



Projet d'abrogation partielle du PPAS n°26 'Quartier de la Gare du Nord'

**Rapport justifiant l'absence d'incidence notable sur
l'environnement au regard de l'annexe D du COBAT**

Table des matières

1	Synthèse de la situation existante et des enjeux	1
1.1	Localisation du PPAS n°26 et de l'objet de la demande d'abrogation	1
1.2	Situation existante et enjeux.....	1
2	Examen des critères de l'annexe D du CoBAT	2
2.1	Caractéristiques des plans	2
2.2	Caractéristiques des incidences et de la zone susceptible d'être touchée	2
3	Examen des effets prévisibles par domaine.....	3
3.1	Le paysage, l'urbanisme et le patrimoine	3
3.2	La mobilité	5
3.3	Les domaines social et économique	8
3.4	La population, la santé humaine.....	10
3.5	La diversité biologique, la faune, la flore	10
3.6	Les sols et les eaux souterraines	11
3.7	L'eau potable, les eaux usées et les eaux pluviales	13
3.8	La qualité de l'air.....	14
3.9	L'énergie	15
3.10	Les facteurs climatiques et le microclimat.....	15
3.11	L'environnement sonore et vibratoire	16
3.12	La gestion des ressources et des déchets	17
4	Conclusions.....	17

1 Synthèse de la situation existante et des enjeux

1.1 Localisation du PPAS n°26 et de l'objet de la demande d'abrogation

Le périmètre du PPAS n°26 dit du 'Quartier de la Gare du Nord' visé par l'abrogation partielle est localisé à l'extrémité ouest du territoire communal de Saint-Josse-ten-Noode, à proximité de la gare de Bruxelles-Nord et du Pentagone de la Ville de Bruxelles.

Le PPAS n°26 comporte 9 îlots urbanisés. Ce plan a fait l'objet de nombreuses modifications (décrites ci-dessous) de telle sorte que le plan initial ne concerne plus que l'îlot 1 (occupé par l'immeuble Manhattan-Sheraton) et une petite partie de l'îlot n°9, laquelle est concernée par la présente demande d'abrogation partielle. Cette dernière constitue une superficie de 5.888 m².



Figure 1 : Localisation de la zone concernée par la demande d'abrogation partielle (ill. : CSD ; image UrbIS Data ©2022 CIRB)

1.2 Situation existante et enjeux

En situation existante de droit, le site est affecté uniquement à la circulation par le PPAS n°26 (voir situation détaillée ci-après).

En situation existante de fait, le site contient une partie du bâtiment CCN (Centre de Communication Nord) ainsi qu'un espace ouvert accessible au public (la place du Nord). Ce dernier est délimité par les trois branches de la rue du Progrès. Outre une partie de la voirie publique, il comprend les voies de circulation des bus et taxis, une rampe d'accès au parking souterrain du CCN, des espaces piétons et une station Villo!.

Les principaux enjeux liés au projet d'abrogation partielle sont décrits dans le dossier récapitulatif.

2 Examen des critères de l'annexe D du CoBAT

2.1 Caractéristiques des plans

La mesure dans laquelle le plan [ou le règlement] concerné définit un cadre pour d'autres projets ou activités, en ce qui concerne la localisation, la nature, la taille et les conditions de fonctionnement ou par une allocation de ressources,

En l'absence de ce PPAS, le PRAS et le RRU permettront l'encadrement des demandes de permis et des actes et travaux.

La mesure dans laquelle le plan [ou le règlement] influence d'autres plans [programmes ou règlements], y compris ceux qui font partie d'un ensemble hiérarchisé

Le PPAS est en bas de la hiérarchie des plans telle qu'organisée par le CoBAT. Les PPAS doivent donc se conformer au PRAS et respecter le PRDD et le PCD. L'abrogation partielle de ce PPAS n'aura donc aucune influence sur ces plans. Elle s'inscrit par ailleurs dans les objectifs du PCD de la commune de Saint-Josse-ten-Noode et permet une simplification planologique.

L'adéquation entre le plan [ou le règlement] et l'intégration des considérations environnementales, en vue, notamment de promouvoir un développement durable

Le plan datant de 1967, il n'a, à l'époque, pas intégré de dimension durable ni environnementale. Il ne contient donc pas de prescription spécifique en la matière. Son abrogation n'entraînera dès lors pas la disparition de considérations environnementales.

Les problèmes environnementaux liés au plan [ou au règlement]

Compte tenu de ces caractéristiques, l'abrogation partielle du PPAS n°26 ne générera pas de problèmes environnementaux (voir à ce sujet le chapitre ci-après).

L'adéquation entre le plan [ou le règlement] et la mise en œuvre de la législation communautaire relative à l'environnement (par exemple les plans et programmes touchant à la gestion des déchets et à la protection de l'eau).

Sans objet.

2.2 Caractéristiques des incidences et de la zone susceptible d'être touchée

La probabilité, la durée, la fréquence et le caractère réversible des incidences

En l'absence de ce PPAS, le PRAS et le RRU permettront l'encadrement des demandes de permis et des actes et travaux.

Le caractère cumulatif des incidences

S'agissant d'un retour à la zone administrative du PRAS sur un périmètre dédié à la circulation, les incidences induites par la présente abrogation se cumulent à celles de tout développement qui viserait l'ensemble du site de l'actuel CCN.

La nature transfrontière des incidences

Sans objet.

Les risques pour la santé humaine ou pour l'environnement (à cause d'accidents, par exemple)

Les risques pour la santé humaine ou pour l'environnement sont très limités et mentionnés au chapitre ci-après.

La magnitude et l'étendue spatiale géographique des incidences (zone géographique et taille de la population susceptible d'être touchée)

La magnitude et l'étendue des incidences sont réduites et limitées au périmètre de l'objet de la demande d'abrogation partielle.

La valeur et la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée, en raison :

➤ De caractéristiques naturelles ou d'un patrimoine culturel particuliers

Les risques pour l'environnement naturel et pour le patrimoine sont très limités et mentionnés au chapitre ci-après.

➤ D'un dépassement des normes de qualité environnementales ou des valeurs limites

Sans objet.

➤ De l'exploitation intensive des sols

Sans objet.

➤ Les incidences pour des zones ou des paysages jouissant d'un statut de protection reconnu au niveau national, communautaire ou international [en particulier en ce qui concerne la réduction de la surface, la fragmentation, la détérioration de la structure et des fonctions des habitats naturels et d'espèces protégées, le dérangement des espèces protégées, la réduction de la densité et le morcellement des populations d'espèces protégées, les changements des indicateurs de conservation, les changements climatiques, la modification des processus écologiques nécessaires à la conservation des habitats naturels et des populations d'espèces protégées et les risques pour les sites Natura 2000 (en particulier à cause d'accidents)].

Sans objet.

3 Examen des effets prévisibles par domaine

3.1 Le paysage, l'urbanisme et le patrimoine¹

Situation existante

L'objet de l'abrogation partielle (ci-dessous désigné sous le terme d'"*objet de l'étude*") est situé au sein du territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode. La parcelle est entièrement minéralisée et on observe une portion de l'immeuble de la CCN (Centre de Communication Nord) au nord de l'objet de l'étude. Cette portion bâtie recouvre de l'ordre de 1.222 m² sur la zone faisant l'objet de la demande d'abrogation partielle (recouvrant 5.848 m²). Le bâtiment du CCN a été construit partiellement sur cette parcelle au début des années 1990.

Le reste de l'objet de la demande d'abrogation partielle est minéralisé et dépourvu d'autres bâtiments. L'objet de l'étude comprend les voies de circulations et abrite les rampes d'accès permettant d'accéder au parking souterrain. Il comporte également une zone laissée libre (sous forme d'un espace public) au sein de laquelle une sculpture est visible.

D'un point de vue de l'environnement urbanistique, l'objet de l'étude est ceinturé par des immeubles aux gabarits, styles et fonctions variées. Le bâtiment situé au nord et à l'est accueille les dispositifs propres à la Gare du Nord (quais, hall d'entrée, HORECA, etc.). D'un point de vue urbanistique, la gare du nord est décrite comme suit par la DPC sur le portail 'Irismonument' : '*Implanté sur une longueur de 210 mètres pour 22 de largeur, bâtiment rectangulaire à structure de béton armé alignant de manière*

¹ Ce titre désigne « l'environnement bâti ; les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages ».

symétrique, derrière une tour carrée, trois corps et un pavillon au nord, à plateformes ou toitures aplaties invisibles. (...).

Le bâti environnant est principalement composé d'immeubles de bureaux avec des gabarits pouvant atteindre R+28 (Tours Proximus). On observe l'immeuble de la BNP Paribas Fortis au sud de l'objet de l'étude, implanté en H (gabarit R+15) et faisant partie du PPAS n°26.

Aucune habitation n'est présente dans les abords immédiats sur site étudié ; les plus proches sont implantées de l'autre côté de la gare du Nord ainsi qu'au sud du site (sous la forme d'immeubles à appartement de gabarits R+4).

Au niveau des espaces publics et espaces verts, l'objet de l'étude est localisé à proximité du parc Maximilien et au nord de la place Rogier. Le canal n'est localisé qu'à environ 800 mètres à l'ouest du site, soit à moins de 10 min à pied de l'objet de l'étude.

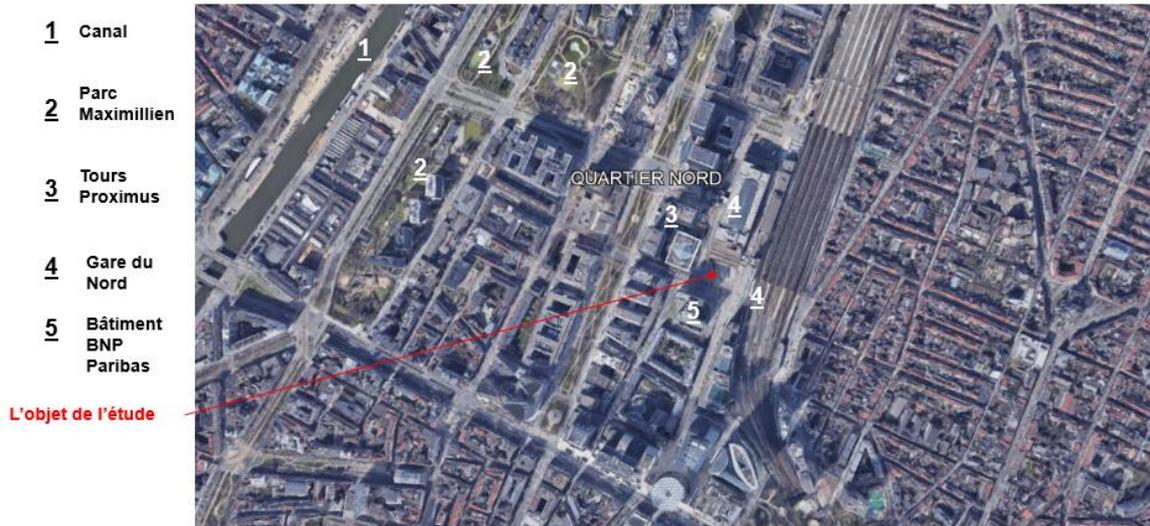


Figure 2 : Environnement bâti à proximité de l'objet de l'étude (source : Google Earth, 2022)

Depuis l'objet de l'étude, deux éléments visuels se distinguent principalement, à savoir la tour carrée à dix étages de bureaux et la sculpture prenant place au centre de la place. Les quatre faces de la tour sont percées d'une travée et surmontées d'une horloge.

Photographie depuis l'objet de l'étude – vue vers la Tour carrée (source : CSD, 2022)



Photographie depuis l'objet de l'étude – vue vers l'escalier (source : CSD, 2022)



Le périmètre de l'objet de l'abrogation n'est pas protégé en tant que monument, ensemble ou site classé, ni inscrit sur la liste de sauvegarde ou même repris à l'inventaire. Aucun arbre remarquable n'est recensé sur le site. Aucun bien archéologique ne figure à proximité de l'objet de l'étude.

L'élément patrimonial le plus proche est la gare du Nord (inscrite à l'inventaire Irisimonument).

Incidences sur l'environnement bâti

Les parcelles visées par l'abrogation sont actuellement en « zone de circulation ». L'abrogation du PPAS au niveau de cet îlot implique un retour du PRAS (lequel comprend une zone 'administrative' ainsi qu'une zone de circulation).

La principale incidence urbanistique et paysagère pouvant être générée par l'abrogation partielle du PPAS est la possibilité de revoir complètement l'aménagement de la zone et de la densifier. Cette possibilité représente une réelle opportunité d'améliorer le cadre bâti tant d'un point de vue urbanistique que paysager. En effet, actuellement, la zone ne présente pas d'intérêt paysager particulier et son aménagement uniquement dédié à la circulation et aux modes de transport.

Il est difficile à l'heure actuelle de prévoir l'ampleur et les incidences de ces éventuels projets. On peut néanmoins supposer qu'ils intégreront plus les objectifs urbanistiques actuels prônés par la Région notamment dans son PRDD (*voir infra – étude relative au PRDD*).

En ce qui concerne les éléments patrimoniaux, l'abrogation n'a aucune incidence sur ces derniers.

3.2 La mobilité

Situation existante

Spécialisation multimodale des voiries – Good Move

Good Move est le nouveau plan de mobilité qui a remplacé récemment le plan régional Iris 2. Il est entré en vigueur en avril 2021. Il est le résultat d'un processus participatif impliquant divers partenaires (partenaires de mobilité, institutionnels, les communes, le monde économique, le monde associatif ainsi que les citoyens).

Les objectifs visés par ce plan sont multiples. Tout d'abord offrir une qualité de vie améliorée au citoyen avec moins de nuisances dans les quartiers et plus d'espaces verts et de rencontres dans la ville. Ensuite en consacrant le principe STOP qui donne la priorité aux piétons et cyclistes puis aux transports publics et ensuite seulement à la voiture individuelle. Le plan Good Move intègre aussi la « Vision zéro », avec l'objectif d'atteindre zéro morts et blessés graves sur les routes d'ici 2030, ainsi qu'une stratégie pour une Ville 30. Enfin, Good Move vise aussi une réduction de l'impact climatique en diminuant les émissions de gaz à effet de serre de 35% d'ici 2030. Cela aura aussi des effets positifs sur la santé, grâce à la diminution de la pollution de l'air et des nuisances sonores, sur la fluidité du trafic et sur la qualité de vie.

Du point de vue piéton, les voiries « Plus » sont les grands lieux de concentration piétonne au sein de la ville. Ces pôles sont reliés entre eux par des voiries « Confort » qui assurent la continuité des itinéraires. Les voiries « Quartier » sont les voiries, chemins, sentiers accessibles aux piétons.

Le périmètre d'étude est situé majoritairement au sein d'un pôle piéton mis en évidence par la présence de nombreuses voiries « Confort » et dans une moindre mesure « PLUS » à proximité. Au niveau piéton, on observe un axe « PLUS-Magistrale », lequel suit une portion du tracé du boulevard Roi Albert II, du boulevard Simon Bolivar et longe l'ouest du site pour rejoindre la rue du Progrès (au sud de ce dernier).

Du point de vue cycliste, les axes « Plus » sont destinés aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine. Ils visent un caractère direct et une limitation des conflits avec les autres usagers. Dès lors, les aménagements cyclables séparés y sont privilégiés. Les axes « Confort » sont eux destinés à desservir l'ensemble des quartiers en privilégiant les voiries locales. Ces dernières seront priorisées et limitées à 30 km/h afin de dissuader le trafic de transit et de garantir la mixité de circulation. Enfin, les axes « Quartier » sont des voiries à 100 % cyclables. Le cycliste roule en mixité, c'est-à-dire sans aménagement réservé, mais avec une signalisation qui rappelle la présence du cycliste sur la voirie.

À proximité du site d'étude, le boulevard roi Albert II est classé comme voirie « Plus », tout comme l'avenue Simon Bolivar. Une portion de la rue du Progrès au niveau du site ainsi que son prolongement vers l'est du quartier sont classées comme voiries « Confort » tandis que le reste du quartier est classé en voirie « Quartier ».



Figure 3 : Spécialisation multimodale des voiries pour les vélos et les piétons (source : mobigis v.15/07/2021)

Du point de vue des transports en commun, la hiérarchie « Plus-Confort-Quartier » est d'application. Aux abords du site étudié, l'avenue Simon Bolivar ainsi que les voies de la gare du Nord sont reprises comme voiries « Plus » tandis que la rue du Progrès est classée en tant que voirie « Confort ». Finalement les autres voiries sont classées en voirie « Quartier ».

Enfin, du point de vue de la voiture individuelle, le réseau « Plus » comprend le ring et les grands axes métropolitains. Il permet de canaliser les grands flux de circulation. Le réseau « Confort » complète le réseau « Plus » et limite la dispersion du trafic dans les quartiers. Enfin, le réseau « Quartier » est uniquement destiné à l'accessibilité locale et à vitesse réduite. Il constitue la majorité du réseau.

C'est le cas autour du périmètre d'étude où la plupart des voiries à proximité sont classées en réseau de quartier, en ce excepté le boulevard Roi Albert II, repris en voirie 'Confort'.



Figure 4 : Spécialisation multimodale des voiries pour les voitures et les transports en commun (TC) (source : mobigis v.15/07/2021)

La mobilité active

L'accessibilité piétonne est assurée via les nombreux trottoirs qui bordent le site. Le site étudié permet de rejoindre de manière sécurisée l'une des entrées de la gare du Nord via un escalier.

Aucun aménagement spécifique aux PMR n'est relevé.

Au niveau des cyclistes, le site jouit d'une accessibilité cyclable raisonnable, comme en témoigne la proximité de l'ICR 'ZR' au PRDD. De plus, la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un système de vélos partagés automatisé (Villo!), dont la station n°58 – 'Gare du Nord', mettant à disposition 26 vélos (parmi lesquels, des vélos électriques), est située au sein même du périmètre de la demande d'abrogation partielle.

Les transports en commun

Le titre VIII du RRU a défini des zones d'accessibilité en transport en commun. Selon ce découpage, le périmètre des demandes est situé en 'zone A', c'est-à-dire très bien desservie en transport en commun.

La figure ci-après témoigne de la situation du site visé par rapport au réseau de la STIB. Outre le fait que la station de train 'Gare du Nord' soit localisée à moins de 100 mètres (et que cette gare comprenne différentes lignes de trams), le site étudié est situé à proximité immédiate de plusieurs stations de bus STIB (telles que la ligne n°46, 58, 61).

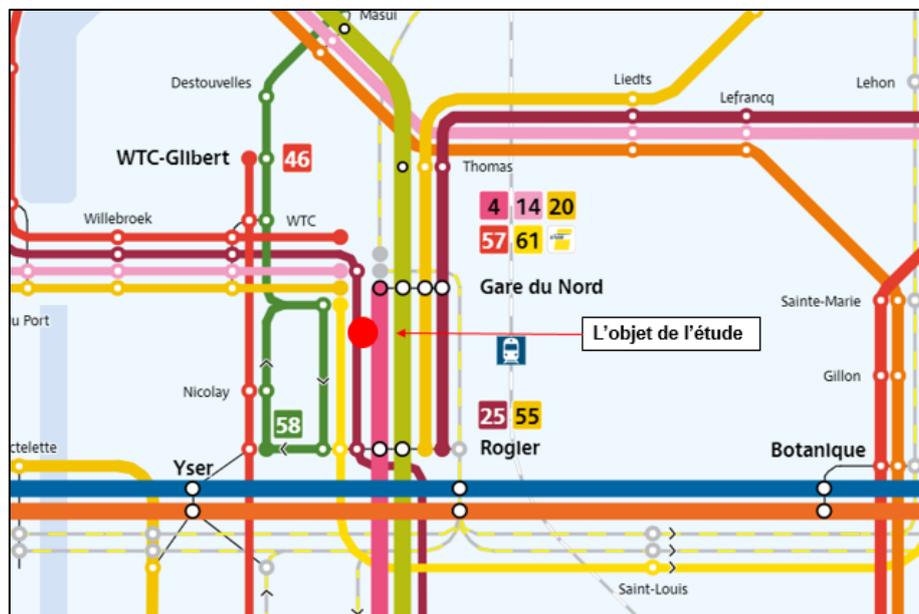


Figure 5 : Extrait du plan de réseau de la STIB (source : STIB, 2022)

Un arrêt de bus deLijn est également présent au sein même du site étudié. Il dessert les lignes n°126, 127, 128, 129, 212, 213, 214, 230, 231, 232, 240, 241, 242, 243, 245, 250, 251, 260, 270, 271, 272, 318, 351, 355, 358, 410, 460, 461, 470 et enfin, la ligne 471.

Plusieurs zones de stationnement de bus sont présents.

Photographie depuis l'objet de l'étude – vue vers les zones de stationnement (source : CSD, 2022)



Photographie depuis l'objet de l'étude –vue vers les zones de stationnement (source : CSD, 2022)



Circulation automobile individuelle

Le site étudié est situé à proximité de la rue du Progrès et de la Place du Nord, reprises (à ce niveau) comme voirie de quartier. On observe la proximité d'une voirie principale reprise comme voirie « Confort » à savoir le boulevard du Roi Albert II.

Stationnement

Globalement, la politique de stationnement au sein de la commune de Saint-Josse-ten-Noode est définie pour les voiries ou portions de voiries dans lesquelles le règlement 'zone rouge' et 'zone verte' est d'application².

Au niveau du site, plusieurs zones de stationnement sont présentes à proximité et au sein de l'objet de la demande d'abrogation partielle.

Ainsi, cinq emplacements pour taxis sont présents sur le site, à l'ouest et bordent la rampe d'accès au parking intérieur (au niveau du bâtiment CCN). Ce parking est exclusivement réservé aux voyageurs de la Gare du Nord. Au total, le site commercial accueille 115 places de parking (et 1 place PMR). Le parking est accessible pour les piétons depuis l'intérieur de la gare et depuis l'escalier extérieur. Il est géré par l'opérateur Interparking et est ouvert 24h sur 24, 7 jours sur 7.

Incidences sur la mobilité

La zone concernée par la demande d'abrogation fait actuellement figure d'espace de circulation et de stationnement. Elle permet l'accès au parking souterrain.

L'augmentation de circulation automobile due à l'urbanisation potentielle du terrain (en raison de son changement d'affectation en 'zone administrative') n'est pas proportionnelle au projet dans l'absolu. Par ailleurs, la rue du Progrès n'étant pas saturée à cet endroit, ces flux supplémentaires pourront encore être absorbés.

L'augmentation du nombre d'habitants dans la zone, rendue possible par l'abrogation partielle du PPAS, entraînera une augmentation de la demande en transports en commun et une augmentation du nombre de vélos. Néanmoins, les infrastructures de transports en commun existantes sont suffisamment nombreuses et le site est suffisamment accessible que pour que la situation ne devienne pas problématique.

3.3 Les domaines social et économique

Situation existante

Le quartier Nord possède une densité de population s'élevant à 12.078 habitants par hectare (moyenne régionale : 7.500 hab/hectares). Rappelons que l'un des principaux piliers de la politique régionale actuelle est la production de logements et la densification de certains quartiers pour répondre à l'augmentation démographique enregistré en Région de Bruxelles-Capitale.

En 2018, le revenu moyen de la Région de Bruxelles-capitale est de 19.723€. En ce qui concerne le quartier 'Quartier Nord' le revenu est de 16.257 €, soit inférieur à la moyenne régionale.

² Stationnement | Saint-Josse-ten-Noode (sjtn.brussels)

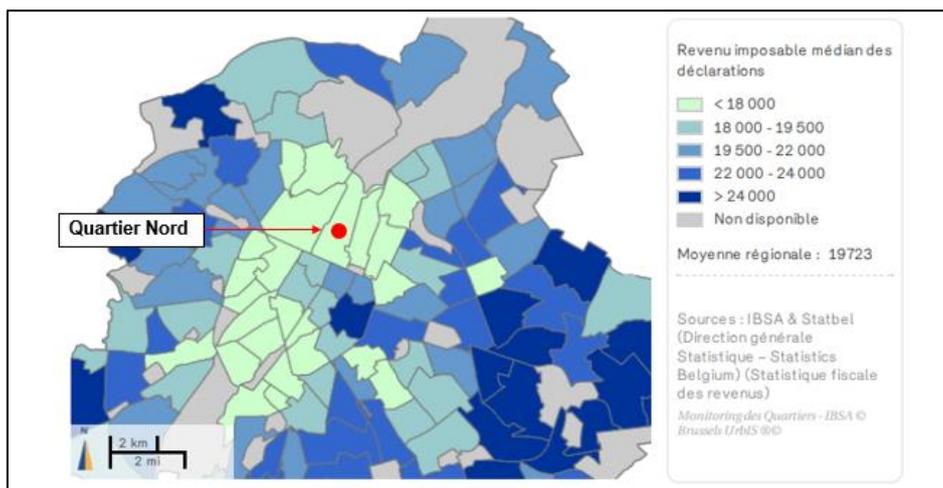


Figure 6 : Revenu imposable médian des déclarations en 2018 (source : Monitoring des quartiers, 2022)

La zone présente une zone en carence en espaces verts accessibles au public, qui s'étend au niveau de la gare du Nord, signifiant l'absence d'espaces verts accessibles à proximité du site étudié.



Figure 7 : Zones de carences en espaces verts accessibles au public (source : Bruxelles Environnement, 2022)

D'un point de vue économique, on notera la présence de la gare du Nord, de la Place Rogier et de sa zone commerciale attenante (City2, etc.), garantissant l'accessibilité à un noyau commercial et à des activités économiques.

Incidences sur les domaines social et économique

Les principales incidences susceptibles d'être influencés d'un point de vue socio-économique par l'abrogation consistent en :

- L'apport d'une plus grande mixité encadrée par les seuils du PRAS ;
- L'application des seuils du PRAS dans la zone administrative (qui, pour rappel, intègrent, outre les bureaux, les logements en affectation principale également, les établissements hôteliers et les équipements, les activités productives et les commerces -limités à 1.000m²).

L'abrogation du PPAS ne générera donc pas d'incidences négatives notables d'un point de vue socio-économique, tout au plus, des incidences positives pourront être observées, via l'intégration de nouvelles fonctions et la potentielle diminution de la zone de carence en espaces verts.

Si un projet de logements d'ampleur est développé sur le site, des espaces devront être réservés pour des équipements, activités, espaces verts afin de répondre à la nouvelle demande.

3.4 La population, la santé humaine

Situation existante

Les principaux éléments susceptibles d'être influencés par l'abrogation partielle du PPAS dans le domaine de l'être humain sont les suivants :

- la sécurité objective et subjective (contrôle social, problèmes de sécurité dans le quartier, sécurité routière lié aux accès des parkings,...) ;
- la propreté.

Il n'y a actuellement pas de problème spécifique en la matière. De ce fait, les accès aux parkings et zones d'arrêts de bus sont indiquées par des marquages spécifiques et aucun problème de propreté n'a été constaté lors de la visite de terrain en avril 2022.

De ce fait, le site en lui-même est actuellement occupé par une zone de circulation comportant plusieurs accès piétons à la gare et les accès vers le parking souterrain via la rampe latérale donnant accès aux niveaux de sous-sol. On observe la présence de nombreux passages piétons à proximité directe du site et au sein même de ce dernier. La vitesse des voitures est limitée à 30 km/h aux abords du site et sur une majorité de voiries au sein de l'îlot (en ce excepté l'avenue Simon Bolivar, où on observe une vitesse de 50km/h) et comportent déjà une signalisation adéquate.

D'une manière plus globale, l'environnement à proximité du site est majoritairement constitué de bureaux et d'équipements. La répartition de fréquentation de l'espace n'est donc pas uniforme dans le temps. Ainsi, en dehors des heures de « bureau », typiquement le soir ou le week-end, le contrôle social est faible et est assuré uniquement par le passage d'automobilistes. Un sentiment d'insécurité peut alors apparaître.

Incidences sur la population et la santé humaine

L'abrogation partielle du PPAS n'aura aucune influence néfaste sur les occupants riverains. A l'inverse, elle aura un impact bénéfique pour le quartier en matière de contrôle social ; l'intégration d'une affectation résidentielle réduira potentiellement fortement le sentiment d'insécurité et participera à l'activation de l'espace public en dehors des heures de « bureaux ».

De plus, si cette zone devait faire l'objet de de projet de restructuration, l'environnement du site ne pourrait que s'améliorer pour l'être humain (redéfinition de l'accès au parking, création d'espaces de rencontre, etc.).

Il convient toutefois de noter qu'il est impossible à l'heure actuelle de déterminer la mixité et la densité du site après le projet et donc son potentiel en relations sociales et contrôle social.

3.5 La diversité biologique, la faune, la flore

Situation existante

Le site visé ne fait pas partie d'une des 14 réserves naturelles et 2 réserves forestières du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le site visé n'est pas non plus un espace vert géré par Bruxelles-Environnement et ne se trouve pas à proximité immédiat d'un tel parc.

Aucun arbre remarquable n'est présent sur le site.

Suivant la représentation de la carte d'évaluation biologique (CEB)³, le site faisant l'objet de la demande d'abrogation partielle ainsi que ses alentours sont considérés comme des zones de valeur biologique

³ La carte d'évaluation biologique (CEB) est un outil qui permet de suivre et d'objectiver la valeur biologique sur le territoire régional. La carte montre les zones d'une (très) haute qualité biologique en région bruxelloise. Ce sont

limitées. Il n'y a pas de zone centrale ou d'intérêt majeur reprise au sein ou à proximité directe du périmètre.



Figure 8 : Valeur biologique du site (source : Bruxelles Environnement, 2022)

Incidences sur la diversité biologique

L'abrogation du PPAS n'aura pas d'impact négatif notable sur les questions relatives à biodiversité. Les seules dispositions du PPAS impactant la diversité biologique sont celles qui imposent la plantation d'arbres dans les parties de zones de circulation. La disposition relative au PPAS est toutefois très peu restrictive et permet de minéraliser une grande partie de l'objet de l'étude.

L'abrogation partielle représente une opportunité de revoir les aménagements végétaux et d'intégrer des aménagements plus riches et intéressants d'un point de vue de la diversité biologique.

3.6 Les sols et les eaux souterraines

Situation existante

La topographie locale du site est exposée sur la figure ci-après.

Culminant à environ 28 m de hauteur, la topographie locale peut-être caractérisée de relativement plate, oscillant entre 28 m et 25 m de hauteur.

des zones qui contribuent de manière importante à la protection de la biodiversité régionale (faune, flore et habitats naturels). - *Atlas (environnement.brussels)*

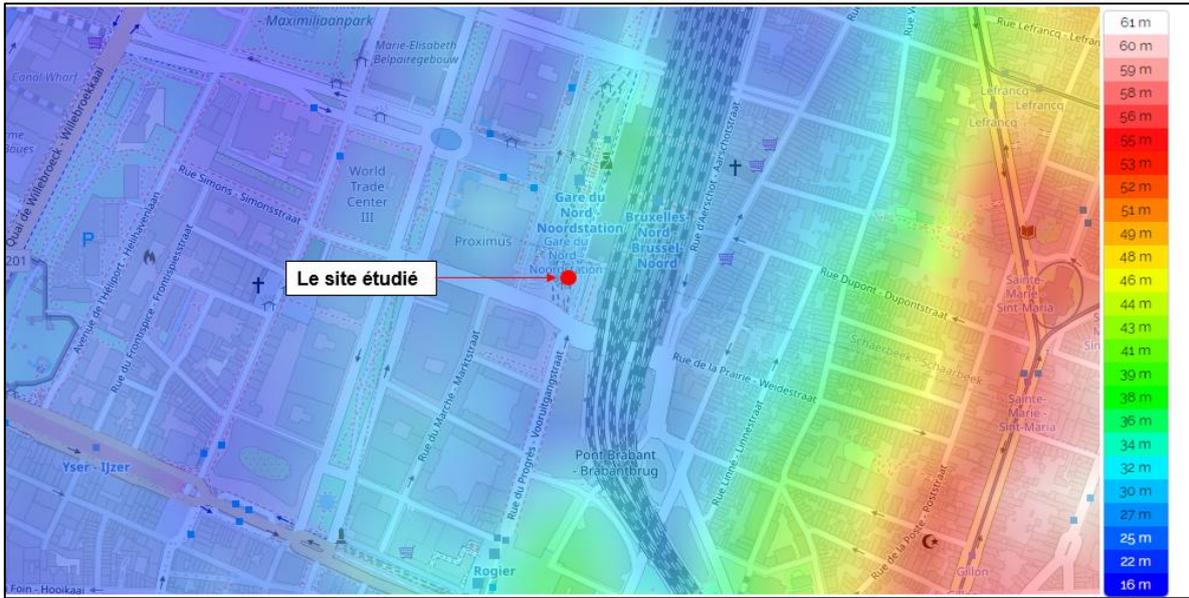


Figure 9 : Topographie locale (source : <https://fr-be.topographic-map.com/maps/io3/Bruxelles/>)

L'état du sol est illustré à la figure suivante.

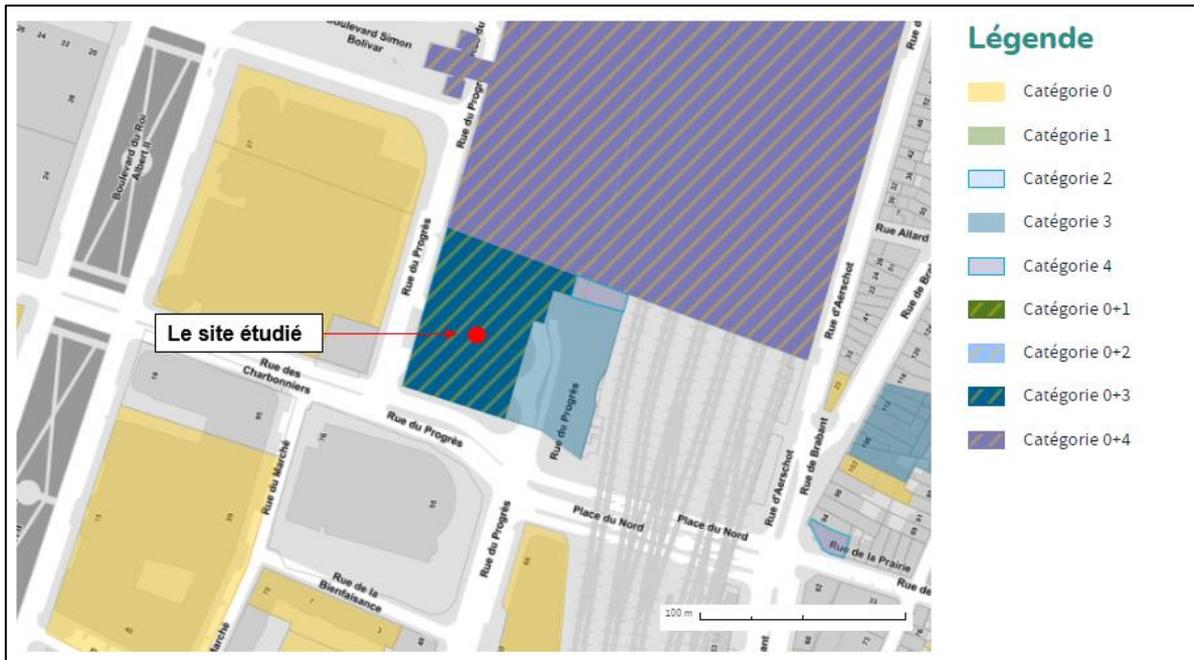


Figure 10 : Etat du sol (source : Bruxelles Environnement, 2022)

Ainsi, au niveau du sol, deux catégories différentes se partagent le site étudié. On observe donc une parcelle de catégorie 3 et une parcelle reprise en catégorie 0+3. La parcelle à l'est (catégorie 3) est une parcelle polluée sans risque et a fait l'objet de plusieurs études de sol, reprises ci-dessous.

Type d'étude	Numéro de dossier	Date de réalisation de l'étude
Etude détaillée	SOL/00524/2011	03/2017
Etude de risque	SOL/00524/2011	03/2017
Evaluation finale de la gestion du risque	SOL/00524/2011	06/2020
Rapport intermédiaire d'assainissement	SOL/00524/2011	05/2021

La seconde parcelle est en catégorie 0+3. Les parcelles de catégorie 0 sont celles où s'exerce ou s'est exercée une activité à risque. La pollution du sol n'est pas avérée sur ces parcelles, donc une reconnaissance de l'état du sol doit être réalisée à certains moments spécifiques (vente de la parcelle,

cession ou cessation d'activité...) pour vérifier si le sol est effectivement pollué ou pas (passage dans une autre catégorie).

De plus, sur bases des données de Bruxelles Environnement, l'eau souterraine est située à plus de 2 m-n. D'après la carte topographique, on suppose que l'écoulement des eaux souterraines se fait en direction du sud-ouest.

Incidences sur le sol et les eaux souterraines

En exploitation normale, les fonctions de circulation sur le site ne sont pas de nature à engendrer des incidences sur la qualité du sol.

Les règlements actuellement en vigueur permettent de garantir le contrôle et d'éviter une éventuelle pollution des sols. L'abrogation du PPAS n'aura aucune influence en la matière ; celui-ci ne contenant pas de dispositions spécifiques sur la gestion des eaux souterraines ou la pollution des sols.

En revanche, l'abrogation partielle permettra de revoir l'aménagement du site et nécessitera donc la mise en œuvre d'études spécifiques relatives à la pollution du sol.

3.7 L'eau potable, les eaux usées et les eaux pluviales

Situation existante

La Commune de Saint-Josse-ten-Noode est marquée par la présence de la Senne voutée qui passe sous le parc Maximilien. On observe également le canal, à proximité du site étudié. Aucun point d'eau ou cours d'eau ne traverse le site étudié.

Selon la carte des aléas s'inondation de Bruxelles Environnement, il y a un risque d'inondation faible et à certains endroits, moyen.

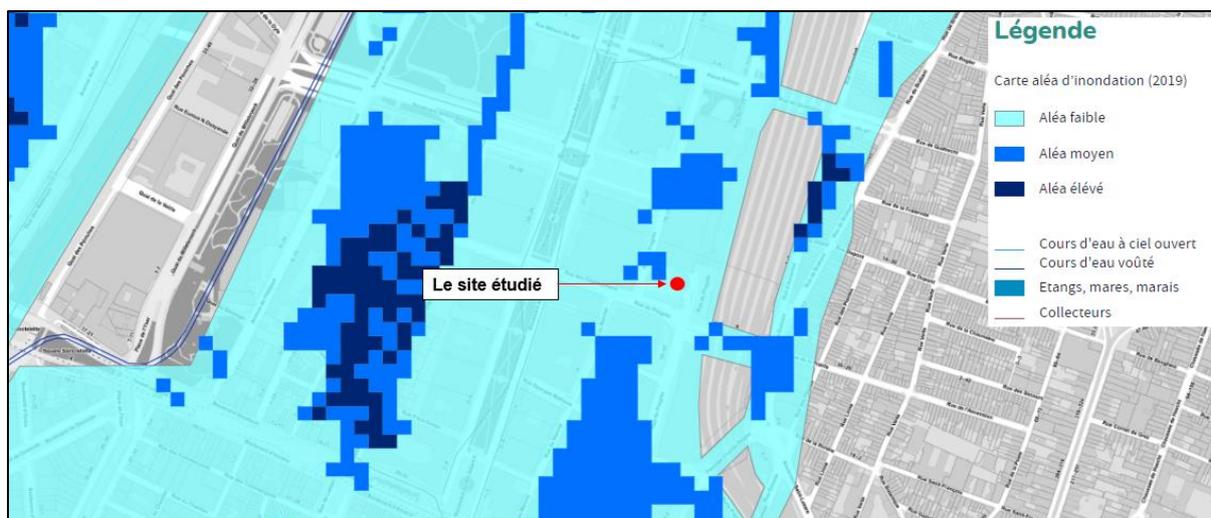


Figure 11 : Carte des aléas d'inondation (source : Bruxelles Environnement, 2022)

Le site étudié est imperméabilisé dans l'ensemble, il ne présente que quelques zones végétalisées (plantation de six arbres) aux abords. L'imperméabilisation actuelle du sol sur la zone est de plus de 95% ; seuls les pieds des arbres d'alignement ne sont pas imperméabilisés.

Incidences sur l'eau potable, les eaux usées et les eaux pluviales

Le PPAS ne contient actuellement pas de dispositions spécifiques sur la gestion des eaux.

L'abrogation partielle du PPAS entrainera une potentielle augmentation de population via l'arrivée de nouvelles fonctions. Cette nouvelle population est susceptible de modifier les besoins/consommation en eaux. Toutefois, ces besoins sont fortement dépendants du type de projet et ne peuvent être actuellement estimés.

L'abrogation permettra en revanche de diminuer le taux d'imperméabilisation de la zone (en fonction du projet) et constitue ainsi une opportunité d'intégrer des dispositifs de gestion des eaux pluviales bénéfiques dans ce contexte fortement urbanisé.

3.8 La qualité de l'air

Situation existante

D'une manière générale, en Région de Bruxelles-Capitale, la qualité de l'air est assez mauvaise dans les zones urbaines denses au sein desquelles la circulation des véhicules à moteur thermique demeure significative. Cette qualité est d'autant plus mauvaise si les espaces publics sont peu ventilés naturellement et/ou qu'ils comportent peu de végétation, ce qui est actuellement le cas.

La figure ci-dessous reprend la carte des « Concentrations moyennes en Black Carbon (BC) » créée par Bruxelles Environnement en 2016. Cette dernière est considérée comme étant un traceur de pollution urbaine et met en évidence la quantité de particules fines, dans une gamme de diamètres allant de 10 à 500 nm. L'étude a été réalisée dans les principales rues de la Région de Bruxelles-Capitale en heures de pointe matinales et vespérales sur la période 2014-2016.

Le site étudié est localisé dans un environnement direct comportant des concentrations en black carbon relativement faibles.



Figure 12 : Carte du Black Carbon (source : Bruxelles Environnement, 2022)

Incidences sur la qualité de l'air

Le PPAS ne contient pas de dispositions spécifiques en matière de qualité d'air.

L'abrogation du PPAS modifiera la situation en matière de qualité d'air, dans le sens où l'abrogation permet d'intégrer de nouvelles fonctions engendrant potentiellement des modifications des caractéristiques de l'îlot.

Un réaménagement de l'îlot (via l'intégration d'autres fonctions) permettra de diminuer les sources de pollution liées à la circulation et au stationnement des bus et taxis.

3.9 L'énergie

Situation existante

La consommation énergétique actuelle sur le site, occupé par une zone de circulation (et des zones de déposer-minutes de taxi et de bus), est vraisemblablement nulle.

Incidences en matière d'énergie

Le PPAS ne contient pas de prescriptions concernant ce domaine.

Si de nouveaux aménagements devaient être prévus, des incidences pourraient apparaître en termes d'énergie. Il convient toutefois de noter qu'il est impossible à l'heure actuelle de déterminer l'ampleur des modifications et de leurs incidences mais ces nouvelles constructions devront répondre aux normes PEB actuelles.

Le fait d'intégrer de nouvelles fonctions permet de restructurer l'environnement du site, qui ne pourrait que s'améliorer vu les progrès faits en la matière en termes de conception du projet (architecture climatique...), utilisation de matériaux non polluant, isolant, etc.

3.10 Les facteurs climatiques et le microclimat

Situation existante

Ilots de chaleur

La figure suivante est issue d'une étude commanditée par Bruxelles Environnement et réalisée par le « *Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek* » (VITO). L'étude a établi une cartographie des îlots de fraîcheur dans la Région de Bruxelles-Capitale dans le but d'identifier les zones les plus fraîches à préconiser lors des périodes de fortes chaleurs et de mettre en évidence les îlots de chaleur.

Le périmètre du site est situé à proximité des zones les plus chaudes de Bruxelles.

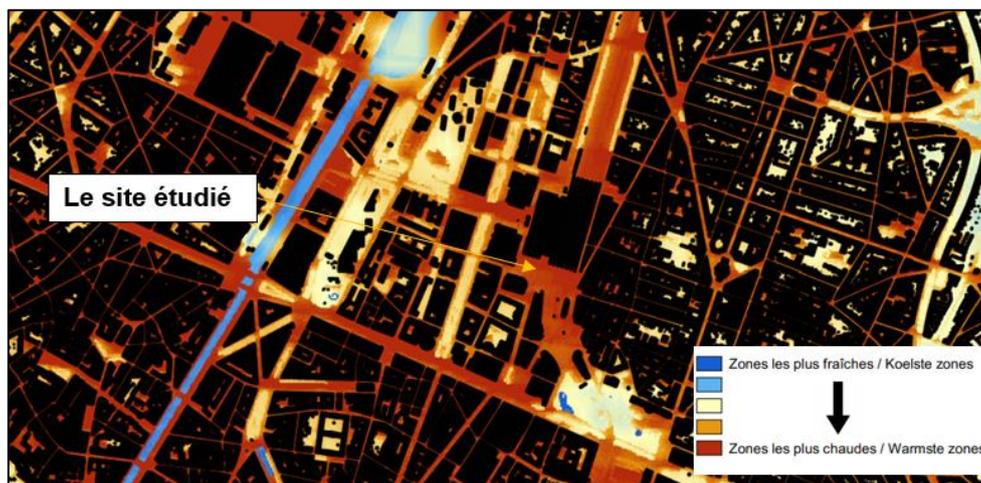


Figure 13 : Extrait de la carte des îlots de fraîcheur (source : Bruxelles Environnement, 2022)

Confort face au vent

Notons que les vents dominants en Région de Bruxelles-Capitale viennent du secteur sud-ouest. Le bâti dans cette direction n'a pas une orientation ou une structure particulière qui influence l'écoulement de l'air sur le site. Toutefois, les bâtiments existants à proximité du site possèdent une hauteur importante, ce qui accélère potentiellement le vent par effet de couloir.

Ensoleillement

La hauteur des bâtiments voisins est suffisamment importante que pour avoir une influence significative sur l'ensoleillement et la température de la zone.

Eclairage nocturne

La rue de Progrès et autres voiries présentent un éclairage homogène composé de lampadaires droits en acier. Au niveau du site, plusieurs lampadaires sont implantés à proximité des accès de la gare et des zones de dépose-minutes des taxis et des arrêts de bus.

Incidences en matière de facteurs climatiques et de microclimat

Le PPAS ne contient pas de prescriptions pouvant influencer le microclimat.

Si des immeubles devaient être construits, des modifications pourraient être apportées notamment en termes d'ombrage.

De plus, l'abrogation du PPAS pourrait engendrer des incidences bénéfiques au regard des facteurs climatiques via la mise en œuvre de dispositifs tels que de toitures vertes ou encore des espaces verts. En effet, l'évaporation suscitée par la présence de végétation agit de manière favorable d'une part sur la température et d'autre part sur le degré d'humidité de l'air.

3.11 L'environnement sonore et vibratoire

Situation existante

La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un cadastre du bruit multi-exposition, mis à disposition par Bruxelles Environnement et se basant sur une modélisation des niveaux sonores des différents modes de transports rencontrés en Région de Bruxelles-Capitale. Ces niveaux sonores sont modélisés selon différents indicateurs européens, L_{den} , L_{night} . Les dernières cartes à jour sont représentatives de la situation en 2016.

Dans le cas présent, il apparaît sur la carte de multi-exposition (visible ci-après) que les niveaux de bruit L_{den} sont importants sur le site. Les valeurs présentes sont comprises entre 65 dB(A) à certains endroits et allant jusqu'à 70 dB(A). Le site est généralement plutôt bruyant, en raison de sa proximité de la gare du Nord et des axes de communication.

Ainsi, les nuisances sonores existant dans le périmètre sont principalement dues au trafic routier et ferroviaire.



Incidences sur l'environnement sonore et vibratoire

Le PPAS ne contient pas de prescriptions spécifiques concernant ce domaine.

L'abrogation du PPAS est susceptible de modifier l'îlot, en ajoutant par exemple de nouveaux aménagements structurants. Des incidences pourraient apparaître en termes de nuisances sonores et vibratoires.

Toutefois, l'aménagement actuel de ces zones est le reflet d'une vision urbanistique actuellement dépassée. Si ces zones devaient faire l'objet de projet de restructuration, l'environnement sonore du site ne pourrait que s'améliorer vu les progrès faits en la matière en termes de conception du projet (création de zones calmes, utilisation de matériaux non bruyant, isolant ou non réverbérant, etc).

3.12 La gestion des ressources et des déchets

Situation existante

Le site du projet étant uniquement occupé par une voie de communication, il n'est pas générateur de déchets, même si des déchets peuvent être ponctuellement observés.

Selon Bruxelles-Propreté, les déchets résiduels sont collectés deux fois par semaine (mercredi et samedi matin), tandis que les déchets PMC et papier-carton sont collectés une fois par semaine, le mercredi matin. Les déchets verts ainsi que les déchets organiques (sac orange) sont collectés une fois par semaine, le mercredi après-midi.

Incidences en matière de gestion des déchets

Le PPAS ne contient pas de dispositions spécifiques en matière de gestion des déchets.

L'abrogation partielle du PPAS entrainera une potentielle augmentation de population ainsi que l'arrivée de nouvelles fonctions susceptibles de modifier la quantité de déchets engendrée ainsi que les modalités de gestion des déchets sur le site. Toutefois, ces besoins sont fortement dépendants du type de projet et ne peuvent être actuellement estimés.

4 Conclusions

Au regard de l'examen des effets probables de l'abrogation partielle du plan sur les différents domaines, il apparaît que celle-ci n'est pas susceptible d'engendrer des incidences négatives notables supplémentaires sur l'environnement en comparaison avec le maintien du plan (scénario tendanciel). Le potentiel offert par la zone administrative au PRAS, s'il peut générer des risques supplémentaires pour l'environnement, présente également de nouvelles opportunités pour ce dernier, notamment en matière de restructuration du tissu bâti et des espaces ouverts, ainsi qu'en termes de mixité fonctionnelle et d'activation des rez-de-chaussée pour le quartier. Les bénéfices apportés par l'abrogation partielle sont supérieurs à ceux offerts par le plan lui-même dans la mesure où la zone de circulation visée ne permet pas en l'état d'y réaliser « le bon aménagement des lieux ».

En outre, il est utile de rappeler que tout projet visé aux annexes A et B du CoBAT et/ou comportant des installations de classe 1A et/ou 1B en environnement, devra faire l'objet d'une évaluation des incidences dans le cadre des demandes de permis.