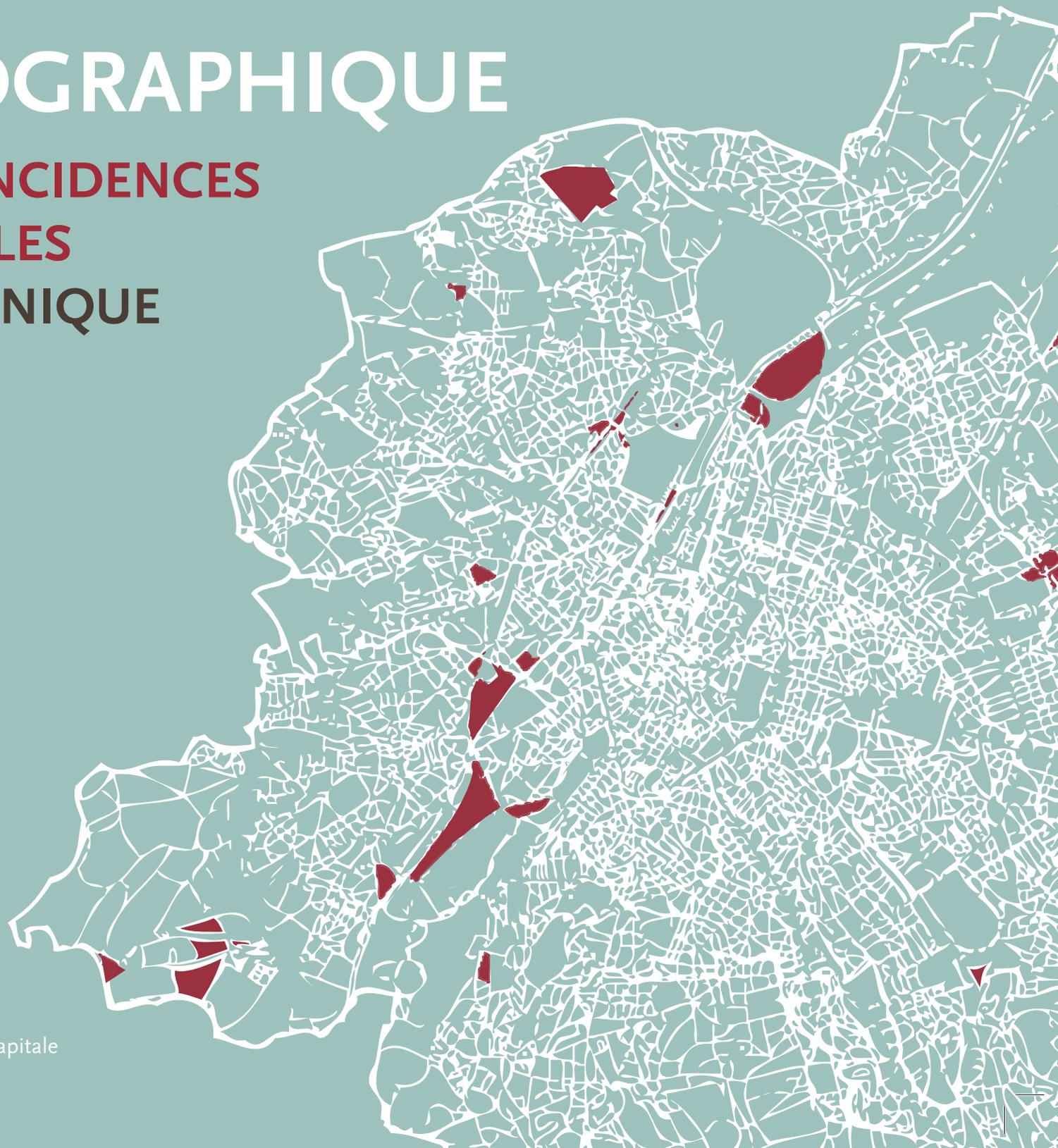


PRAS DÉMOGRAPHIQUE

**RAPPORT SUR LES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES**
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE



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 OBJECTIFS ET CONTENU DU RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE..... 3

1.	OBJECTIFS DU RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE	3
2.	CONTENU DE RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE	3
3.	DESCRIPTION DES OBJECTIFS DU PROJET DE RÉVISION DU PRAS ET DE LA MÉTHODOLOGIE DE TRAVAIL	3
3.1.	<i>Objectifs de l'arrêté du 20 janvier 2011 ouvrant la procédure de modification partielle du PRAS :</i>	3
3.2.	<i>Méthodologie de travail préalable</i>	4
4.	CONTENU DU PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS :	6
4.1.	<i>Modifications de certaines prescriptions littérales du PRAS</i> 6	
4.1.1.	Modifications en vue de répondre au défi démographique 6	
4.1.2.	Modifications en vue de permettre l'application du plan de développement international 11	
4.1.3.	Nouvelle prescription générale relative aux sites Seveso 13	
4.2.	<i>Modifications apportées aux prescriptions graphiques : la carte des affectations du sol du PRAS</i>	14
4.2.1.	Modifications en vue de répondre au défi démographique 18	
4.2.2.	Modifications en vue de permettre l'application du plan de développement international 24	
4.2.3.	Les autres modifications 25	

PARTIE 2 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES INCIDENCES 27

1.	L'URBANISME, LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE	27
1.1.	<i>Delta et le Heysel</i>	27
1.1.1.	Delta 27	
1.1.2.	Le Heysel 28	
1.2.	<i>Les ZEMU</i>	29

1.3.	<i>Autres modifications du PRAS étudiées dans le rapport d'incidences</i>	32
1.4.	<i>Autres modifications du PRAS étudiées dans le complément au rapport d'incidences</i>	33
2.	LE DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE.....	34
2.1.	<i>Delta et le Heysel</i>	34
2.1.1.	Delta 34	
2.1.2.	Le Heysel 35	
2.2.	<i>Les ZEMU</i>	36
2.3.	<i>Autres modifications du PRAS</i>	37
3.	LA MOBILITÉ.....	38
3.1.	<i>Delta et le Heysel</i>	38
3.1.1.	Delta 38	
3.1.2.	Le Heysel 39	
3.2.	<i>Les ZEMU</i>	40
3.2.1.	Pôle Erasme 40	
3.2.2.	Pôle de Birmingham 40	
3.2.3.	Pôle de Biestebroek 40	
3.2.4.	Le pôle Quai des Usines 40	
3.2.5.	Le pôle Haren 41	
3.2.6.	Le pôle Reyers 41	
3.2.7.	Les autres ZEMU étudiées par le complément de RIE 41	
3.3.	<i>Les autres modifications du PRAS</i>	41
4.	LE SOL ET LES EAUX.....	42
4.1.	<i>Le sol</i>	42
4.1.1.	Delta et Heysel 42	
4.1.2.	Les ZEMU 43	
4.1.3.	Les autres modifications 43	
4.2.	<i>Les eaux</i>	43
4.2.1.	Delta et Heysel 43	
4.2.2.	Les autres modifications 44	
5.	L'ENVIRONNEMENT SONORE.....	44
5.1.	<i>Delta et le Heysel</i>	45
5.1.1.	Delta 45	
5.1.2.	Heysel 45	
5.2.	<i>Les ZEMU</i>	45
5.3.	<i>Autres modifications du PRAS</i>	46

5.3.1.	Les ZIR :	46
5.3.2.	Les modifications des prescriptions particulières concernant les ZFM, ZA et ZE	46
5.3.3.	les éléments étudiés dans le cadre des compléments	46
6.	L’AIR, L’ÉNERGIE ET LE CLIMAT	47
7.	LA FAUNE ET LA FLORE.....	47
7.1.	<i>Delta et Heysel.....</i>	<i>47</i>
7.1.1.	Delta	47
7.1.2.	Heysel	48
7.2.	<i>Les autres modifications.....</i>	<i>48</i>
8.	L’OPPORTUNITÉ DE L’INTRODUCTION UN CRITÈRE DE DENSITÉ DANS LES ZONES DU PRAS	50
9.	L’INTRODUCTION AU SEIN DU PRAS D’UNE PRESCRIPTION RELATIVE AUX ZONES SEVESO	50
10.	INTERACTIONS	51
PARTIE 3 CONCLUSION		52
TABLE DES ABRÉVIATIONS		55

PARTIE 1 OBJECTIFS ET CONTENU DU RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

1. Objectifs du résumé non-technique

Le résumé non technique est un document destiné à la consultation du public, principalement lors des procédures d'enquêtes publiques. L'accent est spécialement mis sur la clarté et la structure du document, ainsi que sur la compréhension et la lisibilité des informations fournies aux personnes désireuses d'avoir une vue synthétique du projet de modification du PRAS étudié et de ses conséquences sur l'environnement.

Cependant, la finalité de ce résumé n'est préservée que s'il consiste à reprendre, en termes directement accessibles pour tout un chacun, les éléments significatifs du rapport d'incidences. Dès lors, les personnes désireuses de prendre connaissance des détails des raisonnements entrepris dans l'étude d'incidences doivent se référer à ce rapport final.

2. Contenu de résumé non-technique

La synthèse effectuée dans ce résumé non-technique oblige l'auteur à réaliser des choix permettant de présenter de manière claire les incidences des différentes modifications PRAS. L'ensemble des incidences ne peuvent donc figurer dans ce document.

Le contenu de ce résumé a retenu les éléments suivants :

- Une présentation exhaustive mais simplifiée des modifications du PRAS ;
- Une brève explication de la méthodologie menant au choix des modifications ;
- Un résumé de l'analyse des incidences par domaine centrée sur la formulation des recommandations.

Nous verrons dans ce résumé qu'une grande partie des enjeux et incidences sont directement liées aux modifications concernant les sites de Delta et du plateau du Heysel ainsi qu'à la création d'une nouvelle affectation : les Zones d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU). En effet, l'ampleur des modifications du PRAS envisagées pour ces sites et les superficies concernées leur confèrent une place centrale dans ce résumé.

En conséquence, les incidences liées aux autres modifications ne peuvent être décrites de manière précise dans ce résumé. Pour ces modifications, seuls les enjeux principaux ont été repris. Nous invitons dès lors le lecteur désireux d'avoir une vision complète des incidences pour ces autres modifications à consulter les passages du rapport d'incidences qui les concernent. Le rapport d'incidences est structuré par site et par modification de prescription. Le lecteur pourra donc y retrouver aisément un site spécifique à travers la table des matières.

3. Description des objectifs du projet de révision du PRAS et de la méthodologie de travail

3.1. Objectifs de l'arrêté du 20 janvier 2011 ouvrant la procédure de modification partielle du PRAS :

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a ouvert, par l'arrêté du 20 janvier 2011, la procédure de modification partielle du Plan régional d'affectation du sol.

Cette modification est motivée par les objectifs suivants :

1. Répondre à la pénurie de logements et au défi de l'essor démographique en assurant la cohabitation harmonieuse et la mixité de des différentes fonctions ;
2. Etudier l'opportunité de définir des zones qui se prêtent à une augmentation de leur densité bâtie ;
3. Renforcer la fonction de capitale belge et européenne de la Région de Bruxelles-Capitale en permettant le développement et l'aménagement

de deux zones stratégiques du PDI : « Delta » et « le plateau du Heysel » ;

4. Transposer l'article 12, paragraphe 1er, second alinéa de la directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses (Seveso) ;
5. Appliquer une décision de justice en mettant un terme à l'interdiction de construire, reconstruire ou lotir du Carré des Chardons situé entre les rues de Chardons et des Pavots et les avenues Rogier et Cambier ;
6. Corriger une erreur du PRAS actuel concernant l'emplacement du « P » du parking de transit existant à Woluwe-Saint-Lambert ;
7. Permettre l'extension d'un équipement scolaire au sein de l'îlot situé à Schaerbeek, formé par les rues Jan Blockx, Nestor De Tière, la chaussée De Helmet et le Boulevard du Lambermont.

3.2. Méthodologie de travail préalable

Une étude préparatoire au projet de modification du PRAS a été confiée au bureau MSA et à l'IGEAT.

Le contenu de cette étude portait sur deux aspects principaux :

- d'une part l'établissement d'un état des lieux du foncier disponible en vue de réaliser du logement suivant les prescriptions graphiques et littérales en vigueur (PRAS 2001).
- d'autre part, il vise à identifier des pistes permettant d'augmenter l'offre destinée à accueillir du logement.

Le potentiel net a ensuite été croisé avec les affectations du PRAS. Les résultats de ce potentiel net par affectation sont repris dans le tableau qui suit:

Affectation au PRAS	Foncier disponible (m ²)		
	Sur parcelle déjà bâtie	Sur parcelle libre	Total
Chemin de fer	29.994	52.635	82.629
Réserve foncière	-	172.010	172.010
ZIR	35.465	76.299	111.765
Zones administratives	73.335	27.939	101.274
Zones d'activités portuaires et de transport	172.131	361.391	533.522
Zones de forte mixité	331.030	320.623	651.653
Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public	2.069.415	1.313.376	3.382.791
Zones d'habitation	712.681	1.294.450	2.007.131
Zones d'habitation à prédominance résidentielle	336.268	975.538	1.311.806
Zones d'industries urbaines	1.312.326	708.469	2.020.795
Zones mixtes	128.204	154.681	282.885
Total	5.200.850	5.457.411	10.658.261

Tableau 1 : inventaire du foncier disponible en Région de Bruxelles-Capitale (MSA-IGEAT 2011)

Le potentiel d'habitants a été estimé de deux manières ;

- Pour les «projets connus», le calcul a été réalisé sur base des m² hors-sol brut divisés par la taille moyenne d'un appartement (90 m² brut) rapporté à la taille moyenne d'un ménage Bruxelles (2,05 personnes) ; Pour la réalisation

de l'ensemble des grands projets urbains, le nombre d'habitants a ainsi été estimé à 49.031 habitants.

- le travail sur l'identification du potentiel net a été réalisé sur base des densités moyennes de logements à l'hectare suivant les types de territoires. 100 log/ha ont été pris comme moyenne pour les territoires centraux et de première couronne et 50 log/ha pour les territoires plus extérieurs ;

Une fois le nombre totaux de logements établis, le nombre de logements a été multiplié par la composition moyenne d'un ménage bruxellois soit 2,05 habitants ;

Pour les Zones d'habitation à prédominance résidentielle et les Zones d'habitation, 100% des territoires a été considéré occupé par la fonction logement. Pour les zones mixtes et de forte mixité, l'emprise au sol de la fonction logement a été estimée à 2/3 de la surface des parcelles considérés.;

Au total des grands projets et du potentiel net, le PRAS actuel permet de répondre à un total de **77.000 habitants**.

Suivant cette méthodologie, il apparaît que les parcelles à bâtir affectées en «zones d'habitats» et en «zones mixtes permettent de dégager une estimation de potentiel d'accueil de 28.043 habitants en tenant compte d'une répartition des densités moyennes de logements à l'hectare suivant les deux indicateurs précédemment cités.

Ce travail d'identification du foncier disponible a permis de tirer les conclusions suivantes :

- Tout d'abord, les chiffres montrent assez clairement qu'il n'existe pas en Région de Bruxelles-Capitale de potentiel foncier permettant de construire des logements en nombre suffisant, voir en surnombre, pour accueillir la croissance démographique envisagée;
- Ensuite, il est important de préciser que le travail d'identification des terrains et du potentiel d'accueil d'habitants n'est qu'une partie de la réflexion sur le potentiel d'accueil du territoire bruxellois au sens large ; Il faudra donc en dehors de la présente modification du PRAS s'interroger sur la capacité de la ville à se recomposer sur elle-même ;

- Enfin, en tout état de cause, la rareté des terrains ainsi que leur localisation souvent défavorable en deuxième couronne plaident d'une part pour une approche basée sur les logiques d'urbanisation des grandes friches situées en première couronne, et d'autre part pour une complexification de la manière d'approcher le territoire en termes de mixités et d'imbrications des programmes urbains.

Cette dernière réflexion renvoie à la nécessité proposée au travers de la modification du PRAS de revoir l'aspect «mono-fonctionnel» de certaines zones. Le contenu du projet de modification est exposé dans le point ci-dessous.

4. Contenu du projet de modification partielle du PRAS :

Sur base de l'étude préparatoire réalisée par MSA et la réflexion sur la mixité des zones qui en a découlé, deux types de modifications sont envisagées :

Premièrement, au niveau des **prescriptions littérales** :

- Certaines prescriptions littérales ont été modifiées afin de permettre ou de renforcer l'implantation du logement, tout en réservant suffisamment d'espace aux espaces verts ;
- Une nouvelle zone a été définie relative aux entreprises en milieu urbain (ZEMU) : nouvelles prescriptions littérales et graphiques ;
- Le programme de la ZIRAD a été modifié ;
- Une prescription littérale relative aux zones Seveso a été ajoutée.

Deuxièmement, au niveau de **l'affectation du sol** (prescriptions graphiques) :

- Certaines zones du PRAS ont été modifiées afin de permettre l'aménagement de sites stratégiques pour le développement international de Bruxelles (Delta et Heysel) ;
- D'autres zones ont été modifiées pour permettre d'y implanter du logement (dont certaines ZSL, ZIU et ZAPT) ;
- Certaines Zones de Forte Mixité (ZFM) ont été modifiées afin d'y renforcer et préserver leur caractère économique tout en y maintenant la possibilité de mixité.
- Une zone de chemin de fer (ZCF) a été affectée en ZIU afin de compenser l'affectation en zone d'équipements de la ZIU située actuellement sur le site du triangle Delta.

4.1. Modifications de certaines prescriptions littérales du PRAS

4.1.1. Modifications en vue de répondre au défi démographique

A. Modification du programme de certaines ZIR existantes

Une des pistes envisagées pour augmenter la production de logement a été de modifier le programme de certaines ZIR qui jusqu'à aujourd'hui n'autorisaient pas la construction de logement (6 B, 7) et d'augmenter la part de logement dans le programme d'autres ZIR (3).

D'autre part, il est apparu nécessaire de renforcer l'obligation de prévoir suffisamment d'espaces verts dans certaines ZIR (6 A et B, 13)

Les modifications apportées au programme de ces ZIR sont présentées ci-dessous :

ZIR n°3 -Gare de l'Ouest

Actuellement, le programme de la ZIR prévoit que la superficie de plancher affectée au logement ne peut être inférieure à 20% de l'ensemble des superficies de plancher de la zone.

La modification du PRAS prévoit de faire passer ce taux à 50% de l'ensemble des superficies de planchers de la zone.

Cette modification est notamment justifiée par le fait que l'étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur Gare de l'Ouest préconise d'affecter au minimum 50 % de la superficie plancher de la ZIR aux logements.

ZIR n°6 A et B- Tour et Taxis

La modification du PRAS prévoit que le logement soit introduit en affectation secondaire dans la ZIR 6 B. Actuellement le logement n'y est pas autorisé. En effet, cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives et aux bureaux.

La possibilité d'y implanter du logement donne ainsi plus de souplesse à la mise en œuvre des objectifs du schéma directeur Tours et Taxis qui prône notamment

le développement de la « *diversité des usages du site en implantant des lieux destinés à la résidence, aux activités administratives, de production et de logistique, aux commerces et aux équipements publics locaux ou à l'échelle de la ville* ».

Par ailleurs, afin de développer un cadre de vie agréable et de renforcer le verdoisement de la première couronne, le nombre d'hectares d'espaces verts à réaliser dans le périmètre des ZIR 6 A et 6 B a été augmenté. Au moins 7 ha d'espaces verts, incluant des espaces minéralisés, devront ainsi y être réalisés (5,5ha dans la ZIR 6 A et 1,5 ha dans la ZIR 6 B).

ZIR n° 7 - Van Volxem

Actuellement, cette zone est affectée aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

La modification prévoit de reprendre le logement en affectation principale de cette zone. Le bureau et les activités productives actuellement reprises comme affectations principales deviennent des affectations secondaires.

ZIR n° 13-Gare Josaphat

Le programme de la ZIR autorise déjà le logement. Néanmoins, afin d'accompagner la réalisation de logements sur le territoire de la ZIR, un minimum d'espaces verts à réaliser a été introduit. Au minimum 1 ha devra ainsi être consacré aux espaces verts.

B. Modification de la prescription générale 0.12

La prescription 0.12 a été modifiée afin d'insérer les ZEMU dans la liste des zones dans lesquelles la suppression de logement doit être compensée.

Le 1° point 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.

D'autre part, le 7° point de la prescription a 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 apparaissent en gras dans le tableau ci-dessous :

Prescription actuelle (PRAS 2001)	Prescription modifiée
0.12. 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 ;	0.12. 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 d'entreprises en milieu urbain 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 ; <i>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</i> »

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, au rez-de-chaussée ou au premier étage d'un immeuble , en liseré de noyau commercial

C. Modification de certaines prescriptions particulières :

Les modifications apportées à ces prescriptions sont reprises en gras dans les tableaux qui suivent.

Modification de la prescription n° 4.4. relative aux zones de forte mixité

Prescription actuelle (PRAS 2001)	Prescription modifiée
<p>4.4. Il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité dans les îlots caractérisés par les éléments suivants :</p> <p>1° la présence d'un ou de plusieurs immeubles dégradés et à l'abandon ou d'un ou plusieurs terrains en friche avant le 1er janvier 2000, représentant ensemble, au moins 15 % de la superficie de l'îlot concerné ou 3.500 m² de superficie au sol ;</p> <p>2° une bonne accessibilité.</p> <p>La réalisation d'un projet d'ensemble peut être autorisée aux conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité :</p>	<p>4.4. Il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité dans les îlots caractérisés par les éléments suivants :</p> <p>1° la présence d'un ou plusieurs immeubles dégradés et à l'abandon ou d'un ou plusieurs terrains en friche avant le 1er janvier 2011 représentant ensemble, au moins 15 % de la superficie de l'îlot concerné ou 3.500 m² de superficie au sol ;</p> <p>2° une bonne accessibilité.</p> <p>La réalisation d'un projet d'ensemble peut être autorisée aux conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de</p>

<p>1° le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme;</p> <p>2° le projet permet la restructuration du tissu urbain et porte au moins sur l'ensemble du ou des immeubles dégradés et à l'abandon ou des terrains en friche qui justifient le recours à la prescription 4.4. ;</p> <p>3° le projet prévoit au minimum 35% de superficie de plancher de logement, maximum 60 % de superficie de plancher affectés aux bureaux, aux activités autorisées en zone d'industries urbaines et aux commerces avec un maximum de 25 % affectés aux bureaux autres que ceux autorisés en zone d'industries urbaines;</p> <p>4° le projet prévoit au minimum 10 % de superficie au sol d'espace vert ;</p> <p>5° le projet garantit la réalisation concomitante du logement et des autres affectations.</p>	<p>publicité :</p> <p>1° le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme ;</p> <p>2° le projet permet la restructuration du tissu urbain et porte au moins sur l'ensemble du ou des immeubles dégradés et à l'abandon ou des terrains en friche qui justifient le recours à la prescription 4.4. ;</p> <p>3° le projet prévoit au minimum 50 % de superficie de plancher de logement, minimum 5 % de superficie de plancher d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, maximum 40 % de superficie de plancher affectés aux bureaux, aux activités autorisées en zones d'industries urbaines et aux commerces avec un maximum de 15% affectés aux bureaux autres que ceux autorisés en zone d'industries urbaines ;</p> <p>4° le projet prévoit au minimum 20 % de superficie au sol d'espace vert ;</p> <p>5° le projet garantit la réalisation concomitante du logement et des autres affectations.</p>
---	---

Cette modification permet tout d'abord de prendre en compte les immeubles abandonnés ou dégradés et les terrains en friches au-delà de l'année 2000. Les terrains qui seraient tombés à l'abandon entre 2000 et 2011 ainsi que les

nouvelles friches pourront donc faire appel à la prescription 4.4. Pour ces sites, la modification vise à augmenter la superficie de plancher minimum à réserver aux logements lors de la réalisation d'un projet d'ensemble. La proportion minimale de logement actuellement fixée à 35% deviendrait 50% des superficies de plancher. La modification de la prescription vise aussi à introduire l'obligation d'intégrer de l'équipement (minimum 5 % de la superficie de plancher) dans ce type de projet. Enfin l'augmentation de la superficie au sol minimum à consacrer aux espaces verts (20%) est prévue et ce afin de garantir l'habitabilité et la qualité de vie des futurs habitants de ces projets.

Modification de la prescription particulière n° 7.1. relative aux Zones administratives

Prescription actuelle (PRAS 2001)	Prescription modifiée
7.1. Ces zones sont affectées aux bureaux. Elles peuvent également être affectées aux logements, aux établissements hôteliers, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.	7.1. Ces zones sont affectées aux bureaux et aux logements . Elles peuvent également être affectées aux établissements hôteliers, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

Cette modification vise à mettre le logement sur le même pied que les bureaux dans les zones administratives, au titre d'affectation principale, afin d'y renforcer la mixité. D'autre part, d'après l'observatoire des bureaux n°28/2011, une proportion de 15% des immeubles de bureau vacants ont été reconnus comme facilement reconvertibles en logement.

Modification des prescriptions particulières n° 8.1. et 8.2. relatives aux Zones d'équipements d'intérêt collectif et de service public

Prescription actuelle (PRAS 2001)	Prescription modifiée
8.1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux logements qui en sont le complément usuel et l'accessoire.	8.1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public. Moyennant mesures particulières de publicité, elles peuvent aussi être affectées aux logements.
8.2. Moyennant mesures particulières de publicité, ces	8.2. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent

zones peuvent être affectées aux logements et aux commerces de taille généralement faible qui constituent le complément usuel et accessoire de ces zones.	<i>être affectées aux commerces qui constituent le complément usuel des affectations visées au 8.1.</i>
---	--

Cette modification vise principalement à clarifier la version française de la prescription actuelle dont l'interprétation porte à confusion. La prescription 8.2. précise que le commerce doit constituer le complément usuel des équipements d'intérêt collectif et de service public mais aussi des logements.

Modification de la prescription particulière 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
<i>11. Zones vertes de haute valeur biologique 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. Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces.</i>	<i>11. Zones vertes de haute valeur biologique 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. 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>

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.

Nouvelle prescription relative aux Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)

4bis.1. Ces zones sont affectées aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises, à savoir les services « business to business », dont la superficie de plancher est limitée à 2000m² par immeuble.

Ces zones peuvent aussi être affectées aux logements, aux commerces, aux commerces de gros et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises peut être autorisée après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

4bis.2. Les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces et aux commerces de gros.

L'affectation des rez-de-chaussée aux logements peut être autorisée lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

4bis.3. La réalisation d'un projet portant au moins sur 10.000m² de superficie de plancher peut être autorisée à condition qu'il prévoie minimum 30% de superficie de plancher affectés aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces ou aux commerces de gros et minimum 50% de superficie de plancher affectés aux logements, et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

4bis.4. Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 4bis.1. à 4bis.3. :

1° Les projets garantissent la mixité de l'îlot

2° Les projets favorisent la structuration du tissu urbain.

3° La nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants.

L'introduction de cette nouvelle prescription particulière vise à créer un nouveau type de zones à vocation économique, les zones d'entreprises en milieu urbain, ou « ZEMU », dans lesquelles l'introduction du logement et des équipements est possible, mais où la prédominance des activités économiques est maintenue.

Les **affectations principales** des ZEMU sont :

- les activités productives
- les services intégrés aux entreprises (business to business).

Les affectations secondaires sont : le logement, le commerce, le commerce de gros et les équipements d'intérêt collectif ou de service public.

Les rez-de-chaussée des immeubles des ZEMU seront réservés à ces activités principales, les activités productives s'installant préférentiellement dans ces espaces. L'utilisation des rez-de-chaussée par les entreprises favorise ainsi la possibilité de mixité verticale dans les ZEMU, le logement pouvant alors s'implanter aux étages.

Dans certains cas, c'est-à-dire, lorsque les conditions locales le permettent et moyennant mesures particulières de publicité, le logement pourra néanmoins s'implanter au rez-de-chaussée.

La limite à 2000 m² par immeuble, pour les activités productives et les services intégrés aux entreprises, est basée sur une enquête (empirique) de la SDRB qui montre que les activités dont la taille est inférieure à 2000 m² ont tendance à être davantage compatibles avec l'habitat (en termes de nuisances). Des demandes d'implantation d'entreprises auprès de la SDRB, il ressort que plus de la moitié des demandes serait compatible avec la fonction logement. Les entreprises pointées par la SDRB concernent les secteurs alimentaire, audiovisuel, médical, commercial, textile, culturel, secteur de l'édition, de l'engineering, des services, de la transformation.....¹

De plus, la demande en bâtiments faite auprès de la SDRB par les entreprises se concentre sur les tranches de surfaces comprises entre 250 et 1000 m². Il est néanmoins prévu qu'une augmentation de la superficie plancher affectée aux

¹ Schéma-Directeur Reyers, p. GP4 23

² SDRB-Note stratégique « Nouveau PRAS et SDRB- Analyse prospective de l'impact économique sur le développement de la ville.

activités productives et aux services intégrés aux entreprises peut être autorisée sans limite, moyennant mesures particulières de publicité.

D'autre part, les logements, commerces et équipements d'intérêts collectifs et de service public constituent une **affectation secondaire** des ZEMU.

La prescription 4 bis 3 relative aux projets dont la superficie de plancher est supérieure à 10 000 m², impose un programme permettant d'encourager les projets mixtes, tout en garantissant le maintien de l'activité productive dans ce type de projet.

Ce programme a été testé lors de l'étude préparatoire au PRAS réalisée par MSA et l'IGEAT, en fonction des configurations des parcelles des ZEMU et de différentes hypothèses de mixité verticale et/ou horizontale.

Enfin la prescription 4 bis 4 reprend les conditions générales à respecter dans les ZEMU. Ces conditions visent à :

- assurer la nécessaire compatibilité entre les différentes activités de la zone. L'objectif est en effet de faire des ZEMU des zones à vocation économique accueillant des entreprises davantage compatibles avec l'habitat.
- Assurer une urbanisation structurée de ces zones et la création d'un tissu urbain mixte de qualité.

4.1.2. Modifications en vue de permettre l'application du plan de développement international

A. Modification des alinéas 4 et 5 de la prescription n°18 relative aux zones d'intérêt régional

Prescription actuelle (PRAS 2001)	Prescription modifiée
<p>Toutefois, tant que l'aménagement des zones d'intérêt régional n° 6B, 8, 9, 10, n'a pas été établi conformément à l'alinéa 2, les actes et travaux relatifs aux affectations particulières définies dans leurs programmes, peuvent être autorisés après qu'ils auront été soumis aux mesures particulières de publicité et, à condition que la demande de permis d'urbanisme concerne l'ensemble du territoire de la zone d'intérêt régional, et ce, eu égard à la taille réduite de ces zones.</p> <p>Les zones d'intérêt régional 1, 2, 3, 5, 7, 8, 12 définissent dans leur programme un solde de superficies de bureaux admissibles en plus des locaux existants au jour de l'entrée en vigueur du plan. Le solde de bureaux admissibles défini dans le programme de ces zones d'intérêt régional est mis à jour de la manière suivante : (...).</p>	<p>Toutefois, tant que l'aménagement des zones d'intérêt régional n° 6B, 8, 9, 10, 15 n'a pas été établi conformément à l'alinéa 2, les actes et travaux relatifs aux affectations particulières définies dans leurs programmes, peuvent être autorisés après qu'ils auront été soumis aux mesures particulières de publicité.</p> <p>Les zones d'intérêt régional 1, 2, 3, 5, 7, 8, 12 et 15 définissent dans leur programme un solde de superficies de bureaux admissibles en plus des locaux existants au jour de l'entrée en vigueur du plan. Le solde de bureaux admissibles défini dans le programme de ces zones d'intérêt régional est mis à jour de la manière suivante : (...).</p>

Cette modification vise à répondre à deux objectifs :

- a. Inclure la nouvelle ZIR 15 créée sur le site du Heysel (voir infra) parmi les ZIR dont la réalisation du programme est possible en l'absence de PPAS et sans devoir appliquer les prescriptions de la zone de forte mixité.
- b. Supprimer une contrainte procédurale qui n'a pas d'effet pratique. En effet, l'exigence d'une demande de permis d'urbanisme concernant l'ensemble du territoire de la ZIR n'engendre pas nécessairement l'aménagement complet de la ZIR via une seule demande de permis.

B. Création d'une nouvelle zone d'intérêt régional : la ZIR n°15 : Heysel

Le programme de cette ZIR est le suivant :

ZIR 15-Heysel

Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux logements, aux établissements hôteliers et aux espaces verts.

Elle peut aussi être affectée aux bureaux qui constituent le complément usuel des fonctions principales de la zone.

La superficie de plancher affectée aux bureaux, en ce compris les bureaux existants à l'entrée en vigueur de la modification partielle du plan, est limitée à un total de 20.000 m².

*La superficie affectée aux espaces verts ne peut être inférieure à 7 ha.
La superficie de plancher affectée aux logements est de minimum 75.000 m²²*

La composition urbaine de l'ensemble vise :

- à recréer un quartier mixte et à concentrer les nouvelles superficies de plancher dans le pôle ouest du Boulevard du Centenaire ;
- à l'amélioration de la perméabilité piétonne et cyclable du site.

Les réservations pour les transports en commun, en ce compris la réalisation

d'une infrastructure de dépôt, doivent être prévues.

Le programme de cette ZIR a été déterminé de manière à permettre réaménagement du site en fonction des recommandations formulées par le PDI et le schéma de développement commercial. Dès lors, le programme de la ZIR vise à permettre notamment le développement d'un centre de congrès, d'une salle de spectacle, d'un centre commercial, d'activités Horeca et de logements.

Le périmètre de cette nouvelle ZIR est repris au point suivant relatif à la modification des prescriptions graphiques.

C. 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.

Cette modification permet notamment la relocalisation à terme de MABRU-CEFL sur le territoire de la ZIRAD.

Le tableau ci-dessous reprend les modifications du programme :

Programme actuel (PRAS 2001)	Programme modifié
Cette zone sera affectée principalement aux activités productives	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.	Elle pourra également être affectée aux activités portuaires et logistiques, notamment le transbordement, la distribution, le conditionnement, le commerce de gros, le transport et l'entreposage ; aux bureaux, équipements d'intérêt collectif ou de service public, logements, établissements hôteliers, commerces
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.	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.
--	--

4.1.3. Nouvelle prescription générale relative aux sites Seveso

0.16. Les établissements visés à l'article 3 de l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses ne peuvent être autorisés qu'en zones d'industries urbaines et en zones d'activités portuaires et de transport.
En outre, ils ne peuvent y être admis que moyennant le respect des conditions suivantes :

- 1° les actes et travaux sont soumis aux mesures particulières de publicité ;
- 2° leur implantation est dument motivée au regard de leur compatibilité avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants.
- 3° une attention particulière est portée à la nécessité de maintenir des distances appropriées entre, d'une part, les établissements concernés et, d'autre part, les zones habitées, les immeubles et zones fréquentés par le public, les zones de loisir, les zones présentant un intérêt naturel particulier ou ayant un caractère particulièrement sensible et, dans la mesure du possible, les voies de transports importantes.

La condition imposée au 3° de l'alinéa précédent est également d'application pour tout projet situé à proximité d'un établissement existant.

L'ajout d'une prescription « Seveso » dans le PRAS répond à l'obligation de transposer l'article 12, paragraphe 1^{er}, second alinéa de la directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996.

La formulation de la prescription induit que le respect des « distances appropriées » ne concerne pas seulement l'implantation de nouvelles activités SEVESO, mais également l'implantation de tout projet à proximité d'un établissement SEVESO existant.

Ces « distances appropriées » n'ont pas pour effet d'interdire tout projet dans le périmètre ainsi déterminé. En fonction des circonstances, un projet pourrait valablement être autorisé dans ce périmètre.

Cette précision justifie en soi que la tâche de déterminer précisément les distances en question soit confiée aux autorités qui délivrent les permis d'urbanisme et/ou d'environnement et ne soit pas réglée de manière générale par le PRAS.

4.2. Modifications apportées aux prescriptions graphiques : la carte des affectations du sol du PRAS

L'étude préparatoire à l'élaboration du projet de modification de PRAS a permis l'identification d'une série de zones dont l'affectation pouvait être modifiée en vue d'y implanter du logement.

De plus, l'affectation de certaines zones de forte mixité a été modifiée afin d'y renforcer leur vocation économique tout en préservant la possibilité d'y construire du logement.

D'autre part, de nouvelles zones de parcs sont créées en première couronne (Tours et Taxis, bassin Beco et Tivoli).

Par ailleurs, les modifications d'affectation concernent également les sites de Delta et Heysel, pour lesquels les affectations actuelles ne permettaient pas les aménagements prévus par le PDI ainsi que par les études en cours dans le cadre de l'élaboration des schémas directeurs sur ces zones.

Enfin, le projet de PRAS modifie également l'affectation de deux petites zones et corrige l'emplacement du « P » indiquant le parking de transit existant à Woluwe Saint-Lambert.

La carte et le tableau suivants reprennent l'ensemble des zones dont l'affectation est modifiée par le projet de modification partielle du PRAS. Le tableau indique l'affectation actuelle, l'affectation modifiée ainsi que la superficie de ces zones. Ces modifications sont détaillées par la suite. La légende des cartes des affectations du sol présentées se trouve à l'annexe 1 de ce document

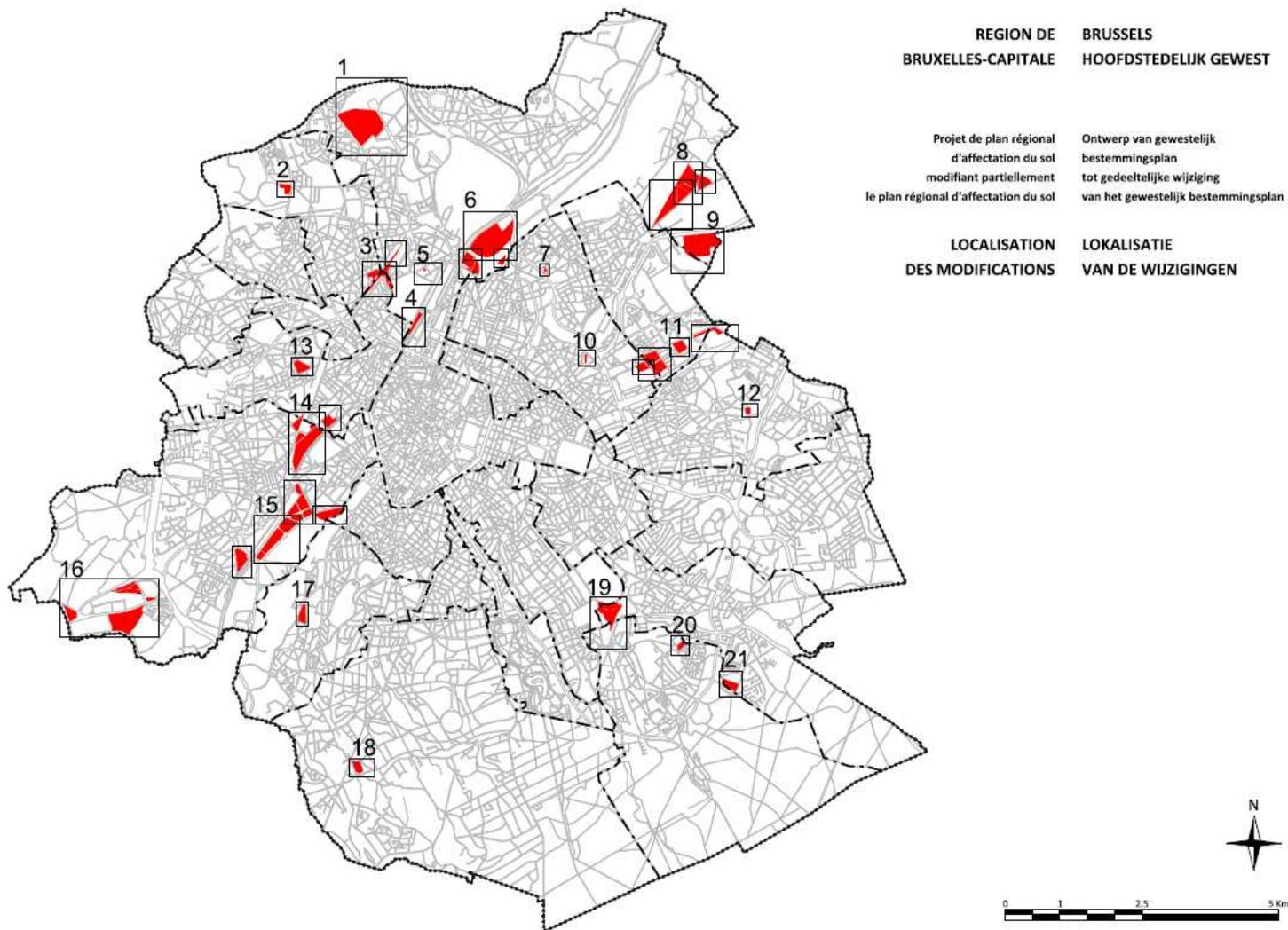


Figure 1: Localisation des zones dont l'affectation est modifiée par le projet de PRAS

Tableau 2: liste des modifications de la carte d'affectation du sol du PRAS

	Dénomination	Commune	Affectation au PRAS actuel	Superficie (m2)	Zone PRAS modifié
1	Heysel - ZIR 15	Bruxelles	ZE	205.638	ZIR
1	Heysel - ZIR 15	Bruxelles	ZP	12.117	ZIR
1	Heysel - ZIR 15	Bruxelles	ZS	60.097	ZIR
1	Heysel - ZIR 15	Bruxelles	Voiries	61.899	ZIR
2	Ancienne Barrière	Jette	ZFM	24.578	ZEMU
3	Uyttenhove	Jette	ZFM	20.781	ZEMU
3	Tours et Taxis	Bruxelles	ZCF	8.251	ZP
3	Tours et Taxis	Bruxelles	ZCF	10.515	ZP
3	Tours et Taxis	Bruxelles	ZCF	9.614	ZP
3	Tours et Taxis	Bruxelles	ZCF	902	ZP
3	Tours et Taxis	Bruxelles	ZM	22 175	ZP
4	Bassin Beco	Bruxelles	ZAPT	19661	ZP
5	Tivoli	Bruxelles	ZFM	240	ZP
6	Quai des Usines (MABRU)	Bruxelles	ZAPT	301.103	ZEMU
6B	Quai des Usines (SIBELGA)	Bruxelles	ZFM	70.390	ZEMU
6C	Quai des Usines (Navez)	Bruxelles	ZCF	13.326	ZIU
7	Rue Jan Blockx	Schaerbeek	ZP	2.815	ZE
7	Rue Jan Blockx	Schaerbeek	ZH	1.245	ZE
8 A	Haren-Chaussée de Haecht	Bruxelles	ZIU	109.707	ZEMU
8 B	Chaussée d'Haecht	Bruxelles	ZFM	40.126	ZEMU
8 C	Chaussée d'Haecht	Bruxelles	ZFM	38.270	ZEMU
8 C	Chaussée d'Haecht	Bruxelles	ZFM	92.845	ZEMU
9	Haren - OTAN (actuel)	Bruxelles/Evere	ZE	220.594	ZEMU
10	Rue du Chardon	Schaerbeek	ZV	5.293	ZH
11A	Mommaerts (Reyers)	Evere/Schaerbeek	ZIU	50.497	ZEMU
11A	Mommaerts (Reyers)	Evere/Schaerbeek	ZIU	43.048	ZEMU
11B	Mommaert - Reyers	Schaerbeek	ZFM	24.429	ZEMU
11C	Chaussée de Louvain - De Lombaerde	Evere	ZFM	35.454	ZEMU
11D	Chaussée de Louvain - Péage	Evere	ZFM	25.834	ZEMU
12	Parking Roodebeek	Woluwé-Saint-Lambert	P		P
13	Osseghem	Molenbeek	ZFM	38.170	ZEMU

14A	Brimingham A	Molenbeek/Anderlecht	ZIU	23.176	ZEMU
14B	Brimingham B	Anderlecht	ZIU	5.739	ZEMU
14C	Brimingham C	Anderlecht	ZIU	15.032	ZEMU
14D	Brimingham D	Anderlecht	ZIU	144.021	ZEMU
14 E	Birmingham	Molenbeek	ZFM	31.256	ZEMU
15A	Biestebroeck A	Anderlecht	ZIU	14.618	ZEMU
15B	Biestebroeck B	Anderlecht	ZIU	38.614	ZEMU
15C	Biestebroeck C	Anderlecht	ZIU	17.078	ZEMU
15D	Biestebroeck D	Anderlecht	ZIU	60.249	ZEMU
15E	Biestebroeck E	Anderlecht	ZIU	24.567	ZEMU
15F	Biestebroeck F	Anderlecht	ZIU	19.710	ZEMU
15G	Biestebroeck G	Anderlecht	ZIU	52.851	ZEMU
15H	Biestebroeck H	Anderlecht	ZIU	69.884	ZEMU
15I	Biestebroeck I	Anderlecht	ZIU	14.115	ZEMU
15 J	Biestebroeck	Anderlecht	ZFM	54.908	ZEMU
16A	Erasme A	Anderlecht	ZS	13.455	ZEMU
16B	Erasme B	Anderlecht	ZIU	4.353	ZEMU
16C	Erasme C	Anderlecht	ZIU	10.045	ZEMU
16D	Erasme D	Anderlecht	ZS	9.903	ZEMU
16E	Erasme E	Anderlecht	ZIU	19.299	ZEMU
16F	Erasme G	Anderlecht	ZIU	8.183	ZEMU
16G	Erasme H	Anderlecht	ZIU	35.533	ZEMU
16H	Erasme I	Anderlecht	ZIU	188.008	ZEMU
17	Saint-Denis	Forest	ZFM	33.776	ZEMU
18	Engeland - Dieweg	Uccle	ZFM	27.448	ZEMU
19	Delta A (CHIREC)	Auderghem	ZIU	27.541	ZE
19	Delta A (CHIREC)	Auderghem	ZA	1.396	ZE
19	Delta A (CHIREC)	Auderghem	ZCF	21.940	ZE
19	Delta B (SAF)	Auderghem/Watermael-Boitsfort	ZCF	42.230	ZA
20	Rue des Tritomas	Watermael-Boitsfort	ZS	11.328	ZHPR
21	Avenue Jean Van Horenbeeck	Auderghem/Watermael-Boitsfort	ZS	36.191	ZHPR

4.2.1. Modifications en vue de répondre au défi démographique

A. Les ZEMU

Certaines zones urbanisables dans lesquelles le logement n'est aujourd'hui pas autorisé ont été examinées. Dans le cadre de l'étude préparatoire menée par MSA-IGEAT, une série de Zones d'Industries Urbaines ont ainsi été identifiées comme pouvant accueillir du logement.

Il s'agit de zones qui présentent l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- elles sont accessibles en transports publics (Zone A ou B de la carte d'accessibilité);
- elles sont situées au sein ou à proximité de tissus urbains habités et peuvent facilement être rattachés à ceux-ci ;
- elles ne sont que très partiellement bâties aujourd'hui et l'introduction de logements pourrait se faire sans mettre en péril la fonction économique principale ;
- les zones présentent des possibilités d'amélioration qualitative passant par une recomposition urbaine d'ensemble ;
- les activités économiques qui y sont implantées aujourd'hui ne produisent pas de nuisances rendant incompatibles la cohabitation avec la fonction logement ;
- elles sont situées dans un cadre urbain intéressant et valorisable pour la fonction résidentielle

Outre les zones d'industries urbaines (8A, 11A, 14-15, 16 B-C et E-H), deux Zones d'activités portuaires et de transport (5 et 6), une Zone de Sport et loisirs de plein air (16A et 16 D) ainsi qu'une partie d'une zone d'équipements d'intérêt collectif et de service public (9) ont été affectées en ZEMU sur base d'une analyse similaire. A noter que cette zone n°9 est le site sur lequel l'OTAN est actuellement implanté mais dont le déménagement est prévu prochainement.

Dans un deuxième temps, une série de Zones de Forte mixité a été analysée afin d'identifier celles qui pourraient être réaffectées en ZEMU avec pour objectif d'y renforcer et de préserver leur vocation économique tout en y maintenant les possibilités de mixité. Les zones 2, 3, 6B, 8 B-C, 11 B-D, 13, 14 E, 15 J, 17 et 18 ont ainsi été affectées en ZEMU

Il est ressorti de ces analyses, la définition de 6 « pôles » de ZEMU :

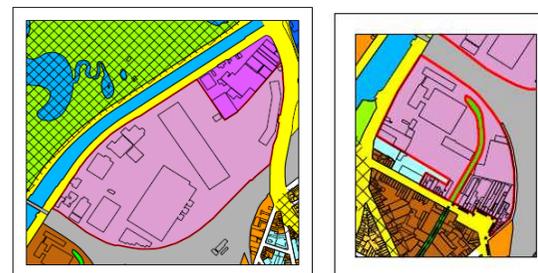


Figure 2 : Le pôle Quai des usines (6)

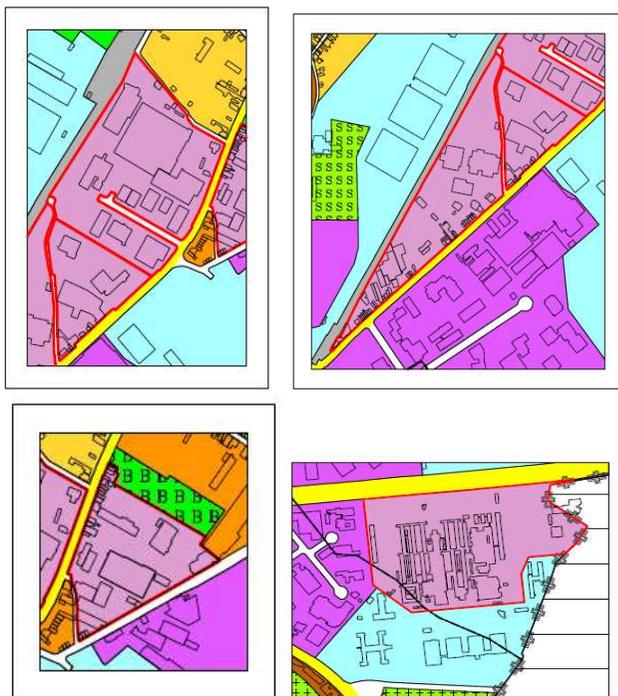


Figure 3 : Le pôle Haren (8 A-B-C, et 9)



Figure 4 : Le pôle Reyers (11 A-B-C-D)



Figure 5 : Le pôle Birmingham (14 A-E)



Figure 6 : Le pôle Biestebroek (15 A-J)



Figure 7 : Le pôle Erasme (16 A-K)

Outre ces 6 pôles de ZEMU, d'autres zones « isolées », aujourd'hui affectées en ZFM, ont été réaffectées en ZEMU :



Figure 8: ZEMU "Uytenhove" à Jette (zone 3)

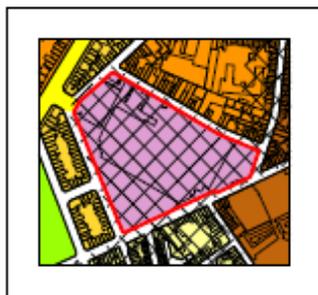


Figure 9: ZEMU "Osseghem" à Molenbeek-Saint-Jean (zone 13)



Figure 10: ZEMU "Ancienne barrière" à Jette (zone 2)

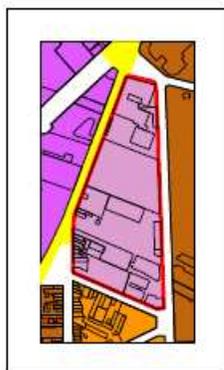


Figure 11: ZEMU "Saint-Denis" à Forest (zone 17)



Figure 12: ZEMU "Engeland-Dieweg" à Uccle (zone 18)

Au total, les ZEMU représentent environ 213 ha. La moitié de cette superficie provient de zones affectées aujourd'hui en zones d'industries urbaines. La superficie des ZIU transformées en ZEMU représente 17 % du total de la superficie des ZIU actuelles.

La superficie des ZFM réaffectées en ZEMU représente 11% de la superficie totale des ZFM actuelles.

B. Les modifications d'affectation de certaines zones de sport et de loisirs de plein air

L'étude préparatoire du PRAS démographique menée par MSA et l'IGEAT a également analysé l'ensemble des zones de sport et de loisirs de plein air du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il est ressorti de cette analyse, l'existence de certaines de ces zones non utilisées pour les sports et loisirs et peu adaptées à ces usages.

Ces zones sont les suivantes :

- La ZS située rue des Tritomas à Watermael Boitsfort (zone 20). Ce terrain est aujourd'hui inoccupé. Le projet de modification du PRAS propose d'affecter ce terrain en zone d'habitat à prédominance

résidentielle (ZHPR) afin d'assurer une continuité avec les zones limitrophes.



Figure 13: carte d'affectation du sol de la zone 20- projet de modification du PRAS

- La ZS située avenue Jan Van Horenbeeck (zone 21). Cette zone est également inutilisée. Le projet de modification du PRAS propose d'affecter ce terrain en ZHPR.



Figure 14: carte d'affectation du sol de la zone 21 - projet de modification du PRAS

- La ZS située à Erasme (16 A et 16 D) : cette zone est située dans le pôle de ZEMU « Erasme » présenté ci-avant. Pour plus de cohérence avec les futures ZEMU adjacentes et en raison du fait que ces zones sont inappropriées pour l'usage des sports et loisirs (talus au bord du Ring), le

projet de modification du PRAS propose d'affecter cette zone également en ZEMU (voir figure 7).

C. Création de nouvelles zones de parc en première couronne

Afin de compenser les pertes potentielles d'espaces verts résultant de la modification de l'affectation des trois zones de sport et loisirs précitées, ainsi que de renforcer la présence des espaces verts en première couronne, le projet de modification du PRAS affecte en zones de parcs certaines zones situées autour de Tours et Taxis. En effet, la présence d'espaces verts en suffisance doit accompagner les réponses apportées à l'essor démographique afin d'assurer une bonne qualité de vie aux habitants. 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 15: carte d'affectation du sol- parcs à l'Ouest de Tours et Taxis (zones 3)-projet de modification du PRAS

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 16: zone de parc bassin Beco (zone 4)-projet de modification du PRAS!

Enfin, une partie de l'îlot formé par les rues de Molenbeek, de Wautier, du Tivoli, Claessens et Dieudonné Lefèvre, situé en zone de forte mixité, est affecté également en zone de parc. En effet, la plus grande partie de cet îlot est la propriété de la SDRB et celle-ci y développe actuellement un projet de lotissement comprenant un lot à usage de parc ;

Il apparaît souhaitable d'inscrire cette zone de parc dans le PRAS afin de garantir la réalisation de cet espace récréatif appelé à bénéficier aux futurs habitants des 500 logements prévus sur le site.



Figure 17: zone de parc-Tivoli- projet de modification du PRAS

D. Modification de l'affectation d'une zone de chemin de fer en ZIU (Navez)

Les terrains situés à Bruxelles en zone de chemin de fer jouxtant la zone mixte de la rue Navez ne sont actuellement pas urbanisés et seraient propices au développement d'activités économiques.

L'affectation de ces terrains en zone d'industries urbaines permettra de compenser la disparition de la zone du même type qui existe actuellement sur le site Delta et dont la mutation en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public a été proposée par le projet de modification.

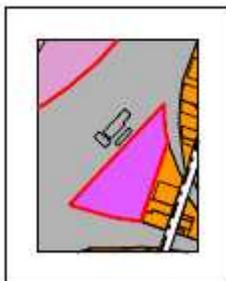


Figure 18: ZIU Navez (zone 6 C)- projet de modification du PRAS

4.2.2. Modifications en vue de permettre l'application du plan de développement international

A. Heysel

Le site du Heysel est aujourd'hui affecté en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, en zone de parc et en zone de sports et loisirs de plein air. Le projet de modification du PRAS prévoit de créer une nouvelle ZIR (ZIR 15) sur une partie du site dont le périmètre est indiqué sur la figure qui suit.

Le programme de cette ZIR est détaillé ci-avant dans le point relatif aux modifications des prescriptions littérales.

Comme détaillé plus haut, la prescription n°18 a été modifiée afin d'inclure la ZIR 15 dans les ZIR dont le programme peut être réalisé, en l'absence de PPAS, et sans devoir tenir compte des prescriptions de la zone de forte mixité. Le mécanisme de calcul du solde de bureaux admissibles (CASBA) prévu à la prescription 18 sera également applicable à la ZIR 15.

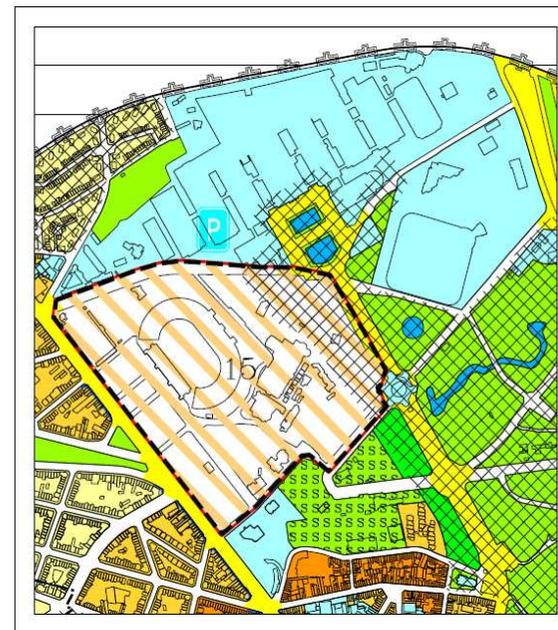


Figure 19: Carte d'affectation du sol- projet de plan- ZIR 15 – Heysel

B. Delta

Le site est aujourd'hui affecté en zone d'industrie urbaine et en zone de chemin de fer. Le projet de PRAS propose d'affecter le site de la manière suivante :

- en zone d'équipements d'intérêts collectifs et de service public au Nord du triangle, le long du Bd du Triomphe (19 A) ;
- en zone administrative pour le Sud du triangle (19 B).

Ces nouvelles affectations sont représentées dans la carte ci-dessous.

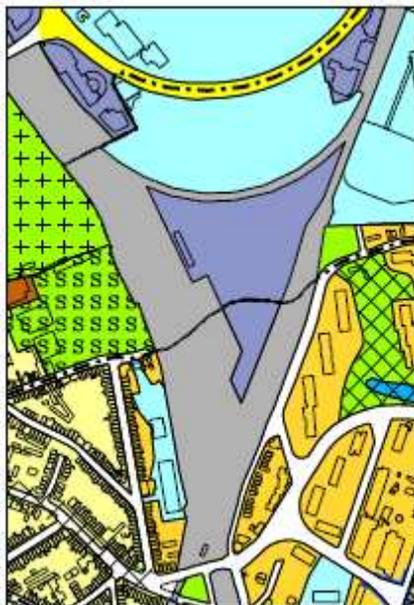


Figure 20 : Carte d'affectation du sol-projet de plan- triangle Delta (19 A et B)

La modification des affectations doit permettre l'aménagement du site en fonction des recommandations formulées par le PDI. L'affectation en zone d'équipements permet ainsi l'implantation d'un pôle hospitalier au Nord du site. L'affectation en zone administrative rend possible l'installation d'un complexe de bureau pour la Commission européenne au Sud du site. Dans le cas où la Commission européenne ne confirmerait pas ce choix, la partie Sud du site pourrait accueillir un pôle mixte de logements et équipements.

4.2.3. Les autres modifications

- La modification de l'affectation du terrain situé en intérieur d'îlot formé, à Schaerbeek, par la rue Jan Blockx, la rue Nestor De Tière, la chaussée de Helmet et le boulevard du Lambermont (zone 7) de manière à ce que ce terrain puisse accueillir l'extension de l'équipement scolaire voisin. Ce terrain, affecté aujourd'hui en partie en zone d'habitat et en partie en zone de parc, est ainsi transformé en zone d'équipements d'intérêt collectif et de service public. La carte suivante présente la nouvelle affectation de cette zone :



Figure 21: carte d'affectation du sol de la zone 7-projet de modification du PRAS

- La modification de l'affectation du Carré des Chardons (zone 10), situés entre les rues des chardons, des Pavots et les avenues Rogier et Cambier de manière à mettre un terme à l'interdiction de construire, reconstruire ou lotir, suite à la décision de la cour d'appel de Bruxelles. En conséquent ce terrain passe de l'affectation en zone verte à celle d'affectation en zone d'habitat. La carte suivante présente la nouvelle affectation de cette zone :

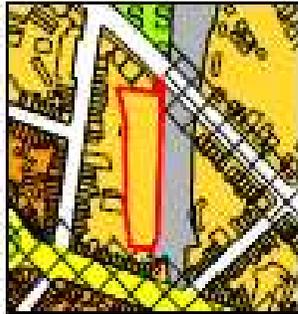


Figure 22: carte d'affectation du sol de la zone10- projet de modification du PRAS

- La correction d'une erreur du PRAS actuel en remplaçant le « P » (zone 12) indiquant l'emplacement du parking de transit existant à Woluwe-Saint-Lambert sur l'îlot compris entre l'avenue Paul Hymans, la chaussée de Roodebeek, l'avenue de la Spiruline et l'avenue Jacques Brel, tant sur la carte des affectations que sur la carte des transports en commun. La carte suivante présente le nouvel emplacement du « P » :



Figure 23- carte d'affectation du sol de la zone 12- projet de modification du PRAS

PARTIE 2 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES INCIDENCES

Contrairement au RIE complet, les incidences sont ici détaillées par thématique.

1. L'urbanisme, le patrimoine et le paysage

1.1. Delta et le Heysel

1.1.1. Delta

La révision du PRAS donne la possibilité de nouveaux développements. Ainsi, il est par exemple envisagé de développer un pôle hospitalier (CHIREC) dans la partie nord du site. La réaffectation de la partie Sud du site en zone administrative pourra permettre le développement de bureaux destinés aux institutions européennes ou d'un quartier mixte (logements/commerces/équipements) dans sa partie sud.

Les caractéristiques du site sont :

Du point de vue urbanistique :

- La présence des centres de gravité suivants : Keym (Watermael-Centre), Arcades-Relais, le cimetière d'Ixelles, le quartier St Julien/Wavre ;
- La présence de parcs du campus de la Plaine et Tercoigne
- La présence d'arrêts de transport en commun (métro et train, notamment) aux trois angles du triangle.

Du point de vue patrimonial il faut relever la présence des éléments suivants :

- Le Cimetière d'Ixelles, l'ancienne Centrale électrique de la Compagnie d'électricité d'Ixelles (rue Volta 6A), la Cité Volta.
- Le pont Fraiteur, qui par sa hauteur et le tracé harmonieux de ses arches fait partie intégrante du paysage.

- la vieille ferme (classée) de l'Hof Ter Coigne
- Une stèle commémorative.

Du point de vue paysager :

- des repères urbains de qualité existants et actuellement mal mis en valeur (pont Fraiteur)

Par ailleurs, le site souffre actuellement du manque d'accessibilité, particulièrement de l'absence de connections du triangle ferroviaire vers les quartiers avoisinants du fait de la présence des voies de chemin de fer situées en surplomb.

Les incidences potentielles identifiées sur l'urbanisme, le patrimoine et les paysages sont les suivantes :

Incidences positives :

- Une forte visibilité du site tant depuis la place Keym que depuis le pont Fraiteur ;
- L'apport de nouvelles fonctions attractives pour les quartiers avoisinants (commerces, équipements,...) ;
- La mise en connexion à travers le site de différents quartiers actuellement coupés les uns des autres par les voies de chemin de fer ;
- L'opportunité d'une architecture moderne de qualité participant à une image positive du site et des quartiers avoisinants.

Incidences négatives :

- Le risque d'un enclavement renforcé de Hof ter Coigne ;
- Le risque de la création d'une « cité administrative » monofonctionnelle sur le site, sans réelle interaction avec les quartiers avoisinants.

Les recommandations sont les suivantes :

Les effets décrits ci-avant indiquent qu'une attention particulière devra être portée à la manière dont le site sera développé, afin de garantir son

intégration harmonieuse et positive dans le tissu urbain existant. Ce suivi doit se faire à travers d'autres plans (PPAS) et Schémas (Schéma Directeur) en cours d'élaboration mais également au moment de l'octroi des permis.

Horeca	9.800 m ²
Logements	93.750 m ²
Bureaux	20.000 m ²

Tableau 3 : synthèse du programme du projet « NEO »

Il est recommandé de :

- Organiser et aménager de nouvelles connexions urbaines de qualité vers les quartiers avoisinants permettant de franchir les barrières existantes
- Profiter des repères urbains de qualité existants et actuellement mal mis en valeur (pont Fraiteur) et/ou en créer de nouveaux pour renforcer l'identité visuelle du site ;
- Soigner particulièrement les transitions urbaines entre les différents quartiers résidentiels avoisinants et le site ;
- Favoriser une mixité de fonctions complémentaire à celles présentes aux abords du site.
- Respecter les sites et éléments à haute valeur patrimoniale qui le bordent.

1.1.2. Le Heysel

La création de cette ZIR permettra le réaménagement du site en fonction des recommandations du Plan de développement international (PDI) et du Schéma de développement commercial. Le programme actuellement envisagé par le projet de la ville de Bruxelles (Néo), a été pris comme scénario d'étude dans le RIE. Ce programme est le suivant :

Fonctions	m ² BVO
Centre de congrès	16.000 m ²
Hôtel	20.000 m ²
Retail (helft warenhuis - helft warenhuis)	76.000 m ²
Leisure (parc de sport et de loisirs)	17.400 m ²
Salle de spectacle/d'événements	8.000 m ²

Caractéristiques du site :

Du point de vue urbanistique et paysager :

Le tracé urbanistique du plateau du Heysel met à profit la légère pente nord-sud existante pour mettre en valeur le Palais des expositions d'une part et l'Atomium d'autre part, situés de part et d'autre d'un axe.

Toutefois, les bâtiments présents sur le site fonctionnent sans relation les uns avec les autres, ni avec l'espace public : présence d'îlots de grande dimensions, façades des immeubles mal orientées, espace public monotone.

La fréquentation du site est souvent irrégulière, mais intense, ce qui entraîne une difficulté de gestion des espaces et équipements urbains.

Le site présente peu de connexions avec le tissu urbain existant.

Du point de vue patrimonial :

Le Plateau du Heysel abrite plusieurs ensembles patrimoniaux particulièrement emblématiques de la ville de Bruxelles. Aucun élément n'est classé aujourd'hui. Le rapport sur les incidences environnementales propose un inventaire complet mais succinct des éléments présents qui pourrait servir de base à un travail plus approfondi. La figure qui suit résume les axes principaux de cet inventaire. On peut citer notamment les éléments datant des l'exposition universelles de 1935 (palais des expositions, notamment) et de 1958 (Atomium).

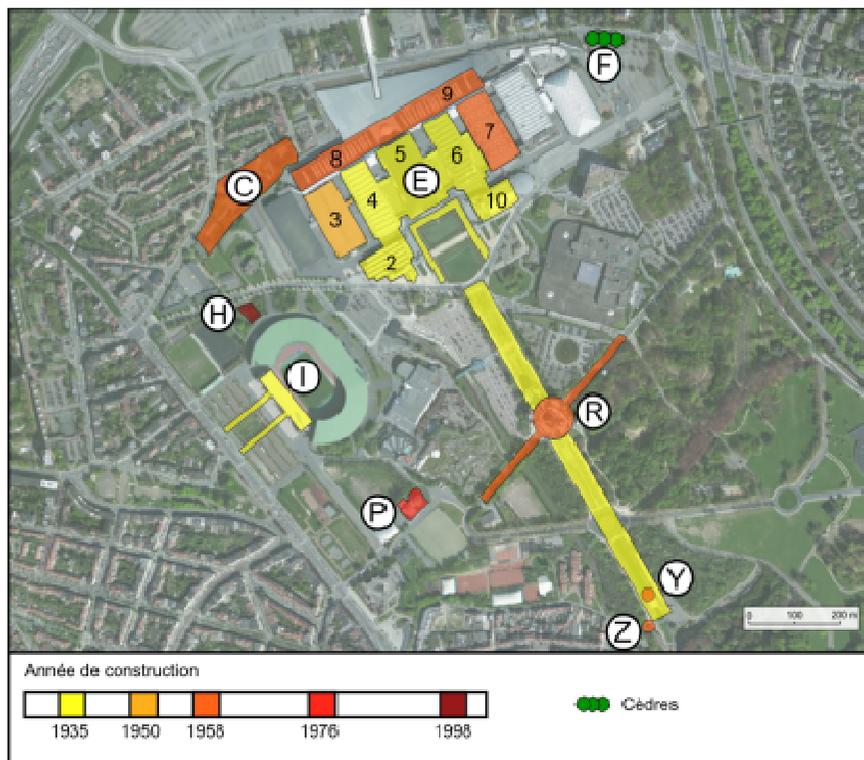


Figure 24 : Localisation des ensembles, perspectives, bâtiments ou éléments de bâtiments jugés remarquables d'un point de vue patrimonial (APEB, 2011)

Incidences potentielles de la modification du PRAS :

- L'introduction de nouvelles fonctions impliqueront un usage plus intensif du sol.
- Ces nouvelles fonctions pourront avoir un impact positif sur la structuration de l'espace public et l'intégration de l'aire avec les quartiers voisins.

- Malgré un possible déménagement de certains espaces verts, le maintien de minimum 7Ha d'espace vert au sein de la ZIR est garanti.

Recommandations :

A niveau du paysage urbain une densification du site devrait faire attention aux importants points de repère à caractère patrimonial présents sur le Plateau du Heysel actuellement.

Par ailleurs, la prescription littérale 18 relative à toutes les ZIR a été modifiée dans ses alinéas 4 et 5 et permet notamment à cette ZIR de ne pas devoir faire l'objet d'un projet d'ensemble.

Les recommandations attirent donc l'attention sur les points suivants :

- Porter une attention à l'animation des rez-de-chaussée le long de l'avenue De Strooper et favoriser les connections urbaines traversant cette avenue, mais élégamment vers les monuments emblématiques que sont l'Atomium et le palais des expositions ;
- Eviter les infrastructures susceptibles de renforcer les barrières existantes (intégration d'un projet de dépôt STIB) ;
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux ;
- Il faudra concevoir la mixité des futurs développements de telle manière que les logements puissent entretenir des relations avec les quartiers résidentiels adjacents.

1.2. Les ZEMU

L'enjeu principal aux ZEMU qui concernent des zones initialement dévolues aux activités industrielles (zones d'industries urbaines ou zones d'activités portuaires) est de permettre l'implantation de logement tout en maintenant le caractère économique prédominant de ces zones. Le complément au rapport d'incidences étudie des terrains actuellement affectés en zone de forte mixité qui sont réaffectés en ZEMU, pour ces terrains, l'enjeu est le maintien des activités productives dans le cadre du développement de logement (ce maintien n'est actuellement pas automatique dans le cas des

zones de forte mixité). Un enjeu environnemental commun à toutes les ZEMU est la cohabitation harmonieuse de ces fonctions. Cette cohabitation doit mener à une réflexion spécifique.

Caractéristiques des sites actuellement affectés en zones d'industrie :

- Le diagnostic de la situation existante montre une faible utilisation de l'espace par la présence de friches au sein de plusieurs pôles. Ce constat est particulièrement fort pour le pôle Erasme. Les autres pôles sont également concernés, que ce soit par la présence de friches ou d'équipements qui pourraient être intégrés au sein d'un bâti plus dense.
- Le parcellaire cadastral montre généralement la présence de grandes superficies.
- Certains de ces sites possèdent un patrimoine historique intéressant (Biestebroeck, Birmingham, Quai des Usines) difficile à prendre en compte dans le cadre des affectations actuelles, ces sites peuvent présenter un bâti dense.
- Tous les pôles sont traversés et/ou implantés à proximité de limites urbaines, telles que le Ring, le Canal, des zones industrielles, des lignes de chemin de fer, l'autoroute E40, ... qui enclavent parfois fortement les terrains concernés.

Caractéristiques des sites actuellement affectés en zones de forte mixité :

- Il s'agit généralement de terrains occupés majoritairement par des entreprises et où le logement est peu présent ;
- Ces terrains abritent souvent de larges aires de stationnement ou de manœuvre ;
- Le pôle de « Haren » montre une plus faible occupation des terrains.

Incidences :

- L'affectation des zones proches du canal en ZEMU permettra d'y renforcer la qualité du tissu urbain et la convivialité des rives du canal.
- Cette nouvelle affectation permettra une restructuration des zones concernées.

Il s'impose d'augmenter la densité d'occupation des ZEMU pour garantir le maintien d'une activité économique importante. Les ZEMU constituent également une opportunité de moderniser et d'entretenir les locaux destinés aux activités productives à travers la réalisation de projets mixtes.

Ces deux éléments indiquent que les terrains réaffectés aux ZEMU sont susceptibles de subir des transformations profondes.

Il n'est pas possible de préfigurer ici l'ensemble des sources d'incompatibilité susceptibles d'apparaître entre le logement et les activités productives. Il s'agira de les identifier en amont des projets spécifiques pour les intégrer au mieux par les auteurs de projets. Une attention très particulière devra être portée à ces aspects.

Cette cohabitation peut se faire schématiquement selon deux scénarii :

- Un scénario de mixité horizontale impliquant que différentes parties de l'îlot soient dédiées à chacune des fonctions ;
- Un scénario basé sur une mixité verticale ou la répartition des fonctions se feraient entre les différents niveaux au sein d'un même bâtiment.

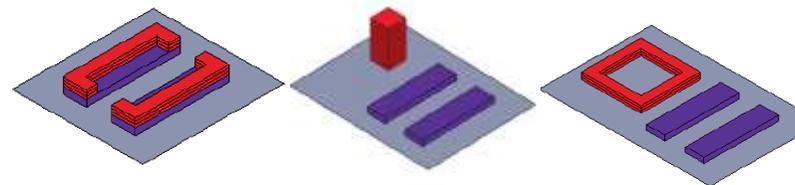


Figure 25 : représentation schématique de différentes possibilités de mixité horizontale et verticale (logement en rouge et activités productives en bleu, source MSA)

Dans le cas d'une mixité verticale avec rez-de-chaussée abritant des activités productives, les points d'attention principaux qui se posent sont les suivants :

- La qualité du traitement de façade à rue, de l'espace public et la convivialité de l'accessibilité des logements aux étages ;

- La qualité des « intérieurs d'îlots » ;
- La localisation des aires de livraisons et de manœuvre évitant le trafic lourd sur des voiries locales ;
- La gestion des techniques et, notamment, l'évacuation des gaz de ventilation et de combustion.

Dans le cas d'une mixité horizontale, les questions peuvent être différentes. Il est, par exemple, possible de localiser les activités générant le plus de trafic le long des axes principaux et le logement le long d'axes secondaires. Dans la mesure où ces considérations seraient effectivement prises en compte, il reste les risques suivants :

- La possibilité de voir le logement confiné à une extrémité entouré d'activité productive et/ou commerciale avec le faible contrôle social qui y serait présent durant les périodes de faible activité ;
- Des cheminements peu accueillants menant aux logements, le long de bâtiments à caractère industriel, notamment pour les modes doux ;
- Les relations et distances avec les autres quartiers résidentiels avoisinants et avec les équipements (écoles,...).

Dans le cadre de l'implantation de logements au sein des ZEMU, il sera probablement nécessaire de réduire la taille des îlots de manière à offrir une meilleure desserte au foncier disponible et à permettre des cheminements – notamment pétons - qui soient plus courts et moins monotones.

Enfin, tous les pôles de ZEMU sont localisés à proximité de limites qui coupent le tissu urbain. Il existe un risque que ces pôles restent enclavés et mal connectés.

Le développement de ces pôles impliquera donc bien un investissement privé accompagné d'un investissement et d'une vision assumée par les pouvoirs publics.

En ce qui concerne la réaffectation des zones de forte mixité en ZEMU, les incidences sont relativement limitées. Les affectations hôtelières et administratives ne seront plus autorisées. Les équilibres entre les autres

affectations sont modifiés : le logement devient une affectation secondaire en ZEMU alors que cette affectation est principale en zone de forte mixité et les seuils autorisables en activités productives et le commerce sont augmentés. Ces zones seront dès lors également concernées par l'obligation d'une mixité au sein de projets de taille supérieure à 10.000 m² de planchers prévue dans la prescription des ZEMU (prévoyant alors un minimum de 30% d'activités économiques et de 50% de logement).

Recommandations :

Les recommandations visent, dans le cadre de la mise en œuvre des prescriptions relatives aux ZEMU à travers les projets qui y seront développées :

- À porter une attention particulière à la compatibilité des fonctions via une sélection adéquate des activités et une bonne gestion des nuisances propres à la nature des activités ;
- À veiller à éviter une dissémination de logements trop clairsemée ou un isolement de quelques logements à travers un environnement industriel ;
- Affecter prioritairement au logement des bâtiments industriels à valeur patrimoniale qui ne répondent plus aux besoins de leur fonction initiale et sont compatibles à la fonction de logement ;
- Eviter la construction d'un bâti qui présenterait une façade aveugle, monotone et sans interaction au rez-de-chaussée.
- Veiller à préserver ou créer des intérieurs d'îlot de qualité ;
- Veiller à la qualité des cheminements des modes doux ;
- Requalifier l'aménagement des voiries locales ;
- Maintenir le trafic lourd et intense sur les axes principaux ;
- Réduire les coupures actuelles du tissu urbain dans l'ensemble des pôles ;

RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS

RESUME NON-TECHNIQUE
MARS 2012

- Éviter la création de voiries en cul de sac et favoriser la création de voiries qui mènent effectivement à un nœud offrant plusieurs possibilités à chacune de ses extrémités.

Au niveau de chaque pôle, il est recommandé de veiller à la création d'une nouvelle identité en adéquation avec les nouvelles fonctions qui y sont attendues. En ce qui concerne les investissements publics nécessaires à l'aménagement de ces zones, il importe de tenir compte du phasage des différentes mesures d'aménagement. En effet, il s'agit d'éviter l'arrivée du logement avant que certains aménagements publics nécessaires à la qualité de l'habitat dans ces zones n'aient été réalisés. Dans le cas contraire, le logement qui s'y développerait risque d'être peu attractif.

Une vision stratégique de l'aménagement de ces zones telle que recommandée ci-dessus pourrait permettre la planification de ces investissements publics en amont de la réalisation des projets.

La répartition des superficies reprises en ZEMU est indiquée dans le tableau qui suit.

Pôle	m ²	%
Erasme	351.901	16,3
Birmingham	219.224	10,2
Biestebroek	342.027	15,9
Quai des usines	371.493	17,2
Haren	547.910	25,4
Reyers-Mommaerts	179.262	8,3
Hors pôle	144.753	6,7
TOTAL	2.156.570	100

Figure 61 : superficies reprises en ZEMU

La question du coût et du phasage de ces investissements publics se pose au sein des pôles et de manière plus pointue sur le territoire des communes d'Anderlecht (Erasme, Biestebroek et Birmingham) ainsi que de la Ville de Bruxelles (Quai des Usines, Haren).

A cet égard, nous recommandons de développer en priorité les pôles ZEMU situés à proximité des quartiers résidentiels existants et pouvant ainsi dans un premier temps profiter des équipements et services collectifs existants. Ce développement pourrait se faire sous forme de « tache huile » à partir de cette proximité, notamment par l'activation préférentielle de terrains propriété du secteur public.

Une partie des investissements pourraient également être pris en charge par le privé dans le cadre de grands projets.

Le rapport d'incidences contient par ailleurs une description plus détaillée de chacun des pôles ainsi que des recommandations qui leur sont spécifiques. Nous invitons donc le lecteur désireux de mieux identifier ces incidences et recommandations à le consulter.

Notons, à titre d'exemple, que les pôles de Birmingham et Biestebroek abritent un patrimoine industriel susceptible de participer à la création d'une identité.

1.3. Autres modifications du PRAS étudiées dans le rapport d'incidences

Nous retrouvons ici deux types de modifications :

- D'une part des modifications réaffectant des terrains actuellement faiblement exploités en vue d'y permettre le logement alors que cette affectation n'y est actuellement pas permise ;
- D'autre part, des modifications des prescriptions littérales de certaines zones du PRAS en vue d'y renforcer le logement (ZE, ZA, ZFM et certaines ZIR).

Le premier cas concerne des sites affectés actuellement en zone de sport et de loisir de plain air. La réaffectation de ces sites impliquera une densification du bâti sur ces terrains actuellement faiblement bâtis.

La seconde catégorie de modifications concerne tout d'abord la modification du programme de trois ZIR (Tours et Taxis 6b-Gare de l'Ouest et Van Volxem) dans lequel le logement a été soit introduit, soit renforcé. Ensuite les prescriptions des ZA, ZFM et ZE ont également été modifiées.

ZIR

- La ZIR Tours et Taxis 6 b est couverte par un schéma directeur donnant les lignes directrices de la requalification du site. Ce schéma directeur prévoit le développement d'une mixité fonctionnelle sur le site, dont le logement. Un PPAS est également en cours d'élaboration. Etant donné l'occupation actuelle de la ZIR 6b et les projets en cours, le fait d'autoriser du logement ne pourra concerner que de faibles surfaces ou d'une rénovation lourde d'un bâtiment existant.
- La ZIR Van Volxem est fortement marquée par son passé industriel et la présence de bâtiments d'intérêt patrimonial qui témoignent de cette période. La proximité des voies ferrées nuit à la continuité de l'espace urbain. La création de logement sur ce site devra veiller à créer les conditions d'habitabilité nécessaires.
- La ZIR Gare de l'Ouest fait l'objet d'un schéma directeur en cours d'élaboration. Le site présente des possibilités intéressantes d'intégration dans le tissu urbain étant donné la densité des quartiers résidentiels qui l'entourent. Il faudra essayer de renforcer les connexions piétonnières et réduire au maximum les nuisances générées sur l'espace public par le passage des trains .

Zones Administratives

Le fait de mettre le logement sur le même pied que le bureau permettra d'apporter d'avantage de mixité à ces zones et facilitera la reconversion de bureaux en logements.

Zones de Forte Mixité

La modification de la prescription relative aux immeubles à l'abandon et aux terrains en friches en ZFM (4.4.) permettra de faciliter la requalification de ces sites en faveur du logement. L'augmentation de la superficie minimale réservée aux espaces verts donnera la possibilité de développer des aménagements intéressants pour l'identité paysagère du site et la qualité d'habitat.

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public

La modification de la prescription n'apporte aucune incidence directe, elle permet de clarifier l'interprétation du texte.

1.4. Autres modifications du PRAS étudiées dans le complément au rapport d'incidences

Le complément de RIE a également étudié les éléments du projet de modification du PRAS suivants :

- La réaffectation de certaines zones en zones de parcs en première couronne (autour de Tours et Taxis, le long du bassin Beco et au sein du projet de la SDRB « Tivoli »).
- L'affectation en zone d'industrie urbaine d'un terrain dénommé «-Navez-», au sein du Quadrilatère à proximité de la Cage aux Ours qui est actuellement affecté en de chemin de fer;
- La modification des prescriptions littérales suivantes :
 - La prescription 0.12 ;
 - La ZIR 6 : Tours et taxis
 - La ZIR 13 : Josaphat
 - La Zone d'Intérêt Régional à Aménagement Différé (ZIRAD) ;

Le terrain « Navez » affecté en zone de chemin de fer au sein du Quadrilatère est actuellement occupé par des potagers. Il dispose d'un chemin d'accès étroit en bordure de talus de chemin de fer. Sa réaffectation

en zone d'industrie implique probablement la nécessité de l'équiper d'une voirie et des impétrants nécessaires.

La modification de la prescription 0.12 permet de tenir compte de la création des ZEMU dans le cadre de cette prescription. La modification de la prescription permet également de compenser la perte de logement par une création de logement en dehors de la zone concernée. Elle limite les autorisations d'extension de commerces en liseré de noyau commercial aux deux premiers niveaux des immeubles.

Les modifications apportées aux programmes des ZIR 6 et 13 permettent d'y renforcer les espaces verts.

Les activités logistiques, de transbordement, l'entreposage et de conditionnement sont intégrées en affectation secondaires de la ZIRAD. Ces activités sont en cohérence avec la proximité des lignes de chemin de fer et du port.

D'autre part, le complément de RIE a également étudié les alternatives suivantes (non retenues par le projet de PRAS) :

- L'affectation en zone d'activité portuaire ou de transport d'un terrain en zone d'industrie urbaine proposé initialement en ZEMU au sein du pôle de Biestebroek;
- l'affectation en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public d'un terrain affecté aujourd'hui en zone de sport et de loisir de plein air, dit « Ring Nord », initialement proposé en zone d'industrie urbaine ;

Le terrain du pôle Biestebroek réaffecté en zone d'activité portuaire garderait alors son caractère industriel. Sa réaffectation pourrait permettre de renforcer l'activité logistique et portuaire à cet endroit. Cette réaffectation déforce par conséquence le pôle ZEMU à cet endroit par le maintien d'une activité industrielle forte qui risque par ses incidences de rendre plus difficile l'implantation de logement à ses abords. Ce pôle ZEMU pourrait alors atteindre plus difficilement une masse critique de logement à hauteur et au sud de cette zone portuaire, nécessaire à lui conférer une identité de logement.

Le terrain dit « Ring Nord » est actuellement boisé. Son urbanisation poserait des questions d'accessibilité et d'impétrants.

2. Le domaine social et économique

Les modifications du PRAS auront potentiellement des incidences socio-économiques importantes pour les terrains et les zones concernées.

Au niveau économique, les incidences principales concernent l'évolution à la hausse de la valeur foncière. En effet, le fait d'autoriser du logement peut générer, selon les cas, la création de plus-values.

Les coûts de mise en œuvre de projets et de requalification des espaces (espaces publics et services à la population notamment) pourront être importants là où le logement est autorisé par la présente modification du PRAS.

Les incidences économiques et sociales de projets d'envergure sur le site de Delta et du Heysel sont nombreuses et potentiellement positives en termes d'emplois directs et indirects.

Au niveau social, la présente révision du PRAS ouvre globalement à une plus grande mixité de fonctions en permettant ou renforçant le logement dans plusieurs zones. Cette évolution semble globalement positive à condition qu'une masse critique minimale de logement ainsi qu'un niveau de confort minimal soit effectivement atteint. Dans ce cas, le contrôle social se verra renforcé et le dynamisme de certains quartiers pourra évoluer favorablement.

2.1. Delta et le Heysel

2.1.1. Delta

Caractéristiques du site :

Le propriétaire du site est la Société d'Acquisition Foncière de la Région bruxelloise (SAF).

On retrouve 4 pôles commerciaux dans les quartiers aux alentours du site Delta :

- le cimetière d'Ixelles
- le Watermael shopping et les abords
- la chaussée de Wavre
- le Carrefour shopping d'Auderghem

Incidences :

La révision du PRAS vise à permettre, l'aménagement du site en fonction des recommandations identifiées dans le plan de développement international de Bruxelles (PDI). Une partie de ces terrains est réaffectée en zone d'équipement afin de permettre l'implantation d'un équipement d'envergure, tel qu'un hôpital. Sur l'autre partie, réaffectée en zone administrative, deux scénarii sont envisagés :

- Un scénario « mixte » bureau-logement ;
- Un scénario 100% bureau.

Selon différents scénarios étudiés, cette réaffectation devrait permettre de générer près de 1800 emplois par an durant la période de construction (5 ans). La création de différents accès au site (aujourd'hui inexistants) est susceptible d'augmenter ce nombre. L'hypothèse de bureaux destinés aux institutions européennes aurait pour effet d'en partie délocaliser des emplois existants au sein de la région. Le renforcement du pôle décisionnel pourra également renforcer l'emploi à Bruxelles sur le long terme et de manière indirecte.

L'hypothèse d'un quartier mixte sur le site permettrait d'avantage de retombées directes.

Recommandations :

- Le développement d'un quartier mixte représente une opportunité pour renforcer la présence de logements sociaux dans la zone.

- De nouvelles infrastructures commerciales/Horéca seront nécessaires. L'offre commerciale qui pourrait y être développée devra veiller à rester inférieure à la demande de manière à générer des retombées positives vers les pôles commerciaux des quartiers avoisinants.

2.1.2. Le Heysel

Caractéristiques du site :

La ville de Bruxelles est propriétaire du site, qui regroupe actuellement une série d'installations de loisirs et des commerces: Océade, Mini-Europe, Atomium, Stade, Expo, cinéma, Trade Markt...

Incidences :

La création de la ZIR Heysel est destinée à permettre le réaménagement du site en fonction des objectifs mis en évidence par le Plan de Développement International (PDI) et le Schéma de développement commercial. Le PDI fait en effet état du manque de l'offre actuelle en centre de congrès, de salles de spectacle, de commerce etc. d'envergure internationale. Le PDI identifie également le site du Heysel comme particulièrement propice (caractère emblématiques, etc.) pour ce type d'équipements. L'occupation actuelle du site est apte à recevoir ces fonctions supplémentaires (disponibilité foncière, compatibilité des fonctions).

Un projet de réaménagement du site (Le projet NEO) par la ville de Bruxelles est actuellement à l'étude. Ce projet envisage la programmation reprise au tableau repris ci-avant.

Ce projet pourrait potentiellement créer environ 7500 emplois durant 5 ans de construction. L'exploitation des infrastructures prévues sur le site pourrait permettre d'offrir un emploi à environ 2075 salariés.

Au niveau de l'offre commerciale, les 72.000 m² envisagés en feraient le plus grand centre commercial au niveau de la Région. Ce centre commercial pourrait entrer en concurrence avec les autres centres commerciaux régionaux ainsi qu'avec Uplace (Machelen) en Région flamande, si ce dernier devait être réalisé.

Recommandations :

- Le centre commercial devrait veiller à développer une offre complémentaire aux centres commerciaux existants.
- L'accessibilité au site sera également un enjeu majeur pour la réussite de cette reconversion. Cette accessibilité devra viser tant le transport en commun depuis la ville que l'accessibilité automobile depuis le Ring.

2.2. Les ZEMU

Incidences :

Les incidences de la modification du PRAS auront un impact positif sur la valeur foncière des sites concernés. En effet, la possibilité de pouvoir y construire du logement permet une meilleure valorisation de ces terrains actuellement essentiellement dédiés aux industries et permet potentiellement la création de plus-values. Cette plus-value serait plus perceptible dans les pôles centraux que dans les pôles périphériques. Cette analyse ne tient toutefois pas compte de toutes les contraintes auxquelles font face les terrains en zones plus centrales. En effet, une grande part de ces terrains est probablement fortement polluée (au vu de leur localisation à proximité du canal et de leur affectation actuelle). Le niveau de pollution n'est toutefois pas connu précisément. Les coûts d'assainissements sont susceptibles de compenser voire dépasser cette plus-value. Un autre facteur jouant un rôle déterminant dans l'identification des bénéfices est la densité (et le ratio P/S) des futurs bâtiments. Plus celle-ci sera élevée, plus elle permettra d'engendrer des bénéfices. Vu qu'on se trouve en zone urbaine plus densifiée pour les ZEMU centrales, cette possibilité de compensation des coûts de gestion du risque de pollution par la voie d'une plus haute densité de logements semble tout à fait réaliste. Les possibilités de marges créées grâce à certaines densités devront indubitablement compenser ces coûts de gestion du risque, sans quoi peu ou pas de projets de logement verront le jour.

Par ailleurs, la nouvelle mixité apportée au sein des ZEMU est intéressante, et ce pour les raisons suivantes :

- Meilleur contrôle social : dans la mesure où les entreprises sont principalement occupées le jour et les logements en soirée/la nuit ;
- Proximité potentielle entre logement et lieu de travail ;
- Ils disposent généralement d'une bonne accessibilité (pôles centraux : transports en commun, pôles ZEMU plus excentrés : réseau autoroutier) ;

Cette nouvelle mixité suscite néanmoins les interrogations suivantes :

- La cohabitation entre logements et industrie n'est pas toujours évidente. Indépendamment du type d'industrie dont il s'agit, ces entreprises créent des nuisances (odeur, bruit, danger en raison du trafic routier, poussières, ...) qui ne sont pas toujours directement compatibles avec la fonction logement.

La modification des ZFM en ZEMU permet le maintien des activités productives en RBC pour les terrains qui en abritent déjà ou densifiables. La réaffectation aura un impact limité sur ces terrains. Elle permettra une introduction progressive d'activités productives et de logement sur les terrains abritant actuellement du bureau. Les terrains qui abritent actuellement du bureau disposent d'une situation existante de droit qui limite le risque de moins-value. Les autres terrains en ZFM ne verront pas leur valeur foncière fortement modifiée.

Recommandations :

Les recommandations formulées dans le RIE afin de diminuer ces risques visent les quatre intentions suivantes :

- **rendre les zones attractives pour les entreprises** en y permettant l'implantation d'entreprises effectivement compatibles qui pourront donc s'y implanter de manière durable. Selon les cas une mixité verticale ou horizontale en fonction des critères du tableau suivant. Il s'agit

également de soutenir via le secteur public les activités productives, notamment celles existantes, dans la maîtrise de leurs nuisances, d'étudier les implantations optimales du logement vis-à-vis des activités productives ; de maintenir de parcelles suffisamment grandes accessibles aux entreprises qui souhaitent préserver des possibilités de croissance ; et enfin de permettre une flexibilité accrue aux entreprises en leur donnant accès à des superficies locatives répondant à leurs besoins.

Construction de logements	Avantages	Désavantages
Au-dessus des entreprises	Optimalisation de l'espace, plus grande certitude quant au maintien de ces deux types de fonctions à l'avenir.	Plus grand risque de nuisances impliquant des coûts pour les entreprises et un risque de délocalisation
Sur des îlots ou parties d'îlots séparés des entreprises	Les logements seront plus attractifs	Aucune mixité, et donc possibilité d'avoir des aires de logements vides en journée, et des zones industrielles vides en dehors des heures de travail. Risque que l'une ou l'autre fonction se développe de manière disproportionnée par rapport à l'autre.

- **rendre les zones attractives pour les logements** en atteignant une masse critique suffisante à l'exercice d'un contrôle social et pour permettre la requalification de l'espace public, via une bonne gestion du trafic et autres nuisances lié aux activités productives. Il s'agit également de requalifier l'espace public pour les besoins des familles, de développer la mixité de fonctions (Horéca, commerces de proximité, établissements culturels et scolaires, infrastructures sportives...), et de désenclaver les pôles vis-à-vis des quartiers avoisinants. Enfin, il faudra

veiller à prévoir au sein de ces pôles une bonne diversité dans l'offre de logements (publics/privés et de dimensions diversifiées)

- **permettre un bon développement des ZEMU** tant au niveau du bâti que de l'espace public en permettant une bonne adéquation coûts/bénéfices, en fonction des acteurs (propriétaires, entrepreneurs, pouvoirs publics,...), des contraintes (la pollution du sol est un facteur potentiellement important qui ne peut être chiffré) via, notamment une densité adéquate spécifique à chaque pôle mais aussi l'octroi de subsides, ainsi que des structures juridiques mixtes privé/public. Le logement étant plus attractif que l'activité productive pour la rentabilité du propriétaire foncier il est recommandé de maintenir un espace de concertation entre les pouvoirs publics et les opérateurs privés visant une maîtrise du développement de ces zones via des outils de planification spécifiques,
- prévoir des **mécanismes de captation de plus-values** en vue de financer les infrastructures publiques nécessaires au développement de ces pôles de manière, en retour, à permettre une meilleure valorisation des pôles ZEMU.

2.3. Autres modifications du PRAS

Les autres modifications du PRAS montrent une volonté générale d'implanter du logement là où ce n'est actuellement pas possible ou de faciliter l'implantation de logement là où c'est déjà possible.

Le premier cas concerne essentiellement des zones de sport actuellement faiblement exploitées. La valeur foncière de ces terrains est amenée à augmenter.

Pour le bon développement de ces logements, il faudra veiller, dans toutes les zones concernées, à un juste équilibre entre les différents types de logements, à une bonne offre en équipements et à l'aménagement d'un espace public et un environnement (nuisances acoustiques notamment) de qualité.

Concernant la ZIRAD, la modification permettra d'y prévoir la création d'un pôle logistique multimodal.

La création d'une zone d'industrie urbaine « Navez » au niveau du Quadrilatère ouvre la possibilité d'y créer un développement économique.

En ce qui concerne l'alternative étudiée à Biestebroek, la réaffectation en zone d'activité portuaire d'une zone d'industrie urbaine permettrait d'y renforcer les activités logistiques et portuaires en vue de la création d'un Centre de Distribution Urbaine (CDU). Ces activités ont un impact positif en terme d'emploi et d'activité économique mais rend le développement du pôle ZEMU plus compliqué.

3. La mobilité

3.1. Delta et le Heysel

3.1.1. Delta

Caractéristiques du site :

De nombreux axes de transport routier (E411, moyenne ceinture, boulevards de la Plaine,..) et de transport en commun (métro, RER) sont présents à proximité mais ne desservent pas directement le site.

Le site du triangle Delta est néanmoins caractérisé par un manque d'accessibilité en situation existante liée à l'affectation actuelle en zone de chemin de fer. La partie sud de zone n'a en effet jamais été affectée à du bâti et sa partie nord n'est plus exploitée.

Des projets d'infrastructure importants existent et pourraient directement concerner le site. Certains de ces projets sont connus, il s'agit essentiellement des infrastructures RER (mise à quatre voies, nouvelle gare Arcades, réaménagement du triangle, tunnel Schumann-Josaphat) D'autres sont moins définis à ce stade, il s'agit : de la prolongation de la E411 à travers le site vers la moyenne ceinture, du plan directeur Moyenne ceinture en cours d'élaboration, de l'étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de la zone levier Delta qui prévoit la construction d'une

dalle sur le site sous laquelle passerait le prolongement de la E411 ainsi qu'un grand parking de transit. Ces infrastructures devraient permettre de soulager l'entrée en ville des voitures en privilégiant les connections avec les différents types de transports en commun avoisinants. Ces projets ne sont néanmoins actuellement pas encore approuvés par le gouvernement. Par ailleurs, l'étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur Delta dimensionne les besoins en stationnement prévus pour les fonctions du site à environ 5000 places (hôpital, logements, bureaux). Les besoins en mobilité du site lui-même pourraient également justifier l'aménagement d'un accès direct depuis la moyenne ceinture. Outre les projets RER mentionnés ci-avant, d'autres projets concernent le transport en commun, à savoir : un projet de station souterraine de tram à la gare d'Etterbeek (repris dans le schéma directeur moyenne ceinture et dans le plan Iris II dans la catégorie « après 2018 »). Des projets d'amélioration des lignes de bus 95 et 71 existent. Une navette Delta-gare d'Etterbeek est envisagée selon plusieurs variantes.

Incidences :

Selon les hypothèses de l'analyse (pôle hospitalier au Nord et zone administrative au Sud), la modification du PRAS génèrerait un pic d'augmentation de l'ordre de 1689 véhicules/heure, de 80 poids-lourds et de 1680 usagers de transport en commun. Un pic important de circulation aurait lieu le matin (travailleurs et visiteurs des équipements).

Recommandations :

Des recommandations sont formulées dans le rapport d'incidences en vue de limiter les incidences d'un développement du site sur le trafic automobile, et ce, au regard de la saturation existante au voisinage du site. Le corollaire vise un développement des modes actifs et des transports en commun. Différentes options sont également en cours pour une éventuelle desserte en métro (reliant alors l'actuelle ligne depuis Beaulieu/Delta à la moyenne ceinture). Dans tous les cas, une solution au niveau du transport en commun devrait être adoptée.

Des connexions modes actifs (passerelles, tunnels, ascenseurs) doivent permettre le franchissement des barrières existantes que sont les voies de chemin de fer vers les différents pôles urbains avoisinants.

3.1.2. Le Heysel

Caractéristiques du site :

Le Heysel jouit d'une bonne desserte en transport en commun. Par ailleurs il fait l'objet de différents projets : prolongation de la ligne de tram 3 jusqu'au Heysel, réalisation d'une nouvelle ligne de tram Simonis-Heysel, prolongation du bus 49. Par ailleurs différents projets d'optimisation des lignes existantes devraient être réalisés.

D'autre part, un projet de dépôt de tram, bus et métro sur 5 niveaux en sous-sol existe sur le site du Heysel et devra permettre de répondre au besoin de remisage à l'ouest du canal.

L'étude de l'élargissement du Ring mené par la Région flamande et des projets de stationnement (1000 places liées au dépôt STIB) constituent les projets existants en relation avec la desserte en voiture du site.

Incidences :

Selon les hypothèses prises (infrastructures envisagées par le projet NEO), la modification du PRAS génèrerait un pic d'augmentation de l'ordre de 5000 véhicules/heure, de 50 poids-lourds et de 2300 usagers de transport en commun. Ce pic s'étendrait de 16h à 20h00 essentiellement dû au logement et aux commerces. La seule voirie non saturée aujourd'hui et présentant encore des réserves est la A12.

Recommandations :

Outre les projets d'infrastructure pré-mentionnées et sur lesquels il ne convient pas de se prononcer ici, certains d'entre eux présentent

d'incontestables avantages pour l'accessibilité du site. La figure qui suit synthétise les recommandations concernant l'accessibilité automobile du site.

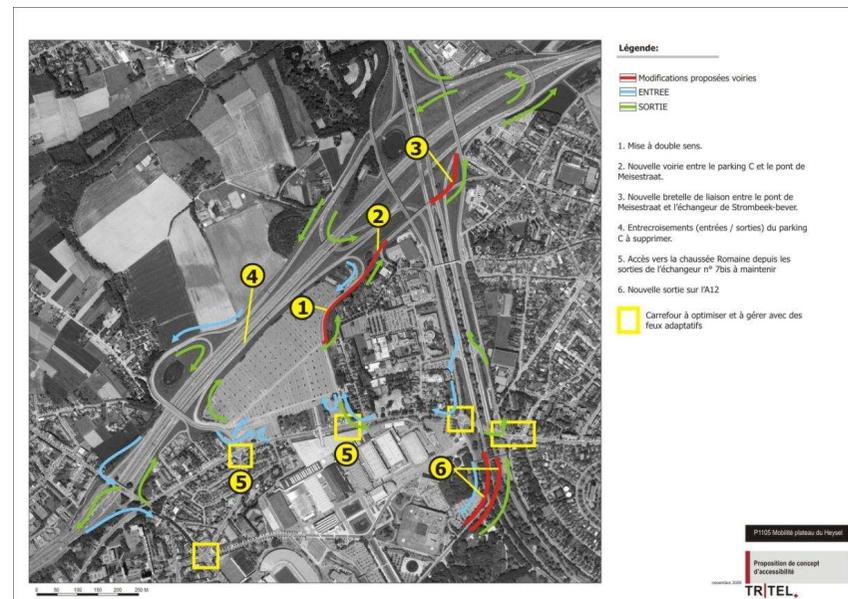


Figure 26 : Proposition de concept d'accessibilité routière du Plateau Heysel

Les recommandations vis-à-vis de la desserte en transport en commun visent, outre les projets de création, d'extension et d'optimisation de lignes, à conférer à ce mode de transport une meilleure visibilité et mise en valeur dans l'espace public. Une solution au niveau de la capacité de dépôts devra également être adoptée. Des mesures incitatives devront être prises (tickets gratuits etc.) accompagnées de mesures dissuasives à l'encontre de l'automobile (stationnement à un tarif élevé, etc.).

3.2. Les ZEMU

Les hypothèses prises en compte pour la génération de déplacement induite par la modification d'affectation sont le fruit d'un exercice purement théorique, ne visant qu'à avoir des ordres de grandeur selon ces hypothèses.

Pour chaque pôle de ZEMU, le scénario envisagé en termes de superficies au sol est la suivante :

- 30% d'activités productives
- 30 % de logement (4 étages)
- 5% d'équipements collectifs et commerces
- 10% de bureaux (4 étages)

3.2.1. Pôle Erasme

La présence du métro est un atout pour ce pôle mais s'avère insuffisant pour assurer une bonne desserte en transport en commun.

L'accessibilité automobile y est très bonne. Le plan IRIS 2 prévoit la création d'un parking de transit.

Selon les hypothèses envisagées, l'aménagement de ce pôle est susceptible de générer une augmentation du trafic automobile de l'ordre de 2400 véhicules/heure et près de 2000 passagers en plus dans les transports en commun.

En plus du métro, l'instauration d'une ligne régulière entre Ixelles, Uccle et Erasme (98 amélioré) paraît nécessaire.

3.2.2. Pôle de Birmingham

La proximité de ce pôle avec la gare de l'Ouest lui permet une bonne accessibilité en transport en commun. De plus, une gare RER pourrait être créée au niveau de Cureghem.

Selon les hypothèses envisagées, l'aménagement de ce pôle est susceptible de générer une augmentation du trafic automobile de l'ordre de 880

véhicules/heure et près de 790 passagers en plus dans les transports en commun.

Une intermodalité des modes actifs vers les pôles existants (gare du midi, gare de l'ouest) doit être encouragée.

3.2.3. Pôle de Biestebroeck

Le site est actuellement trop faiblement desservi en transport en commun. La présence potentielle de la gare RER « Petite île » permettrait de renforcer l'accessibilité du site en transport en commun.

Le site jouit d'une bonne accessibilité automobile depuis le Ring.

Selon les hypothèses envisagées, l'aménagement de ce pôle est susceptible de générer une augmentation du trafic automobile de l'ordre de 1500 véhicules/heure et près de 1300 passagers en plus dans les transports en commun.

Le site doit faire l'objet d'aménagements spécifiques rendant les modes actifs confortables.

3.2.4. Le pôle Quai des Usines

Le site se situe à proximité de la gare Schaerbeek-voyageurs, amenée à se développer à l'avenir.

L'aménagement des voiries aux abords du quai des Usines doit être amélioré de même que les réflexions en cours sur une axe de métro nord-sud et sur la moyenne ceinture méritent d'être affinées.

Selon les hypothèses envisagées, l'aménagement de ce pôle est susceptible de générer une augmentation du trafic automobile de l'ordre de 1900 véhicules/heure et près de 1400 passagers en plus dans les transports en commun à l'heure de pointe du matin.

En ce qui concerne l'accessibilité par les modes actifs, la zone est coincée entre le canal et le chemin de fer. L'accessibilité devra donc être adaptée afin de favoriser les traversées piétonnes et cyclistes de ces obstacles.

3.2.5. Le pôle Haren

Le pôle se situe à proximité des gares de Bordet et de Haren. Le pôle est desservi par différentes lignes de bus et de tram de la STIB ainsi que par trois lignes de bus de de Lijn. Les tracés actuellement à l'étude portant sur la création d'une ligne de métro nord-sud desservent cette zone. Un des terrains repris en ZEMU le long du Houtweg est susceptible d'être impacté par le chantier de construction du tunnel. S'agissant d'une étude en cours, il n'est pas possible de définir précisément cette contrainte potentielle.

Selon les hypothèses envisagées, l'aménagement de ce pôle est susceptible de générer une augmentation du trafic automobile de l'ordre de 1750 véhicules/heure à l'heure de pointe du soir et près de 1600 passagers en plus dans les transports en commun à l'heure de pointe du matin

En ce qui concerne les recommandations, la prolongation du tram sur le boulevard Léopold II vers l'aéroport constitue une opportunité à saisir.

L'accessibilité des modes actifs doit également être améliorée.

3.2.6. Le pôle Reyers

Situé le long de l'E40, le pôle est très accessible en transport privé.

Actuellement desservi par trois lignes de bus STIB et deux lignes de de Lijn, le pôle est situé à proximité directe de l'axe de transport public de la Moyenne ceinture, susceptible d'être converti en métro.

Selon les hypothèses envisagées, l'aménagement de ce pôle est susceptible de générer une augmentation du trafic automobile de l'ordre de 430 véhicules/h au pic du soir et près de 390 passagers en plus dans les transports en commun au pic du matin.

3.2.7. Les autres ZEMU étudiées par le complément de RIE

En ce qui concerne les ZFM réaffectées en ZEMU, cette modification n'a pas d'impact mesurable sur la mobilité étant donné que les fonctions prévues par les ZEMU étaient déjà autorisées en ZEM et qu'il est difficile d'établir un scénario de répartition des fonctions et donc de génération des déplacements futurs sur ces zones. Rien n'indique donc que cette modification engendrera un surplus de déplacements.

Par ailleurs, l'ensemble de ces zones sont actuellement relativement bien accessibles en transport en commun.

3.3. Les autres modifications du PRAS

L'urbanisation de sites actuellement faiblement ou non urbanisés devra s'accompagner d'une gestion de leur desserte. Localement, des voiries devront être créées et des carrefours réaménagés. L'accent devra être mis sur les modes actifs.

Concernant la ZIRAD, la modification permettra d'y prévoir la création d'un pôle logistique. Cette activité génèrera localement un plus grand charroi. Cette activité à cet endroit est toutefois susceptible renforcer l'intermodalité du transport et de réduire globalement le trafic routier.

En ce qui concerne le terrain « Navez », celui-ci est au sein du Quadrilatère, qui 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. A court terme, Infrabel prévoit de réaliser des ouvrages d'art au niveau du Quadrilatère. 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. A long terme, différentes réflexions sont en cours afin de dédoubler la jonction ferroviaire nord-midi. Tous les tracés potentiels ont pour point commun de ressortir à l'air libre à Schaerbeek. D'autres réflexions susceptibles de concerner ce nœud ferroviaire majeur existent. Il semble important de conserver la disponibilité de ce terrain pour ne pas contraindre

encore plus le contexte et préserver des possibilités d'évolution des infrastructures ferroviaires. 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.

4. Le sol et les eaux

4.1. Le sol

Ce chapitre est essentiellement développé au regard du risque de pollution du sol et de la gestion de ce risque.

Situation régionale existante :

La législation relative à ces aspects est directement liée au PRAS dans le sens où les normes d'intervention et d'assainissement applicables dépendent de l'affectation au PRAS. Cette législation définit trois classes de sensibilité au sein desquelles sont réparties les différentes affectations telles que reprises dans le tableau suivant.

Classe de sensibilité	Zones du PRAS correspondantes
Zone particulière	Zones vertes, zones vertes à haute valeur biologique, zones de parc, zones de cimetières, zones forestières, zones de servitudes au pourtour des bois et forêts, zones agricoles et zones de protection de captages des eaux souterraines
Zone d'habitat	Zones d'habitation à prédominance résidentielle, zones d'habitation, zones mixtes, zones administratives, zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, zones de sport ou de loisir en plein air
Zone industrielle	Zones d'industries urbaines, zones d'activités portuaires et de transport, zones de chemin de fer

Tableau 1 : Correspondance des classes de sensibilité et des zones du PRAS

- Les zones d'intérêt régional, d'intérêt régional à aménagement différé et de réserve foncière sont versées dans la classe de sensibilité correspondant à leur affectation ou à défaut dans la zone d'habitat.
- Les zones de forte mixité sont versées dans la classe de sensibilité correspondant à leur situation existante de fait.

L'évaluation des risques est également en partie liée au PRAS. Celle-ci se fait notamment au regard de l'affectation standard qui correspond à l'affectation théoriquement autorisée sur base des affectations du PRAS.

Par ailleurs, la gestion du risque lié à une pollution existante peut mener à des restrictions d'usages de certains terrains, limitant ainsi des possibilités de mise en œuvre sur ces terrains de certaines affectations autorisées au PRAS.

Incidences et recommandations :

Les études de risque sont valables tant que l'affectation planologique du sol n'est pas modifiée. La présente modification du PRAS pourra donc invalider certaines de ces études.

Au regard de ce qui est dit ci-avant, la réaffectation du sol de certains terrains entrainera une modification des normes applicables. C'est particulièrement le cas pour les sites repris actuellement en « zones industrielles » qui seraient repris suite à la modification du PRAS en « zone d'habitat » au niveau des classes de sensibilité.

4.1.1. Delta et Heysel

Le site de **Delta** se trouve dans ce cas de figure. L'impact y est d'autant plus significatif qu'un chantier d'assainissement du site vient de s'y dérouler, probablement au regard des normes applicables en « zones industrielles ». Une nouvelle étude de risque devrait être réalisée sur le site.

L'adoption d'une **ZIR Heysel** ne devrait pas modifier la situation existante.

4.1.2. Les ZEMU

Les ZEMU ne sont actuellement pas reprises dans les différentes classes de sensibilité. Cette question est sensible au vu de leur affectation actuelle, généralement reprise en ZIU, et de la localisation des différents pôles, dont notamment trois sont implantés à proximité du canal et repris dans le périmètre d'intervention du fonds *Brussels Greenfields*. Rappelons que cette nouvelle affectation autorisera notamment du logement.

Une modification du PRAS incluant la création des ZEMU, sans modification préalable de l'Arrêté du 17 décembre 2009 du Gouvernement de la RBC déterminant les normes d'intervention et les normes d'assainissement, mènerait à des impossibilités de réaliser des reconnaissances de l'état du sol par manque de système normatif adapté. La création des ZEMU, et la manière dont l'Arrêté du 17 décembre 2009 susmentionné sera adapté pour prendre en considération ces ZEMU, entraîneront *de facto* une modification des pourcentages de terrains repris à l'inventaire de l'état du sol dans l'une ou l'autre catégorie.

Nous recommandons ici, parmi d'autres solutions envisagées d'affecter les **ZEMU** à une classe de sensibilité ne dépendant pas directement du PRAS mais de l'utilisation de fait de la parcelle, comme c'est le cas pour les zones de forte mixité. Cette recommandation est valable à condition de tenir compte des recommandations en termes de limitation des incidences liées à une mixité dans le temps et à une mixité horizontale développées dans le rapport d'incidences. Ce changement de normes est alors susceptible de générer les mêmes effets (normes applicables plus sévères) que ceux observés sur le site de Delta pour les sites ayant fait l'objet de chantiers d'assainissement réalisés au regard de normes applicables à l'industrie.

Les activités productives ne seront peut-être pas toutes capables de gérer les conséquences financières liées à des normes plus strictes. Une part de ces coûts doit trouver un équilibre au niveau du potentiel foncier de ces terrains, notamment via une réflexion sur la densité de logement applicable.

En tenant compte des recommandations formulées dans le rapport d'incidences, la réaffectation de ZFM en ZEMU ne devrait pas induire d'incidence majeure.

4.1.3. Les autres modifications

Les autres modifications du PRAS n'impliquent que peu d'incidences directes. Soulignons que le terrain « Carré des Chardons » verra sa classe de sensibilité diminuer.

Notons que le terrain « Navez », de même que la ZIRAD sont plus particulièrement susceptibles d'être pollués.

4.2. Les eaux

L'analyse des incidences faite sur les eaux porte d'une part sur la localisation des sites concernés dans leur environnement hydrographique (en ce compris le maillage bleu) et hydrotechnique et d'autre part, sur le risque d'inondations, le potentiel d'infiltration et le taux d'imperméabilisation. Les éléments présentés pour chacun d'entre eux sont basés sur des études réalisées par l'IBGE. Les incidences de la modification du PRAS sont décrites et des recommandations sont formulées en vue de les réduire.

4.2.1. Delta et Heysel

Caractéristiques des sites

Le site de Delta se situe en amont du bassin du Watermaelbeek. A cet égard les enjeux applicables au site dépendent directement des caractéristiques de ce bassin. Deux éléments dominent parmi ces caractéristiques :

- Sa participation au maillage bleu en lien avec la restauration du Watermaelbeek au niveau du parc de la Héronnière et les études en cours pour relier ce cours d'eau à la Woluwe ;
- Le dimensionnement des collecteurs et du bassin d'orage en aval en lien avec le risque de saturation et d'inondations qui y sont liés.

En ce qui concerne le site du **Heysel**, le site dispose de larges espaces de pleine terre et de zones perméables. Les enjeux du site résident dans les limites du réseau d'égouttage existant qui répond imparfaitement aux besoins de la zone.

Incidences :

Pour le site de **Delta**, l'urbanisation du site présente le risque d'un urbanisme sur dalle. Ce risque est identifié au regard des projets immobiliers et d'infrastructure de transport connus mentionnés pour ce site et décrits ci-avant. Ce risque s'exprime au regard de la saturation du réseau d'égouttage et de surface en aval du site.

Pour le site du Heysel, le maintien de minimum 7 ha d'espaces verts permettra de limiter l'imperméabilisation du site. Le développement de nouvelles fonctions sur le site engendra des besoins supplémentaires en termes d'eau de distribution et d'infrastructures de récolte des eaux usées.

Recommandations :

Pour Delta, des recommandations sont formulées en terme de dimensionnement de bassin d'orage à prévoir, d'infiltration des eaux de pluie directement sur le site et de rejet vers le Watermaelbeek remis à ciel ouvert. Ces recommandation visent l'amélioration de la situation existante sur ce réseau mais dépendent de la faisabilité de certains projets sur le site et en aval qui doivent être précisés.

Pour le Heysel, des recommandations sont formulées en termes d'utilisation rationnelle de l'eau et d'évacuation des eaux de pluies vers les eaux de surface (étangs d'Osseghem et du Domaine royal).

4.2.2. Les autres modifications

Incidences :

D'une manière générale, la modification du PRAS vise une densification urbaine là où le foncier est actuellement mal exploité (cas des ZEMU, zones de sport réaffectées en logement, zone de chemin de fer au sein du Quadrilatère, etc). Ces sites sont susceptibles de voir leur taux d'imperméabilisation augmenter en lien avec la réalisation de projets

immobiliers. Cette évolution de l'imperméabilisation est actuellement déjà permise sur ces zones pour les affectations actuellement autorisées.

Il existe une perte de superficie perméable au sens où l'affectation au PRAS actuelle ne permet pas facilement leur imperméabilisation alors que la modification envisagée rend les constructions possibles, pour de faibles surfaces. Cette perte nette concerne essentiellement le Carré des Chardons et le terrain sis rue J. Blockx qui recouvrent ensemble une surface de 0,9 Ha.

Par ailleurs l'affectation en zone de sport et de loisir de plein air, bien que reprise parmi les « zones d'espaces verts » au PRAS n'implique pas nécessairement un maintien de la perméabilité du sol (cas fréquents de terrains de sports imperméables, par exemple). Leur réaffectation (en zones d'habitation notamment) n'induit donc pas directement de modification à ce sujet. L'attrait foncier des nouvelles affectations peut cependant favoriser l'émergence de projets sur ces terrains.

La modification du programme des ZIR visant au renforcement des espaces verts pour un total de 7 ha impliquera néanmoins très probablement le maintien en pleine terre d'une partie de ces espaces.

Recommandations :

Pour ces zones, le rapport d'incidences formule des recommandations pour limiter les effets de cette imperméabilisation, voire pour améliorer la situation existante. Ces recommandations sont directement liées aux mesures préconisées par le Plan de Gestion de l'Eau et le Plan Pluie adoptés par le Gouvernement.

5. L'environnement sonore

La législation bruxelloise relative à l'environnement sonore est en partie directement liée aux affectations du PRAS dans le sens où certaines normes légales en dépendent.

La modification du PRAS a donc comme conséquence majeure sur ce domaine de modifier les normes applicables à certaines zones en lien avec

leur nouvelle affectation. Par ailleurs, en ce qui concerne les ZEMU, la législation ne prévoit actuellement aucune norme étant donné que celles-ci sont créées dans le cadre de la présente modification du PRAS.

Par ailleurs, de nombreux terrains voient leur affectation s'ouvrir au logement. Pour ces terrains, l'environnement sonore existant est étudié spécifiquement au regard de l'implantation de cette fonction sensible vis-à-vis des nuisances acoustiques.

5.1. Delta et le Heysel

5.1.1. Delta

Caractéristiques du site :

Le site de Delta est situé dans un environnement bruyant, davantage le long des axes de trafic. En effet, les sources de bruit dominantes sont le bruit ferroviaire (L26 et L161), source principale, et le bruit routier (boulevard du Triomphe principalement).

Incidences :

Les valeurs limites prescrites par la législation en vigueur relative au bruit des installations classées et de voisinage deviennent plus contraignantes suite aux modifications du PRAS envisagées.

Recommandations :

En vue de réduire les nuisances sonores liées aux trafics ferroviaire et routier, les différentes mesures proposées (installation d'écrans antibruit, réduction de vitesse, aménagement des infrastructures de circulation, gestion des flux, ...) devront être analysées au sein des PPAS et au stade des projets.

La localisation relative des différentes affectations, et de leurs installations techniques respectives, sur le site réaménagé (front continu et bureaux en façade extérieure par exemple) participe également à la limitation des nuisances sonores envers l'affectation sensible que sont logements.

A noter que l'hôpital projeté constitue également une affectation sensible à laquelle une attention particulière doit être accordée.

5.1.2. Heysel

Caractéristique du site :

Le site du Heysel s'étend dans un environnement sonore bruyant, essentiellement le long des voiries encadrant le site. Le trafic routier est en effet la source de bruit dominante routier (Av Houba de Strooper, Av Impératrice Charlotte et A12).

Incidences :

Les valeurs limites prescrites par la législation en vigueur relative au bruit des installations classées et de voisinage deviennent moins contraignantes suite aux modifications du PRAS sur le site.

Recommandations :

Les recommandations énoncées pour le site Delta restent d'application pour ce qui concerne le trafic routier en tenant compte de son évolution attendue sur le site lui-même.

La grande mixité des fonctions (salle de spectacle, commerces, logements...) après redéploiement du site implique d'accorder une attention particulière à l'isolation des logements.

5.2. Les ZEMU

Caractéristiques des sites :

L'environnement sonore des pôles destinées aux futures ZEMU est relativement bruyant, les pôles Haren et Quai des Usines présentant un niveau de bruit plus important que les autres dû au trafic aérien pour l'un et aux trafics routier et ferroviaire denses pour l'autre.

Incidences :

Les modifications du PRAS, proposant la création des ZEMU, implique une adaptation du cadre réglementaire en ce qui concerne les valeurs limites applicables aux installations classées et au bruit de voisinage.

Recommandations :

Afin de permettre une cohabitation correcte entre les activités productives et le logement, les valeurs actuellement applicables aux ZIR et aux ZFM, sont recommandées.

5.3. Autres modifications du PRAS

5.3.1. Les ZIR :

Caractéristiques des sites :

- La ZIR Tours & Taxis, relativement bruyante, est dominée par bruit issu du trafic routier (avenue du Port).
- Les ZIR Gare de l'Ouest et Van Volxem, bruyantes, sont dominées par le bruit issu du trafic ferroviaire.

Incidences :

Les valeurs limites prescrites par la législation en vigueur relative au bruit des installations classées et de voisinage après modifications du PRAS restent identiques à celles de la situation existante. Les valeurs limites applicables dans les ZIR peuvent convenir au logement, affectation la plus sensible à la gêne acoustique susceptible d'évoluer dans les ZIR après modification du PRAS. Cependant, la proximité des trafics routier et ferroviaire, générant dans l'environnement un niveau de bruit important, peut être à l'origine d'une gêne sonore dans les futures habitations.

Recommandation :

Une attention particulière doit être apportée à l'isolation des nouvelles habitations.

5.3.2. Les modifications des prescriptions particulières concernant les ZFM, ZA et ZE

Caractéristiques des zones :

Concernant les ZA, ZE et ZFM, une part non négligeable de chacune de ces affectations, plus de 15 % pour les ZE et les ZFM et plus de 25 % pour les ZA, se situe dans un environnement bruyant voire très bruyant. Certaines parties de ce territoire sont soumises au bruit issu d'axes de communication importants (routiers, ferroviaires et/ou aériens).

Incidences :

La question se pose de savoir si les valeurs limites de bruit prescrites par la législation en vigueur relative au bruit des installations classées et de voisinage sont suffisamment contraignantes pour limiter significativement les nuisances sonores auxquelles seront potentiellement soumises les futures habitations dans les ZA après modifications du PRAS. En effet, le fait de reprendre le logement comme affectation principale montre la volonté de mettre cette affectation sur le même pied que le bureau au sein de ces zones.

Recommandations :

Il est proposé d'appliquer en ZA les valeurs actuellement utilisées dans les zones mixtes qui disposent également des logements en affectation principale.

Selon la même analyse, dans les ZE et les ZFM, les valeurs limites de bruit actuelles peuvent convenir après modifications.

5.3.3. les éléments étudiés dans le cadre des compléments

Concernant la ZIRAD, l'intégration dans cette zone d'activités logistiques et portuaires est compatible avec l'environnement bruyant qui y est présent.

La zone d'industrie urbaine « Navez » incluse dans le Quadrilatère s'inscrit également dans un environnement bruyant compatible avec cette nouvelle affectation.

L'alternative étudiée, proposant la réaffectation d'une zone d'industrie urbaine en zone d'activité portuaire au sein du pôle ZEMU de Biestebroek, autoriserait des activités susceptibles de générer une nuisance acoustique importante tant au niveau du trafic généré que des activités qui peuvent s'y dérouler.

6. L'air, l'énergie et le climat

Situation régionale existante :

Les secteurs dominants le paysage énergétique de la Région sont le bâtiment (logements et tertiaire) et le transport, essentiellement routier. En effet, ces secteurs utilisent près de 97 % de l'énergie consommée sur le territoire bruxellois. Cette énergie est majoritairement issue de ressources fossiles et est donc non renouvelable.

La consommation énergétique de ces secteurs (chauffage, moteurs, eau chaude sanitaire,...) engendre des émissions de polluants au premier rang desquels se trouvent les gaz à effet de serre et autres polluants nocifs pour la santé humaine (NO_x, SO_x, COV, ...).

Les modifications attendues de la législation en la matière vont dans le sens d'un durcissement des critères énergétiques et des plafonds d'émissions autorisés.

Incidences :

La construction de nouveaux logements et la rénovation d'anciens, induites par les modifications du PRAS, représente une opportunité de créer de nouveaux îlots et quartiers durables. En effet, l'évolution des technologies permet la mise en place d'installations (systèmes de chauffage, d'éclairage, de production d'électricité, de production d'eau chaude, etc.) moins énergivores et moins polluantes. Néanmoins, la révision du PRAS induit plus

que probablement une augmentation nette de la combustion d'énergie fossile en lien avec la création planifiée de nouvelles fonctions et l'augmentation de la population.

Recommandations :

Les recommandations concernent la thématique globale air/énergie/climat et reposent sur de nombreux éléments parmi lesquels la densité du bâti, les performances énergétiques, la mixité des fonctions ou le recours aux énergies renouvelables. En effet, l'augmentation de la combustion d'énergie fossile peut-être atténuée en profitant de l'opportunité de produire de nouvelles constructions moins énergivores mais aussi de poursuivre les aménagements permettant une mobilité moins polluante.

A noter que les sites Delta et Heysel font partie des zones stratégiques du PDI – Plan De Développement International de Bruxelles – et devraient à ce titre se positionner comme référence non seulement en termes d'architecture ou d'activités mais également, voire avant tout, en termes de durabilité.

7. La faune et la flore

7.1. Delta et Heysel

7.1.1. Delta

Caractéristiques du site :

Par sa localisation, le site contribue au maillage écologique entre le parc du campus de la Plaine, le Parc Tercoigne (et parc de la Héronnière) et le cimetière d'Ixelles. Les voies ferrées limitent cependant les liaisons pour les espèces moins mobiles.

La zone est essentiellement constituée d'une zone remaniée de pleine terre recolonisée par les espèces herbacées. De part et d'autres du site, le long des voies ferrées, se trouvent des zones arbustives de friche.

Incidences :

La modification n'aura pas d'impact sur les espaces de friches le long des voies de chemin de fer (ces espaces ne sont pas concernés par la modification d'affectation).

Il existe un risque que l'urbanisation de la zone la fasse devenir une barrière écologique plutôt qu'une liaison.

Recommandation :

Afin de favoriser le maillage vert, il est recommandé de créer au minimum deux liaisons écologiques entre les trois espaces verts entourant le site.

7.1.2. Heyssel

Caractéristiques du site :

Le site est localisé à proximité directe du Maillage Vert bruxellois. Le site contribue au maillage écologique entre le parc Osseghem, le bois de Dieleghem et les espaces verts de la Région flamande.

On retrouve dans le périmètre de la ZIR 7,76 ha d'espaces verts (situation existante de fait). Les espaces dont la valeur écologique est la plus importante sont les zones boisées et les zones buissonnantes.

Incidences :

Une densification du bâti implique une diminution des espaces verts

La relocalisation de certains espaces verts est très probable. Cette relocalisation constitue une menace potentielle à la fois une menace potentielle vis-à-vis de la destruction de certains habitats existants mais également une opportunité d'améliorer les aménagements actuels identifiés comme peu favorables à la biodiversité.

La diminution des surfaces d'espaces verts n'est toutefois pas directement liée à la modification du PRAS. Elle est bien facilitée dans le sens où les nouvelles fonctions autorisées sur le site rendent cette diminution plus probable.

Recommandations :

Il est recommandé de renforcer le maillage vert est-ouest en créant de préférence les zones d'espaces verts dans la partie sud de la ZIR.

7.2. Les autres modifications

La modification du PRAS induit relativement peu d'incidences **directes** sur la faune et la flore. Si l'on exclut les « zones de sport et de loisir de plein air », les zones reprises en « zones d'espaces verts » dont l'affectation est modifiée représentent un total de 0,9 Ha pour le site « Jean Blockx » (zone de parc) et le site « Carré des Chardons » (zone verte).

Comme indiqué ci-dessus, l'affectation en zone de sport et de loisir de plein air bien que reprise parmi les « zones d'espaces verts » n'implique en effet pas nécessairement un maintien de la perméabilité du sol (cas fréquents de terrains de sports imperméables, par exemple). Néanmoins, l'affectation de ces zones (environ 7 ha concernés), en zones d'habitation à prédominance résidentielle induira certainement une urbanisation plus importante.

Les impacts **indirects** existent toutefois, au même titre que le constat effectué au niveau de l'imperméabilisation des sols. Il s'agit d'une diminution des espaces verts existants de fait susceptible d'apparaître en conséquence de la modification du PRAS. Cette diminution est néanmoins déjà possible actuellement dans le cadre de projets qui respecteraient les affectations actuelles.

Cette perte potentielle est contrebalancée par le renforcement des espaces verts au sein des ZIR Josaphat et Tours et Taxis (augmentation des zones d'espaces verts dans ces ZIR d'un total de 7 ha). Les ZIR de Tours et Taxis concentrent l'essentiel de cette augmentation (6 ha.) De plus, des zones à proximité du site de Tours et Taxis ont été réaffectées en zone de parc pour un total d'environ 6 ha.

Enfin, la modification de la prescription n° 11 relative aux ZHVB, une évaluation appropriée a été réalisée pour les sites Natura 2000. Cette analyse a conclu à l'absence d'incidences significatives pour la plupart de ces zones.

Pour tous les sites, la qualité écologique des espaces verts a été décrite sur base de la carte des valeurs écologiques des milieux établis par l'IBGE.

**RAPPORT D'INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES**
PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS

RESUME NON-TECHNIQUE
MARS 2012

L'analyse a également porté plus en détail sur les pôles ZEMU. Pour ces pôles, leur localisation au maillage vert régional a été décrite. Le rôle des espaces verts dans les liaisons écologiques de fait a été identifié. Des recommandations spécifiques sont alors formulées.

L'ensemble des recommandations formulées visent à permettre au mieux la préservation des espaces verts tout en permettant la réalisation des objectifs du PRAS. L'accent est mis sur les espaces verts qui jouent un rôle de liaison écologique (repris au PRD ou non).

8. L'opportunité de l'introduction un critère de densité dans les zones du PRAS

Afin d'étudier l'opportunité d'introduire un critère de densité dans le PRAS, un benchmark sommaire d'outils réglementaires liés à l'affectation du sol, mis en place dans trois villes européennes (Luxembourg, Nantes et Barcelone) et visant la densification du bâti, a été réalisé. Ce benchmark est exposé en détail dans le RIE.

Les principaux enseignements de ce benchmark sont les suivants :

- la mise en relation de trois paramètres, densité/accessibilité/patrimoine, semble être la condition minimale d'implémentation de la notion de densification du bâti dans un document relatif à l'affectation du sol ;
- une politique de densification n'est possible dans un plan réglementaire qu'à partir du moment où celle-ci se prononce sur l'entièreté du territoire couvert par le plan ;

Au regard de ces enseignements, il a semblé peu possible et réaliste d'intégrer dans le PRAS actuel une politique de densification du bâti.

Une telle politique pourrait néanmoins être mise en place aux conditions suivantes :

- un réel choix politique des zones/pôles/territoires à densifier : le seul critère de qualité de l'accessibilité en transport public ne suffisant pas en soi (près de 60% du territoire bruxellois sont couvert par au moins un métro ou un tram) ;
- une protection accrue du patrimoine et du paysage urbain dans les zones/pôles/territoires à densifier ;
- la définition d'un régime réglementaire dérogoire précis au Titre 1 du RRU et qui soit plus favorable/attractif que celui-ci ;
- la mise en place d'une vision sur l'espace public dans ces zones/pôles/territoires ;

- la mise en place d'une vision publique structurée sur la question de l'accessibilité en transports publics dans les zones/pôles/territoires à densifier.

9. L'introduction au sein du PRAS d'une prescription relative aux zones Seveso

La prescription introduite vise à appliquer au sein du PRAS l'article 12 de la directive 2003/105/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses (SEVESO).

La Région Bruxelloise compte actuellement 5 sites Seveso. L'ensemble de ces sites sont localisés à proximité du canal dans les aires industrielles au nord et au sud de Bruxelles.

Le RIE détaille les périmètres pris en compte pour ces 5 sites.

L'intégration au sein du PRAS de cette prescription permet la prise en compte effective de risques liés à ces sites sur le terrain et dans le cadre de projets d'aménagement du territoire, notamment au stade des demandes de permis.

Il est recommandé de veiller à la mise à jour en temps réel des périmètres concernés dans le cadre d'une bonne information du public.

10. Interactions

Les principales interactions identifiées dans le rapport d'incidences et les compléments sont résumées ici.

Le **pôle ZEMU de Biestebroek** est concerné par les périmètres SEVESO de plusieurs sites. Le développement du logement au sein de ce pôle est rendu plus compliqué. 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 ;
- 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 être repris en ZEMU. Toutefois une grande partie de ce pôle ne pourrait se développer en logement avant 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, mais pas avec l'introduction de logements dans ces zones.

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.

La zone « **Navez** » au sein du Quadrilatère doit faire l'objet d'un choix qui considère l'intérêt du développement économique que la réaffectation du site permet avec les entraves que son urbanisation pourrait causer à l'évolution du réseau ferroviaire.

Le **site de Delta** fait face à de nombreux défis environnementaux (en mobilité, sol, bruit, urbanisme) susceptibles de générer des coûts importants. Il existe dès lors un risque d'une mise en œuvre partielle du site qui ne répondrait pas à l'ensemble des défis. Cette problématique doit dès lors être appréhendée de manière globale et faire intervenir tous les interlocuteurs.

PARTIE 3 CONCLUSION

La présente modification du PRAS visait deux objectifs principaux.

Il s'agissait tout d'abord de **permettre le développement et l'aménagement de deux zones stratégiques du Plan de Développement International (PDI) : Delta et le Heysel.**

L'application du PDI implique des modifications importantes pour les deux zones concernées.

D'une part les modifications d'affectation du **triangle de Delta** permettront d'y développer un équipement de grande envergure (pôle hospitalier) et rendront possible la réalisation soit d'un pôle administratif destiné aux institutions européennes soit d'un quartier mixte de logements et de bureaux.

Les incidences de cette réaffectation posent d'abord la question de l'accessibilité du site actuellement enclavé par les voies ferrées. De cette question découle directement un point d'attention sur les connections à créer vers les quartiers avoisinants pour éviter la création d'un quartier fermé sur lui-même. L'étude formule également des recommandations pour que le développement du site induise aussi des retombées positives envers les quartiers avoisinants, notamment au niveau commercial mais aussi en vue d'une gestion adéquate des questions environnementales dont le bruit du trafic ferroviaire et la gestion des eaux de ruissellement.

D'autre part, la création d'une ZIR dans le pôle ouest du **plateau du Heysel** permettra l'implantation sur le site de nombreuses fonctions nécessaires au renforcement du rôle international de Bruxelles, à savoir : un centre de congrès, un hôtel, un pôle commercial important, une salle de spectacle etc. La localisation du site est déterminée par l'image forte que véhicule le plateau du Heysel à travers ses monuments à caractère patrimonial et par le foncier disponible nécessaire à la réalisation du programme.

Le rapport d'incidences souligne l'importance d'intégrer les projets à venir dans le tissu urbain existant et en particulier de soigner la jonction avec la ville au niveau du boulevard H. De Strooper. D'autres connexions font

actuellement défaut et devront être créés notamment vers les repères du site que sont l'Atomium et le palais des expositions. Les projets envisagés impliqueront d'importants besoins en accessibilité et ce tant en transport en commun (depuis la ville) qu'en voiture (depuis le ring). L'offre commerciale sur le site devra se différencier des autres centres commerciaux implantés en ville.

Le deuxième objectif de la présente modification du PRAS visait à **répondre au défi démographique et à la pénurie de logement tout en permettant une cohabitation harmonieuse et la mixité de différentes fonctions.**

La réponse au défi démographique a fait l'objet d'une étude préalable portant sur l'identification du potentiel foncier existant sur le territoire régional en vue de la création de logement. Cette analyse a permis de dégager certaines pistes permettant d'augmenter l'offre en logement.

Cette analyse a abouti aux modifications principales suivantes :

- La modification du programme de certaines ZIR de manière à y introduire ou y renforcer le logement (Tours et Taxis, Van Volxem et gare de l'Ouest ;
- La modification de la prescription générale 0.12 destinée, notamment à favoriser le maintien de logement aux étages des commerces en liseré de noyau commercial ;
- la modification des prescriptions littérales applicables aux « zones administratives », aux « zones d'équipement d'intérêt collectif et de service public » et aux « zones de forte mixité » en vue d'y renforcer le logement ;
- la modification de la prescription littérale relative aux zones vertes de haute valeur biologique, en vue de faire référence au maillage vert ;
- la création de nouvelles prescriptions littérales et graphiques : les « zones d'entreprises en milieu urbain » (ZEMU) visant à permettre au sein de ces zones une mixité entre les activités productives et le logement, ces ZEMU viennent généralement remplacer d'actuelles

« zones d'industries urbaines » mais aussi des « zones de forte mixité » et des « zones d'activités portuaires et de transport » ;

- la réaffectation de certains terrains actuellement faiblement exploités et affectés en « zones de sport et de loisir de plein air » en « zones d'habitat » ;
- la réaffectation de certains terrains en zones de parc afin de renforcer la présence des espaces verts en première couronne.

Les premiers points ci-dessus vont dès lors renforcer la mixité urbaine et rompre le caractère monofonctionnel des quartiers concernés. Cette mixité urbaine est souhaitable pour plusieurs raisons que ce soit, par exemple, l'amélioration du contrôle social ou les possibilités de réduction des trajets domicile travail ou encore la complémentarité de besoins énergétiques.

Parmi ces modifications, la création des ZEMU constitue probablement le défi le plus important à relever. Ce défi nécessite de prendre en considération les éléments suivants :

Premièrement, il va falloir apprendre à gérer la **cohabitation harmonieuse** d'activités aujourd'hui généralement séparées physiquement. Ces zones sont réparties en six pôles sur le territoire bruxellois. Chacun de ces pôles dispose de caractéristiques propres qui vont conditionner leur mise en œuvre. Il s'agit d'offrir au logement le confort et le cadre de vie nécessaire tout en permettant aux activités productives de prospérer. Une analyse spécifique de cette compatibilité sera requise et des aménagements particuliers devront être réalisés. Par ailleurs, il existe un risque que le logement vienne remplacer les activités productives ou inversement que le logement s'y implante mal en raison du caractère industriel de ces zones et de l'aménagement inadéquat de l'espace public. La prescription littérale applicable aux ZEMU vise à éviter ces phénomènes. Un suivi dans le temps de la mise en œuvre des ZEMU et de la préservation de leur vocation économique sera cependant utile. La réaffectation de certaines zones de forte mixité en ZEMU permet d'y garantir le maintien des activités productives. L'intégration d'activités logistiques et portuaires dans le programme de la ZIRAD ainsi que la création d'une zone d'industrie urbaine au sein du Quadrilatère s'inscrit dans la même volonté de consolider les

activités productives à Bruxelles tout en permettant le renforcement d'une mixité intégrant le logement dans des quartiers actuellement destinés exclusivement aux industries.

Deuxièmement, ces considérations montrent la nécessité des **investissements publics et privés** pour mettre en œuvre ces pôles ZEMU. Des recommandations de synergies entre les différentes sources de financement sont identifiées. Il reste toutefois peu probable que l'aménagement de l'espace publics et de la réalisation des équipements nécessaires au logement puissent être réalisés de front dans tous les pôles ZEMU. Un phasage dans la mise en œuvre ou un développement progressif à partir des pôles d'habitat existants dans le voisinage est recommandé. Une vision d'ensemble de l'aménagement de ces pôles est souhaitable.

Troisièmement, la législation en matière de nuisances acoustiques et en matière de gestion des sols pollués sont directement liées aux affectations du PRAS vis-à-vis de certaines normes légales. Ces législations ne prévoient pas de normes applicables aux ZEMU. Ces législations devront donc impérativement être modifiées. Cette question est particulièrement sensible en ce qui concerne la **gestion des sols pollués**. En effet, cette législation s'applique notamment au moment de la vente d'un bien foncier. L'absence de norme légale applicable rendrait les études de sol obligatoires impossibles à réaliser et pourrait dès lors poser un problème important pour conclure la vente. Cette législation est également plus sensible au regard des coûts que son application peut générer. La localisation le long du canal de trois des pôles ZEMU permet de présager qu'une part importante de ces terrains est potentiellement concernée. Par ailleurs le fait d'autoriser le logement dans ces zones risque de rendre les normes de gestion du risque plus sévères que celles qui sont actuellement applicables. Certains sites ayant fait l'objet d'une gestion du risque au regard des normes actuelles pourraient faire l'objet d'une obligation de réaliser une nouvelle étude de risque et mener à des frais supplémentaires pour les entreprises concernées.

Quatrièmement, la possibilité de construire du logement dans ces zones entrainera potentiellement des **plus-values** importantes. Néanmoins, les coûts de dépollution du sol nécessaires à la présence du logement réduiront le bénéfice potentiel réalisable dans certaines de ces zones. Cependant, il

est nécessaire d'étudier d'avantage la question de l'augmentation de la valeur du foncier, et d'envisager le cas échéant des mécanismes de captation des plus-values.

Enfin, la densification du bâti consécutive à la révision du PRAS risque également de diminuer la **présence d'espaces végétalisés** existants et d'augmenter l'imperméabilisation des terrains visés. Il s'agira donc, de veiller à maintenir des espaces verts en suffisance lors de l'aménagement de ces zones. Cette incidence a notamment été prise en compte via le renforcement des espaces verts à travers la modification du programme des ZIR de Tours et Taxis et de Josaphat et la création de nouvelles zones de parc en première couronne.

Pour terminer, cette modification du PRAS est l'occasion de réaliser d'autres adaptations requises pour différentes raisons : la transposition de la directive « SEVESO », la correction d'une erreur au PRAS actuel, l'application d'une décision de justice portant sur le « Carré des Chardons » et permettre l'extension d'une école à Schaerbeek..

Table des abréviations

ZHPR : Zone d'habitation à prédominance résidentielle

ZH : Zone d'habitation

ZM : Zone mixte

ZFM : Zone de forte mixité

ZIU : Zone d'industries urbaines

ZAPT : Zone d'activités portuaires et de transport

ZA : Zone administratives

ZE : Zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public

ZCF : Zone de chemin de fer

ZV : Zone verte

ZP : Zone de parc

ZS : Zone de sports ou de loisirs de plein air

ZF : Zone forestière

ZIR : Zone d'intérêt régional

ZIRAD : Zone d'intérêt régional à aménagement différé

ZRF : Zone de réserve foncière

ZICHEE : Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement

ZIRAD : Zone d'intérêt régional à aménagement différé

ZHVB : Zone verte de haute valeur biologique

ZEMU : Zone d'entreprise en milieu urbain

Annexe 1 : Légende des cartes des affectations du sol

Généralités	Algemeen
Réseau viaire	Wegennet
Limite régionale	Gewestgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Eau	Water
Affectations	Bestemmingen
Zones d'habitat	Woongebieden
Zones d'habitation à prédominance résidentielle	Woongebieden met residentieel karakter
Zones d'habitations	Typische woongebieden
Zones mixtes	Gebieden met gemengd karakter
Zones mixtes	Gemengde gebieden
Zones de forte mixité	Sterk gemengde gebied
Zones d'entreprises en milieu urbain	Ondernemings gebieden in de stedelijke omgeving
Zones d'industries	Industriegebieden
Zones d'industries urbaines	Stedelijke-industriegebieden
Zones d'activités portuaires et de transports	Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer
Autres zones d'activités	Andere activiteitengebieden
Zones administratives	Administratiegebieden
Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public	Gebieden van voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten
Zones de chemin de fer	Spoorweggebieden
Zones vertes	Groengebieden
Zones vertes	Groengebieden
Zones vertes de haute valeur biologique	Groengebieden met hoogbiologische waarde
Zones de parc	Parkgebieden
Zones de sport ou de loisirs de plein air	Gebieden voor sport - of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht
Zones de cimetières	Begraafplaatsgebieden

Autres zones	Andere gebieden
Zones d'intérêt régional	Gebieden van gewestelijk belang
Zones d'Intérêt régional à aménagement différé	Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg
Prescriptions complémentaires	Aanvullende voorschriften
Zones d'Intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement	Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing
Liserés de noyau commercial	Linten voor handelskern
Galeries commerciales	Winkelgalerijen
Points de variation de mixité	Punten van wisselend gemengd karakter
Espaces structurants	Structurerende ruimte
Parking de transit	Transitparkeerplaats