

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 09/12/2021

DEMANDEUR :	CCN DEVELOPMENT S.A.
LIEU :	Rue du Progrès, 80
OBJET :	déconstruire le bâtiment appelé "CCN" jusqu'à la dalle du rez-de-gare et proposer un nouvel aménagement sur la dalle
SITUATION :	en zone administrative, le long d'un espace structurant
AU PRAS :	<u>Schaerbeek</u> : dans le périmètre du Plan Particulier d'Affectation du Sol « Ilots 65-68-71-72 Quartier Ouest de la gare du Nord », approuvé par Arrêté Royal en date du 31 octobre 1978 (PPAS est en cours de modification suivant la décision du Conseil communal du 27 mai 2020)
AUTRE(S) :	<u>Saint-Josse-Ten-Noode</u> : dans le périmètre du Plan Particulier d'Affectation du Sol « Ilots 61-62-64 à 68-71-72 Quartier Ouest de la gare du Nord », approuvé par Arrêté Royal en date du 17 février 1967 (PPAS est en cours d'abrogation suivant la décision du Conseil communal du 13 mai 2020)
ENQUETE :	du 03/11/2021 au 02/12/2021
REACTIONS :	93

La Commission entend :

Le demandeur, représenté par M. Frédéric Loir et M. Valentine Keuller (avocate - H&K)
L'architecte : M. Marc Lacour (ArchitectesAssoc+)

Les riverains ou réclamants :

M.	[REDACTED]
M.	[REDACTED], conseil de l'ACP Résidence Nord - [REDACTED]
Mme	[REDACTED]
M.	Rosenfeld Martin de l'IEB - Rue du Chimiste 34 - 1070 Anderlecht
Mme	[REDACTED]
M.	[REDACTED]
M.	[REDACTED]

Mme Julie Deneff et M. Romain Coremans du département communal Développement Durable et Urbain et M. Cédric Vekeman du service communal de l'Environnement assistent.

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Attendu que lors de l'enquête publique, les remarques suivantes ont été émises :

au niveau des riverains de l'aire géographique du Quartier Nord

- les riverains craignent des nuisances visuelles avec une éventuelle construction d'un bâtiment qui remplacera le CCN, et qui aura un impact sur la valeur vénale des biens aux alentours ;
- la hauteur du projet fera que les riverains, des habitations avoisinantes à ce projet, n'auront plus accès en hiver à l'ensoleillement, la carté et la chaleur des rayons de soleil ;
- des poussières dérangeantes seront propagées pendant la durée des travaux ;
- il est regrettable qu'aucune consultation préalable ainsi qu'aucun appel offre d'offre publique pour la vente du bâtiment n'aient été effectués ;

- un manque de considération est ressenti par les riverains de ce quartier ;
au niveau de l'aménagement et de l'utilisation de la dalle
- il est demandé que les activités les plus bruyantes soient déplacées vers le côté sud de cette dalle qui débouche sur des bureaux, isolés des sons de la ville (terrain de sport, jardin d'enfant et débits de boisson) ;
- l'aspect minéral de la dalle et son enclavement, parmi des bâtiments surdimensionnés, devraient jouer un rôle défavorable dans l'utilisation de l'espace pour des usages récréatifs ;
- l'aménagement d'une dalle imperméable est disproportionné ;
au niveau des équipements collectifs
- il est cynique de proposer une verdurisation, des équipements collectifs et des lieux culturels uniquement pour la durée des travaux, et qui ne répondent que partiellement aux besoins du quartier ;
- des interrogations sont soulevées sur la mise en place de deux aires de jeux et deux terrains de sport à 300 mètres de distance ;
- des questionnements sont émis sur la surface utilisée des terrains de sport, c'est pourquoi des matériaux insonorisants sont plutôt recommandés ;
- il est préconisé que le promoteur immobilier étudie l'idée de la mise en place d'affectations utiles pour tous (exemple : logements dans les niveaux supérieurs, cluster d'entreprises ou des locaux d'artistes) ;
- des doutes sont émis sur la mise en place et l'usage des tables de pique-nique et chaises longues ;
au niveau de la sécurité et de la propreté
- le projet ne tient pas compte de la spirale ascendante de violence dans le quartier Nord ;
- il semble que ce projet marque l'absence de caméras ou de mesures de sécurité particulières ;
- les chantiers ne rendent pas le quartier attractif et convivial, en particulier le soir ;
- de grands espaces entre bâtiments créeront des courants d'air qui feront voler les déchets, de plus cela engendrera une propagation de fientes de pigeons ;
- en situation projetée, le sentiment de sécurité sera dépendant de la fréquentation de la dalle ; vu que ce sera plus un lieu de passage, le contrôle social y sera moindre ;
au niveau des nuisances sonores
- les riverains de la Résidence Nord sont épuisés par les nuisances sonores des activités environnantes ;
- l'aire géographique concernée par l'étude acoustique et vibratoire n'est pas équidistante à la zone du projet ; ce procédé permet d'exclure les habitations au nord du CCN alors que c'est un des îlots d'habitation les plus denses de la région bruxelloise ;
- l'étude d'incidence n'identifie pas les dérogations résultant des nuisances sonores en soirée et le samedi ;
- de nombreux projets sont déjà réalisés dans la zone (projet ZIN, passerelle Suzan Daniel, Iris Tower, Métro Nord, A. de la Reine et Aerschot 92); la quiétude des logements et l'habitabilité du quartier s'en trouvent déjà complètement altérées, dès lors la démolition accroîtra ces inconvénients ;
- il est surprenant que l'effet de résonance généré par l'environnement urbain n'est pas pris en compte dans cette étude ; les nuisances sonores d'une démolition sont sous-estimées ;
- le caractère minéralisé et les façades intégralement vitrées accentueront encore plus la pollution sonore que les travaux projetés engendreront ;
au niveau de la mobilité
- les travaux auront un impact négatif sur un très grand nombre de navetteurs, sur les travailleurs du Quartier Nord ainsi que sur les riverains ;
- rien n'est spécifié sur la coordination des travaux du CCN avec les travaux liés à l'arrivée du métro ;
- en situation projetée les voyageurs n'ont plus accès afin de monter/descendre de la dalle depuis la rue du Progrès et des places du Nord, Solvay ou du rez-de-ville ;
- il semble qu'il y ait une absence d'ascenseurs au niveau du pré-métro (STIB), pour les personnes à mobilité réduite ainsi que les poussettes, c'est pourquoi de nouvelles solutions sont prônées sur la question ;
- la présence d'un seul d'escalator par quai de métro est insuffisant ;
- les travaux vont engorger le trafic dans un quartier déjà saturé ;
au niveau de l'urbanisme, aménagement du territoire et patrimoine
- le projet qui s'inscrit pourtant en continuité directe avec la gare du Nord est marqué par l'absence de prolongement sous forme de parvis ;

- le CCN fait partie du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale qu'il serait dommageable de voir disparaître ;
- la démolition du CCN heurte le principe de bon aménagement du territoire ;
- la gare du Nord et le bâtiment CCN forment un ensemble, art déco et exemple d'architecture postmoderniste, qui devraient être préservés ;
- ce projet est une occasion manquée de répondre aux réels enjeux de notre époque qui pourraient être perçus comme de réelles opportunités ;
- avec le développement du télétravail, il n'est pas envisageable que la fréquentation du bâtiment puisse tripler suite à l'optimisation des espaces ;

au niveau social et économique

- dans le cadre de la démolition, les contrats des commerces situés dans le CCN ont été rompus, dès lors ça représente des pertes financières énormes ;
- la future dalle pourra accueillir quelques commerces, mais des doutes subsistent sur leurs rentabilités, car il s'agira principalement d'un point de passage ;
- les espaces extérieurs offrent peu de protection en cas d'intempérie, ils risquent donc d'être déserts en hiver ;
- le projet ne prévoit pas de répondre aux besoins d'augmenter l'offre en logement de la zone ;

au niveau des lacunes du dossier de demande

- l'enquête de demande ne permet pas d'appréhender avec une précision suffisante les aménagements projetés ;
- des incompréhensions existent sur les affectations des commerces et des équipements ;
- aucun plan de détail n'illustre les constructions de sorte qu'il est impossible d'en connaître les détails ;
- le projet déroge au Règlement Régional d'Urbanisme ;

au niveau de la violation de la prescription générale 0.2 du PRAS et du PPAS

- compte tenu de la superficie du projet, la réalisation d'espaces verts d'au moins 10 % est requise ;
- bien que le projet comporte l'aménagement de 6366 m² de pelouses, la situation n'est pas de nature à rencontrer la prescription 0.2 du PRAS ;
- la démolition du CCN vide le PPAS d'une partie de sa substance et ne respecte pas les affectations qui y sont prévues ;

au niveau du projet de démolition

- une déconstruction, mentionnée par le promoteur à la place de la démolition, nécessite une coordination plus complexe car chaque matériau doit être démonté avec plus de soins afin d'être éventuellement réutilisé après ;
- le demandeur entend forcer la démolition du bâtiment en vue de forcer la reconstruction du site, ces deux projets sont donc étroitement liés ;
- ce projet ne démontre pas qu'il est impossible de ne pas y faire d'autres affectations, alors qu'une mixité de fonctions, comme des logements, cluster d'entreprises, bureaux, commerces de quartier, etc. devrait plutôt être envisagée ;
- les alternatives d'aménagements de l'espace public proposés dans le projet sont totalement inadaptées au quartier ;
- le projet global doit faire l'objet d'une étude d'incidences spécifique qui permettra d'étudier la pertinence et les alternatives de la démolition par rapport à la reconstruction ;

au niveau de l'environnement

- l'ambition de revaloriser une partie des matériaux de la déconstruction du CCN est purement cosmétique ;
- la démolition du CCN engendrera un gaspillage de ressources ;

au niveau de la division du projet

- le saucissonnage du dossier est une manœuvre inacceptable du promoteur pour empêcher les riverains d'avoir une vue complète sur la situation future projetée ;
- sur le plan juridique, l'évaluation des incidences sur l'environnement doit être globale et le détournement de procédure qui vise à fractionner un même projet afin d'en éluder les règles peut être sanctionné ;

au niveau de l'alternative de la rénovation du bâtiment actuel

- l'alternative de la rénovation présente de nombreux avantages :
 - permet de remettre le bâtiment au niveau des standards de bureaux actuels,
 - permet de remettre le bâtiment davantage en cohérence avec le quartier,

- permet de mieux correspondre aux plans stratégiques et réglementaires en maintenant une offre de bureaux et de commerces conséquente,
 - permet de réutiliser la structure du bâtiment et donc de réduire les déchets du chantier et de réduire les quantités de gaz à effet de serre associées,
 - il est peu probable qu'une rénovation prenne plus de temps qu'une démolition,
- l'alternative de la rénovation est la seule à rencontrer le principe de bon aménagement des lieux ;
 - le bilan carbone d'une rénovation lourde est la meilleure alternative (suivants les outils développés par l'IEB et l'IBGE), surtout vu le caractère récent du CCN ;
 - la pénurie de matériaux et notamment de sables devrait inciter les autorités à renoncer à cette démolition ;
 - cette alternative est conforme à la politique du Gouvernement bruxellois traduite dans le Programme Régional en Economie Circulaire (« PREC ») et qui vise à promouvoir la circularité dans le secteur de la construction ;
 - des inconvénients sont également mis en exergue pour cette alternative; à savoir que cela implique des travaux de rénovation lourds et que le maintien des commerces y est impossible ;
1. Considérant que le projet vise à déconstruire le bâtiment appelé « Centre de Communication Nord » (CCN) jusqu'à la dalle du rez-de-gare et proposer un nouvel aménagement sur la dalle ;
 2. Vu l'avis favorable du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune de St-Josse-Ten-Noode, émis en séance du 7 décembre 2021, aux conditions suivantes :
 - Garantir une qualité architecturale, paysagère et fonctionnelle à la dalle afin qu'elle puisse éventuellement constituer un espace public pérenne;
 - S'assurer en tout temps et en particulier pendant la durée du chantier de l'accessibilité des infrastructures de transports publics et en particulier pour les PMR ;

En ce qui concerne les autorisations, permis et certificats d'urbanisme et d'environnement :

Urbanisme :

3. Vu le permis d'urbanisme du 19 juillet 1993 visant à « construire l'accès Ouest définitif du CCN » ;
4. Vu le permis d'urbanisme du 3 mars 1996 visant à « réaménager le CCN aux niveaux 0 et +1, ainsi que ses parvis Nord et Sud » ;
5. Vu le permis d'urbanisme du 20 septembre 2004 visant à « inrichten van een loketruimte en bijhorende kantoren voor De Lijn » (« aménager un espace guichet et des bureaux attenants pour De Lijn ») ;
6. Vu le permis d'urbanisme du 12 février 2002 visant à « démolir, de part et d'autre de la passerelle d'accès au CCN, le mur de façade aveugle du rez-de-chaussée et le remplacer par du vitrage posé dans l'axe des colonnes (c'est-à-dire en saillie de 1.05m par rapport à l'alignement existant au rez-de-chaussée), obturer la trémie de l'escalier non achevé et non employé se trouvant dans le local technique, affecter un local vélos en local guichets de vente pour étendre l'activité existante se trouvant au pied de la passerelle de sortie du CCN et affecter un local en nouveau local pour vélos » ;
7. Vu le permis d'urbanisme du 15 juillet 2003 visant à « changer la destination d'un commerce » ;
8. Vu le permis d'urbanisme du 3 mai 2005 visant à « changer l'utilisation d'un commerce en snack » ;
9. Vu le permis d'urbanisme du 10 avril 2014 visant à « placer un grillage en métal déployé pour fermer 4 zones autour du CCN et modifier l'escalier menant vers le lieu-dit place Simon Bolivar » ;
10. Vu le permis d'urbanisme du 22 juillet 2015 visant à « dans la gare du Nord, changer l'utilisation d'un café en snack (boulangerie/sandwicherie avec consommation sur place) » ;
11. Vu le permis d'urbanisme du 18 février 2020 visant à « dans la gare du Nord, changer l'utilisation d'une concession commerciale en local de guichets automatiques bancaires et modifier la façade située rue d'Aerschot afin d'y placer un guichet automatique bancaire » ;
12. Considérant que le département Urbanisme & Environnement de la Commune de Schaerbeek possède les plans d'archives liés au permis de construction du socle du CCN, dressés en date du 9 avril 1973 (mais non cachetés officiellement), mais ne dispose pas du permis à proprement parler ; que l'administration régionale de l'urbanisme (*urban.brussels* - autorité délivrante) semble ne pas en disposer non plus, tout comme l'administration communale de la Commune de Saint-Josse-Ten-Noode ;
13. Considérant que la Commune de Schaerbeek ne dispose pas des documents relatifs au permis autorisant la rehausse du socle de deux étages, datant de la fin des années 70's ; que cette situation est identique dans le chef de la Commune de Saint-Josse-Ten-Noode et de *urban.brussels* ;

14. Considérant, enfin, que l'administration communale schaarbeekoise dispose de plans d'archives, cachetés le 23 juillet 1991, relatifs au permis autorisant la construction de la dernière rehausse en date du CCN ; qu'elle ne possède par contre pas le permis à proprement parler ; que les administrations communale tennodoise et régionale n'en dispose pas non plus ; qu'il ressort du cachetage des plans conservés que ce permis aurait été délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 2 juin 1992 et porterait la référence 264/AB/81.662 ;
15. Considérant, au vu de ce qui précède, que le caractère infractionnel de la construction du bâtiment ne peut être exclu ; que, en effet, aucune des autorités administratives normalement chargées de conserver ces archives ne peut déterminer avec certitude la situation légalement autorisée par ces permis ;

Environnement :

16. Vu le permis d'environnement de classe 1A du 22 août 2006, délivré par Bruxelles Environnement pour une durée de 15 ans (validité jusqu'au 21 août 2021), visant à « exploiter une gare » et qui autorise l'exploitation des installations ainsi que 562 places de parking couvertes réparties comme suit :
- niv -0.5 : 116 emplacements exploités par la société *Interparking N.V.*,
 - niv-1 : 65 places,
 - niv-2 : 58+93+56 places,
 - niv-3 : 174 places ;
17. Vu le permis d'environnement de classe 1A du 30 mars 2011, délivré par Bruxelles Environnement pour une durée de 15 ans, visant à régulariser l'exploitation de certaines places "LPG" (gaz de pétrole liquéfié) dans un parking existant, la cessation d'activité d'un groupe frigorifique et l'installation de car-wash, ainsi que la modification de l'atelier de travail du bois.
18. Vu le permis d'environnement de classe 2 du 18 novembre 2013, délivré par Bruxelles Environnement pour une durée de 15 ans, visant l'exploitation d'antennes émettrices ;
19. Vu le permis d'environnement de classe 1A du 5 octobre 2015, délivré par Bruxelles Environnement pour une durée de 15 ans, visant l'élimination des fluides réfrigérants de type HCFC et le remplacement des installations de réfrigération ;
20. Vu la déclaration de classe 3 du 24 mars 2017, délivrée par la Commune de Schaarbeek, visant l'exploitation d'installations frigorifiques ;
21. Vu les derniers renseignements urbanistiques, établis le 25 mars 2021 par la Commune de Schaarbeek, qui définissent les affectations urbanistiques régulières du bien visé et leur répartition spatiale comme suit :
- sous-sols : station de transport en commun (au niveau -1), parking, entreposage et locaux accessoires aux affectations du bâtiment,
 - rez-de-chaussée : gare des bus,
 - étage 1 : équipement d'intérêt collectif ou de service public et commerce,
 - étages 1.5 à 10 : bureau ;

En ce qui concerne la conformité de la situation actuelle du bien par rapport au Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) en vigueur sur le territoire de la Commune de Schaarbeek :

22. Considérant qu'une ouverture de modification partielle de ce PPAS, dans le but de réaliser des actes et travaux d'utilité publique consistant au projet d'extension du CCN, a été actée par arrêté du 9 avril 1992 (pas de prescriptions ni de plans joints, l'utilité publique est citée mais pas pour autant motivée) ; que ces actes ont été pris en application des art. 14 et 43 de la Loi de 1962 (correspondants désormais à l'art. 188 du CoBAT) ; que, toutefois, ce PPAS n'a pas été modifié ;
23. Considérant que le PPAS, dans ses prescriptions en plans, limite la hauteur maximale du CCN à 35 m ;
24. Considérant dès lors que le bâtiment actuel, tel que construit, est non conforme en ce qu'il culmine à environ 54m ;
25. Considérant également que la construction de l'entrée Ouest, autorisée le 17 juillet 1993, est non conforme aux alignements renseignés dans le PPAS ;
26. Considérant que cette situation n'a pas été incluse dans la demande de permis de l'époque ; que ce permis aurait dû faire l'objet d'une demande de procédure de modification des alignements auprès du Conseil communal ;

Historique du dossier :

27. Considérant que la présente demande de permis d'urbanisme a été introduite le 10 juillet 2020 auprès de l'administration régionale de l'urbanisme et a été déclarée complète le 16 novembre 2020 ;

28. Considérant que la demande a été soumise à étude d'incidences selon l'article 175/2 du CoBAT - Demande soumis à EI au vu de l'Annexe A « Bureaux dont la superficie de plancher dépasse 20 000 m², exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur »
29. Considérant que le comité d'accompagnement chargé du suivi de l'étude d'incidence s'est réuni pour la première fois le 18 novembre 2020 ; que les décisions prises lors de cette séance, en ce compris l'approbation du choix du chargé d'étude *Stratec*, ont été notifiées par *Urban.brussels* au demandeur le 2 décembre 2020 ;
30. Considérant que le comité d'accompagnement s'est ensuite réuni les 11 janvier, 3 mars, 31 mars, 5 mai, 9 juin et 30 juin 2021, avant de prononcer la clôture de la phase d'étude le 12 juillet 2021 ;
31. Considérant que le demandeur a notifié sa volonté d'amender son dossier le 14 juillet 2021 et a déposé un projet modifié en conséquence le 28 juillet 2021 ;
32. Considérant que les alternatives et variantes suivantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences, conformément à la décision du 1er CA :
- L'alternative « 0 » de maintien du bâtiment tout en prenant en compte les évolutions pertinentes au sein de la zone d'étude, déclinée en 2 variantes, avec ou sans rénovation ;
 - Une alternative d'aménagement pérenne de l'espace public résultant de la démolition du C.C.N. ;
 - Une alternative de maintien d'un accès continu au rez-de-gare durant le chantier, via la dalle ;
 - Une variante d'accès qualitatif et direct, accessible aux PMR, entre la dalle et la station de prémétro (l'analyse de cette variante a été intégrée à l'analyse de l'alternative 1) ;
 - Une variante de gestion des flux modes actifs pendant le chantier, proposée après l'analyse des problématiques de mobilité durant le chantier ;
33. Considérant qu'au terme de l'analyse des incidences du projet et des alternatives, l'étude conclut que :
- Les alternatives de maintien du bâtiment ne permettent pas de dégager la façade de la gare du nord et passent à côté de l'opportunité d'impulser une nouvelle dynamique au niveau de ce pôle stratégique ;
 - Le projet déposé présente de nombreuses incidences, tant dans la gestion du chantier qu'en ce qui concerne le futur de la dalle, principalement en ce qui concerne la gestion des flux et l'accessibilité des transports en commun mais également en ce qui concerne le manque d'ambition quant à l'aménagement du nouvel espace public disponible sur la dalle ;
 - En ce qui concerne la période de chantier, le développement de la variante de gestion des flux modes actifs a permis de trouver des solutions permettant de pallier les difficultés de circulation des piétons/PMR et des bus mises en avant pour le projet déposé, et de permettre à la gare de pouvoir être évacuée en cas d'urgence ;
 - En ce qui concerne la situation projetée, l'alternative d'aménagement pérenne de la dalle s'est avérée être une solution intéressante, apportant des réponses à plusieurs éléments problématiques du le projet, comme le cloisonnement entre la gare et la dalle, les difficultés d'accès et de correspondance entre les différents arrêts de transport, les faibles qualités paysagères et écologiques de l'espace que constitue la dalle, etc., tout en suivant les principales intentions du projet (faire table rase de l'immeuble de bureau difficilement réversible et proposer un nouvel espace public multifonctionnel).
34. Considérant qu'il ressort des conclusions de l'étude d'incidences diverses recommandations émises par le chargé d'étude visant d'une part à limiter certains impacts négatifs du projet et d'autre part à améliorer le projet, portant notamment sur :
- L'importance d'offrir une perméabilité au sein de la dalle vis-à-vis de la gare et des arrêts de transports en commun De Lijn et STIB ;
 - L'accessibilité universelle à la dalle et aux arrêts de transport en commun ;
 - Le développement d'aménagements pérennes sur le site, comprenant des espaces verts et des zones d'Horeca et de loisir ;
 - Le maintien d'une accessibilité au parking public de 115 places au niveau -0,5 ;
 - L'importance de définir clairement les aménagements au niveau de la façade ouest de la gare de Bruxelles-Nord, le bâtiment étant inscrit à l'inventaire du patrimoine architectural ;
 - La mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales.
- En ce qui concerne les actes et travaux de la demande de permis :**
35. Considérant que la demande initiale visait à :
- réduire la superficie plancher hors sol de 94 173.69 m² à 13 984.07 m² par la démolition d'une partie de la superstructure du bâtiment ;

- réaliser des actes et travaux modifiant les aménagements de l'infrastructure du bâtiment par la suppression des escalators et des entrées de métro au rez-de-gare, la suppression du parking public au -1 et des parkings privés et archives aux autres étages du sous-sol ;
 - réaliser un aménagement temporaire de la dalle dispensé de permis et réorganiser le fonctionnement du hub de transports en commun en rendant la gare de bus et la station de prémétro uniquement accessible depuis le rez-de-ville.
36. Considérant que la demande amendée vise à :
- réduire la superficie plancher hors sol de 94 173.69 m² à 13 984.07 m² par la démolition d'une partie de la superstructure du bâtiment ;
 - réaliser des actes et travaux modifiant les aménagements de l'infrastructure du bâtiment par la modification des escalators et des entrées de métro, la requalification de la gare des bus, l'aménagement de locaux de garde pour la Police et la Stib, la suppression du parking public au -1 et des parkings privés et archives aux autres étages du sous-sol ;
 - aménager la dalle mise à nu en espace public accessible multi fonctionnel contenant les accès à la station de métro/bus, une guinguette, un café, une infrastructure sportive extérieure, une plaine de jeux, un abri vélo, et des aménagements paysagers plantés avec mobilier urbain et maintenir l'escalier monumental du boulevard Bolivar ;
 - modifier l'esthétique des parties émergentes de la dalle ainsi que de la façade de la gare du Nord ;
 - réorganiser le fonctionnement des transports dans et autour du bâtiment.

Démolition

37. Considérant que la démolition des 11 niveaux va réduire la superficie plancher et modifier les affectations comme suit : que les démolitions vont réduire la superficie plancher de bureaux de 78 974,78 à 654 m², que le commerce passe de 3215,96 m² à 175,11 m², que les équipements d'intérêt collectif sont agrandis de 11 982,95 m² à 13 154,96 m² ;

38. Considérant que la demande vise à supprimer le stationnement couvert de 562 places à 0 ;

Modification de l'infrastructure (étages en sous-sol)

39. Considérant que la demande vise à réorganiser l'étage rez-de-ville en y plaçant un local à destination de la police pour la garde ainsi qu'un local pour la STIB, que les portiques mobib de la STIB sont réorganisés, que l'ensemble des salles d'attentes de la gare des bus sont de nouveau rendues accessibles et réorganisés, que pour l'instant elles sont condamnées avec leur vitrages occultés ou remplacés par des panneaux en bois, que la demande ne donne pas plus de détail sur le réaménagement et sur les objectifs à atteindre (réouverture des salles d'attentes ?);
40. Considérant qu'il en est de même au sujet de la recommandation de l'étude d'incidences de placer un système de feux pour les traversées piétonnes du flux de voyageurs venant de la gare SNCB et se dirigeant vers la station de prémétro ;
41. Considérant que les nombreux étages en sous-sol vont être condamnés, que la note explicative précise que toutes les trémies seront bouchées ;
42. Considérant cependant que suivant les bonnes pratiques, il est nécessaire de prévoir une ventilation des sous-sols, qu'inévitablement il y aura un besoin de placer soit des grilles de ventilation quelque part ou des souches depuis la dalle, que le demandeur doit investiguer et préciser cela dans ses plans avec plus de finesse ; que de plus, il existe sans doute des exigences particulières du SIAMU pour la ventilation des locaux techniques ou équipés d'installations spécifiques et encore éventuellement des impositions liées à l'exploitation de la station prémétro et de la gare des bus par les opérateurs de transport ;

Aménagement de la dalle

43. Considérant que suite à la démolition des 11 étages subsiste la dalle, les trémies donnant sur la dalle sont rebouchées excepté celles concernant les accès à la station de métro ;
44. Considérant que cette dalle est réaménagée de manière paysagère munie d'espaces de loisirs et de détente et divisées en plusieurs zones appelées poétiquement terrasse sur la ville, terrasse du quotidien, prairie Nord, prairie Sud, terrasse Bellevue ;
45. Considérant que la prairie Sud accueille une guinguette estivale et un solarium de détente, la prairie Nord accueille un café, un terrain de jeu de basket et une aire de jeux d'enfants ; et enfin la terrasse du quotidien accueille les entrées/sorties métro ;

46. Considérant que le projet porte pourtant sur l'aménagement d'une dalle imperméable de plus de 16 000 m² ; que bien que les besoins futurs en eau soient limités, une partie des eaux pourrait être récupérée afin d'assurer les besoins pour l'arrosage des espaces verts prévus sur la dalle, et que la réalisation d'un bassin d'orage permettrait à tout le moins de tamponner les eaux pluviales et d'alléger la pression sur les égouts en cas de fortes pluies, et diminuer par conséquent le risque d'inondation ;
47. Considérant que les notes sur la gestion des eaux pluviales sur le site ne convainquent pas, qu'au vu de la surface mise à nu de la dalle, un réseau de récupération de pluie étudié finement doit être prévu, avec des pentes de toitures conformes à la bonne pratique (min 2 cm/m) et un réseau de caniveaux ad hoc ;
48. Considérant qu'il y a lieu de revoir la note et de fournir une étude détaillée afin que les autorités puissent apprécier la mise en œuvre des aménagements paysagers de la dalle à l'aune de la problématique de la gestion de pluie ;
49. Considérant que les plans sont trop lacunaires par rapport aux aménagements projetés en particulier des aménagements fixes sur la dalle (guinguette, café terrain de sport, et surtout pavillon d'entrée du métro) ;
50. Considérant qu'il y a lieu que le café et la guinguette disposent de sanitaires pour le confort de leur clientèle ;
51. Considérant qu'il y a lieu de fournir les plans de ces mobiliers et constructions fixes tels qu'ils seront construits et qu'il y a donc lieu que le demandeur définisse ces mobiliers le plus précisément possible et le plus en amont possible et qu'il introduise des plans complémentaires en fonction ;
52. Considérant que les petites passerelles métalliques situées dans l'axe de la rue du Progrès sont maintenues, de même que le grand escalier-pont flanqué de ses deux tourelles donnant sur le boulevard Bolivar, que la dalle sera bien accessible depuis toutes les rues environnantes ;
53. Considérant cependant que le quartier Nord et en particulier la gare du Nord et le CCN sont soumis à des faits de violence quotidiens et qu'une situation d'insécurité est présente dans la zone, qu'à ce titre le demandeur devrait indiquer comment il compte s'y prendre pour sécuriser les lieux envisagés ; est-ce que la dalle sera accessible 24h24 ?, y aurait-il une surveillance vidéo permanente ?;
54. Considérant que ces problématiques doivent être résolues et qu'il est attendu du demandeur qu'il précise via une note complémentaire la stratégie de sécurisation du site ;
55. Considérant qu'il y a lieu de fournir plus de détails sur les aménagements vélo de la dalle en particulier du stationnement vélo et qu'il y a lieu d'y fournir une réponse adéquate ;
56. Considérant donc que ce projet permet toujours l'utilisation continue du hub en attendant un nouveau développement dans le quartier nord en pleine transformation ;

Modifications esthétiques

57. Considérant que la Gare du Nord est reprise à l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale ;
58. Considérant que la façade de la gare du Nord sera revêtue de tôle ondulée ; qu'il s'agit d'un traitement provisoire et qu'il y a lieu de prévoir un traitement durable de cette façade dans le respect de ses qualités patrimoniales ;
59. Considérant qu'il serait préférable de revenir à un traitement de façade identique à la façade d'origine avec le rétablissement d'un auvent ;
60. Considérant que la Direction du Patrimoine Culturel peut accompagner le projet dans ce but ;
61. Considérant que les plans sont trop lacunaires par rapport à la matérialité des façades envisagées, qu'il y a lieu de préciser le matériau et les finitions des nouveaux éléments qui seront placés et de distinguer précisément ce qui est conservé et remplacé notamment en élévation, notamment au niveau des garde-corps en béton préfabriqué lavé brun, qu'il n'est pas précisé si les éléments de raccord et de remplissage seront réalisés à l'identique et de la finition au niveau des tours de refroidissement droite et gauche contenant des escaliers de secours et des ascenseurs, que le plan de chantier mentionne qu'elles seront refermées, que par contre le plan rez-de-ville montre toujours leur présence alors qu'en élévation elles ont disparues, que ces erreurs en plans déforcent le projet ;
62. Considérant que dans les coupes des indications « parking » sont mentionnées en sous-sol en situation projetée alors que les parkings sont supprimés ;
63. Considérant que la matérialité de l'escalier-pont maintenu pose question, que cet ensemble passerelle est muni de portes coulissantes en verre de chaque côté de la passerelle couverte, qu'il n'est pas fait mention si cet espace est maintenu comme à couvert, que si c'est le cas avoir un espace couvert sur la dalle à l'air libre pose question, que pour ce faire deux colonnes encadrant le portique doivent être maintenues, que la matérialité de ces aménagements qui seront, une fois la démolition du bâtiment, définitifs posent question ;

64. Considérant qu'un nouvel escalier métallique et un ascenseur extérieur sont installés dans la rue du Progrès, que toutefois cet escalier et cet ascenseur sont placés sur le domaine public sur toute la largeur du trottoir et la moitié d'une boucle d'accès remplie d'emplacements de stationnement dédiés aux taxis, qu'il y a lieu de demander l'accord de Bruxelles Mobilité sur cet aménagement, qu'il y a lieu de toutefois prendre la mesure de cet aménagement occupant l'espace public et destiné à être pérenne ;

Réorganisation du fonctionnement du bâtiment

65. Considérant que le transport public est maintenu et continu durant et après les travaux projetés;
66. Considérant toutefois que rien n'est indiqué sur le devenir du stationnement taxi qui est placé pour l'instant le long de la rue du progrès ainsi que sous l'escalier/passarelle, que celui-ci sera indisponible durant la phase de chantier, qu'à l'issue du chantier, rien n'est indiqué s'il sera remis en place ;
67. Considérant qu'il s'agit de la modification d'un hub multimodal de premier ordre, c'est-à-dire d'importance nationale, qu'il convient de respecter scrupuleusement l'avis des opérateurs de transport traitant sur le site c'est-à-dire : Bruxelles Mobilité, la SNCB, de Lijn, la STIB, les taxis, Flixbus ;
68. Considérant que la station de préméto n'est pas compatible PMR, qu'il serait opportun que le demandeur se coordonne avec la STIB pour prévoir des trémies pour les futurs ascenseurs de la station de métro lorsque la STIB transformera la station de préméto en station pouvant accueillir le nouveau métro de la ligne 3, que ces travaux selon toute vraisemblance se feraient dans l'horizon du chantier de démolition ou juste après la finalisation de la démolition, qu'il y a lieu que la STIB ou Bruxelles Mobilité mettent au courant le demandeur de leur projets et que le demandeur amende sa demande en fonction ;
69. Considérant que le long de la rue du Progrès côté Nord, un opérateur de transport Flixbus propose des trajets vers de multiples destination en Europe ; que les zones d'embarquement et de débarquement des bus se situent de chaque côté de la rue du Progrès ;
70. Considérant que la gare routière devra être déplacée lors du chantier de démolition ;
71. Considérant qu'une location temporaire privilégié semble avoir été trouvée suite à un rapport réalisé par Bruxelles Mobilité et serait située à la fin du boulevard du Roi Albert II / croisement Rogier ;
72. Considérant qu'il y a lieu que le demandeur et Bruxelles Mobilité répondent à l'ensemble des questions que suscite le déplacement de cette gare de bus et ce de manière univoque et qu'il s'agit d'un prérequis obligatoire avant de pouvoir délivrer tout permis d'urbanisme concernant cette demande ;
73. Considérant également que la situation projetée ne précise pas la localisation définitive de la gare de bus internationale ;
74. Considérant que les avis des opérateurs ne sont pas encore tous connus, que toutefois la SNCB a émis un avis défavorable ; que la STIB et Bruxelles Mobilité ont émis des avis favorables avec de nombreuses conditions, que ces conditions doivent être suivies ;

Remarques liées à la phase chantier

75. Considérant que le projet de demande de permis d'urbanisme amendé comprend une consolidation des fondations de l'immeuble et notamment des piliers se trouvant dans la station pré-métro ;
76. Considérant que ces travaux ne doivent en rien entraver l'exploitation des lignes de trams/métro concernées, ni la largeur des cheminements des voyageurs (au minimum, 2 mètres à préserver entre la zone de chantier et le nez de quai) ;
77. Considérant que pendant le chantier une grande partie du rez-de-gare sera clôturé, que toutefois rien n'est précisé sur la matérialité de cette clôture, qu'un passage de 5 m sera maintenu pour donner accès à la façade Ouest et à la passerelle sud existante maintenue ainsi qu'à un nouvel escalier avec ascenseur extérieur aménagé le long de la rue du progrès sur le domaine public ;
78. Considérant qu'il y a lieu de préciser la nature de la clôture et ses finitions ;
79. Considérant que les incidences chantier auront un impact sur le bien être des habitants alentours mais que celui-ci est limité au maximum suivant les techniques et les moyens disponibles;

Remarques concernant les documents amendés de la demande

80. Considérant que les plans et coupes de la situation existante reprennent en démolition des éléments telles que les passerelles et l'escalier-pont flanqué de ses deux tours alors que ces éléments sont maintenus en situation projetée, que les intentions du demandeur à la vue des plans paraissent donc contradictoires ; qu'il y a donc lieu que le demandeur revoie ses plans et fournisse des plans de réalisation corrects et complets ;

81. Considérant qu'il y a lieu de préciser le devenir des escalators qui sont condamnés lors du chantier et puis réhabilités lors de l'ouverture de la dalle et du nouvel accès au prémétro ; qu'il y a lieu de préciser s'ils sont conservés ou s'il s'agit de nouveaux escalators ;
 82. Considérant que les traits de coupes ne sont pas présents sur les plans ;
 83. Considérant qu'aucune explication n'est donnée sur le devenir des locaux affectés à Eurolines/Flixbus sous l'escalier Bolivar, que rien n'est mentionné si cet espace continuera à être utilisé ou non ;
 84. Considérant que les aménagements d'accessibilité PMR de la dalle sont conformes au RRU (voir avis AccesAndGo) ;
 85. Considérant que le parking public pourrait à terme après le chantier être rouvert et réexploité, que rien n'est prévu en ce sens, que le demandeur précise dans sa note explicative qu'il ne souhaite pas le rouvrir car son exploitation serait soumise à permis d'environnement et qu'il ne souhaite pas en introduire un ;
 86. Considérant que cet argument est non recevable ; que s'agissant d'un équipement et d'un pôle gare à caractère national, il y a lieu de pouvoir offrir une offre de stationnement aux visiteurs et au public empruntant le chemin de fer ;
 87. Considérant donc qu'il y a lieu à l'issue du chantier, de maintenir le parking public sous la dalle et aménager un accès piéton à celui-ci ;
 88. Considérant que des recommandations de l'étude d'incidence visaient également lors de la phase chantier de réaménager certaines parties de l'espace public de manière à améliorer leur accessibilité aux PMR et les élargir afin de garantir le passage correct des flux de piétons attendus, qu'il y a lieu que Bruxelles Mobilité se charge d'un suivi efficace de cette recommandation sachant que l'ensemble des voiries entourant le bâtiment sont régionales et donc à sa charge ;
 89. Considérant que pour la gestion des flux pendant le chantier, l'EI préconise des dimensions minimales et un nombre de connexion à respecter pour les passages depuis la gare vers le boulevard Bolivar ; qu'il y a donc lieu de respecter les largeurs minimales des connexions à prévoir entre la gare et le boulevard Simon Bolivar décrites dans l'EI pour la gestion des flux durant le chantier ;
 90. Considérant qu'il semble que les recommandations en conclusion de l'étude d'incidences ont été majoritairement suivies, que toutefois le tableau de synthèse reprenant le suivi des recommandations est trop lacunaire et difficile à prendre connaissance, qu'il aurait été préférable d'expliquer si la recommandation a été suivie avec au moins un paragraphe de texte muni d'illustrations, que de plus des recommandations sont destinées à d'autres entités que le demandeur ou que leur réalisation ne sont pas du ressort du demandeur, qu'il y a donc lieu d'y répondre et de se justifier correctement avec plus qu'une phrase par recommandation ;
 91. Considérant que de nombreux riverains habitants de la Résidence Nord estiment que les impacts sonores liés à la démolition ont été sous-évalués dans l'étude d'incidences, que le périmètre de l'étude acoustique ne prend pas en compte leur immeuble ;
 92. Considérant cependant que l'EI prend bien en compte les nuisances sonores pour les bâtiments de logement situés au nord du CCN et qu'elle aboutit à des recommandations visant à diminuer ces nuisances ;
- Remarque concernant la conformité au PPAS 19 d'application**
93. Considérant pour rappel que l'entrée en escalier-pont depuis le boulevard Bolivar du bâtiment CCN ne réponds pas aux alignements du PPAS 19 d'application, que dès lors son maintien déroge à l'article 3 titre I du RRU et doit faire l'objet d'une demande de dérogation au Conseil Communal de Schaerbeek ;

AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE :

En ce qui concerne la façade de la Gare du Nord :

- ne pas placer une tôle ondulée et définir, en accord avec les instances (Direction du Patrimoine Culturel), un traitement de façade pour la Gare du Nord qui soit pérenne et permette une revalorisation de ses qualités patrimoniales ;
- développer un auvent définitif sur la façade Ouest de la gare du Nord dans le style de l'auvent originel ;

En ce qui concerne l'aménagement de la dalle au rez-de-gare :

- fournir des plans d'aménagement définitifs de la dalle avec plus de détails (à l'échelle appropriée) représentant tout le mobilier fixe qui sera sur la dalle ci-inclus le terrain arena basket, la guinguette, le café, le pavillon d'accès métro ;
- réaliser des sanitaires à destination des clients du café et de la guinguette ;

- introduire un projet détaillé de récupération de l'eau de pluie de la dalle accompagné d'une note explicative et qui indique le sens des pentes de la toiture plate, les emplacements des caniveaux de récupération de l'eau de pluie et proposer un système de récupération et tamponnage des eaux pluviales avec réutilisation in situ;
- respecter les recommandations du Cahier de l'accessibilité piétonne concernant le mobilier et les revêtements des parties circulées ;
- prévoir des emplacements de stationnements vélos capacitaires et visibles dont le nombre sera à valider auprès de Bruxelles-Mobilité ;
- utiliser des essences indigènes au niveau des différentes plantations ;

En ce qui concerne des compléments à fournir au dossier :

- fournir une note et un jeu de plan indiquant où se situent les trémies de ventilation, soupiraux et grilles de ventilation maintenus et supprimés ;
- fournir l'accord du gestionnaire de voirie (Bruxelles Mobilité) pour la pose de l'escalier métallique et l'ascenseur sur le trottoir de l'espace public ;
- fournir une note sur les travaux envisagés pour la station de métro et la gare des bus qui indique comment elles seront rénovées et/ou réhabilitées et la nature exacte des travaux qui seront effectués
- revoir les plans afin qu'ils correspondent en situation existante pour les démolitions et projetée en plans, coupes et élévations et préciser les finitions des nouveaux éléments (bordures, allèges, garde-corps) qui viennent compléter et remplacer les éléments démolis ;
- fournir les plans de détails des aménagements de la dalle en plans coupe élévation pour tout le mobilier fixe qui sera construit sur la dalle y compris les cafés, le nouvel auvent de la station de métro, les terrains de sports et de jeux pour enfants et les abris vélo ;

En ce qui concerne le parking hors voirie

- à l'issue du chantier, maintenir le parking public sous la dalle et aménager un accès piéton à celui-ci ;
- pendant le chantier, garantir un accès sécurisé à ce parking pour les ouvriers du chantier ;

En ce qui concerne les flux de mobilité et l'espace public

- respecter les largeurs minimales des connexions à prévoir entre la gare et le boulevard Simon Bolivar décrites dans l'EI pour la gestion des flux durant le chantier ;
- représenter les itinéraires complets pour les flux piétons durant le chantier, depuis la Gare du nord vers le boulevard Bolivar au-delà du périmètre de la demande;
- garantir l'accessibilité du pôle multimodal de la Gare du Nord tant pour les infrastructures situées au rez-de-gare, rez-de-ville qu'au sous-sol, pour tous les modes actifs en accordant une attention particulière aux personnes à mobilité réduite, et ce, à minima pendant les périodes d'activités des transports en commun ainsi qu'un bon cheminement pour tous les modes aussi bien comme point de destination que comme point d'origine, ce qui implique également une signalétique claire et compréhensible par tous les usagers aussi bien déficients visuels, mentaux, dyslexiques, etc. ;
- garantir le maintien de la circulation de plain-pied ; tout obstacle au sol (câbles, marche) doit être compensé par un dispositif sans ressaut présentant des pentes conformes ;
- garantir le maintien des conditions de desserte des différents transports (bus et bus longue distance, tram, taxis, vélos) ; et prévoir le cas échéant des emplacements alternatifs en concertation avec les différents opérateurs, en ce compris le déplacement de la gare routière sur le boulevard Albert II ;
- sécuriser les interactions entre les piétons et les autres modes au niveau du rez-de-ville à l'aide d'un passage piéton géré par feux ;
- s'assurer que les cheminements prévus sont en adéquation avec les flux attendus afin d'éviter les conflits entre les différents usagers ;
- garantir, à tout moment, le maintien d'une largeur de libre passage appropriée ; largeur adaptée au flux de voyageurs c'est-à-dire minimum 120 cm en ligne droite ; minimum 150 cm en général ; minimum 200 cm entre les parois délimitant une zone chantier et le nez des quais ;
- après un changement de position du mobilier ou d'équipements, réparer/reconditionner avec beaucoup de soin les anciens trous, ou parties du sol, ou mur ;

En ce qui concerne la gare des bus internationale

- fournir un accord écrit de Bruxelles Mobilité validant pour la période de chantier le déménagement de la gare de bus internationale accord à valider également par la Commune de Schaerbeek ;

En ce qui concerne la gestion pendant le chantier

- garantir, à tout moment, l'accès aux différents services de secours, notamment de prévention de l'incendie ;
- sécuriser les zones en travaux par palissades ou barrières, lestées ou fixées, contrastées et détectables à la canne; prendre les mesures qui s'imposent afin d'éviter à ce que des personnes non-autorisées et/ou non-habilitées ne puissent entrer dans les zones de chantier ;
- tenir compte des autres chantiers à proximité ;
- maintenir des conditions d'éclairage optimal, ou via un éclairage de chantier si nécessaire, avec un renforcement à l'aplomb des difficultés (rampe passe-câble...);

Abstention(s) : -

Abréviations : RRU = Règlement Régional d'Urbanisme / CoBAT = Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire / PRAS = Plan Régional d'Affectation du Sol / PPAS = plan particulier d'affectation du sol / RCU = Règlement Communal d'Urbanisme

Frédéric NIMAL, *Président,*

Valérie PIERRE, *Représentante de la Commune,*

William CHISHOLM, *Représentant de la Commune,*

Benjamin-Nathanian LEMMENS, *Représentant de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme*

Emilie VANHOESTENBERGHE, *Représentante de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme,*

Catherine DE GREEF, *Représentante de Urban.brussels-Direction du Patrimoine culturel,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire,*