périmètres supplémentaires : les valeurs limites de bruit actuelles, de type 4, sont compatibles avec la nouvelle affectation en ZEMU.

### **G. ZEMU hors pôle**

#### **G.1. A.3.4.**

L'affectation la plus sensible à la gêne acoustique présente dans la ZEMU après modification du PRAS est le logement.

La proximité du trafic ferroviaire générant un niveau de bruit important peut être à l'origine d'une gêne sonore dans les futures habitations à proximité des voies.

A noter que les logements existants les plus proches sont situés dans les zones d'habitation au nord, dans un environnement sonore similaire.

#### **G.2. A.4.**

L'affectation la plus sensible à la gêne acoustique présente dans la ZEMU après modification du PRAS est le logement.

La proximité du trafic routier générant un niveau de bruit important peut être à l'origine d'une gêne sonore dans les futures habitations à proximité des axes.

A noter que les logements existants les plus proches sont situés dans les zones mixtes à l'est, dans un environnement sonore similaire.

#### **G.3. A.5.**

L'affectation la plus sensible à la gêne acoustique présente dans la ZEMU après modification du PRAS est le logement.

L'environnement sonore étant relativement calme, aucune gêne particulière n'est à envisager.

#### **G.4. A.8. 1. et A.8.2.**

L'affectation la plus sensible à la gêne acoustique présente dans la ZEMU après modification du PRAS est le logement.

La proximité du trafic ferroviaire générant un niveau de bruit important peut être à l'origine d'une gêne sonore dans les futures habitations à proximité des voies.

A noter que les logements existants les plus proches sont situés dans des zones mixtes, dans un environnement sonore similaire.

#### **G.5. A.9.**

L'affectation la plus sensible à la gêne acoustique présente dans la ZEMU après modification du PRAS est le logement.

La proximité des trafics ferroviaire et routier générant un niveau de bruit important à proximité des axes de circulation peut être à l'origine d'une gêne sonore dans les futures habitations.

A noter que les logements existants les plus proches sont situés dans des zones d'habitation à environnement sonore similaire.

#### **G.6. A.11.**

L'affectation la plus sensible à la gêne acoustique présente dans la ZEMU après modification du PRAS est le logement.

La proximité du trafic routier générant un niveau de bruit important dans la partie sud peut être à l'origine d'une gêne sonore dans les futures habitations à proximité de l'avenue.

A noter que les logements existants les plus proches sont situés dans des zones d'habitat à prédominance résidentielle au nord.

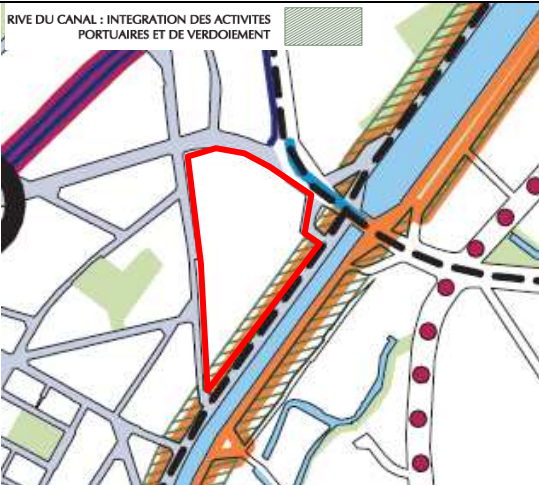
2.5.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Les mesures et recommandations formulées dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS restent valables et ce compris les périmètres supplémentaires.

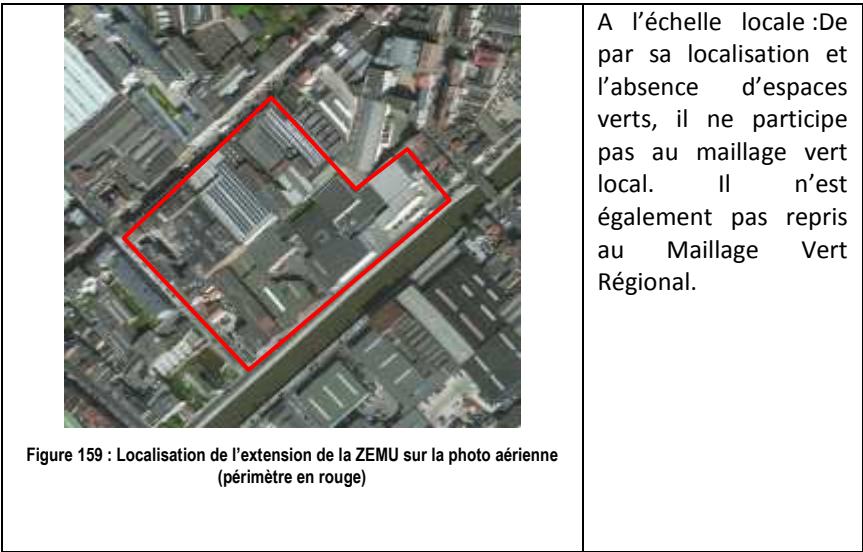
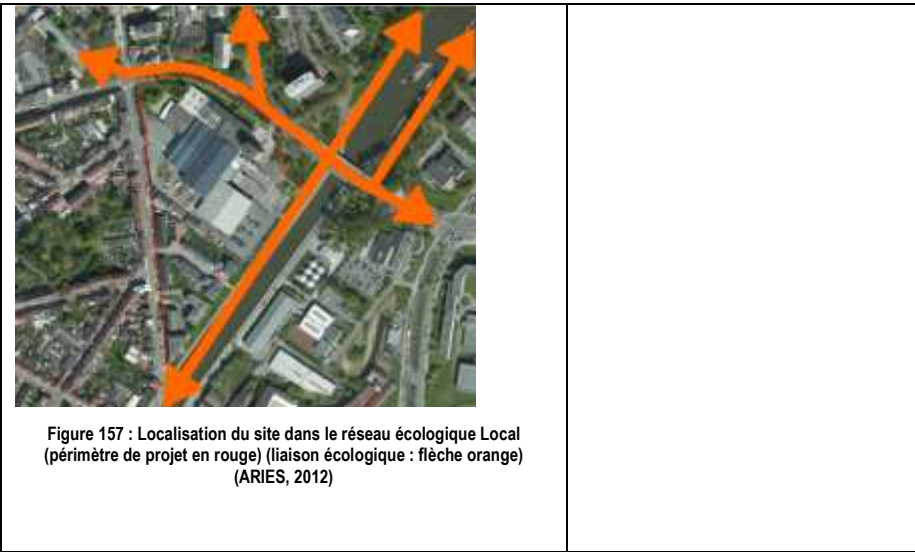
2.6. La faune et la flore

2.6.1. Description de l'état initial de l'environnement

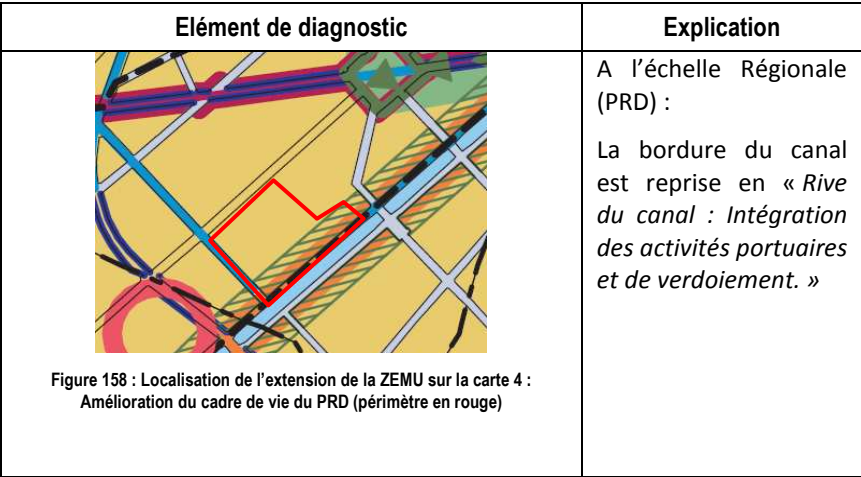
Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Biestebroek doit être complété comme suit :

| Elément de diagnostic                                                              | Explication                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | A l'échelle Régionale (PRD) :<br><br>La bordure du canal est reprise en « Rive du canal : Intégration des activités portuaires et de verdoisement. » |

|                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Figure 154 : Localisation de l'extension de la ZEMU sur la carte 4 : Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)</p>  |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Figure 155 : Extrait de la carte localisation du patrimoine naturel en fonction d'un réseau au PCDN d'Anderlecht</p>              | A l'échelle locale : participation au réseau écologique de fait : Le PCDN d'Anderlecht localise l'élément de liaison situé le long du canal. Il faut également localiser la liaison écologique existante le long de la rue H. Deleers et de l'av. Frans Van Kalken. |
| <p>Figure 156 : Carte des milieux présents dans le périmètre d'extension (ARIES, 2012)</p>                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                     |



Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Birmingham doit être complété comme suit :



Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Quai des Usines doit être complété comme suit :

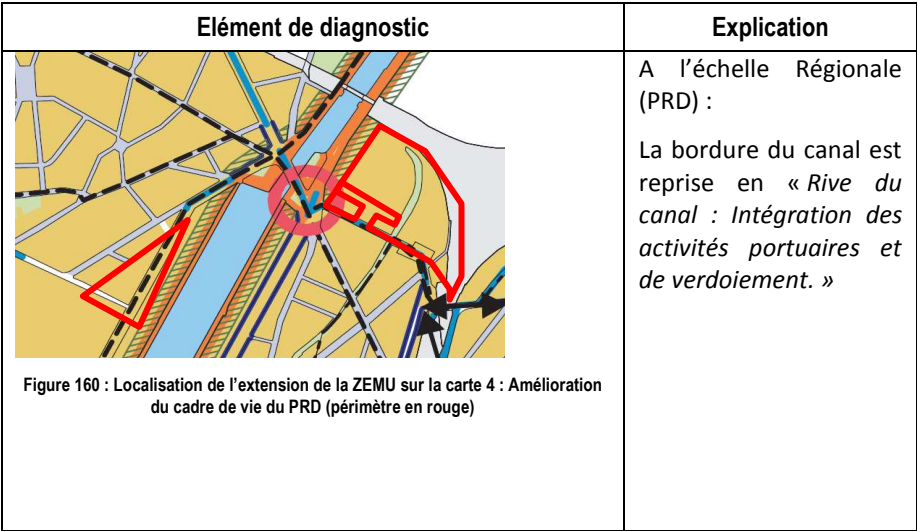






Figure 161 : Localisation de l'extension de la ZEMU sur la photo aérienne (périmètre en rouge)

À l'échelle locale : Les extensions concernées ne sont pas ou peu verdurisées

Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Haren doit être complété comme suit :



Figure 162 : Localisation de l'extension de la ZEMU sur la carte 4 : Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)

**Elément de diagnostic**

**Explication**

A l'échelle Régionale (PRD) :  
Le maillage vert régional ne passe pas dans ou à proximité immédiate du périmètre des extensions.

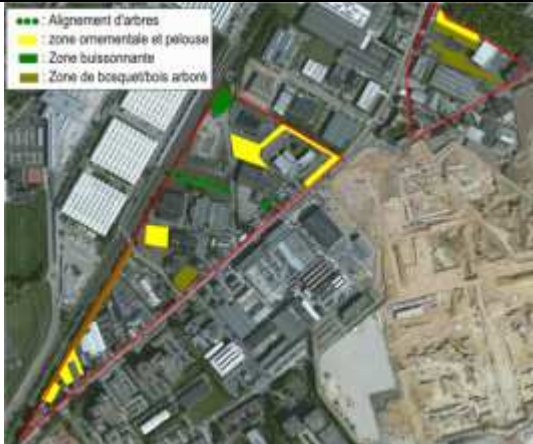


Figure 163 : Carte des milieux présents dans le périmètre d'extension (ARIES, 2012)

À l'échelle locale :

La zone est essentiellement urbanisée. Quelques zones arborées sont situées au sein de cette zone.

Il serait pertinent d'améliorer la liaison écologique située le long de la ligne de chemin de fer.



Figure 164 : Localisation des extensions de la ZEMU (zone non blanchie) de la zone d'HAREN (périmètre en rouge) et des liaisons écologique à améliorer (trait plein orange) (ARIES, 2012)



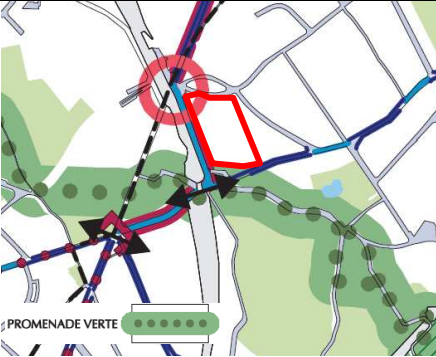
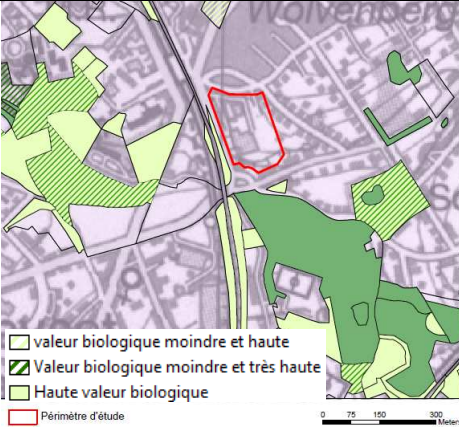
Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences pour le pôle ZEMU de Reyers-Mommaerts doit être complété comme suit :

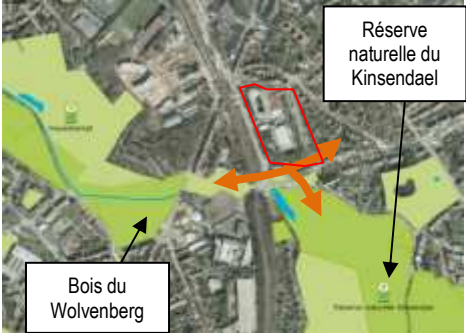
| Elément de diagnostic                                                                                                                | Explication                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Figure 165 : Localisation des extensions de la ZEMU sur la carte 4 : Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)</p> | <p>A l'échelle Régionale (PRD) :</p> <p>Le maillage vert (promenade verte) passe à proximité de l'extension est du pôle ZEMU, le long de l'avenue des communautés</p>                         |
| <p>Figure 166 : Localisation des extensions de la ZEMU « Reyers » et des liaisons</p>                                                | <p>A l'échelle locale :</p> <p>Les zones sont peu verdurisées et ne jouent actuellement aucun rôle écologique. Cependant la zone ouest pourrait jouer le rôle de liaison écologique entre</p> |

|                                                                                   |                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| écologiques potentielles(en orange) (ARIES, 2011)                                 | l'Enclos des Fusillés et le cimetière de Saint-Josse.                                                                                                                        |
| <p>Figure 167 : Détermination des milieux présents dans la ZEMU (ARIES, 2012)</p> | <p>A l'échelle locale :</p> <p>Les espaces verts du site sont constitués essentiellement de pelouses. La périphérie sud-est du site est bordée d'un alignement d'arbres.</p> |

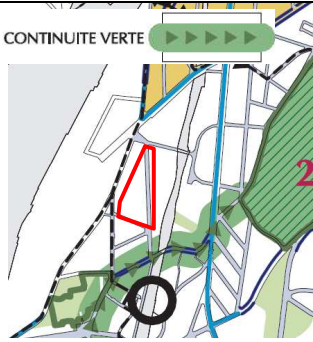
Le diagnostic posé dans le rapport d'incidences les terrains repris en ZEMU en dehors des pôles étudiés :

ZEMU A.9

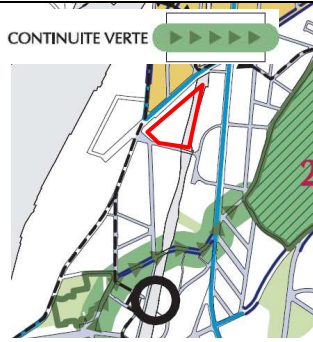
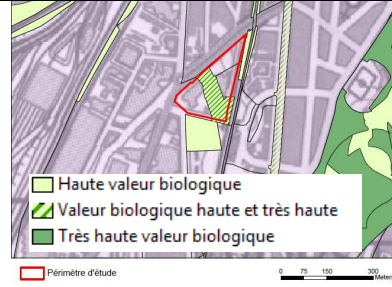
| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                                   | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Figure 168 : Localisation de la ZEMU sur la carte 4 : Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)</p> | <p>A l'échelle Régionale (PRD) :</p> <p>Le périmètre de la ZEMU est localisé à proximité immédiate de la promenade verte circulant sur la rue Engeland.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  <p>Figure 169 : Evaluation biologique des milieux par l'IBGE (Périmètre de modification du PRAS en rouge)</p>        | <p>A l'échelle locale :</p> <p>Le contexte local autour du site est très verdurisé (nombreux jardin et zone arborée).</p> <p>Les espaces verts présents sur le site sont constitués d'un cordon arboré autour en périphérie du périmètre.</p> <p>La partie sud du site joue le rôle de liaison écologique entre les espaces verts à l'est, à l'ouest (Chemin de fer et bois de Wolvenberg) et au sud (réserve naturelle du Kinsendael).</p> <p>Le site se situe à proximité (+/-50m) de la réserve</p> |

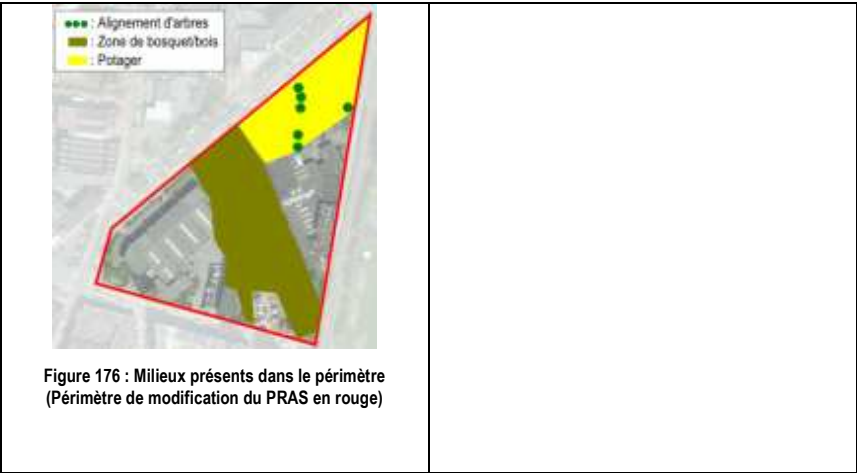
|                                                                                                                                                                                                                               |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
|  <p>Figure 170 : Milieux présents dans le périmètre (Périmètre de modification du PRAS en rouge)</p>                                       | naturelle du Kinsendael. |
|  <p>Figure 171 : Localisation de la ZEMU par rapport aux espaces verts proches (liaison écologique = flèches oranges) (Source : IBGE)</p> |                          |

ZEMU A.8.1

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                                   | Explication                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Figure 172 : Localisation de la ZEMU sur la carte 4 : Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)</p> | <p>A l'échelle Régionale (PRD) :</p> <p>Le périmètre est localisé à 150 mètres de la continuité verte.</p> |
|  <p>Figure 173 : Photo aérienne de la ZEMU (Bingmaps, 2011)</p>                                                       | <p>A l'échelle locale :</p> <p>Aucun espace vert n'est localisé dans le périmètre.</p>                     |

ZEMU A.8.2

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                                     | Explication                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Figure 174 : Localisation de la ZEMU sur la carte 4 : Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)</p> | <p>A l'échelle Régionale (PRD) :</p> <p>Le périmètre est localisé à 300 mètres de la continuité verte.</p>                                                                                                               |
|  <p>Figure 175 : Evaluation biologique des milieux par l'IBGE (Périmètre de modification du PRAS en rouge)</p>        | <p>A l'échelle locale :</p> <p>La partie centrale du périmètre est constituée d'une zone boisée de valeur biologique haute à très haute. Des potagers communautaires sont également présents sur le nord de la zone.</p> |



ZEMU A.5

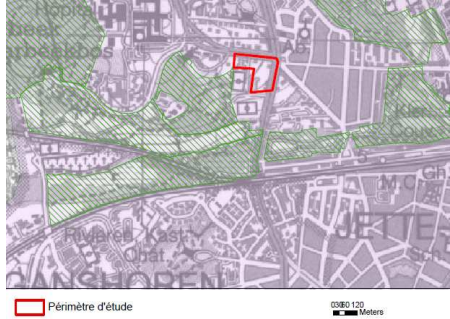
| Elément de diagnostic | Explication                                                                                                               |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | <p>A l'échelle Régionale (PRD) :</p> <p>Le périmètre est localisé au plus proche à 160 mètres de la continuité verte.</p> |
|                       | <p>A l'échelle locale :</p> <p>Aucun espace vert n'est localisé dans le périmètre.</p>                                    |



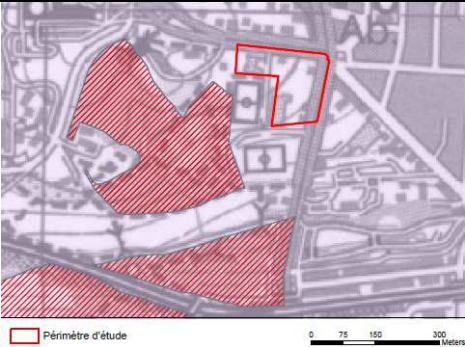
ZEMU A.3.4

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                                                                                          | Explication                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>CONTINUITÉ VERTE<br/>PÉRIMÈTRE DE VERDOIEMENT ET DE CRÉATION D'ESPACES VERTS</p> <p>EMU sur la carte 4 :<br/>Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)</p> | <p>A l'échelle Régionale (PRD) :</p> <p>Le périmètre est localisé au plus proche à 200 mètres de la continuité verte.</p> <p>Le site se situe en « zone de verdoisement et de création d'espaces verts ».</p> |
|  <p>Figure 180 : Photo aérienne de la ZEMU (Bingmaps, 2011)</p>                                                                                                              | <p>A l'échelle locale :</p> <p>Le seul espace vert présent est constitué d'une friche herbacée de faible superficie dans la partie nord su périmètre.</p>                                                     |

ZEMU A.4

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Figure 181 : Localisation de la ZEMU sur la carte 4 :<br/>Amélioration du cadre de vie du PRD (périmètre en rouge)</p>  <p>Périmètre d'étude</p> <p>0 50 100 Meters</p> <p>Figure 182 : Localisation du périmètre par rapport au site Natura 2000 (hachuré vert)</p> | <p>A l'échelle Régionale (PRD) :</p> <p>Le périmètre est localisé au plus proche à 220 mètres de la continuité verte.</p> <p>A l'échelle Régionale (NATURA 2000 et réserve Naturelle) :</p> <p>Le site est à proximité du site Natura 2000 ZSC III : les zones boisées et zones humides de la vallée du Molenbeek dans le nord-ouest de la Région bruxelloise (ensemble 117 ha).</p> <p>Un terrain de sport sépare le site étudié du site Natura 2000.</p> <p>Ce site Natura 2000 renferme des sites de réserves Naturelles. La plus proche, appelée réserve naturelle du Poelbos est gérée par l'association CEBO</p> |





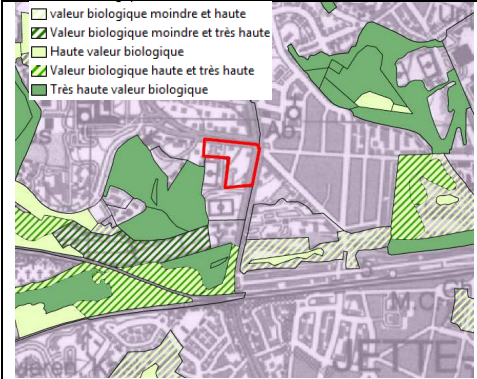
(Commission de l'environnement de Bruxelles ouest) ; Ce site est constitué de milieux humides (nombreuses sources et anciennes carrières ennoyées) sous couvert forestier.

Un terrain de sport sépare le site de la réserve naturelle.



A l'échelle locale :

Le périmètre est essentiellement urbanisé (bâtiments et nombreux parkings). Seuls quelques pelouses et arbres constituent les espaces verts du périmètre.



ZEMU A.1.1

| Elément de diagnostic | Explication                                                                          |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | A l'échelle Régionale (PRD) :<br>Le site est longé par le Maillage Vert Bruxellois ; |

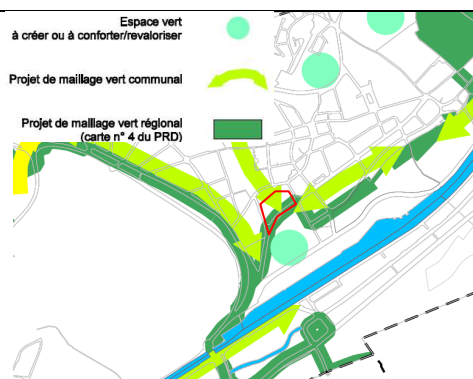


Figure 187 : Localisation du périmètre dans le maillage vert communal (extrait du PCD de Bruxelles) (périmètre en rouge)



Figure 188 : Détermination des milieux présents dans la ZEMU (ARIES, 2012)

#### A l'échelle locale (PCD) :

Le périmètre est directement repris dans le projet de maillage vert communal de Bruxelles. Il se situe également à proximité d'un espace vert à créer.

Le périmètre est essentiellement urbanisé (bâtiments et nombreux parkings). Notons la présence d'un bosquet arboré au nord-est de l'îlot.

### 2.6.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

#### 2.6.2.1. Biestebroek

Les enjeux restent ceux décrits dans le rapport d'incidences. Les espaces verts le long de la rue H. Deleers devraient être préservés et valoriser afin de participer au réseau écologique local.

#### 2.6.2.2. Reyers Mommaerts

La verdurisation le long de la rue des Communautés mériterait d'être renforcée dans le cadre de la promenade verte.

#### 2.6.2.3. Autres pôles ZEMU

Les enjeux restent ceux décrits dans le rapport d'incidences.

#### 2.6.2.4. Les ZEMU en dehors des pôles étudiés :

##### A. ZEMU A.9

Il s'agit de prendre en compte la proximité de la promenade verte.

##### B. ZEMU A.8.1

Le site mériterait de voir ses superficies végétalisées augmentées.

##### C. ZEMU A.8.2

Le maintien de la valeur écologique actuelle est souhaitable.

##### D. ZEMU A.5

Le site mériterait de voir ses superficies végétalisées augmentées.

##### E. ZEMU A3.4

Le site mériterait de voir ses superficies végétalisées augmentées.

##### F. ZEMU A4

La proximité d'un site de haute valeur écologique est à prendre en compte.

#### G. ZEMU A11

Le site mériterait de voir ses superficies végétalisées augmentée. Cet enjeu est renforcé par la présence du maillage vert régional (PRD) et communal (PCD).

#### 2.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

En ce qui concerne les extensions des pôles de ZEMU étudiés dans le rapport d'incidences, aucun effet supplémentaire n'est à prévoir par rapport aux conclusions du rapport d'incidences.

Contrairement aux pôles de ZEMU étudiés précédemment dans le rapport d'incidences, les nouveaux pôles sont très urbanisés dans leur ensemble, les effets seront donc très limités. Seules les ZEMU A.9 et A.8.2 disposent de surfaces végétalisées qui risquent de diminuer ou même disparaître entraînant une diminution sensible de la qualité biologique de ces ZEMU.

Les modifications étudiées ici concernent essentiellement la réaffectation de zones de forte mixité en ZEMU. Cette modification n'a aucun effet direct sur la faune et la flore. La réaffectation de la zone d'activités portuaires (qui n'abrite pas d'espaces verts) n'est pas susceptible de générer des incidences sur la faune et la flore.

Les sites sur lesquels aucun espace vert n'est présent pourraient voir une évolution positive si l'aménagement de logements était accompagné des zones récréatives verdurises, notamment pour le terrain affecté en zone d'activités portuaires où le logement n'est actuellement pas autorisé..

#### 2.6.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Les recommandations qui suivent permettent de pointer les éléments de diagnostic à prendre en compte dans le cadre de projets portant sur les sites concernés.

##### 2.6.4.1. Biestebroeck

Les aménagements sur la zone d'extension veilleront à renforcer le maillage écologique local et régional le long du canal et sur la rue H. Deleers.



Figure 189 : Localisation du site dans le réseau écologique Local périmètre de projet en rouge (liaison écologique : flèche orange) (ARIES, 2012)

##### 2.6.4.2. Birmingham

Les mesures et recommandations du RIE restent d'application pour l'extension du périmètre de ZEMU.

##### 2.6.4.3. Quai des usines

Les mesures et recommandations du RIE restent d'application pour l'extension du périmètre de ZEMU. Par ailleurs il est recommandé de renforcer la verdurisation du terrain repris en zone d'activité portuaire.

##### 2.6.4.4. Haren

Il serait pertinent d'améliorer la liaison écologique située le long de la ligne de chemin de fer.



Figure 190 : Localisation des extensions de la ZEMU (zone non blanchie) de la zone d'HAREN (périmètre en rouge) et des liaisons écologiques à améliorer (trait plein orange) (ARIES, 2012)

#### 2.6.4.5. Reyers Mommaerts

La zone ouest pourrait intégrer des espaces verts afin de jouer le rôle de liaison écologique entre l'Enclos des Fusillés et le cimetière de Saint-Josse.



Figure 191 : Localisation des extensions de la ZEMU « Reyers » et des liaisons écologiques potentielles (en orange) (ARIES, 2011)

#### 2.6.4.6. Les ZEMU en dehors des pôles étudiés

##### A. ZEMU A.9

Il est recommandé de maintenir la partie sud de la zone en espace vert afin de conserver son rôle de liaison écologique, une zone tampon avec les zones naturelles au sud et de favoriser le Maillage Vert Régional.

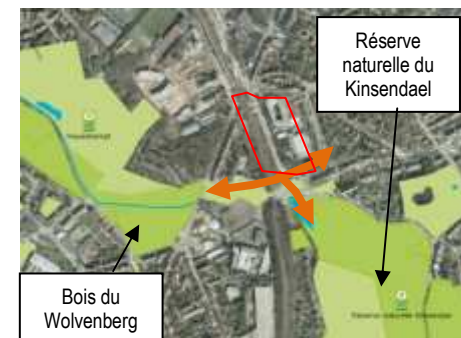


Figure 192 : Localisation de la ZEMU par rapport aux espaces verts proches (liaison écologique = flèches oranges) (Source : IBGE)

##### B. ZEMU A.8.1

Sans objet

##### C. ZEMU A.8.2

Dans la mesure du possible, intégrer l'espace vert central, défini en zone de haute à très haute valeur biologique selon l'inventaire de l'IBGE, dans les futurs projets dans le périmètre.

##### D. ZEMU A.5

Sans objet

##### E. ZEMU A3.4

Sans objet

##### F. ZEMU A4

Rappelons que la réaffectation de cette zone n'entraîne aucune incidence directe sur la faune et la flore. Par ailleurs, le terrain étudié abrite des bâtiments récents en exploitation. Il dispose déjà d'espaces végétalisés bien développés.

Au vu de la proximité du périmètre NATURA 2000 et de la réserve naturelle, il est recommandé, dans le cadre de projets ultérieurs, de veiller à l'intégration du projet dans son environnement en favorisant le développement d'espaces verts de valeurs écologiques (Implantation d'espèces indigènes uniquement,...), de renforcer l'aménagement de zones tampon, de prévoir l'aménagement de toitures végétalisées etc. Il s'agirait alors de gérer ces zones de manière écologique. Une Evaluation des incidences des futurs projets sur le site Natura 2000 est recommandée.

#### G. ZEMU A1.1

Les aménagements sur la zone veilleront à renforcer le maillage écologique Régional le long de la limite sud du périmètre et local (PCD) au travers du site dans le sens nord-sud.



Figure 193 : Localisation du périmètre dans le maillage vert communal (extrait du PCD de Bruxelles) (périmètre en rouge)

#### H. ZEMU A10.3

Sans objet



## PARTIE 4 : AUTRES MODIFICATIONS

### 1. Zone d'activité portuaire à Biestebroek

#### 1.1. Description de la situation existante de droit

La situation existante de droit de cette zone a déjà été décrite dans la version précédente du rapport. Le lecteur peut s'y référer (partie 5).

#### 1.2. Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers

##### 1.2.1. Description de l'état initial de l'environnement

Cette zone était initialement reprise au sein du pôle ZEMU de Biestebroek. Le lecteur peut se référer à la description de ce pôle au sein du rapport d'incidences pour identifier l'état initial de l'environnement pour ce site.

Comme le montre l'image qui suit, le site est actuellement inexploité (le bâtiment au nord de l'îlot est inoccupé).



**Figure 194 : visualisation du site (Google)**

##### 1.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Le lecteur peut se référer à la description de ce pôle au sein du rapport d'incidences pour identifier les enjeux relatifs à ce site.

##### 1.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Les incidences relatives au changement d'affectation de ce site sont limitées. En effet, la réaffectation de ce terrain actuellement affecté en zone d'industrie urbaine en zone d'activités portuaires et de transport préserve le caractère industriel de cette zone. Les activités productives et logistiques restent parmi les affectations principales. Les affectations principales sont complétées par :

- des activités spécifiques au transport : activités portuaires, de transbordement et le transport ;
- le conditionnement ;
- le commerce de gros (déjà autorisé en affectation secondaire moyennant PPAS notamment) ;
- l'entreposage ;
- les activités artisanales ayant pour objet la production ou la transformation de biens meubles ;

Le grand commerce spécialisé, quant à lui, n'y sera plus autorisé.

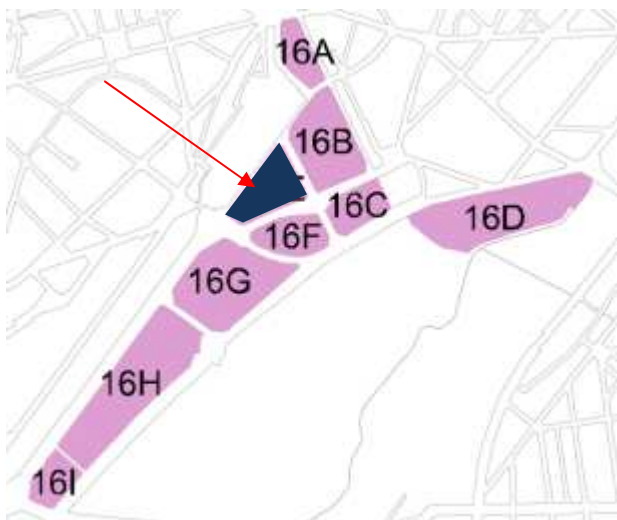
L'ensemble des autres activités autorisées en zones d'industries urbaines le restent en zone d'activités portuaires et de transport.

Rappelons également que tant les zones d'industries urbaines que les zones d'activités portuaires et de transport doivent abriter des activités dont la nature est compatible avec les activités et destinations des îlots avoisinants.

Cette réaffectation permettra de renforcer l'activité portuaire et logistique de la zone portuaire déjà présente le long des quais de Biestebroek à cet endroit. Par la présence du canal et une accessibilité aisée aux poids lourds notamment depuis

le ring, elle permet donc la mise en place d'une réelle activité logistique ou industrielle. Cette activité serait alors bien localisée à proximité du centre de Bruxelles et d'une zone industrielle importante à l'échelle régionale.

La réaffectation de cette zone en zone d'activité portuaire et de transport est, par contre, susceptible d'avoir un impact sur l'analyse faite dans le rapport d'incidences sur le pôle ZEMU de Biestebroek. En effet, cette réaffectation permet au site étudié de se développer notamment en pôle logistique mais aussi de maintenir une activité spécifiquement industrielle.



**Figure 195 : localisation du site au sein du pôle ZEMU de Biestebroek (flèche rouge)**

Cette localisation implique les incidences suivantes :

- le passage potentiel d'un charroi important à travers certaines voiries du pôle ZEMU ;
- le renforcement du caractère industriel de la zone au détriment d'une qualité urbanistique requise pour le logement ;

- une diminution des opportunités de requalifier le site de manière à le rendre attrayant au logement à lui conférer une nouvelle identité attractive à toutes les fonctions autorisées en ZEMU.

Le logement développé dans les îlots 16F à 16I repris sur la figure précédente du pôle ZEMU se retrouve alors un peu plus développé en fine bandelette à proximité quasiment exclusive d'activités de type industriel.

La possibilité d'atteindre une masse critique de logement susceptible de rendre la fonction résidentielle du pôle ZEMU attractive se trouve également diminuée.

Les défis identifiés dans le rapport d'incidences relatifs à la mixité des fonctions en pôle ZEMU et à la proximité de sites industriels pour le pôle de Biestebroek se retrouvent donc renforcés.

L'obligation faite de vérifier la compatibilité de la nature des activités avec les activités et destinations des îlots avoisinants pourrait donc induire un fait accompli lié à la première activité installée difficile à gérer pour les projets ultérieurs. Les îlots 16A, 16D, 16H et 16I ne sont pas impactés par cette nouvelle affectation.

#### 1.2.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Il s'agira de veiller encore plus particulièrement à la qualité urbanistique des projets et à la qualité des cheminements du charroi vers cette zone. Des études spécifiques devraient porter sur ces aspects.

Il pourrait être inapproprié d'implanter du logement dans les îlots voisins à proximité immédiate de la zone étudiée. Le rapport d'incidences recommandait déjà de d'éviter l'implantation de logement à proximité du boulevard Industriel vu l'importance du trafic (notamment de poids lourd) qui y passe. Le développement de logement dans les îlots 16C, 16F et 16C devrait donc faire l'objet d'une attention particulière. Le logement implanté au sein de l'îlot 16B se retrouverait alors implanté entre la zone portuaire et le chemin de fer ce qui implique également un contexte urbanistique peu propice si une attention spécifique n'y était pas portée.

### 1.3. Les aspects socio-économiques

#### 1.3.1. Description de l'état initial de l'environnement



Le site concerné se trouve actuellement dans un milieu industrialisé, avec des entreprises tant au nord, à l'est qu'au sud ; elle est longée à l'ouest par le canal. A noter cependant que certains bâtiments (notamment AMP) ne sont actuellement pas occupés.

Il est très probable que cette zone fasse l'objet d'une pollution du sol importante..

Par rapport à l'avenir de la zone, il existe néanmoins quelques projets qui auront probablement une influence sur le site :

- Les zones aux alentours font l'objet d'une modification de leur affectation et deviendront des ZEMU à l'avenir. Par conséquent, la construction de logements sera autorisée sur ses zones à l'avenir ;
- Dans le cadre du masterplan préalable au PPAS « Biestebroek », il est notamment envisagé de déplacer les activités de l'entreprise VEMAT – Gobert sur le Quai de Biestebroek sur cette zone qui serait donc affectée en ZAPT ;
- Dans le cadre du PRD-D, la zone pourrait à l'avenir jouer un rôle de CDU (centre de distribution urbaine) pour la Région Bruxelloise (du moins l'espace situé entre la voie d'eau, la rue Dante, la rue des Goujons et la rue de la Petit-Ile).

Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Compte tenu des plans d'avenir pour la zone, la non-mise en œuvre du plan pourrait :

- Remettre en question l'accessibilité de l'entreprise VEMAT – Gobert à l'eau et, plus fondamentalement, remettre en question certaines propositions (voir certains choix) dans le cadre du masterplan « Biestebroek » ;
- Constituer une opportunité manquée de ne pas renforcer le potentiel de CDU qu'offre la zone dans sa globalité (voir périmètre décrit ci-dessus), à travers la proposition d'une modalité (transport par voie d'eau) supplémentaire et complémentaire à la route et le train ;
- A l'inverse du point susmentionné, la non-mise en œuvre pourrait donner plus de chances à la réalisation de logements sur une zone qui, actuellement, ne propose pas un environnement attractif pour la création de logements.

#### 1.3.2. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

La création d'une ZATP va permettre à la zone de plus facilement se profiler comme un CDU. Par conséquent, il semble plus logique d'analyser les effets d'un CDU sur l'ensemble de la zone, plutôt que l'impact du changement d'affectation de ces quelques espaces le long du canal.

Si tel devait être le cas, nous identifions les effets notables suivants :

- Si des activités logistiques sont réalisées plutôt que des logements, les contraintes de dépollution des sols seront moins importantes, et le niveau de dépollution attendu donc moins important également ;
- Il y aura une création d'emploi intéressante (en moyenne entre 15 à 50 emplois/ha bâti pour des centres logistiques tels qu'un CDU) ;
- Les activités logistiques génèrent des flux poids-lourds importants. Ces flux pouvaient, bien sur exister préalablement à la création du CDU, mais de manière plus diffuse. Un CDU à une vocation à concentrer ces flux poids-lourds (intérêt de la massification pour optimiser les flux) ;
- Plus grand transport de charroi le long des voiries : ceci pourrait engendrer des réaménagements des voiries, et donc des coûts pour le

secteur public. De plus, le plus grand transport sera source de nuisances en termes de bruit et de risque sur la route ;

- Plus grand stockage de marchandises, et plus grand risque de sécurité quand les produits stockés sont plus dangereux (bien que les normes de sécurité tiennent comptes des différents types de produits).

L'ensemble de ces effets aura pour impact global que la construction de logements sur les ZEMU environnantes ne sera pas facilitée. Bien au contraire.

### 1.3.3. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Les recommandations concernent 2 points (qui se retrouvent en légère opposition l'un avec l'autre):

#### **A. Veiller au bon fonctionnement de la zone portuaire**

- Aménager les espaces urbains afin de permettre aux transporteurs de charger/décharger (très) facilement différents types de marchandises à partir des espaces le long des voies d'eau ;
- Vérifier en quelle mesure l'accès à cette voie d'eau devrait appartenir à un acteur public, et non à un seul acteur privé. Dans la mesure où l'accès à la voie d'eau est relativement unique à cet endroit stratégique par rapport à la Région Bruxelloise, il est important de gérer cet accès de manière optimale et avec une vision sur le long terme. L'opportunité qui se présente à travers cette modification du PRAS doit donc être saisie pour développer une stratégie de fonctionnement de cet accès à l'eau.
- Toute la zone (élargie aux ZEMU environnantes) doit par ailleurs être réfléchie en fonction de cette opportunité, avec réflexion sur la mutualisation des infrastructures afin de renforcer tant que possible le potentiel de CDU qu'elle offre (dans la perspective, bien entendu, d'y créer un CDU ...)

#### **B. Optimaliser les possibilités de coexistence entre les fonctions logements et un centre logistique renforcé**

- Développer un aménagement urbain qui soit agréable et sécurisé pour les habitants (par exemple des voiries distinctes de celles pour les transporteurs, mais également des espaces en plein air pour les enfants) ;
- Contraindre les entreprises locales à respecter certaines normes de bruit à certaines heures de la journée/nuit.

### **1.4. La mobilité**

Ce terrain, actuellement en zone d'industries urbaines et voué à devenir une zone d'activités portuaires et de transports, est situé à proximité des infrastructures de transport des trois modes et est donc propice à un développement logistique.

Situé à côté des voiries principales et métropolitaines Boulevard Industriel et Boulevard Paepsem, et en liaison quasi directe avec le R0, le site est très accessible par la route.

Il est également situé le long du canal et à proximité de la voie de chemin de fer.

En ce qui concerne l'accessibilité de la zone, se référer au chapitre 3 de la Partie 5 du rapport d'incidences environnemental de la modification du PRAS.

#### Éléments complémentaires sur l'aspect logistique du site

Le site de Biestebroek aujourd'hui occupé à majorité d'activités productives (logistiques et industrielles) et de bureaux est appelée à devenir plus mixte en accueillant des logements. Toutefois, la parcelle située entre la rue des Goujons, la rue Dante et le canal, d'environ 20.000m<sup>2</sup> de surface est destinée à accueillir des activités logistiques. Ce site bordant le canal, tout en étant séparé de celui-ci par la digue du canal, pourrait être connecté au canal afin d'assurer une arrivée possible d'une partie des marchandises par voie d'eau. La connexion au réseau ferroviaire étant complexe, le reste des marchandises devront emprunter la route. L'itinéraire des charrois lourds devra obligatoirement emprunter le boulevard Industriel pour rejoindre le R0, soit par la route de la digue du canal, soit par la rue de la Petite Île.

Les charrois lourds devront fortement être découragés de traverser le canal pour rejoindre la chaussée de Mons, inadaptée pour accueillir ce type de trafic. On

estime usuellement qu'un espace logistique génère en moyenne 1,8 PL par jour par 1000m<sup>2</sup>. Dans le cas de cette parcelle, avec 50% de la surface de la parcelle occupé par des entrepôts, environ 18 camions de tailles diverses par jour moyen seront générés par une activité logistique couvrant l'ensemble de la parcelle.

### **1.5. Le sol et les eaux**

#### **1.5.1. Le sol**

Description de l'état initial de l'environnement

Le diagnostic est déjà posé dans le rapport d'incidences, (partie 5, point 3.3.4.1.) étant donné que le terrain était repris au sein du pôle ZEMU de Biestebroek.

Au niveau du pôle Biestebroek, un des ilots repris actuellement en zone d'industries urbaines (ZIU) pourrait être réaffecté en zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT).

Cet ilot présente une très grande probabilité de pollution au vu de son historique (stockage d'hydrocarbures). Nous n'avons malheureusement pas pu obtenir d'études de sol permettant d'infirmer ou de confirmer cette hypothèse. Actuellement, le terrain est en friche.

Il est repris dans le périmètre d'intervention du fond *Brussels Greenfields*.

Les normes d'application sont celles pour une classe de sensibilité zone industrielle.

Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Le risque de la présence d'une pollution importante est un enjeu très probable pour ce terrain au vu de sa localisation et de l'historique potentiellement très polluant du site. Nous ne disposons malheureusement pas d'étude permettant de prouver ou d'infirmer cette hypothèse.

Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Le passage d'une ZIU en ZAPT n'entraîne pas de modification en termes de sol. Les normes sont les mêmes (normes pour une classe de sensibilité zone industrielle), les expositions humaines sont similaires. Dès lors, une non mise en œuvre du plan n'entraîne pas de conséquence à ce niveau. Le développement de logement au voisinage du site implique qu'une pollution émanant du site pourrait exposer une population plus importante.

Un passage de ZIU en ZAPT n'apporte aucun changement, ni en termes de normes, ni en termes de risque d'exposition des êtres humains et de l'environnement. La nature des activités diffère légèrement de sorte que la probabilité qu'une nouvelle pollution soit générée sur le site, ainsi que la nature de celle-ci s'en trouve modifiée.

Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Voir rapport d'incidences.

#### **1.5.2. Les eaux**

Description de l'état initial de l'environnement

Le lecteur peut se référer à la description faite dans le rapport des incidences environnementales.

Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Le lecteur peut se référer à l'analyse faite dans le rapport des incidences environnementales.

Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Le changement d'affectation n'a pas d'impact pour ce qui concerne les eaux.



Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Néant

## 1.6. L'environnement sonore

### 1.6.1. Description de l'état initial de l'environnement

#### A. Situation existante de droit

Le pôle Biestebroeck est composé de zones d'industries urbaines.



**Figure 196 : Zonage acoustique actuel - Biestebroeck**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 6.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 6                              |
| A        | 60                                  |
| B        | 54 / 60 <sup>b</sup>                |

|   |                       |
|---|-----------------------|
| C | 48 / 54 <sup>ab</sup> |
|---|-----------------------|

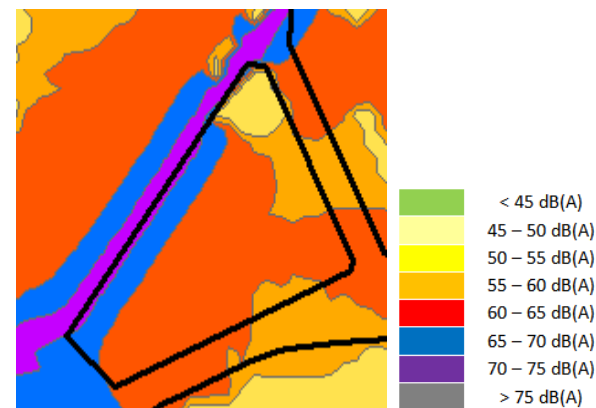
<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 16 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

#### B. Situation existante de fait

Les niveaux de bruit global sur le pôle Biestebroeck sont compris entre 50 dB(A) et 75 dB(A).



**Figure 197 : Bruit global -  $L_{den}$  - Biestebroeck**

Les niveaux les plus élevés, au-delà de 65 dB(A), se situent principalement le long de l'axe routier important qu'est la Digue du Canal.

Les niveaux de bruit aérien et ferroviaire sont compris entre 50 dB(A) et 55 dB(A).

Le pôle est qualifié<sup>32</sup> de modérément bruyant à bruyant le long de la Digue du Canal.

<sup>32</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

Le seuil d'intervention<sup>33</sup> établi pour le bruit routier est actuellement dépassé de jour comme de nuit le long de la Digue du Canal.

#### 1.6.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Sources de bruit principales :

- Bruit routier (Digue du Canal).

#### 1.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

##### A. Situation projetée de droit

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation du pôle Biestebroek une zone d'activités portuaires et de transport.



**Figure 198 : Zonage acoustique projeté - Biestebroek**

Les modifications au PRAS n'impliquent pas de nouveau zonage acoustique, la zone acoustique de type 6 comprenant les zones d'industries urbaines tout comme les zones d'activités portuaires et de transport.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage restent donc identiques :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 6                              |
| A        | 60                                  |
| B        | 54 / 60 <sup>b</sup>                |
| C        | 48 / 54 <sup>ab</sup>               |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 17 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

##### B. Situation projetée de fait

La modification au PRAS est susceptible de faire évoluer :

- Le type d'activités désormais également portuaires. Ces dernières peuvent induire de nouvelles sources de bruit telles que les engins de (dé)chargement ou liés aux stockage/entreposage ;
- Le trafic, principalement poids lourd, lié à la distribution des marchandises.

La zone acoustique actuelle de type 6 est peu contraignante et donc adaptée à la gestion du bruit d'installations et de voisinage affectant la future ZAPT.

A noter que, mise à part cette future ZAPT, le pôle Biestebroek est destiné, après modification du PRAS, à devenir une ZEMU dans laquelle l'affectation la plus sensible à la gêne sonore sera le logement, fonction actuellement non-autorisée à cet endroit.

#### 1.6.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

<sup>33</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

Les recommandations énoncées aux parties 3 et 4 dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS restent d'application.

Les flux de poids lourds engendrés par l'exploitation de la ZAPT impliquent une gestion particulière :

- de la traversée de la future ZEMU, comportant des logements, par les poids lourds de/vers la ZAPT ;
- de l'accès à la ZAPT depuis le boulevard industriel, axe pénétrant de ce pôle (zone de parking interne, pas de stationnement moteur tournant à l'extérieur du site, ...) ;
- des itinéraires poids lourds déterminés de/vers la ZAPT selon le type de véhicules et d'horaires ;
- des voiries d'accès à la ZAPT : revêtement, aménagement envers les logements (écrans, vitesse réduite,...), etc.

Des conditions relatives au fonctionnement de la ZAPT prenant en considération la cohabitation avec la future ZEMU voisine, si celle-ci est adoptée, comprenant des logements, peuvent être intégrées par l'Administration de l'Environnement aux permis d'environnement délivrés dans la future ZAPT :

- Horaire de livraison adapté (limité voire inexistant de nuit) ;
- Horaire de fonctionnement des installations bruyantes adapté (limité voire inexistant de nuit, les week-ends et jours fériés) ;
- Circulation des poids lourds limitée (aux jours ouvrables par exemple) ;
- Poids lourds et engins équipés de signal de recul à fréquences mélangées ;
- Disposition des locaux industriels limitant les manœuvres ;
- Isolation acoustique des postes de travail particulièrement bruyants ;
- Pas de dérogation concernant les niveaux d'émissions sonores autorisées.

A noter qu'il a été recommandé dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS de prendre pour références dans les ZEMU en ce qui concerne les installations classées et le bruit de voisinage les

valeurs limites de type 4 et ceci afin de permettre une cohabitation correcte entre les activités productives et le logement.

Ces dernières sont plus contraignantes que celles prescrites pour les ZAPT et seraient, dans le cas où les recommandations énoncées sont suivies, d'application dans la ZAPT pour les bruits de voisinage selon l'article 5.§2. de l'arrêté de la RBC du 21 novembre 2002 : « *Lorsque des mesures sont effectuées dans une zone différente de celle d'où provient la source sonore, les valeurs les plus strictes sont d'application* ».

## **1.7. La faune et la flore**

### **1.7.1. Description de l'état initial de l'environnement**

Pour rappel, le périmètre faisait initialement partie du futur pôle ZEMU « Biestebroek ». L'état initial de l'environnement de ce périmètre a donc été décrit et analysé dans le RIE.

Le site est localisé dans sa partie sud sur le Maillage Vert Bruxellois le long de la rue des Goujons. De plus, la bordure du canal est reprise en *Rive du canal : Intégration des activités portuaires et de verdoisement*.

Ce périmètre est essentiellement verdurisé, longé au sud par le Maillage vert Régional et repris pour sa partie longeant le canal dans le maillage vert local (PCDN d'Anderlecht).

### **1.7.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan**

La large zone boisée de haute valeur biologique reprise dans le périmètre d'étude participe directement à la liaison écologique que représente les bordures du canal et la continuité verte.

L'enjeu est ici une intégration du périmètre à la fois dans le Maillage Vert Régional et dans le Maillage Vert Local tout en développant les activités autorisées via la réaffectation du site.

**1.7.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs**

En situation de droit, le passage d'une ZIU en ZAPT n'a pas d'incidence directe. En effet, dans les deux cas, aucune prescription ne fait référence aux espaces verts. Il s'agit par ailleurs de maintenir le caractère industriel dans l'affectation du site.

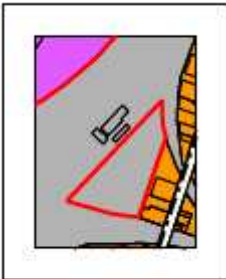
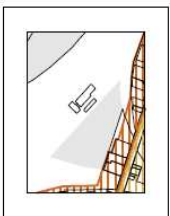
En situation de fait, le site est peu minéralisé. C'est en effet en raison de la faible utilisation actuelle du foncier que cette zone est retenue. De nouvelles constructions sur des (parties de) parcelles libres risque de diminuer de manière significative la qualité biologique du site par la perte d'espaces verts et de surcroît de liaisons écologiques.

**1.7.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan**

Une réflexion globale sur l'intégration des liaisons écologiques devra être élaborée dans le cadre du développement du site.

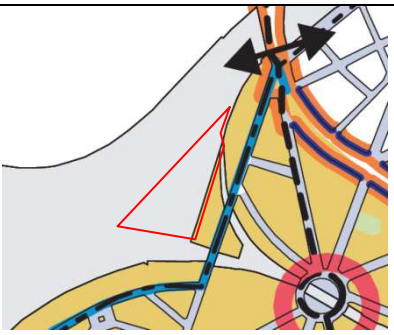
## 2. Implantation d'une zone d'industrie urbaine au sein du Quadrilatère

### 2.1. Description de la situation existante de droit

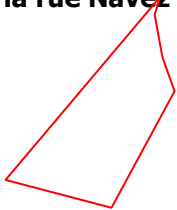
| Affectation du PRAS actuel                                                         | Explication                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | Le site est affecté en zone de chemins de fer                                                                                                                                                                                          |
| Situation existante de droit :                                                     | Explication                                                                                                                                                                                                                            |
|  | <p>Le site se trouve à proximité des contrats de quartier suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrat de quartier durable : Masui : 2010-2014</li> <li>- Contrat de quartier Portaels-Navez : 2008-2012</li> </ul> |

## 2.2. Les aspects patrimoniaux, architecturaux et paysagers

### 2.2.1. Description de l'état initial de l'environnement

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                     | Explication                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aucune protection patrimoniale ne couvre les éléments présents sur cette zone.                                                                                            |                                                                                                                                     |
|  <p><b>Figure 199 : situation au PRD, carte n°4 : amélioration du cadre de vie</b></p> | <p><b>Légende :</b></p> <p>Périmètre étudié </p> |
| Ces terrains sont actuellement affectés en Zone de Chemin de Fer (ZCF)                                                                                                    |                                                                                                                                     |



| Elément de diagnostic                                                                                                                                      | Explication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>Figure 200 : situation existante de fait (Google)</b></p>          | <p>Le site n'est actuellement pas urbanisé.</p> <p>Il est occupé par des potagers urbains.</p> <p>Le site est localisé au sein du Quadrilatère qui représente un des nœuds les plus importants du réseau ferroviaire belge. Le Quadrilatère fait l'objet de projets importants en cours de réalisation qui ne concernent pas directement la zone étudiée. Ces travaux prévoient notamment l'expropriation de plusieurs immeubles et activités présentes au voisinage du Quadrilatère mais également la suppression des autres potagers présents au sud de la zone étudiée.</p> |
|  <p><b>Figure 201 : accès existant depuis la rue Navez (Google)</b></p> | <p>On retrouve, par ailleurs, une centrale électrique qui jouxte le site (au nord-ouest). La rue Navez qui passe à proximité abrite une mixité de fonctions. Le site n'est desservi par aucune voirie publique.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p><b>Figure 202 : situation cadastrale (source : Brugis)</b></p>                                                                                          | <p>Le chemin d'accès vers la centrale électrique est étroit et peu aménagé, en haut de talus du chemin de fer.</p> <p>Une partie du terrain n'est pas cadastré.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

### 2.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Le site est localisé sur un nœud stratégique du réseau ferroviaire et est, à ce titre, susceptible de représenter un enjeu en matière d'infrastructure de transport.

### 2.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

La réaffectation du site en zone d'industrie urbaine à pour effet les éléments suivants :

- Cette zone n'est plus affectée aux installations de chemin de fer et aux activités artisanales et industrielles connexes ;
- Moyennant PPAS cette zone peut actuellement bénéficier des prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité. Cette disposition n'est plus valable en zone d'industrie urbaine. Il en va de même pour les autres dispositions mentionnées dans mes prescriptions particulières relatives aux zones de chemin de fer.
- Les affectations suivantes seront autorisées : les activités productives, les activités logistiques ainsi que les installations de gestion des déchets et de traitement des eaux usées.
- Le grand commerce spécialisé peut également être autorisé (en affectation secondaire) moyennant mesures particulières de publicité.

Moyennant PPAS et lorsque les conditions d'accessibilité le permettent (ce qui semble peu probable), le commerce de gros et les services intégrés aux entreprises peuvent également être autorisés.

Le logements accessoire aux fonctions principales pourra être autorisé (conciergeries,...). La nature des activités devra être compatible aux activités voisines et les raccordements ferroviaires industriels pourront être autorisés.

Par ailleurs, l'urbanisation du site entraîne les besoins suivantes :

- L'équipement du terrain en impétrants (alimentation en eau, gaz, électricité etc. et évacuation des eaux) ;
- La nécessité d'aménager une voirie accessible aux poids lourds.

Le chemin d'accès actuel ne répond pas à ce besoin. Implanté en haut de talus ferroviaire, son élargissement implique soit la réalisation d'un ouvrage d'art soit l'expropriation du terrain voisin.

L'intégration urbanistique des constructions susceptibles de s'y implanter ne devrait pas être problématique vu que le site est faiblement perceptible. Par ailleurs la rue Navez abrite actuellement une mixité de fonction et de nombreux bâtiments destinés aux activités logistiques.

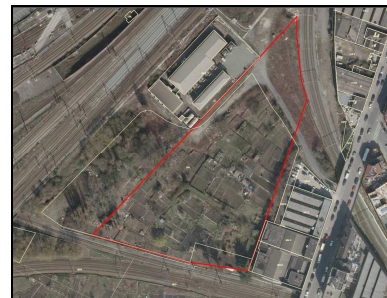
L'urbanisation du site par l'implantation de bâtiments entraine de facto une évolution profonde et à long terme qu'il sera difficile de modifier par la suite. Le choix de sa réaffectation implique que cet espace ne pourra plus être disponible pour de l'infrastructure ferroviaire si ce n'est via une expropriation.

#### 2.2.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Il est recommandé de s'assurer que le fait de permettre l'urbanisation du site d'hypothèque pas la flexibilité du réseau ferroviaire belge à moyen et long terme. En cas d'urbanisation, il est recommandé de préserver les potagers en dehors de l'implantation des bâtiments à venir à condition que cette activité soit compatible avec les nouvelles activités qui s'y planteraient.

## **2.3. Les aspects socio-économiques**

### 2.3.1. Description de l'état initial de l'environnement



Cette zone est caractérisée par la présence de voies de chemin de fer au nord, sud et à l'ouest du site. A l'est on retrouve principalement une plus grosse entreprise (« Rauwers ») ainsi que quelques petites entités économiques liées aux véhicules de transport (car wash, entretien, ...). De l'autre côté de la rue Navez, on trouve des logements.

A noter que de l'autre côté des voies de chemin de fer au nord du site, il y a actuellement une étude lancée par la SDRB sur l'aménagement du terrain, en vue d'y établir une mixité de fonctions de logements et d'activités économiques.

Un peu plus loin se trouvent le Boulevard Lambermont et l'avenue de Vilvorde, qui permettent une connexion du site relativement aisée au Ring. La rue Navez est relativement large et permet le transport de charroi d'un certain poids.

Le site-même est actuellement utilisé en tant que potager. Divisé en petites parcelles de terrain, il permet d'être valorisé par différents utilisateurs.

### 2.3.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

La non-mise en œuvre du plan permettra la continuation des activités sur les petits potagers.

De manière générale, le rôle de ces potagers ne se limite pas au « travail de la terre ». Les gens qui occupent ces terrains sont généralement des habitants des quartiers environnants qui ne disposent pas de jardin, et profitent de cette opportunité pour :

- Occuper des parcelles difficilement exploitables (c'est le cas ici, en raison des difficultés d'accès) ; ces types de lieux deviennent généralement rapidement des lieux de dépôts clandestins et sources d'insécurité. Ils sont dans ce cas nettoyés et valorisés.
- Y cultiver des fruits et légumes qui constituent en soi un petit complément financier, généralement apprécié par ces familles qui ne disposent, en général, pas de beaucoup de moyens financiers ;
- Tisser des liens sociaux, tant entre « voisins jardiniers » qu'entre membres d'une même famille à travers un projet commun ; le fait de travailler ensemble et/ou à proximité rassemble ces personnes, ce qui est généralement fort apprécié.
- Développer le lien avec la nature ;

Pour cet ensemble de raisons, préserver ces petits potagers pour les habitants locaux pourrait être une bonne chose.

### 2.3.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Parmi les effets notables, ont été identifiés les éléments suivants :

- Création d'activités économiques à un endroit qui est actuellement sous-exploité et qui dispose d'atouts valorisés par les entreprises (surface globale intéressante, voiries à proximité qui permettent le transport de plus grands charrois, proximité d'autres petites entreprises) ; cette création d'activités économiques devrait aller de pair avec la création d'emplois ;
- Revalorisation du potentiel économique du quartier par l'établissement de nouvelles entreprises sur le site de Navez, qui pourrait alors redevenir attractif pour d'autres entreprises ;
- Mis à mal de la disponibilité des potagers.

### 2.3.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

Parmi les recommandations à faire, ont été identifiés les éléments suivants :

- Pour tout projet économique viable, le lien direct avec une voirie est une condition de succès. Dans ce cas, ce lien n'est pas du tout évident. Il est donc recommandé de développer des accès directs entre cette zone et les voiries.
- La proximité de tant de voies de chemins de fer à proximité soulève quelques interrogations quant aux types d'entreprises qui pourraient ou pas s'y développer tout en restant dans un environnement sécurisé. Il est ainsi recommandé de faire un inventaire des entreprises qui ne seront pas importunées par cette présence, et de voir ensuite si des demandes de ces types d'entreprises existent en Région Bruxelloise.
- De toute évidence, l'intérêt des potagers ne se résume pas à leurs fonctions économiques ; conscient de cela, il est recommandé aux autorités de développer des alternatives aux utilisateurs de ces espaces afin de leur permettre de continuer à entretenir ces liens sociaux et à la nature.

## **2.4. La mobilité**

Cette zone est aujourd'hui une friche, occupée à titre provisoire par des potagers. Cette zone se situe entre les entreprises de la rue Navez et les voies de chemin de fer.

Situé à côté des voiries principales et métropolitaines Boulevard du Lambermont et Quai des Usines, et en liaison quasi directe avec l'A12 via Van Praet, le site serait relativement bien accessible par la route s'il n'était pas enclavé entre les voies de chemins de fer.

Il est également situé à proximité non immédiate du canal.

Une zone d'entreprises urbaines à cet endroit impliquerait essentiellement du charroi marchandises et des déplacements pendulaires des travailleurs.

L'itinéraire des charrois lourds via le Boulevard Lambermont et la rue Navez nécessiterait un aménagement du petit chemin menant à la rue Navez.

Notons enfin que le trafic ferroviaire actuel est d'environ 1200 trains par jour sur l'axe Nord-Schaerbeek, ce qui génère des niveaux d'exposition sonore très importants.

En ce qui concerne l'accessibilité de la zone, se référer au chapitre 3 de la Partie 5 du rapport d'incidences environnemental de la modification du PRAS.

#### Le quadrilatère – Une zone d'intérêt pour les développements ferroviaires futurs

Outre la liaison problématique au réseau routier et au canal, il faut noter que ce terrain, qui est à présent en zone de chemin de fer, est au cœur du Quadrilatère, un des nœuds ferroviaires les plus importants du pays.

Des projets ferroviaires, plus ou moins hypothétiques, peuvent nécessiter la conservation de la disponibilité de ce terrain.

A court terme, Infrabel prévoit de réaliser des ouvrages d'art au niveau du Quadrilatère de Bruxelles-Nord afin d'offrir un accès dédoublé à la jonction depuis les principales lignes du pays et de mieux répartir le trafic entre les trois pertuis. Il est également prévu de mettre à double voie la liaison 161/1 dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord et de réaménager le grill nord de Bruxelles-Nord. La demande de permis d'urbanisme de ce dossier est en cours depuis plusieurs années.

A moyen terme, la Région de Bruxelles-Capitale revendique l'aménagement d'une gare ferroviaire, en correspondance avec le futur métro nord, à proximité de la Cage-aux-Ours. Un tel aménagement impliquerait de modifier en profondeur les installations ferroviaires dans la zone (mise à 4 voies, séparation des différentes branches de la ligne 161, etc.).

A long terme, différentes réflexions sont en cours afin de dédoubler la jonction ferroviaire nord-midi. Ces réflexions concernent des tunnels à grande profondeur, implanté sous la jonction existante, ou éventuellement par l'est de la

capitale. Tous les tracés potentiels ont pour point commun de ressortir à l'air libre à Schaerbeek.

Il existe également des réflexions pour aménager une gare de correspondance dans le quadrilatère même.

Quoiqu'il en soit et quelque soit le choix de projets d'infrastructure, il semble important de conserver la disponibilité de ce terrain, situé à proximité des voies, et dont la viabilisation est difficile, d'une part comme zone d'accès, d'entreposage et de chantier pour tous les développements ferroviaires à venir, et, d'autre part, pour ne pas contraindre encore plus le contexte et préserver des possibilités d'évolution des infrastructures ferroviaires.

Il s'agit en effet d'un des seuls terrains disponibles et sa localisation sur ce nœud ferroviaire est essentielle.

Dans le cas où l'hypothèse d'un tunnel est retenue, il faut en effet des puits de sécurité, d'excavation et de ventilation, des terrains d'entreposage de matériel, d'outils, de baraques de chantier...

Dans le cas où cette hypothèse n'est pas retenue, de nombreux ouvrages ponctuels devront être réalisés et nécessiteront aussi la présence d'un terrain pour l'entreposage.

L'abandon de ce terrain par Infrabel impliquerait de nombreuses contraintes supplémentaires et réduirait drastiquement la flexibilité au niveau du nœud.

L'importance réelle de ce terrain, en l'absence de projet concret, est assez difficile et le dimensionnement de la latitude à préserver est problématique. Dans l'état actuel des connaissances des évolutions de l'infrastructure ferroviaire, il semble peu prudent d'urbaniser cette zone, ou du moins contraindre les possibilités pour faire évoluer l'infrastructure ferroviaire.

## 2.5. Le sol et les eaux

### 2.5.1. Le sol

#### 2.5.1.1. Description de l'état initial de l'environnement

A proximité de la rue François-Joseph Navez, à Schaerbeek, il est prévu de réaffecté une zone de chemin de fer (ZCF) en zone d'industries urbaines (ZIU).

Nous ne disposons d'aucune information quant au caractère pollué ou pas de cette zone. Elle ne fait pas partie du périmètre d'intervention du fond *Brussels Greenfields*.

Les normes en vigueur en ZCF sont celles pour une classe de sensibilité zone industrielle.

#### 2.5.1.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Les enjeux en termes de sols pollués sont non déterminés.

#### 2.5.1.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

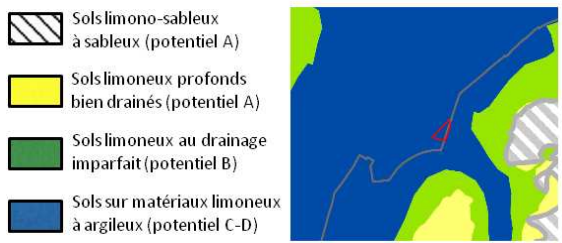
Le passage d'une ZCF en ZIU n'entraîne pas de modification en termes de sol. Les normes sont les mêmes (normes pour une classe de sensibilité zone industrielle), les expositions humaines sont similaires. Dès lors, une non mise en œuvre du plan n'entraîne pas de conséquence à ce niveau.

#### 2.5.1.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

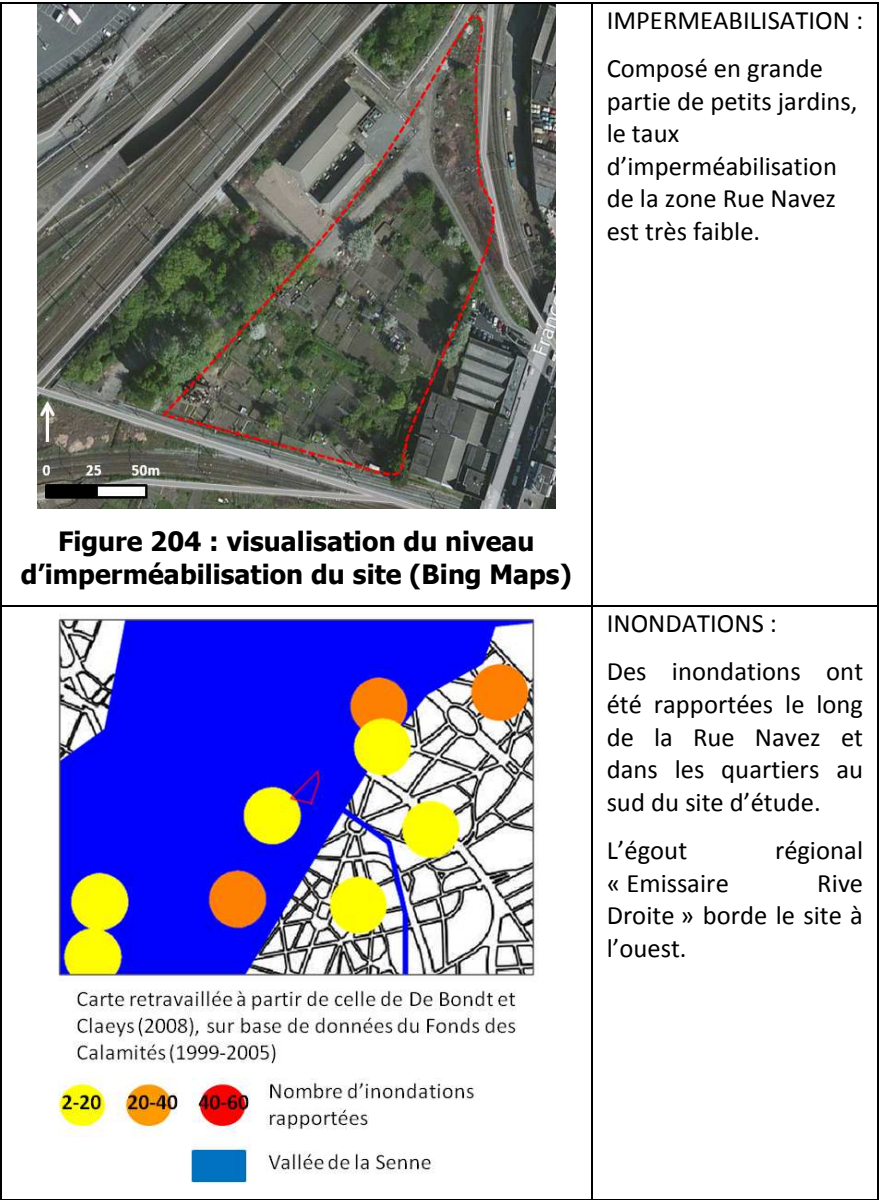
Pas d'application.

### 2.5.2. Les eaux

#### 2.5.2.1. Description de l'état initial de l'environnement

| Elément de diagnostic                                                                                                                                                                             | Explication                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HYDROGRAPHIE                                                                                                                                                                                      | Vallée du Maelbeek (réseau hydrographique, IBGE)                                                                                                                                     |
| GEOLOGIE SUPERFICIELLE ET HYDROGEOLOGIE                                                                                                                                                           | La Formation de Courtrai repose sous 10-15 m de sédiments quaternaires. Selon la carte géotechnique de 31.3.4 de Bruxelles, l'eau souterraine se rencontre vers 4-5 m de profondeur. |
|  <p><b>Figure 203 : Potentiel d'infiltration des sols (source : extrait de De Bondt et Claeys, 2008).</b></p> | <p>POTENTIEL D'INFILTRATION :</p> <p>Selon DeBondt et Claeys (2008) le potentiel d'infiltration est faible (potentiel C-D).</p>                                                      |





|                                                                                       |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <p><b>Figure 205 : Carte des inondations recensées par le Fonds des Calamités</b></p> |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--|

2.5.2.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Sans modification du PRAS, le site ne représente pas d'enjeu particulier vis-à-vis des eaux.

2.5.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

La zone Rue Navez n'est pas bâtie. Si la zone venait à être construite, le taux d'imperméabilisation augmenterait entraînant un accroissement des volumes d'eaux de ruissellement. L'implantation de logements sur de ce site inoccupé, induira des besoins en eau de distribution (pour des besoins domestiques et l'intervention en cas d'incendies) et en égouttage.

2.5.2.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan

En cas d'urbanisation, il faut veiller à ce que la demande eau de distribution puisse être satisfaite. Les demandes doivent satisfaire les besoins domestiques et les exigences des services d'incendie (au niveau des pressions dans les canalisations). En parallèle, il faut veiller au bon dimensionnement du réseau d'égouttage.

En réponse au RRU, de nouvelles constructions devraient poser des citernes d'eau de pluie, à raison d'un volume de 33 l par m² de surface de toiture en situation projetée. Ces citernes doivent contribuer à la lutte contre les inondations. Les eaux de ruissellement non récupérées au-travers de ces citernes

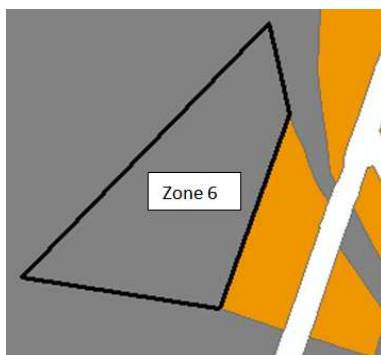
et les eaux évacuées progressivement à partir de ceux-ci pourraient être éliminées au-travers du réseau d'égouttage unitaire. La possibilité d'évacuer les eaux devrait être étudiée en tenant compte de possibles problèmes d'inondations à proximité et en aval de celui-ci. Comme poursuivi par le Plan de Gestion de l'Eau en son axe 4, il faut promouvoir une utilisation rationnelle de l'eau et inciter notamment à utiliser l'eau de pluie.

## 2.6. L'environnement sonore

### 2.6.1. Description de l'état initial de l'environnement

#### 2.6.1.1. Situation existante de droit

Le périmètre Navez est composé de zones de chemin de fer.



**Figure 206 : Zonage acoustique actuel - Navez**

Les affectations au PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- Zone acoustique de type 6.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          |                                     |

|   | Zone 6                |
|---|-----------------------|
| A | 60                    |
| B | 54 / 60 <sup>b</sup>  |
| C | 48 / 54 <sup>ab</sup> |

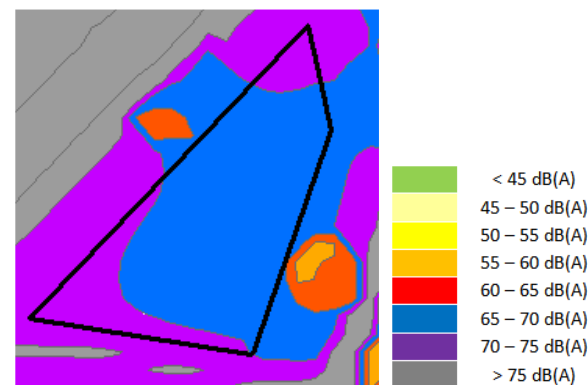
<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 18 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique L<sub>sp</sub>**

#### 2.6.1.2. Situation existante de fait

Les niveaux de bruit global sont compris entre 65 dB(A) et plus de 75 dB(A).



**Figure 207 : Bruit global - L<sub>den</sub> - Navez**

Les niveaux de bruit sont supérieurs à de 65 dB(A) sur la majorité du site en raison de la proximité des voies ferroviaires, source de bruit dominant.

Les niveaux de bruit aérien sont compris entre 55 dB(A) et 60 dB(A).

Le pôle est qualifié<sup>34</sup> de bruyant.

Les valeurs guides<sup>35</sup> établies pour le bruit ferroviaire - 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit – sont dépassées le long des voies ferrées de jour comme de nuit.

## 2.6.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

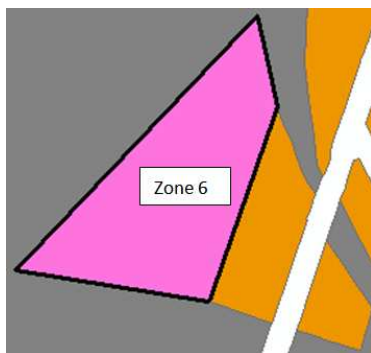
Source de bruit principale :

- Bruit ferroviaire.

## 2.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

### 2.6.3.1. Situation projetée de droit

La modification du PRAS propose de faire de l'affectation du site une zone d'industries urbaines.



**Figure 208 : Zonage acoustique projeté - Navez**

<sup>34</sup> Selon la légende des cartes de bruit de l'atlas Bruit des transports – Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>35</sup> Bruxelles Environnement, fiche Bruit n°37.

Les modifications au PRAS n'impliquent pas de nouveau zonage acoustique, la zone acoustique de type 6 comprenant les zones d'industries urbaines tout comme les zones de chemin de fer.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage restent donc identiques :

| Périodes | Valeurs limites<br>L <sub>sp</sub> (dB[A]) |
|----------|--------------------------------------------|
|          | Zone 6                                     |
| A        | 60                                         |
| B        | 54 / 60 <sup>b</sup>                       |
| C        | 48 / 54 <sup>ab</sup>                      |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Tableau 19 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique L<sub>sp</sub>**

### 2.6.3.2. Situation projetée de fait

La modification au PRAS est susceptible de faire évoluer :

- Le type d'activités désormais logistiques, industrielles et artisanales non connexes aux installations de chemin de fer, de commerces de gros et autres ;
- Le nombre de personnes travaillant sur ce site bruyant (bureaux, commerces, etc.).

La zone acoustique actuelle de type 6 est peu contraignante et donc adaptée à la gestion du bruit d'installations affectant la future ZIU.

A noter cependant que l'intensification des activités sur le site, aujourd'hui quasi vierge, pourrait constituer une gêne sonore pour les habitations les plus proches situées dans les zones de forte mixité au sud du site, voire également pour celles des zones d'habitation voisines.

**2.6.4. Mesures et recommandations : mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du plan**

Les recommandations énoncées aux parties 3 et 4 dans le rapport d'incidences environnementales du projet de modification partielle du PRAS restent d'application pour les affectations concernées.

Des conditions relatives au fonctionnement de la ZIU prenant en considération la cohabitation avec les zones de forte mixité, mixtes et d'habitation voisines, comprenant des logements, peuvent être intégrées par l'Administration de l'Environnement aux permis d'environnement délivrés dans la future ZIU :

- Horaire de livraison adapté (limité voire inexistant de nuit) ;
- Horaire de fonctionnement des installations bruyantes adapté (limité voire inexistant de nuit, les week-ends et jours fériés) ;
- Circulation des poids lourds limitée (aux jours ouvrables par exemple) ;
- Poids lourds et engins équipés de signal de recul à fréquences mélangées ;
- Disposition des locaux industriels limitant les manœuvres ;
- Isolation acoustique des postes de travail particulièrement bruyants ;
- Pas de dérogation concernant les niveaux d'émissions sonores autorisées.

A noter, qu'en cas de nuisances sonores de voisinage envers les zones de forte mixité, mixtes et d'habitation, les valeurs limites applicables sont plus contraignantes que celles prescrites pour les ZIU et seront d'application dans la ZIU selon l'article 5.§2. de l'arrêté de la RBC du 21 novembre 2002 : « *Lorsque des mesures sont effectuées dans une zone différente de celle d'où provient la source sonore, les valeurs les plus strictes sont d'application* ».

**2.7. La faune et la flore**

**2.7.1. Description de l'Etat initial de l'environnement**

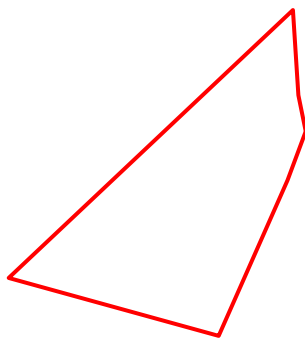
**2.7.1.1. Situation existante de droit**

Le site est défini en zone de chemin de fer au PRD et au PRAS. Il n'est pas situé sur ou à proximité du Maillage Vert Bruxellois.

**2.7.1.2. Situation existante de fait**

Ce site est actuellement constitué de potagers. La valeur biologique de cette zone est fortement dépendant de la gestion potagère du site. Le site en lui-même ne joue pas le rôle de liaison écologique locale

La partie située entre le périmètre de modification et les voies de chemin de fer existantes et pour partie constituée d'une zone de friche arbustive, qui elle joue un rôle de liaison écologique tout le long du chemin de fer entre le boulevard du Lambermont et la rue du Pavillon.



**Figure 209( visualisation du site (Google)**

**2.7.2. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs**

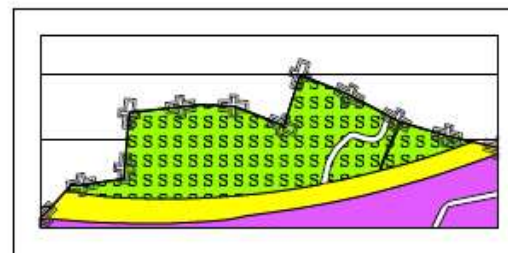
L'urbanisation du site aura pour impact de réduire les espaces verts.

**2.7.3. Recommandations :**

Les espaces verts éventuellement aménagés sur la future ZIU devraient être liés à la zone de friche situé le long du chemin de fer afin de garantir une liaison écologique entre le site et les autres espaces verts.

**3. Modification de l'affectation de la zone de sport et loisirs située au Nord du Ring**

Alors qu'il avait été dans un premier temps envisagé de modifier l'affectation de cette zone de sport en zone d'industries urbaines, ce complément étudie la possibilité d'affecter la zone en zone d'équipements d'intérêt collectif et de service public. Les incidences de cette modification sont donc présentées ci-après.



**Figure 210: zone de sport et loisirs "Ring Nord"- affectation du sol-PRAS 2001**

**3.1. Description de l'état initial de l'environnement**

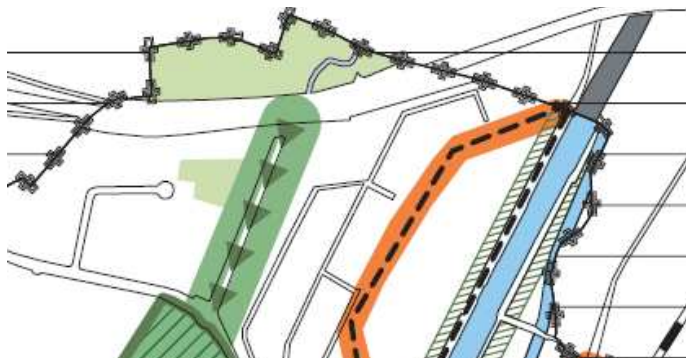
Pour rappel cette zone a déjà fait l'objet de l'analyse du rapport sur les incidences environnementales. L'état initial de l'environnement demeure donc pertinent (partie 5).

**3.2. Identification des enjeux environnementaux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan**

Pour rappel les enjeux ressortant de l'analyse de la situation existante étaient les suivants :



- le site se trouve dans un environnement qualifié de bruyant (bruit aérien, bruit routier en raison de la proximité du RO)
- l'accessibilité du site est mauvaise : pas d'accessibilité directe en transports en commun, accessibilité au Ring via la Région flamande
- le site joue un rôle écologique important. Au niveau régional il se situe au départ de la continuité verte. Au niveau local, il joue un rôle de liaison écologique entre le parc des Trois fontaines à l'Est et le Populierendal à l'Ouest.



**Figure 211: extrait du PRD- amélioration du cadre de vie**



**Figure 212 : Localisation de la zone et des liaisons écologiques (en orange) (ARIES, 2011)**

### 3.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées et interactions entre les facteurs

Le fait d'urbaniser cette zone aujourd'hui occupée par un espace boisé engendre des impacts similaires qu'on l'affecte en zones d'industries urbaines ou en zone d'équipements en ce qui concerne les éléments suivants :

- Eau : imperméabilisation du site
- Faune et flore : perte d'espaces verts jouant un rôle écologique important.

Nous renvoyons donc le lecteur à la partie 5 pour l'analyse plus détaillée de ces points.

Les autres incidences liées à l'affectation en zone d'équipements sont détaillées ci après :

### 3.3.1. L'environnement sonore

L'environnement bruyant du site risque de ne pas convenir à certains types d'équipements comme les écoles, équipements sociaux, de santé, équipements culturels....

Pour rappel les valeurs limites correspondant aux zones d'équipements (zone 3) sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A])<br><b>Zone 3</b> |
|----------|------------------------------------------------------|
| A        | 48                                                   |
| B        | 42 / 48 <sup>b</sup>                                 |
| C        | 36 / 42 <sup>ab</sup>                                |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

Ces valeurs sont actuellement dépassées de nuit comme de jour.

### 3.3.2. La mobilité

L'accessibilité en transport en commun est un élément primordial pour la localisation d'un équipement. Dans le cas de l'aménagement d'une école ou d'un hôpital par exemple, les déplacements générés seront importants. La non-accessibilité en transport en commun nécessiterait de plus des espaces de parkings importants. De même, la saturation du Ring ne permettra pas un accès routier aisé au site.

La localisation du site, isolé au Nord de la Région, n'est donc pas idéale pour l'implantation d'un équipement.

### 3.3.3. Les sols

Le fait d'affecter la zone en zone d'équipements présente moins de risque en termes de nouvelle pollution du sol que pour la zone d'industries urbaines.

## 3.4. Recommandations

Il est recommandé de ne pas modifier l'affectation de la zone. En effet, l'accessibilité médiocre de la zone ne semble pas compatible avec l'implantation d'équipements à cet endroit.

De même, le fait de conserver l'affectation de zone de sport et loisirs de plein air permettra de préserver le rôle écologique important du site. En effet le site permet de faire le lien entre les espaces naturels situés en région Flamande et le maillage vert bruxellois.

## 4. Modification de l'affectation de la ZIU sise à Bruxelles et Evere sur les ilots compris entre le Houtweg, la rue Frans Van Cutsem et la chaussée de Haecht

Il a tout d'abord été envisagé de transformer cette ZIU en ZEMU, faisant partie du pôle Haren. Cette modification a été étudiée dans le rapport sur les incidences environnementales (partie 5). Nous invitons le lecteur à s'y référer pour prendre connaissance de l'analyse détaillée.

Le RIE n'avait pas décelé d'incidences conséquentes à cette modification.

Néanmoins, il a été demandé d'analyser d'avantage les incidences sur la mobilité de cette modification. En effet, le projet de prolongement du métro vers le Nord (« Métro Nord ») pourrait longer la zone en passant par le Houtweg.

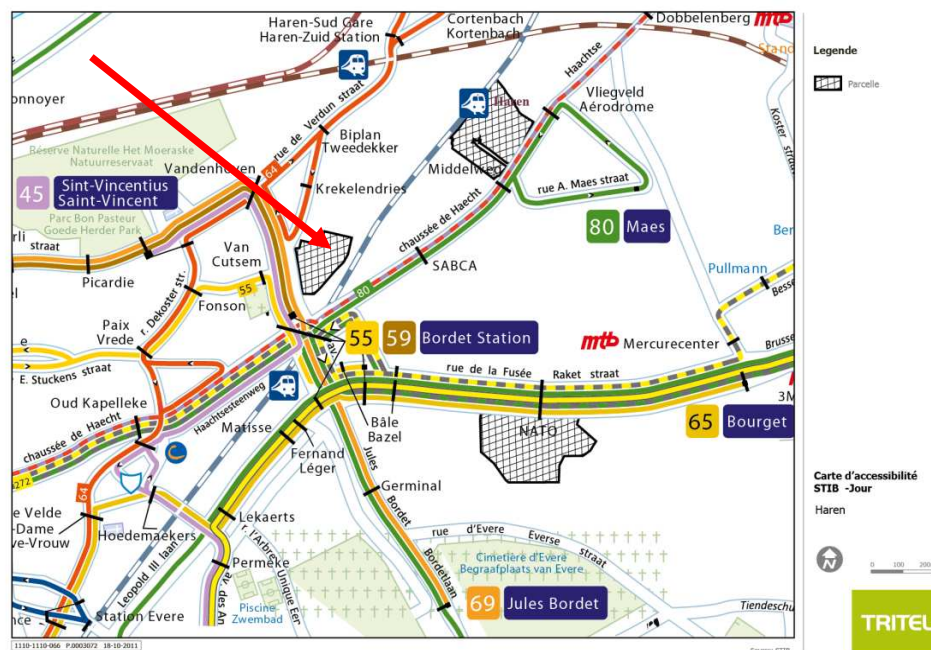
Le fait que ce terrain se situe sur le tracé potentiel de la future ligne métro Nord implique la nécessité de prendre en compte l'élément suivant :

- ce terrain représenterait une des seules possibilités envisageables pour réaliser les travaux de construction du tunnel (espace nécessaire pour le bouclier de forage notamment).

Etant donné que l'étude du tracé de la future ligne Métro Nord est seulement en cours, il est difficile de prévoir les implications et besoins précis que son aménagement nécessitera. A titre de précaution, il est recommandé de ne pas modifier l'affectation de cette zone pour le moment.

La figure 4 localise la ZIU par rapport au réseau de transport en commun actuel.

La figure 5 présente les projets de transports en commun à l'étude dans la zone. On y retrouve notamment le projet de métro Nord.



**Figure 213: carte de l'accessibilité actuelle en transport en commun du pôle de ZEMU "Haren"**

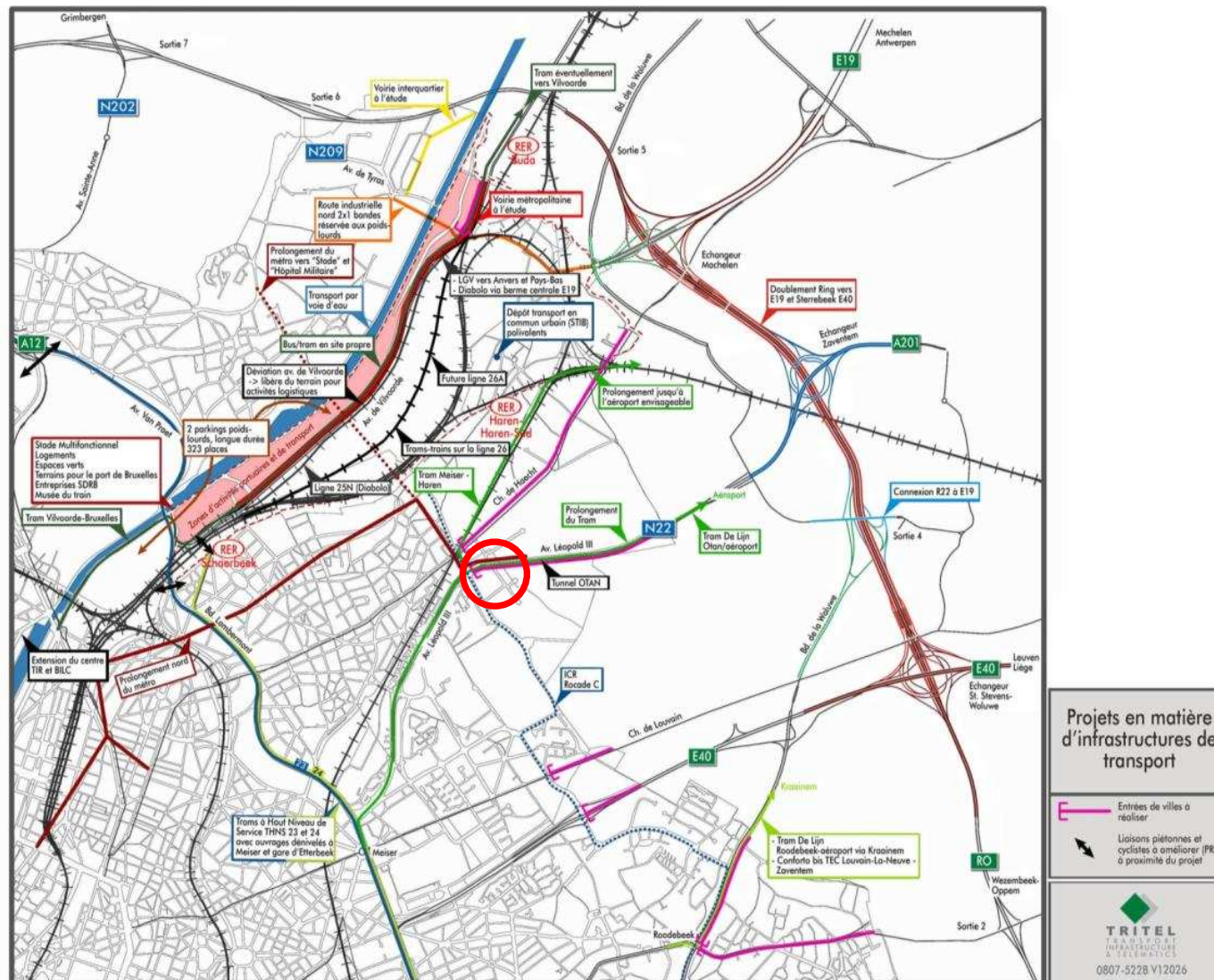


Figure 214: projets de transports en commun dans le Nord-Est de la Région de Bruxelles-Capitale

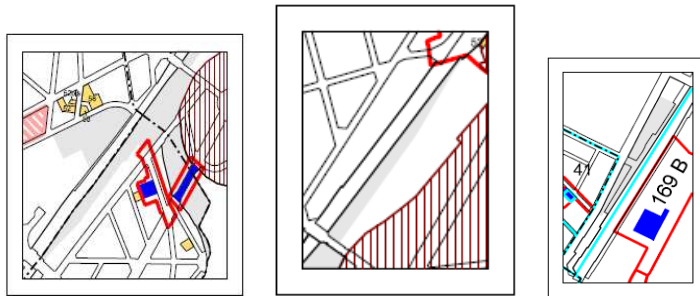


## 5. Réaffectation d'une série de zones en zones de parcs autour de Tours et Taxis

Il importe de rappeler qu'il ne s'agit pas d'étudier ici les impacts des projets envisagés autour de Tours et Taxis mais bien les incidences du changement d'affectation en zones de parcs. L'ensemble des projets qui seront mis en œuvre feront l'objet d'une étude d'incidences spécifique lors de la demande de Permis d'Urbanisme.

### 5.1. Situation existante de droit

Les cartes suivantes présentent la situation existante de droit des zones concernées. Les éléments de celle-ci sont identifiés dans les points suivants.



**Figure 215: Nouvelles zones de parc autour de Tours et Taxis - situation existante de droit**

### 5.1.1. affectations du PRAS actuel



**Figure 216: tours et taxis affectation du sol-PRAS 2001**

Ces zones sont affectées actuellement :

- en zone de chemin de fer
- en zone mixte
- en zone d'activités portuaires et de transports (quais des matériaux le long du bassin Becot)
- Une partie de ces zones est indiquée en ZICHEE (Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement)

### 5.1.2. Les schémas directeurs et PPAS concernés

Les zones concernées font partie du périmètre du schéma directeur de la zone levier n°5 « Tours et Taxis »

Par ailleurs, un PPAS est en cours d'élaboration suite à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 avril 2009.



### 5.1.3. Les monuments et sites protégés

A proximité des zones qu'il est envisagé d'affecter en zone de parc se trouvent les éléments suivants :

- Pont Bockstael-Jubilé : monument classé : date arrêté de classement 19/04/2007. Dispose d'une zone de protection
- Ancien dépôt et Magasin Besse : monument classé : date arrêté de classement 23/01/1997. Dispose d'une zone de protection
- Ancienne Société des Entrepôts de Bruxelles : monument classé : date arrêté de classement : 22/05/1997. Dispose d'une zone de protection
- Ancienne Maison communale de Laeken (Bd Emile Bockstael) : monument classé-date arrêté de classement : 13/04/1995-dispose d'une zone de protection

A noter également à proximité la « Fermes des Boues », monument classé (et zone de protection-15/01/1998) situé sur le quai de Willebroeck, sur l'autre rive du bassin Beco.

Une partie des zones à l'Ouest de Tours et Taxis se trouve dans le périmètre d'une zone de potentiel archéologique : « Laekenveld (puits, sépultures-époque romaine).

### 5.1.4. Les contrats de quartiers

D'autre part, les zones se trouvent à proximité des périmètres de deux contrats de quartiers clôturés :

- Maison Rouge (2007-2011)
- Escaut (2004-2008)

## 5.2. Les aspects patrimoniaux architecturaux et paysagers

### 5.2.1. Analyse de la situation existante

#### 5.2.1.1. Environnement patrimonial

Comme indiqué dans la situation existante de droit, un monument classé, le « Pont Bockstael-Jubile » se trouve dans le périmètre de la zone de chemin de fer dont l'affectation est modifiée.

Construit en 1905, ce pont enjambait la liaison ferroviaire qui menait à Tours et Taxis. Son décor de pierres et de fer forgé dénote d'une influence Art Nouveau.



**Figure 217: Pont Monumental Jubilé-photo de 1912 (Ed. Georges Henri)**



**Figure 218: Pont Bockstael-Jubilé (source : registre du patrimoine immobilier protégé de la Région de Bruxelles-Capitale-décembre 2011)**

Deux autres monuments classés, témoins de l'architecture industrielle du début du 20ème siècle, se situent à proximité des zones modifiées :

- l'Ancien dépôt et magasin Besse :



**Figure 219: Ancien dépôt et magasin Besse (source : registre du patrimoine immobilier protégé de la Région de Bruxelles-Capitale-décembre 2011)**

- La société des Entrepôts de Bruxelles :



**Figure 220: société des Entrepôts de Bruxelles (source : registre du patrimoine immobilier protégé de la Région de Bruxelles-Capitale-décembre 2011)**

Enfin, à proximité de la place Bockstael se trouve l'ancienne maison communale de Laeken, monument classé datant de 1912 et aujourd'hui reconverti en logements.



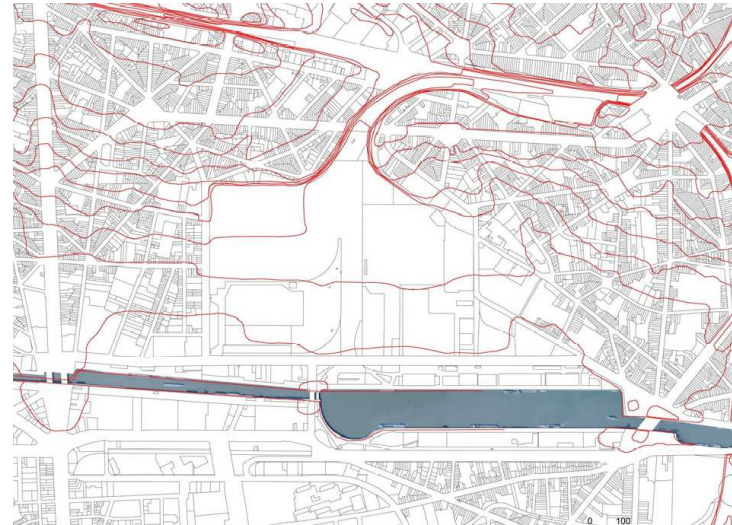
**Figure 221: Ancienne Maison communale de Laeken**

Le site de Tours et Taxis lui-même, a proximité des zones concernées, est occupé par des bâtiments à valeur patrimoniale. Ceux-ci sont décrits dans le rapport des incidences partie 5.

#### 5.2.1.2. Environnement paysager et tissu urbain

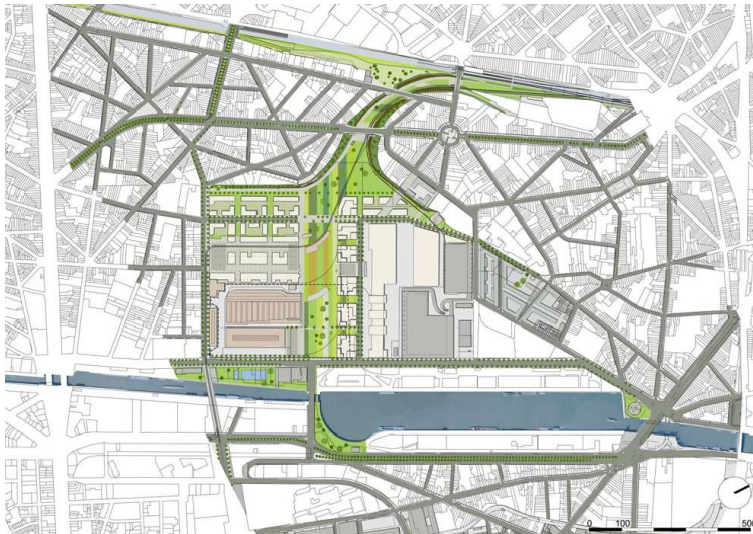
En ce qui concerne la topographie, les zones situées à l'Ouest de Tours et Taxis sont marquées par le relief des talus des lignes de chemin de fer (existantes et passées).

La carte ci-dessous met en évidence la topographie de la zone de tours et taxis :



**Figure 222: Topographie des environnons du site de Tours et Taxis (source: Michel Desvigne Paysagiste)**

En matière d'urbanisme, le site est couvert par le schéma directeur de la zone levier n°5 « Tours et Taxis » adopté le 4 décembre 2008. Ce schéma directeur prévoit la réalisation d'un grand parc urbain mettant en relation l'ancien tracé de la ligne 28 A et le canal :



**Figure 223: représentation du schéma directeur "Tours et Taxis"**

En termes de tissu urbain, les zones étudiées sont entourées de quartiers à forte densité de population.

#### 5.2.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Un PPAS est en cours d'élaboration, suite à l'arrêté du 23 avril 2009 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet arrêté prévoit notamment « La création d'un vaste espace vert public multifonctionnel, d'un seul tenant, s'étendant de l'Avenue du Port à l'assiette de l'ancienne

ligne 28 ». Ce PPAS ne concerne pas toutes les zones modifiées, seules les zones situées le long du bassin Beco et à l'Est du pont Jubilé sont reprises dans son périmètre.

D'autre part, une étude urbanistique et paysagère a été commandée par Bruxelles Environnement, en partenariat avec l'ADT et le Maître Architecte. Cette étude a été confiée au paysagiste Michel Desvigne.

#### 5.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

La réaffectation de ces zones en zone de parc permettra d'inscrire dans le PRAS les projets d'aménagements souhaités par le schéma directeur de la zone levier n°5.

Les nouveaux parcs créés pourront potentiellement mettre en valeur certains éléments patrimoniaux, plus particulièrement le pont Jubilé-Bockstael.

#### 5.2.4. Recommandations

Il est recommandé de veiller à ce que l'aménagement des parcs tienne compte des éléments à valeur patrimoniale.

### 5.3. Les aspects socio-économiques

#### 5.3.1. Analyse de la situation existante

Nous renvoyons le lecteur à la partie 5 du rapport sur les incidences environnementales qui analyse les caractéristiques socio-économiques des quartiers entourant la ZIR 6 Tours et Taxis.

Les principales observations de cette analyse étaient les suivantes :

- le quartier maritime, dans le quel se situe la zone d'étude présente une densité de population particulièrement élevée (avec des densités supérieures à 20 000 habitants par km<sup>2</sup> pour les secteurs statistiques du Laekenveld, Mexico, et Libérateurs).

- le revenu moyen du quartier est relativement faible.

A noter par ailleurs, que le quai des matériaux, le long du bassin Beco est la propriété du port de Bruxelles. Les bâtiments présents sont occupés par différentes entreprises, principalement liées à la construction. Certaines de ces entreprises ont déjà déménagé. Les entreprises toujours présentes ont des concessions renouvelables tous les 6 mois.

#### 5.3.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Un enjeu important est le futur des entreprises situées dans la zone destinée à devenir un parc récréatif le long du bassin Beco.

#### 5.3.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

Le fait de créer de nouveaux espaces verts aura un impact positif sur la vie sociale et la qualité de vie des habitants des quartiers environnants. Les espaces verts pourront également jouer une fonction récréative importante.

La création d'un grand espace vert au sein de quartiers particulièrement denses permettra également d'améliorer la qualité de vie de ces quartiers.

Par ailleurs, en ce qui concerne la zone de parc à créer le long du bassin Beco, la modification d'affectation aura pour conséquence le déménagement des dernières entreprises présentes à cet endroit.

#### 5.3.4. Recommandations

Il s'agira d'aider les entreprises présentes le long du bassin Beco à trouver de nouveaux terrains/bâtiments où s'implanter. Dans le cas d'entreprises de construction, ces terrains devront prioritairement se situer le long de la voie d'eau.

### 5.4. La mobilité

#### 5.4.1. Description de l'Etat initial de l'environnement

L'accessibilité du site de Tours et Taxis a été décrite dans la partie 5 du rapport sur les incidences environnementales. Nous y renvoyons donc le lecteur. Un des constats de l'analyse était la présence de nombreuses barrières physiques entravant la traversée du site.

Les zones concernées par la modification situées à l'Ouest de Tours et Taxis sont par ailleurs situées à proximité de deux stations de Métro (Pannenhuis et Belgica).

Les zones modifiées sont ainsi considérées comme bien accessibles en transport en commun (zones A et B du RRU).

#### 5.4.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

La partie 5 du rapport sur les incidences consacrée à Tour et Taxis décrit les projets en cours dans le périmètre des zones modifiées. On peut ainsi citer :

- Projet de construction de la passerelle « Picard » ;
- Projet de Tram desservant le site de Tours et Taxis ;
- Projet de réaménagement de l'avenue du port.

#### 5.4.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

La création d'un grand parc urbain, formant une « coulée verte » vers Tours et Taxis renforcera l'accessibilité du site de Tours et Taxis pour les modes doux.

Ce parc pourra constituer une liaison piétonne entre les quartiers Maritime et Marie Christine.



En ce qui concerne la zone située le long du bassin Beco, son affectation en zone de parc permettra de réaliser des cheminements doux le long du canal.

La modification d'affectation ne devrait pas générer de déplacements routiers significatifs.

#### 5.4.4. Recommandations

Il est recommandé de veiller à développer l'accessibilité du parc pour les habitants des différents quartiers environnants en créant plusieurs points d'accès.

### 5.5. Le sol et les eaux

#### 5.5.1. Le sol

Description de l'état initial de l'environnement

Les zones concernées sont reprises dans le périmètre de la zone d'intervention prioritaire (ZIP) et entrent donc en considération pour les appels à projets *Brussels Greenfields*. Par ailleurs, il ressort des différentes études menées sur le site de Tours et Taxis par différents acteurs (ADT, IBGE, Infrabel...) que les terrains situés le long de la ligne 28 sont probablement pollués<sup>36</sup>. Nous n'avons cependant pas d'informations précises à ce sujet.

Pour rappel, les classes de sensibilité sur lesquelles se basent les normes d'intervention et les normes d'assainissement, correspondent aux zones du PRAS ainsi :

- Pour les zones de chemin de fer et les zones d'activités portuaires et de transport : *Zone industrielle*
- Pour les zones mixtes : *Zone d'habitat*

---

<sup>36</sup> Fiches projets sur les espaces verts, ADT, avril 2010.

Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Des assainissements du sol devront peut-être être réalisés le long de la ligne 28 lors de la vente des terrains par Infrabel.

Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

L'affectation en zone de parc modifie la classe de sensibilité sur laquelle les normes d'intervention et d'assainissement sont basées.

La classe de sensibilité liée aux zones de parc est en effet celle des « zones particulières » qui correspond à des normes plus strictes. Ces normes devront être prises en compte lors d'éventuelles reconnaissances de l'état du sol.

Recommandations

/

#### 5.5.2. Les eaux

Description de l'état initial de l'environnement

Le site de Tours et Taxis se situe dans le fond de la vallée de la Senne. Le sens naturel de l'écoulement des eaux de ruissellement se fait vers le canal.

En ce qui concerne le taux d'imperméabilisation, on constate deux situations radicalement différentes :

- les zones situées à l'Ouest de Tours et Taxis sont très peu ou pas imperméabilisées
- l'espace situé le long du Bassin Beco est aujourd'hui entièrement imperméabilisé.

Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Selon les études urbanistique et paysagère<sup>37</sup> qui ont été réalisées pour l'ensemble des parcs à créer autour du site de Tours et Taxis, l'eau doit occuper une place très importante dans l'aménagement de ceux-ci. Elle sera ainsi présente sous différentes forme : des noues, des fossés mais aussi des plans d'eau végétalisés. Le réseau de parc continu reliant la ligne 28 au canal sera donc intimement lié à la récolte des eaux de ruissellement, notamment via la réalisation de fossés de drainage.

Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

L'affectation en zone de parc permettra de maintenir des espaces non imperméabilisés à l'Ouest de Tours et Taxis et ainsi participer à la gestion des eaux de ruissellement du site.

Recommandations

/

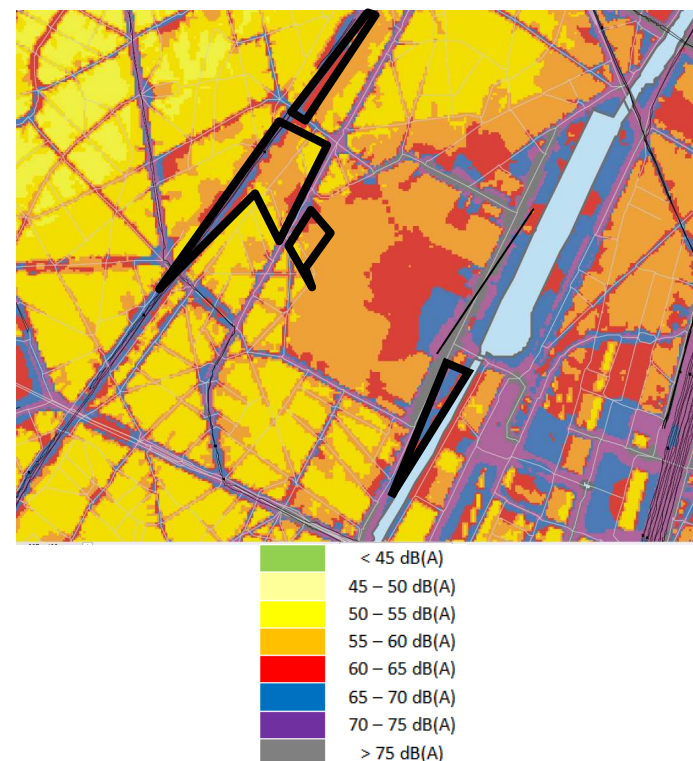
<sup>37</sup> Note de synthèse : Etudes urbanistiques et Paysagères dans la zone Tours et Taxis, Michel Desvignes Paysagiste.

## 5.6. L'environnement sonore

### 5.6.1. Description de l'Etat initial de l'environnement

Les zones situées à l'Ouest de Tours et Taxis sont exposées à un bruit urbain modéré, excepté le long de la ligne 28 et du pont du Jubilé.

La zone située le long du bassin Beco est considérée comme bruyante voire très bruyante. La source de bruit est le trafic routier le long de l'avenue du port.



**Figure 224 : Bruit global - L<sub>den</sub>**

Les affectations du PRAS correspondent à des zones de type acoustique. Dans le cas présent :

- zone acoustique de **type 3** pour la zone mixte
- zone acoustique de **type 6** pour les zones de chemin de fer et les zones d'activités portuaires et de transport.

Les valeurs limites de bruit correspondantes liées au bruit des installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>L <sub>sp</sub> (dB[A]) |           |
|----------|--------------------------------------------|-----------|
|          | Zone 3                                     | Zone 6    |
| A        | 48                                         | 60        |
| B        | 42 / 48 <sup>b</sup>                       | 54 / 60b  |
| C        | 36 / 42 <sup>ab</sup>                      | 48 / 54ab |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Figure 225: valeurs limites du niveau de bruit spécifique Lsp**

#### 5.6.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

La source de bruit principale à laquelle ces zones sont exposées est le trafic routier.

#### 5.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées :

Les zones de parcs sont versées en zone acoustique de type 1, pour lesquelles les valeurs limites sont beaucoup plus contraignantes.

| Périodes | Valeurs limites<br>L <sub>sp</sub> (dB[A]) |
|----------|--------------------------------------------|
|          | Zone 1                                     |
| A        | 42                                         |
| B        | 36 / 42 <sup>b</sup>                       |
| C        | 30                                         |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Figure 226 : valeurs limites du niveau de bruit spécifique Lsp**

Par ailleurs, la création de nouveaux parcs aura sans doute à terme une incidence positive sur l'environnement sonore. En effet, ces parcs pourront constituer des zones de quiétude pour les habitants des quartiers environnants.

Néanmoins, en ce qui concerne le parc récréatif prévu le long du bassin Beco, les activités récréatives pourraient générer des nuisances de voisinage. Pour rappel, selon l'AGRBC du 24 février 2011, les activités sportives en plein d'air constituent un cas particulier du bruit de voisinage (voir partie 2 RIE-méthodologie).

#### 5.6.4. Recommandations

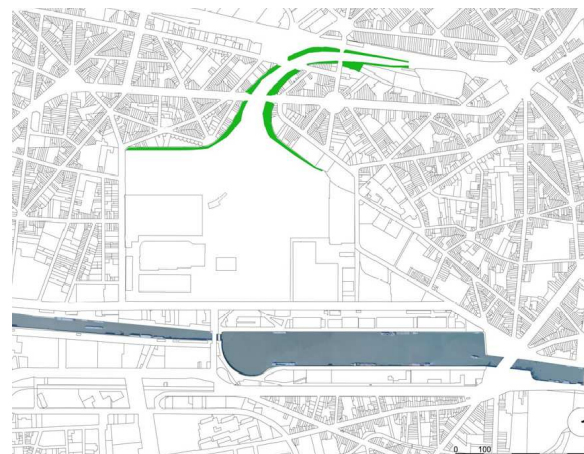
Lors de la demande de permis d'urbanisme pour la réalisation de ces parcs, il faudra veiller à ce que les impacts sonores des infrastructures récréatives prévues (équipements de jeu, terrains de sports...) soient évalués et que d'éventuelles mesures d'atténuation soient préconisées.

Par ailleurs, il faudra veiller à ce que les événements organisés sur le site de Tours et Taxis ne nuisent pas à l'environnement sonore des parcs.

### 5.7. La faune et la flore

#### 5.7.1. Description de l'Etat initial de l'environnement

En ce qui concerne les zones situées à l'Ouest de Tours et Taxis, celles-ci sont actuellement occupées par des friches herbacées et des talus boisés. Il s'agit des talus qui bordaient les anciennes voies ferrées desservant le site de Tours et Taxis. Ces talus présentent des qualités écologiques intéressantes (fonction de corridor écologique). La figure suivante présente la localisation de ces talus :



**Figure 227: Patrimoine végétal (source: Michel Desvignes Paysagiste)**

D'autre part, la zone située le long du bassin Beco est entièrement minéralisée.



**Figure 228: photo aérienne-imperméabilisation des zones de l'espace Beco**

Pour rappel, la carte amélioration du cadre de vie du PRD de 2002 prévoit la création d'un espace vert sur Tours et Taxis. Une partie importante des zones concernée font également partie du maillage vert (talus).



Figure 229: carte amélioration du cadre de vie- PRD 2002

#### 5.7.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Différents projets de parcs sont prévus sur les zones concernées par la modification. Il s'agirait de réaliser un vaste parc public de plus de 10 ha reliant les espaces verts bordant la ligne ferroviaire L28 aux abords du canal, transformés eux aussi en espaces de promenade.

La carte suivante présente les différents projets prévus :

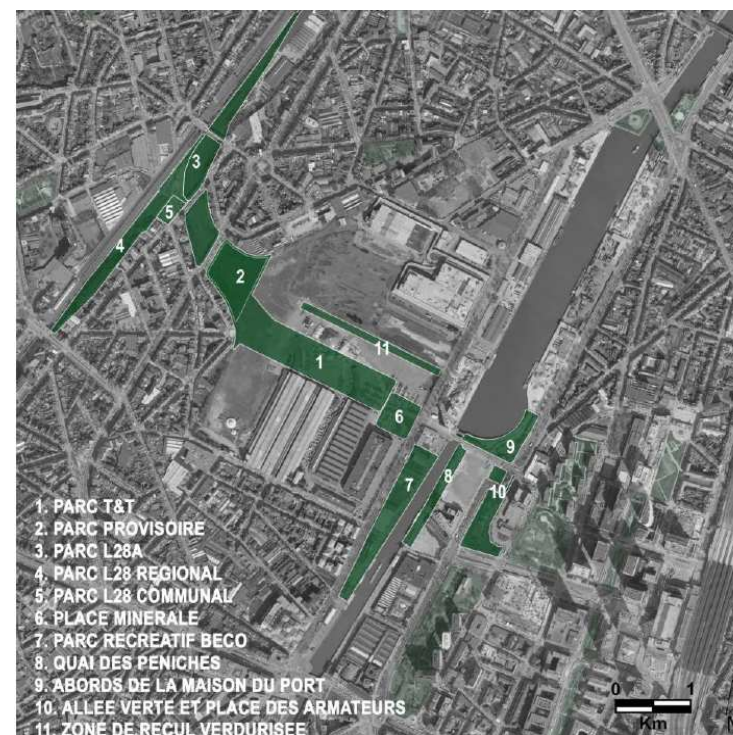


Figure 230: Zones d'espaces verts (source ADT)

Les zones dont il est proposé de modifier l'affectation en zone de parc sont les zones suivantes :

- **parc L 28 A (n°3 sur la Figure 230)** : La boucle que dessine la dérivation ferroviaire désaffectée connectée à la place Bockstael accueillera une promenade écologique ,accessible depuis la place par l'aménagement d'un franchissement des voies de chemin de fer, mais également, par des entrées ouvertes sur les quartiers qu'elle traverse. Une pelouse, ponctuée par des jardins pédagogiques et bordée par des noues végétalisées, est le cœur de la promenade.



*Le caractère écologique des talus est mis en valeur, ceux-ci ne sont pas accessibles aux usagers. Des jardins associatifs sont éventuellement créés en haut des talus, en équilibre avec leur fonction écologique<sup>38</sup>*

- **parc L 28 régional** (n°4) : Ce parc est en cours d'étude (projet réalisé par Beliris). Le projet s'inscrit dans le cadre du projet régional de voie verte sur la ligne 28. Une promenade s'étend du boulevard Belgica au pont Demeer. Les talus de la tranchée ferroviaire sont conservés et mis en valeur comme corridor écologique inaccessible au public. Des aires de jeux sont aménagées. Le parc L28 surplombe le parc L28A, au droit des ponts Clesse et Demeer<sup>39</sup>.  
- **parc provisoire** (n°2) : parc urbain, pelouses préservation des talus et des vues sur le quartier Nord etc...

- **parc récréatif sur le bassin Beco** (n°7) : espaces de jeux et terrains de sport. Les bâtiments existants seront préservés et utilisés pour des fonctions liées à la zone de parc.

#### 5.7.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

L'affectation de ces zones en zone de parc permettra de préserver la qualité écologique des talus et participera à la mise en œuvre du maillage vert régional.

De manière générale, la création d'un grand espace vert à Tours et Taxis participera à la verdurisation de la première couronne.

#### 5.7.4. Recommandations

/

---

<sup>38</sup> Note de synthèse : Etudes urbanistiques et Paysagères dans la zone Tours et Taxis, Michel Desvignes Paysagiste.

<sup>39</sup> Idem

## 5.8. L'air et le climat

### 5.8.1. Description de l'Etat initial de l'environnement

Pour l'état initial de l'environnement, nous renvoyons le lecteur à la partie 2 du RIE établissant un diagnostic régional par rapport à cette thématique.

### 5.8.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Voir partie 2 RIE.

### 5.8.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

Etant donné les nombreux rôles que jouent les espaces verts en matière de régulation du système climatique, l'inscription au PRAS de ces nouvelles zones de parc aura des incidences positives.

### 5.8.4. Recommandations

/

## 6. Création d'une zone de parc au sein de l'îlot compris entre les rues de Molenbeek, Wautier, la de l'Entrepôt, Claessens et Tivoli

Le permis de lotir « Tivoli », délivré le 7 juillet 2011 prévoit la création d'un parc urbain sur un des lots (lot 8).

Le projet de modification du PRAS prévoit d'inscrire ce parc de 20 ares au PRAS en l'affectant en zone de parc.



Figure 231: Permis de lotir "Tivoli"-plan de lotissement et illustration indicative

Etant donné qu'une étude d'incidences environnementales a été réalisée dans le cadre de la délivrance du permis de lotir « Tivoli », il ne s'agit pas ici de recommencer cette analyse.

Le RIE se contentera donc ici de rappeler les principales conclusions de cette étude concernant plus particulièrement la zone de parc.

### 6.1.1. Situation existante de droit

La carte suivante présente la situation existante du droit autour du site :

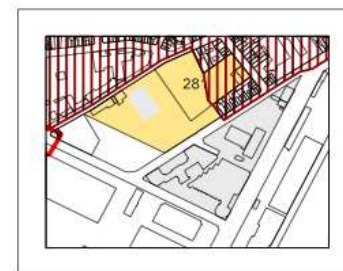
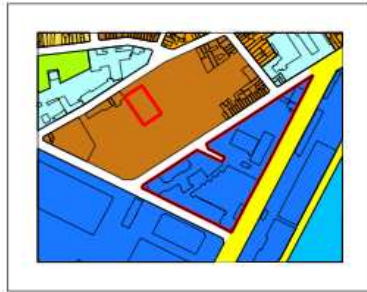


Figure 232: Tivoli-situation existante de droit

Les éléments identifiés sur cette carte sont décrits ci après.

#### 6.1.1.1. Affectations du PRAS actuel

Le site est actuellement affecté en zone de forte mixité.



**Figure 233: Tivoli-affectation du sol-PRAS 2001**

#### 6.1.1.2. Monuments et sites protégés

Deux platanes d'orient sont inscrits sur la liste de sauvegarde (arrêté du 11/03/2010)

#### 6.1.1.3. Permis de lotir :

Un permis de lotir a été délivré le 7 juillet 2011 sur l'îlot, modifiant un permis de lotir précédemment délivré à la ville de Bruxelles (2002, n°281) :

**N° 281-A:** lotissement de 7 lots pour des bâtiments multifamiliaux habité de maximum 578 logements (avec création de voiries)

#### 6.1.1.4. Contrats de quartier

Le site se trouve à proximité du contrat de quartier « Maison Rouge » (2007-2011)

#### 6.1.2. Description de l'état initial de l'environnement

En termes de situation existante, l'étude relève les éléments suivants :

- le périmètre autour du site n'offre, pour le moment, aucun espace vert public de type parc. Les seules zones verdurisées sont les

espaces centraux des places et les bernes centrales de certaines voiries d'échelle plus importante ;

- Deux platanes d'orient sont inscrits sur la liste de sauvegarde (Arrêté du 11 mars 2010) ;
- Les opérations du contrat de quartier Maison rouge ont mis en évidence un besoin en espaces verts dans le quartier
- Le site a fait l'objet par le passé de différentes activités industrielles qui ont induit des pollutions localement relativement importantes du sol et des eaux souterraines. Les zones de pollutions ont toutes été identifiées, les sources de pollution supprimées et des travaux de dépollutions réalisés sur la majeure partie du site.
- Le site est localisé dans un environnement acoustique bruyant, avec pour source principale le trafic des voiries à proximité du site. Néanmoins certaines mesures (modification des revêtements, création de nouvelles voiries propres au site...) pourront atténuer ces nuisances.

#### 6.1.3. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

#### 6.1.4. Analyse des incidences

La modification du PRAS n'engendre pas d'incidences particulières étant donné qu'elle inscrit dans le PRAS une situation déjà autorisée lors de la délivrance du permis de lotir.

On peut néanmoins mentionner le fait que la création de cette zone de parc a des incidences positives pour les raisons suivantes :

- La zone pourra présenter un certain intérêt biologique en termes d'élément de liaison du maillage vert de Bruxelles d'une part, et comme zone de nidification pour l'avifaune ubiquiste des zones

urbaines d'autre part. Il s'agit d'un nouvel « élément vert » qui complète et étoffe le réseau écologique du tissu urbain ;

- Le Parc sera accessible au public et permettra ainsi de rencontrer les besoins des habitants du quartier en espaces verts.

Par ailleurs, l'inscription au PRAS de cette zone de parc aura pour effet de pérenniser d'avantage l'existence de ce nouvel espace vert.

#### 6.1.5. Recommandations

/

### 7. **Modification de l'affectation d'une partie d'une zone de parc au Nord du Heysel en zone d'équipements**

Cette analyse s'ajoute à celle réalisée pour le périmètre de la nouvelle ZIR 15 (partie 4 du rapport sur les incidences environnementales). Dans la mesure où le site du Heysel y a été étudié de façon plus large, nous y renvoyons le lecteur.

L'analyse qui suit ne présentera donc que les éléments spécifiques liés à la zone de parc concernée et qui n'ont pas déjà fait l'objet de l'analyse précédente.

#### 7.1. **Situation existante de droit**

La carte ci-dessous présente la situation existante de droit autour du Heysel.

Aucun élément particulier n'est à signaler en ce qui concerne la zone de parc située au Nord du Heysel.



**Figure 234: situation existante de droit-Heysel**

#### 7.1.1. affectation du PRAS actuel



**Figure 235: carte d'affectation du sol-Heysel- PRAS 2001**

La zone concernée est affectée en zone de parc.

### 7.1.2. Autres éléments

Néant

## 7.2. Les aspects patrimoniaux architecturaux et paysagers

### 7.2.1. Description de l'Etat initial de l'environnement

|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Le site est aujourd'hui occupé par l'aire de Jeu « Verregat », parc composé de différents équipements de sports et de jeu (terrain de pétanque, terrain multisports, balançoires...).</p>                                                                               |
|                                                                                    | <p>Le parc est composé d'ensembles d'arbres intéressants.</p> <p>Lors de l'exposition universelle de 1958, ce site accueillait l'héliport duquel s'envolaient certains hôtes de marque vers l'aéroport de Zaventem. L'aire d'atterrissage et les cheminements d'époque</p> |

|  |                                                                                                                                                                |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>(pour les taxis) sont toujours présents.</p> <p>Le quartier du Verregat, bordant le Nord du site, est une cité jardin, également d'intérêt patrimonial.</p> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

En ce qui concerne les autres éléments à valeur patrimoniale situés à proximité de la zone ainsi que les caractéristiques du site, nous renvoyons le lecteur à la partie 4 du rapport sur les incidences environnementales, consacrée au site du Heysel.

### 7.2.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

L'enjeu patrimonial du réaménagement du site du Heysel est la préservation des éléments issus des expositions de 1935 et 1958.

### 7.2.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées



L'affectation en zone d'équipements d'une partie de cette zone de parc entraînera l'urbanisation de ce terrain, avec pour incidences la destruction de l'aire de jeu.

En ce qui concerne l'ancien hélicoptère de l'Expo 58, sa valeur patrimoniale dépend d'un tout formé par l'ensemble des vestiges de l'Expo 58 sur le plateau du Heysel. Il est dès lors difficile de déterminer de manière isolée l'impact de sa perte.

#### **7.2.4. Recommandations**

Il s'agit de veiller d'une manière plus globale à préserver l'héritage historique de l'exposition de 1958. Ainsi, la zone concernée s'inscrit dans un inventaire plus large des vestiges de cette exposition (voir RIE partie 4 pour l'inventaire complet). Il s'agirait d'étudier plus précisément de quelle manière préserver cet héritage dans le cadre du réaménagement du plateau du Heysel. Une étude plus fine permettrait ainsi d'identifier quels sont les éléments à préserver absolument.

### **7.3. Les aspects socio-économiques**

#### **7.3.1. Description de l'Etat initial de l'environnement**

En ce qui concerne la situation existante nous renvoyons le lecteur à la partie 5 du RIE

#### **7.3.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan**

Voir partie 4 RIE.

#### **7.3.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées**

L'affectation en zone d'équipement d'une partie de site engendrera la disparition potentielle de l'aire de Jeu Verregat.

Cette perte a des incidences pour les habitants des quartiers environnants pour qui l'aire de jeu remplit des fonctions sociales et récréatives importantes.

#### **7.3.4. Recommandations**

Il s'agit de veiller à ce que les habitants de ces quartiers puissent accéder aux terrains de sport et zones de loisirs qui seront aménagées sur le site du Heysel.

Il est également recommandé d'étudier dans quelle mesure le morceau de zone de parc qui serait conservé pourrait être aménagé de manière à maintenir un espace vert de proximité pour les quartiers environnants.

### **7.4. La mobilité**

#### **7.4.1. Description de l'Etat initial de l'environnement**

En ce qui concerne le diagnostic, nous renvoyons le lecteur à la partie 4 du RIE, décrivant la situation existante en termes de mobilité sur le site du Heysel

#### **7.4.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan**

Les projets actuellement à l'étude à proximité du site sont décrits dans la partie 4 du RIE.

#### **7.4.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées**

L'affectation en zone d'équipements permettra la réalisation d'une nouvelle voirie reliant le site du Heysel à la sortie 7 bis du Ring. Cette option est en

effet actuellement envisagée par la ville de Bruxelles dans son projet de réaménagement du site.

La figure suivante présente le tracé envisagé (en pointillé) :



**Figure 236: Nouvelle liaison voiture 7 bis (en pointillé).**  
Source: projet Néo conférence de presse 23 juin 2011.

#### 7.4.4. Recommandations :

Il s'agira d'étudier de manière plus précise au moment de la délivrance des permis les incidences relatives à la création d'une nouvelle voirie reliant le site au Ring, notamment en ce qui concerne les incidences sur la mobilité du quartier.

## 7.5. L'environnement sonore

### 7.5.1. Analyse de la situation existante

Les affectations du PRAS correspondent à des zones de type acoustique.

Dans le cas présent, étant donné que la zone est affectée en zone de parc, il s'agit de la zone acoustique d e type 1.

Les valeurs limites de bruit liées aux installations et au bruit de voisinage sont les suivantes :

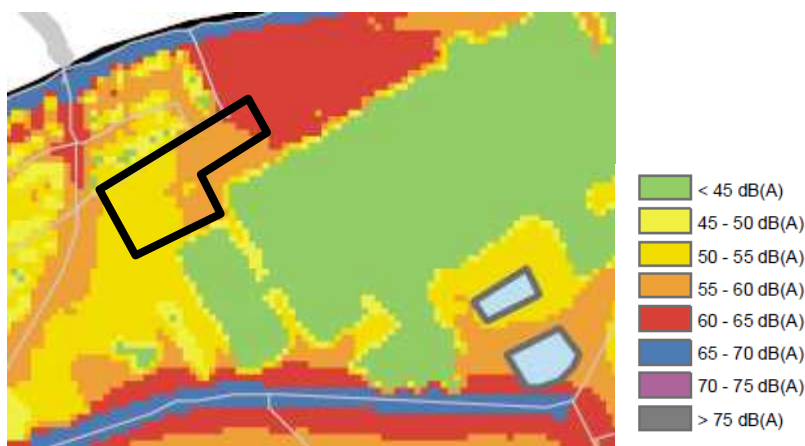
| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 1                              |
| A        | 42                                  |
| B        | 36 / 42 <sup>b</sup>                |
| C        | 30                                  |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Figure 237 : valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

La principale source de bruit à laquelle est exposé le site est le bruit routier, principalement en raison de la proximité du Ring.



**Figure 238: Bruit routier-Lden**

La partie Est de la zone étudiée est considérée comme bruyante.

#### 7.5.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

La principale source de bruit à laquelle le site est exposé est le bruit routier.

#### 7.5.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

L'affectation en zone d'équipement engendre une modification de la zone acoustique.

Les valeurs limites de bruit liées aux installations et au bruit de voisinage, après modifications, sont les suivantes :

| Périodes | Valeurs limites<br>$L_{sp}$ (dB[A]) |
|----------|-------------------------------------|
|          | Zone 3                              |
| A        | 48                                  |
| B        | 42/ 48 <sup>b</sup>                 |
| C        | 36/42 <sup>ab</sup>                 |

<sup>a</sup> : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

<sup>b</sup> : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

**Figure 239 : valeurs limites du niveau de bruit spécifique  $L_{sp}$**

Ces valeurs sont moins contraignantes que les valeurs actuellement d'application.

L'affectation en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public permettra la réalisation d'équipements sur le site. Une des possibilités envisagées actuellement par la ville de Bruxelles est la création d'une nouvelle voirie reliant le site du Heysel au Ring. Cette voirie pourra engendrer une augmentation du bruit routier dans la zone.

#### 7.5.4. Recommandations :

Il est recommandé, lors de la délivrance des permis pour les aménagements futurs de la zone, de porter une attention particulière aux impacts de ces développements sur l'environnement sonore des quartiers environnants.

## 7.6. Le sol et l'eau

### 7.6.1. Description de l'Etat initial de l'environnement

Nous renvoyons le lecteur au diagnostic qui a été posé dans la partie 4 du RIE.

A noter, que le site est aujourd'hui peu imperméabilisé.

### 7.6.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

Voir RIE, partie 4

### 7.6.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

L'affectation en zone d'équipements entraînera l'imperméabilisation potentielle de la zone.

### 7.6.4. Recommandations

Les recommandations en matière de sols et eaux développées dans la partie 4 du RIE restent d'application.

## 7.7. La faune et la flore

### 7.7.1. Description de l'Etat initial de l'environnement

En ce qui concerne les espaces verts présents sur le plateau du Heysel nous renvoyons le lecteur au diagnostic qui a été posé dans la partie 4 du RIE.

La zone concernée par le projet de modification est aujourd'hui occupée par un parc et une aire de jeu. Le parc est composé de pelouses et d'ensembles d'arbres. L'alignement d'arbres le long de la rue des Genévriers avait déjà été prévu lors de l'exposition de 1958.

Le site ne présente cependant pas de qualité écologique remarquable et ne participe pas directement au maillage vert (voir partie 4 RIE).



**Figure 240: photo aérienne zone de parc au Nord du Heysel (orthophotoplans, 2009)**

### 7.7.2. Identification des enjeux et évolution probable en cas de non mise en œuvre du plan

/

### 7.7.3. Analyse des effets notables probables des différentes options envisagées

L'affectation du site en zone d'équipements engendrera l'urbanisation et l'imperméabilisation potentielle de la zone. La modification aura donc pour conséquence la disparition de l'espace vert au profit d'un équipement.

#### **7.7.4. Recommandations**

Lors de l'aménagement de la zone, il est recommandé de veiller à conserver les alignements d'arbres existants là où cela est possible, notamment le long de la rue des Genévriers.

Dans l'hypothèse de la réalisation d'une nouvelle voirie, il est recommandé de planter les abords de celle-ci.

D'autre part, il est recommandé de maintenir des superficies suffisantes d'espaces verts, dont des espaces récréatifs, sur le plateau du HeyseL.

### **7.8. L'air et le climat**

Nous renvoyons le lecteur à la partie 4 du RIE.



## PARTIE 5 : INTERACTIONS ET CONCLUSION

### 1. Interactions

L'analyse des interactions réalisée dans le rapport d'incidences est complétée ici vis-à-vis des sites étudiés dans les compléments. Il s'agit d'une part d'interactions déjà identifiées dans le rapport d'incidences pour lesquelles il convient de préciser ou compléter la réflexion et d'autre part de nouvelles interactions spécifiques aux sites étudiés ici.

#### 1.1. Interactions convergentes

/

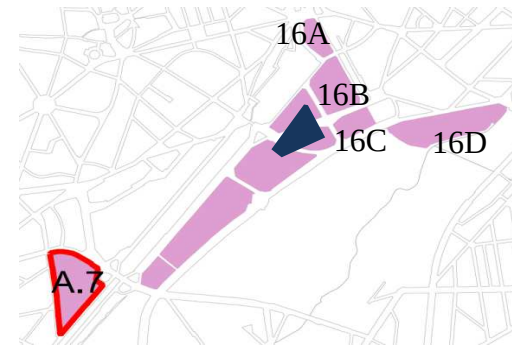
#### 1.2. Interactions divergentes

- ZEMU Biestebroek : urbanisme- seveso – mobilité – bruit – domaine socio-économique

Les sites étudiés dans ce document prévoient :

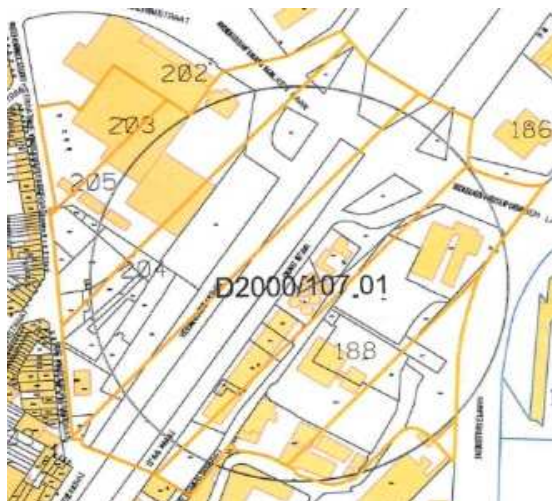
- L'adjonction d'un site au pôle ZEMU de Biestebroek (dénommé A.7 sur la figure qui suit), actuellement affecté en zone de forte mixité
- La suppression d'un site (repris en bleu sur la figure qui suit), actuellement affecté en zone d'industries urbaines et qui serait réaffecté en zone d'activité portuaires et de transport.

Cette évolution a des incidences sur l'analyse du pôle qui est faite dans le rapport d'incidences.



**Figure 241 : visualisation du pôle ZEMU de Biestebroek suite à l'étude des compléments**

Les incidences relatives à la réaffectation de la zone A7 en ZEMU sont décrites ci-avant dans ce document. Cette analyse doit être complétée par le fait que ce terrain est concerné par le périmètre de risque SEVESO lié au site COTANCO II. La figure qui suit rappelle les limites précises de ces périmètres polygonaux et circulaires expliqués dans le rapport d'incidences.



**Figure 242 : périmètre rouge de risque relatif au site SEVESO « CONTINENTAL TANKING COMPANY II » (source : Tractebel Engineering)**

Comme pour d'autres îlots du pôle ZEMU, l'introduction d'activités sensibles, dont le logement, au sein du périmètre circulaire risque de s'avérer inadéquat et de se voir confronté à un avis négatif de la part de l'IBGE ou, éventuellement, confronté à l'obligation d'une mise en œuvre de mesures coûteuses. Notons que c'est actuellement déjà le cas dans la mesure où les zones de forte mixité autorisent également le logement. Sont alors spécifiquement concernés dans cette analyse les projets portant sur plus de 10.000 m<sup>2</sup> de superficie de plancher qui, via la prescription 6bis3, seraient tenus de prévoir minimum 50% de logement, sans possibilité de dérogation. Ce site risque dès lors de se voir confronté à l'impossibilité légale d'y voir développer des projets de plus de 10.000 m<sup>2</sup> de superficie de plancher. Cette problématique n'existe pas en zone de forte mixité où cette disposition n'existe pas.

La suppression d'un îlot du pôle ZEMU en vue de le réaffecter en zone d'activités portuaires et de transport induit des questionnements sur le fonctionnement de cette zone au sein du pôle ZEMU et de la proximité de cette zone avec du logement, notamment en ce qui concerne l'organisation du trafic et la gestion des nuisances sonores. Ces aspects ont été décrits précédemment dans ce document. Le rapport d'incidences, dans l'analyse des interactions, se penche également sur la proximité de cet îlot (ainsi que des îlots dénommés 16A et 16B) avec le site SEVESO Cotanco I.

L'ensemble de ces considérations mènent à la conclusion que l'îlot 16D n'est pas concerné par les contraintes énumérées ci-avant.

Les autres îlots font, (parfois partiellement) face à des contraintes qui impliquent qu'un développement du logement ne sera pas aisé. Il faut également tenir compte du fait que les périmètres SEVESO s'inscrivent dans une dynamique qui peut évoluer (la législation elle-même est appelée à évoluer également). La planification du territoire s'inscrit, elle, dans le long terme. La faible compatibilité entre le logement et les activités SEVESO implique que des choix doivent être effectués. Ces choix doivent répondre à une des deux logiques suivantes :

- Une réorganisation, à terme, des sites SEVESO (par exemple, une rationalisation de COTANCO sur un seul de ses sites ou sur un site tiers) ;
- Le maintien de l'activité industrielle au niveau du pôle de Biestebroek.

La première hypothèse énoncée ci-dessus implique que le pôle de Bisestebroek peut (entièrement ou partiellement) être repris en ZEMU. Toutefois une grande partie de ce pôle ne pourrait se développer en logement avant la réorganisation des sites SEVESO qui le concernent soit à cause d'une trop grande proximité avec les installations SEVESO soit à cause d'une absence de masse critique et de continuité de logement (pour le sud du pôle) qui le rendrait peu attractif. Ce scénario semble alors peu compatible avec l'inscription d'une zone d'activité portuaire en son sein. L'absence de cette zone d'activités portuaires permettrait d'atteindre plus aisément la masse critique et la continuité de logement requise.

La seconde hypothèse permet le maintien à long terme et le développement des activités SEVESO. Elle est entièrement compatible avec l'inscription d'une zone d'activité portuaire.

Une solution intermédiaire pourrait également être envisagée, par exemple la suppression, à terme, du site SEVESO COTANCO I et le maintien en ZEMU des îlots localisés au nord de la zone d'activité portuaire et le maintien en zone d'industrie urbaine et en zone de forte mixité dans la partie sud. Cette hypothèse intermédiaire permettrait de préserver le site Cotanco II uniquement et de développer la zone portuaire en organisant son charroi lourd uniquement vers le sud.

- **Navez : Aménagement du territoire – Mobilité – socio-économique**

Pour cette zone, un choix stratégique à long terme doit être effectué quant à la destination du terrain étudié. Cette considération doit se faire au regard de la considération du fait que la planification territoriale s'inscrit dans le long terme et induit dès lors des changements durables dans le tissu urbain.

Aucun projet de mobilité actuellement arrêté ne concerne directement la zone étudiée. Sa localisation au sein du Quadrilatère, un des nœuds ferroviaires principaux du pays, le rend toutefois stratégique dans le cadre d'une évolution à moyen ou long terme du réseau ferroviaire.

L'intérêt socio-économique de ce choix fait également partie des considérations à mettre en perspective. En effet, le développement économique que la réaffectation du site permet est à contrebalancer avec les entraves que son urbanisation pourrait causer à l'évolution du réseau ferroviaire. L'intérêt direct de sa réaffectation risque dès-lors d'être contrebalancé par des contraintes qui pourraient s'avérer coûteuses à l'avenir voire hypothéquer la faisabilité de certains projets.

## 2. Conclusion

Les compléments qui sont étudiés ici découlent de l'évolution du projet de modification du PRAS suite à l'élaboration du rapport d'incidences.

Cette évolution concerne les éléments suivants :

- Modification de la prescription générale 0.12 ;
- Modification de du programme de certaines ZIR en vue d'y renforcer les espaces verts ;
- Modification du programme de la ZIRAD
- Réaffectation de certaines Zones de Forte Mixité en Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU)
- Réaffectation d'une Zone d'Activité Portuaire ou de Transport en ZEMU
- La réaffectation d'une Zone d'Industrie Urbaine en Zone d'activité Portuaire ou de Transport initialement proposée en ZEMU au sein du pôle de Biestebroek ;
- La réaffectation d'une partie de la Zone de Chemin de Fer au sein du Quadrilatère en Zone d'Industrie Urbaine (terrain dénommé « Navez ») ;
- Maintien des affectations actuelles pour la zone de sport et loisirs « Ring nord »
- Maintien de l'affectation actuelle pour la Zone d'industries urbaines située à Haren le long du Houtweg ;
- Modification de l'affectation de certaines zones en première couronne afin de créer de nouvelles zones de parcs (Tours et Taxis et Tivoli) ;
- Modification de l'affectation d'une zone de parc en zone d'équipements au Nord du Heysel

Tout d'abord, le complément de RIE a analysé une série de modification apportées aux prescriptions littérales. Ces modifications visaient d'une part à apporter plus de flexibilité à la prescription 0.12 tout en maintenant une

protection forte du logement et d'autre part à renforcer l'inscription dans le PRAS de certains espaces verts en première couronne. La prescription relative aux ZHVB a également été légèrement modifiée. Par ailleurs, le programme de la ZIRAD a été modifié afin d'y insérer les activités logistiques et portuaires, conformément au schéma directeur « Schaerbeek formation » en cours d'élaboration.

Deuxièmement, suite à la création d'une nouvelle zone, les « ZEMU », une série de Zones de Forte Mixité ont été analysées afin d'envisager leur réaffectation en ZEMU. Cette réaffectation mène à garantir le maintien des activités productives existantes tout en permettant à ces zones de répondre au défi démographique comme c'est déjà le cas actuellement. Il s'agit souvent de zones qui abritent actuellement pas ou peu de logement. L'introduction de logement dans ces futures ZEMU ne pourra dès-lors se faire qu'en maintenant les activités productives existantes. Les équilibres entre les différentes affectations sont légèrement différents, les seuils autorisés pour les activités productives et le commerce en ZEMU sont sensiblement supérieurs. Les activités hôtelières et administratives n'y seront plus autorisées. Il s'agit ici d'une modification d'affectation moins importante que celle décrite dans le rapport d'incidences qui concernant la réaffectation de zones d'industries urbaines en ZEMU.

Une partie de ces Zones de forte mixité viennent compléter dans l'analyse des incidences cinq des six pôles étudiés dans le rapport d'incidences (hormis le pôle Erasme). D'autres zones de forte mixité sont disséminées ailleurs sur le territoire régional. Les pôles de Haren et de Reyers initialement se voient fortement renforcés au niveau de cette nouvelle affectation.

Par ailleurs, les incidences sur l'environnement de cette modification sont relativement mineures. Les sites qui n'abritent actuellement pas d'activités productives (sites souvent exploités en bureaux) ne devraient pas voir leur exploitation actuelle fortement modifiée. Ces sites pourraient voir progressivement du logement s'y implanter.

Le pôle ZEMU de Biestebroek se voit également impacté par les présents compléments. En effet, il est proposé de réaffecter un des îlots en zone d'activité portuaire ou de transport. Ces îlot est localisé au centre de la ZEMU et pose des questions de compatibilité entre le logement prévu en ZEMU et cette activité portuaire et de transport notamment au regard du

trafic lourd qu'il est susceptible de générer mais également au regard de la nature même des activités de type industrielles qui y sont autorisées. Par ailleurs, la zone de forte mixité réaffectée en ZEMU au sud de ce pôle est localisée au sein du périmètre SEVESO di site Cotanco II. Ceci implique que des choix doivent probablement être effectués. Ces choix doivent répondre à une des deux logiques suivantes :

- Une réorganisation, à terme, des sites SEVESO ;
- Le maintien de l'activité industrielle au niveau du pôle de Biestebroek.

La première hypothèse énoncée ci-dessus implique que le pôle de Biestebroek peut être repris en ZEMU dans le cadre d'un développement ultérieur à la réorganisation des sites SEVESO. Ce scénario semble alors peu compatible avec l'inscription d'une zone d'activité portuaire en son sein. L'absence de cette zone d'activités portuaires permettrait d'atteindre plus aisément la masse critique et la continuité de logement requise.

La seconde hypothèse permet le maintien à long terme et le développement des activités SEVESO. Elle est entièrement compatible avec l'inscription d'une zone d'activité portuaire.

Une solution intermédiaire pourrait également être envisagée par le maintien en ZEMU des îlots localisés au nord de la zone d'activité portuaire et le maintien en zone d'industrie urbaine et en zone de forte mixité dans la partie sud. Cette hypothèse intermédiaire permettrait de préserver le site Cotanco II uniquement et peut être compatible à l'activité portuaire.

Enfin le terrain affecté en zone chemin de fer localisé au sein du Quadrilatère pourrait être exploité en zone d'industrie urbaine. Le Quadrilatère constitue un des nœuds ferroviaires les plus importants du pays. Des projets ferroviaires, plus ou moins hypothétiques, peuvent nécessiter la conservation de la disponibilité de ce terrain. L'abandon de ce terrain par Infrabel impliquerait de nombreuses contraintes supplémentaires et réduirait drastiquement la flexibilité au niveau du nœud. L'importance réelle de ce terrain, en l'absence de projet concret, est assez difficile et le dimensionnement de la latitude à préserver est problématique. Dans l'état actuel des connaissances des évolutions de l'infrastructure ferroviaire, il semble peu prudent d'urbaniser cette zone, ou du moins contraindre les possibilités pour faire évoluer l'infrastructure ferroviaire.