

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 02/08/2019 - REEXAMEN

DEMANDEUR :	SPF Mobilité et Transports - BELIRIS c/o Bart Timmermans
LIEU :	Rue du Progrès 086-088 - Rue d'Aerschot
OBJET :	Réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance en site indépendant par la construction d'un tunnel sous les voies de chemin de fer situées juste au nord de la Gare du Nord. Construire des accès techniques du côté de la rue du Progrès (P6) et du côté de la rue d'Aerschot (P5). Abattre 14 arbres et planter 14 nouveaux sujets.
SITUATION :	AU PRAS : en zone de chemin de fer, en liseré de noyau commercial et le long d'un espace structurant
	AUTRE : -
ENQUETE :	du 29/05/2019 au 27/06/2019
REACTIONS :	11

La Commission entend : -

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

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

(avis unanime partiel de : DU – DPC – BE – Commune de Schaerbeek)

0. Contexte :

Considérant que le bien se situe en zone de chemin de fer, réseau viaire, espace structurant, liseré de noyau commercial du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant la décision par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'approuver la modification du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) du 29 mars 2018 ;

Considérant le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS), approuvé par Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 14 juillet 2005 et intégrant les îlots « 59 Sud », « 61 sud », 62 à 64 et la place Gaucheret ;

Considérant le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018, et ses intentions portant sur le réseau « RER vélo » prévoyant des pistes cyclables séparées à l'horizon 2030 et l'aménagement des talus de chemins de fer au bénéfice des modes actifs ;

Considérant le programme de Contrat de Rénovation Urbaine « Botanique – Jonction Nord » (CRU.2), approuvé par le Gouvernement le 23 novembre 2017, et ses objectifs qui participent aux enjeux de désenclavement et d'identité de la barrière urbaine que représente la jonction ferroviaire ;

Considérant les Contrats de Quartier Aerschot et Reine-Progrès, et notamment leurs ambitions en matière d'espace public pour les rues d'Aerschot, de Brabant et du Progrès ;

Considérant la décision du 28/02/2013 du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale d'approuver « le tracé du métro pour la partie Nord » ;

Considérant l'article 5 du protocole d'accord du 30/11/2009 conclu entre Beliris, la Région Bruxelles Capitale et la STIB, relatif aux études d'extension du réseau souterrain destiné au transport en commun ; que cet article concerne la délégation au maître de l'ouvrage de l'introduction des demandes des permis d'urbanisme et des permis d'environnement nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de l'ouvrage ;

Considérant que le permis d'urbanisme (Réf. Nova : 07/PFD/656938) visant à « transformer et réaménager la Station Albert afin d'accueillir au niveau -1 le tram de la ligne 51 et au niveau -2 le métro de la ligne 3 » a été notifié par le fonctionnaire délégué le 26/07/2018 ;

Considérant que le permis d'urbanisme (Réf. Nova : 07/PFD/656938) visant à « démolir sans reconstruire le « Medical Center » dans le contexte spécifique de la mise en place des travaux de la future ligne de métro vers le Nord de Bruxelles » a été notifié par le fonctionnaire délégué le 07/12/2018 ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme (Réf. Nova : 01/PFD/582158) visant à « construire en sous-sol : une nouvelle station Métro et tram « Constitution », un tunnel pour métro de raccordement entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant, passant sous le Palais du Midi, un tunnel métro entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant passant sous la place de la Constitution et le boulevard Jamar, implanter des liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines, remettre certains espaces publics en pristin état, et réaménager les espaces publics suivants (avec trémies, accès, sorties de secours, ventilations,...) : le tronçon du bd de Stalingrad compris entre le Palais du Midi et la Petite Ceinture, rouvrir un accès à la station de métro via le n°63 bd. Du Midi, créer un accès de métro dans le n°75 du Palais du Midi, abattre 128 arbres et planter 123 nouveaux sujets » a été notifié par le fonctionnaire délégué le 24/05/2019 ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme (Réf. Nova : 15/PFD/1696165) visant à « réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles Capitale (ouvrage Gare du Nord - Haren) » est en cours d'instruction ;

1. Objet de la demande :

Considérant que la demande porte sur le développement d'un itinéraire de transport en commun en site indépendant ;

1.1 Objet initial de la demande:

Considérant que la demande initiale a pour objet de :

- réaliser un itinéraire de transport en commun en site indépendant sous les voies de chemin de fer situées juste au nord de la Gare du Nord ;
- prévoir des accès techniques du côté de la rue du Progrès et du côté de la rue d'Aarschot ;
- démolir le bâtiment « Medical Centre » d'Infrabel ;
- abattre 5 arbres et planter de nouveaux sujets ;

1.2 Objet amendé de la demande:

Considérant que la demande amendée a pour objet de :

- réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance en site indépendant par la construction d'un tunnel sous les voies de chemin de fer situées juste au nord de la Gare du Nord ;
- construire des accès techniques du côté de la rue du Progrès (P6) et du côté de la rue d'Aerschot (P5) ;
- abattre 14 arbres ;
- planter 14 nouveaux sujets ;

2. Procédure :

2.1 Instruction :

Considérant que la demande est soumise à étude d'incidences en application de de l'article 128 du CoBAT et du point « 8) construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons ou des deux roues » ;

Considérant que l'étude d'incidences a été clôturée le 18/01/2019 ;

Considérant que le demandeur a informé l'administration le 31/01/2019 de sa volonté d'amender les plans suite à l'étude d'incidences ;

Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun.

Considérant l'avis du 24/07/2017 du SIAMU ;

Considérant l'avis du 13/10/2017 de la SNCB ;

Considérant l'avis du 23/01/2018 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Schaerbeek relatif aux alternatives et variantes de l'étude d'incidences ;

Considérant l'avis du 26/09/2017 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Josse-ten-Noode relatif aux alternatives et variantes de l'étude d'incidences ;

Considérant l'avis du 06/10/2017 de Infrabel ;

Considérant l'avis du 11/10/2017 de la STIB ;

Considérant l'avis du 03/06/2019 de Bruxelles Mobilité ;

Considérant l'avis du 25/06/2019 de Infrabel ;

Considérant l'avis du 02/07/2019 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Josse-ten-Noode relatif au projet amendé ;

Considérant les avis du 09/07/2019 et du 23/07/2019 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Schaerbeek relatifs au projet amendé ;

2.2 Enquêtes publiques et commissions de concertation :

2.2.1 Enquête publique relative au cahier des charges de l'étude d'incidences :

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 15 jours, s'est déroulée sur les territoires des Communes de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode ;

2.2.2 Commission de concertation du 11/01/2018 :

Considérant que la commission de concertation a rendu un avis favorable unanime sous conditions ;

2.2.3 Enquête publique relative au dossier amendé :

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours du 29/05/2019 au 27/06/2019, s'est déroulée simultanément sur les territoires des Communes de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode ;

Vu

Considérant que la synthèse des remarques suivantes peut être listées de la façon suivante :

Divers :

- Constat d'une dépense financière démesurée alors que l'offre en transport en commun existe déjà (bus et tram) ;
- Opposition à la station Liedts (hors objet de la demande de PU) ;
- Opportunité manquée de réaliser un parking sous la place Liedts, sous la Gare du Nord ou à proximité, à l'image de la Gare du Midi (hors objet de la demande) ;
- Estime qu'il manque des éléments afin de se positionner sur ce projet ;
- Crainte que ce projet amène à une décision irréversible en matière de mise en œuvre du nouveau métro ;

Urbanisme :

- Constate qu'il y a saucissonnage dans les demandes de permis d'urbanisme ce qui ne permet pas d'appréhender toutes les matières du projet et les autres projets liés au métro ;
- Questionnement sur l'adaptation du projet suite à l'étude des incidences réalisées dans le cadre du dossier de demande de permis relatif à l'ouvrage Gare du Nord – Haren ;
- Demande d'attendre les conclusions de l'étude d'incidences sur le dossier relatif à l'ouvrage gare du Nord- Haren avant de délivrer ce dossier ;
- Interrogation quant à la compatibilité du projet avec la prescription du PRAS qui prévoit un site indépendant souterrain qui connecte le CCN à l'av. Rogier ;

Communication - participation :

- Demande de communication régulière durant le chantier (explication des mesures prises en matière de réduction des nuisances du chantier, avancée du chantier,...) ;

Aménagement de l'espace public :

- Contre l'abattage des arbres ;
- Déploire la dégradation du quartier de manière générale ;
- Déploire que le projet ne prévoit pas de réaménagement qualitatif de l'espace public ;
- Demande que des mesures soient prises durant le chantier en matière de protection des arbres remarquables ;

Méthode d'exécution :

- Demande de privilégier le P6 afin de ne pas exécuter le P5 ;
- Estime que le P5 est trop proche des façades et crainte des conséquences sur le bâti ;
- Questionnement sur la compatibilité de l'ouvrage projeté avec un développement de la nouvelle lignée en bitube ;

Chantier :

- Déploire le nombre de chantiers simultanés et à la chaîne les uns des autres dans ce quartier déjà fragilisé ;
- Demande une bonne coordination des chantiers (pl. Saint-Lazare) ;
- Crainte quant aux nuisances de va-et-vient des véhicules nécessaire à l'exécution du chantier dans la rue d'Aerschot ;
- Demande de réaliser une expertise des bâtiments avant chantier ;
- Demande de réétudier le plan de mobilité des camions de chantier qui devront passer par la rue d'Hoogvorst ;
- Demande la mise en impasse de la rue d'Hoogvorst durant les phases 1, 2, 3 du chantier afin de supprimer le trafic de nuit en boucle dans le quartier ;
- Demande de maintenir uniquement l'accès chantier 2 et interdire le principe d'accès 1 afin d'empêcher le trafic dans les petites rues avoisinante de la rue d'Aerschot ;
- Demande d'interdire les livraisons chantier avant 8h du matin ainsi que les travaux les week-ends ;
- Demande que les installations de chantiers soient bien organisées et ne nuisent pas aux riverains (emplacement des toilettes de chantier, propreté des rues,...) ;
- Interrogation sur la méthode de construction et les gains que cela représente ;

Opportunité du projet :

- Demande de réévaluer la technique de construction afin de supprimer le P5 et privilégier le P6 pour lequel le bâti se trouve plus éloigné de la zone de chantier ;
- Demande d'évaluer la possibilité la réhabilitation du tunnel piéton existant entre la rue d'Aerschot et la rue du Progrès, après le chantier ;
- Demande qu'un projet soit établi pour la reconstruction du Médical Center ;

Socio-économique :

- Craintes des pertes économiques engendrées par la durée des chantiers consécutifs ;
- Demande des compensations financières pour les commerçants lésés ;

L'air :

- Déploire le manque d'étude sur le bilan Carbone, sur le bénéfice environnemental ;

Mobilité :

- Demande de lancer un projet citoyen sur la mobilité ;
- Constate que les comptages n'ont pas pris en compte les rues perpendiculaires à la rue d'Aerschot, que le choix des horaires n'est pas pertinent au regard des périodes d'activité de la rue de Brabant (plutôt le soir et le weekend) ;
- Demande de maintien des zones de stationnement dans le quartier et notamment à proximité du Magic Land Theater durant le chantier ;
- Demande de maintenir les zones de livraisons (problème de logistique, fournisseurs) durant le chantier ;
- Déploire que le projet ne démontre pas le gain de temps du tram ;
- Déploire que l'étude d'incidence ne tienne pas assez compte du Plan Communal de Mobilité de Schaerbeek qui demande d'améliorer la desserte ;
- Interrogation quant à l'impact sur la mobilité en phase intermédiaire (quid du T55, des pertes de connexion avec le centre-ville) ;
- Estime qu'il manque des éléments en matière de report modal ;

Bruit et vibrations :

- Demande de réaliser un monitoring des vibrations ;
- Crainte des conséquences du chantier sur la stabilité du bâti de la rue d'Aerschot ;
- Crainte quant aux nuisances sonores durant le chantier qui perturbe la vie du quartier ;

3. Situation existante :

Considérant que l'emprise du projet s'étend côté rue du Progrès dans l'emprise d'un parking privé réservé à Infrabel et l'emprise du bâtiment du « Medical Center » s'appuyant sur le talus du chemin de fer dont un permis de démolition a été notifié par le fonctionnaire délégué le 07/12/2018 ;

Considérant que, de ce côté, la typologie laisse une vingtaine de mètres entre le talus et les façades des buildings de bureaux et de logements ;

Considérant que le projet s'étend côté rue d'Aerschot sur l'emprise de la voirie entre le n°114 de la rue d'Aerschot et la rue Hoogvorst ;

Considérant que la typologie de la rue d'Aerschot se caractérise par des rues étroites et des petites maisons mitoyennes dont les rez-de-chaussée sont affectés à du commerce ; qu'elle est composée d'alignements d'arbres qui participent au renfort du caractère paysager ;

4. Situation projetée initialement introduite :

Considérant que l'ouvrage consiste en la réalisation d'un tunnel sous voies et de deux puits techniques (P5 et P6), situés respectivement dans la rue d'Aerschot (n° 120) et la rue du Progrès (n° 86-88) ;

Considérant que le puits P5 a une double fonction, servir d'interface d'accès au chantier du passage sous le gril des voies de chemin de fer d'une part, et de puits de réception et de démontage du tunnelier qui proviendrait de la construction du tunnel de la nouvelle voie de métro (ouvrage Gare du Nord - Haren) d'autre part, ce qui explique ses dimensions et sa configuration ;

Considérant que le puits P6 constitue l'interface entre les ouvrages souterrains de la Gare du Nord et l'amorce du nouveau tracé de métro dans sa section Nord ;

Considérant que le tunnel de jonction reliant les deux puits sous le gril du chemin de fer a également une double fonction, en ce que d'une part il est présenté comme étant techniquement nécessaire à l'exploitation en métro de la section Albert - Gare du Nord, en offrant la possibilité d'organiser un terminus pour les rames de (pré)métro, en plus de permettre à terme la circulation des rames de métro vers Bordet ;

5. Etude d'incidences :

Considérant que les alternatives et les variantes sont élaborées sur base du cahier des charges de l'étude d'incidences et des premiers résultats de l'analyse ;

Considérant que le cahier des charges est approuvé par les membres du comité d'accompagnement en sa séance du 23/03/2018 ;

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

5.1 Alternatives traitées dans le cadre de l'étude d'incidences :

Considérant que ces alternatives portent sur des variations de tracé de métro, accompagnées ou non de variation des tracés de tram ;

Considérant que les alternatives suivantes ont été étudiées dans l'étude d'incidences :

- L'alternative 0 visant à étudier la non réalisation du projet et l'évolution prévisible du périmètre de la demande selon la situation de droit et la situation de fait ;
- L'alternative 1.2 visant à étudier un tunnel à seul usage de terminus sous la rue du Progrès ;
- L'alternative 2 : visant à analyser un usage tram, et non plus métro, de l'ouvrage souterrain ;
- L'alternative 3 : visant à analyser la compatibilité de l'ouvrage avec un tunnel bitube sur le reste de l'ouvrage ;

5.2 Variantes traitées dans l'étude d'incidences

Considérant que les variantes suivantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences :

- variante n°1 : pompage permanent ;
- variante n°2 : technique de réalisation ;

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

Considérant que l'étude d'incidences conclut que le projet est le plus adéquat ; qu'il permet d'exploiter la ligne de métro M3 d'abord en situation intermédiaire entre Albert et la Gare du Nord, ensuite en situation finale entre Albert et Bordet (Dépôt Haren) ;

Considérant que l'étude d'incidences relève que la situation intermédiaire n'est pas totalement performante du point de vue de la mobilité (gains de temps, présence de correspondances) ; qu'elle permet d'embrancher sur la ligne de métro dans son entièreté ; qu'elle estime qu'il faudra dès lors réduire au maximum le temps entre la situation intermédiaire et la situation finale car la situation intermédiaire reste une situation limitée dans le temps et qu'elle n'est pas durable à long terme pour les usagers et pour l'exploitation (pas de dépôt) ;

Considérant que l'étude d'incidences conclut que les incidences du projet concernent principalement le chantier avec les nuisances sur la rue d'Aerschot et la rue du Progrès (circulation, activités des salons de prostitution, activités commerciales, convivialité du quartier,...) et des incidences sur le domaine du sol et de l'eau (déblais, stabilité, ...) ;

Considérant que l'étude d'incidences conclut également que, en phase exploitation, les incidences sont assez minimes puisque les aménagements de surface sont remis en état initial ; que l'ouvrage souterrain aura néanmoins des incidences sur le sol et l'eau (effet de barrage des eaux souterraines et pompage des eaux d'infiltration) ;

Considérant que les alternatives étudiées (terminus définitif et métro M3 à la Gare du Nord, tunnel utilisé pour les trams et non les métros, alternative bitube) ne sont pas retenues au regard des nombreuses incidences et de leur non-cohérence avec les objectifs régionaux qui visent le développement d'une ligne de métro entre Albert et Bordet ; que toutefois l'étude a démontré que l'ouvrage prévu laissait une marge suffisante d'adaptation pour la réalisation du reste du tronçon Nord, tant en termes de tracé que de technique de réalisation (monotube/bitube) ;

Considérant que les variantes (variante au pompage permanent et variante de technique de construction) ne sont pas non plus pertinentes, notamment du point de vue économique ;

6. Objectif de la demande :

Considérant que la demande de permis d'urbanisme s'inscrit dans un contexte multimodal d'importance du développement du métro Nord-Sud et, plus particulièrement, du nouveau tronçon souterrain reliant la Gare du Nord à Bordet ; que l'objectif de ce projet est d'établir une connexion entre la Gare du Nord et l'ouvrage de la future ligne mais également, à court terme, de pouvoir stocker le matériel roulant ;

Considérant que la demande vise à répondre aux enjeux de mobilité de la Région Bruxelles-Capitale en application des objectifs du plan IRIS II et des stratégies du PRDD ;

7. Motivation :

7.1 PRAS :

7.1.1 Modification du PRAS :

Considérant que la création d'une ligne de métro vers le Nord n'était pas conforme au PRAS tel qu'approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 29/06/2001 ; qu'en conséquence le PRAS a fait l'objet d'une modification partielle ;

Considérant que la modification partielle du PRAS approuvée le 29/03/2018 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et relative à la liaison de transports en commun de haute performance Nord-Sud (Albert -Bordet) est entrée en vigueur le 8/05/2018 ; que cette modification a pour objectif d'ajouter à la carte « Transport en commun » le tracé d'un itinéraire en site indépendant à créer dans le prolongement des lignes de pré-métros en direction de la station Bordet ;

Considérant que, plus précisément, la modification concernant le tronçon faisant l'objet de la demande permet de réaliser l'ouvrage souterrain sous les emprises ferroviaires en direction de Schaerbeek et Evere ;

Considérant que les tracés du Préméto aujourd'hui en service et conformes au PRAS de 2001 restent dessinés sur la carte de manière à permettre les évolutions des lignes de transports en commun ;

Considérant dès lors que le projet est conforme au PRAS tel que modifié et approuvé le 29/03/2018 ;

7.1.2 Conformité aux prescriptions du PRAS :

Considérant la prescription 25.3 du PRAS qui stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun [...] contribuent à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines [...] ; que le projet prévoit une remise en état initial de l'espace public ; qu'il n'améliore donc pas l'esthétique et la qualité de l'espace public ; qu'une amélioration de l'espace public serait souhaitable et pertinente sur la rue d'Aerschot ;

Considérant que, sur la rue du Progrès, le projet a très peu d'emprise sur l'espace public, ce qui ne laisse pas beaucoup de possibilités d'amélioration mais qu'il est bien visible depuis l'espace public ; que dès lors il est souhaitable d'apporter une attention particulière à cette zone en situations intermédiaire et définitive ;

Considérant que la prescription 27.1 du PRAS stipule que le réseau de transports en commun du plan est constitué du réseau primaire des transports en commun comprenant les lignes de chemin fer et les itinéraires en site indépendant ; qu'en fonction de nécessités techniques ou urbanistiques, le tracé des itinéraires de transports en commun du plan peut être modifié [...] ; que les gares et points d'arrêt des lignes de chemin de fer et les stations des itinéraires en site indépendant figurent à titre indicatif sur la carte des transports en commun ;

Considérant qu'en application de la prescription 27.5 du PRAS, la zone à réserver pour les infrastructures souterraines permet d'assurer la continuité et la mise en œuvre des itinéraires à créer du plan ; que le projet permet la connexion en métro entre la station Albert et la Gare du Nord ainsi que vers Bordet ;

Considérant que la prescription 27.4. du PRAS, relative aux actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires en site indépendant, est respectée ;

Considérant la prescription 27.6. du PRAS mentionnant la création d' « un itinéraire en site indépendant [qui] reliera le Centre Communication Nord à l'avenue Rogier » ; que l'étude d'incidences conclut que le projet n'empêche pas la création de ce site ;

Considérant qu'il serait opportun de confirmer si le projet amendé n'entrave pas l'éventuelle réalisation ultérieure de cette prescription ;

7.2 PPAS :

Considérant que le périmètre de la demande est bordé (partie Ouest) par deux zones concernées par les PPAS :

- PPAS Quartier Ouest de la Gare du Nord, partie située au Nord de la place Solvay, datant d'octobre 1978. Ce PPAS a notamment permis le développement du quartier économique et est aujourd'hui totalement mis en application et est donc abrogé.
- PPAS ZIR 2 « GAUCHERET » + totalité de la place Gaucheret, approuvé le 14/07/2005.

Considérant qu'une partie du projet (le puits P6, partiellement) se situe dans le PPAS Gaucheret ; qu'il est compatible avec les prescriptions de ce dernier ;

7.3 Accord du Gouvernement :

Considérant la déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune de la législature 2019-2024 ;

Considérant que son chapitre consacré à la politique de mobilité au service des Bruxellois et de leur qualité de vie, et notamment le point « 2) Une offre de transports publics forte et accessible » affirme l'engagement du Gouvernement à concrétiser le projet de métro vers le Nord de Bruxelles en réalisant en priorité le tronçon Gare du Nord – Albert d'ici la fin de la législature mais aussi la mise en œuvre de mesures d'accompagnement des noyaux commerçants impactés afin de limiter l'impact de ces chantiers » ;

Considérant également que, dans ce même chapitre, le Gouvernement s'engage à concrétiser les réaménagements de surface sur toutes les zones impactées par les travaux du métro, selon le principe S-T-O-P ; qu'il confirme la mise en œuvre de l'extension vers Bordet à l'horizon 2030 et que, en parallèle, l'augmentation des fréquences sur le réseau existant sera poursuivie, avec un objectif de 120 secondes entre deux rames de métro, en analysant la possibilité d'étendre les horaires en soirée et le week-end ;

Considérant que la présente demande de permis d'urbanisme est conforme aux engagements du Gouvernement ;

7.4 Plan Régional de Développement Durable (PRDD) :

Considérant que le PRDD a été approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 ; que le développement régional est orienté par le PRDD, qui désigne les grandes lignes sur lesquelles les décisions politiques et d'aménagement peuvent se construire à l'horizon 2040 ; que du point de vue de la mobilité, ce plan prévoit le développement d'une ligne de métro Nord-Sud et l'automatisation de certaines lignes ;

Considérant que le projet est conforme à la carte n°18 « Réseau structurant de transport en commun » du PRDD identifiant le tracé projeté comme ligne de transport en commun de haute capacité à étudier ou à créer ;

Considérant l'axe 2 « Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif » du PRDD ;

Considérant la stratégie n°2 « Proposer une densification maîtrisée » du PRDD ; que cette stratégie énonce les principes de densification dans le tissu urbain existant ;

Considérant que le projet est conforme à la stratégie n°2 en rencontrant le premier principe énonçant une densification liée à une bonne accessibilité en transport public ; que l'objet de ce principe est de permettre une plus grande densité dans les zones caractérisées par une bonne accessibilité en transport public mais aussi la prise en compte des enjeux de stationnement dans la zone ; que dès lors la bonne accessibilité en transport public est déterminée par la proximité des gares et stations de métro et prémétro ;

Considérant que le PRDD estime ainsi qu'un logement situé dans un rayon de 600 m autour des gares et des stations de métro existantes ou à créer (y compris RER et Métro Nord) bénéficie d'une bonne accessibilité en transport public et permet aux habitants un usage minimum de la voiture ; que par ailleurs, au-delà de la bonne accessibilité en transport public, la présence ou le développement d'autres modes et services de mobilité joue également un rôle pour soutenir la densification de ces lieux (pg.55) ;

Considérant l'axe 4 « Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal » du PRDD ;

Considérant que l'axe 4 du PRDD fait le constat que, selon Bruxelles Mobilité, environ 5.4 millions de déplacements de personnes sont réalisés chaque jour (ouvrable) en Région de Bruxelles-Capitale, dont 1/3 trouve son origine ou sa destination à l'extérieur de la Région ; qu'on dénombre environ 1.8 million de déplacements quotidiens interrégionaux (essentiellement issus de la navette) ; que la majorité de ces déplacements a lieu en voiture, seuls 40 % étant effectués en transports en commun ;

Considérant que l'axe 4 du PRDD fait également le constat que les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment attractives ;

Considérant que le PRDD estime qu'il y a lieu de développer de nouveaux services de mobilité ;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale entend poursuivre ses investissements via l'amélioration et l'extension des réseaux de transport public ; que dès lors, le projet est conforme à l'axe 4 ;

Considérant que le PRDD entend promouvoir une intégration urbaine optimum des infrastructures de mobilité ; qu'il est donc primordial de prendre davantage en considération les aspects d'intégration urbaine dans les politiques de mobilité afin de renforcer la qualité de vie à Bruxelles ;

Considérant que le projet vise à répondre à la vision et aux objectifs stratégiques tel que décrits dans l'axe 4 du PRDD en contribuant à réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et ainsi atteindre une part modale de la voiture individuelle de 25% à l'horizon 2030 ;

Considérant que le projet répond à l'objectif régional de lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement en intensifiant l'usage des transports publics par l'adaptation de l'offre et de la demande, en assortissant la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance et en augmentant la qualité de vie par des espaces publics pacifiés ;

Considérant que le projet répond à l'objectif régional de jouer tant sur la demande de mobilité que sur l'offre et de profiter des complémentarités en renforçant le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage (seul ou multimodal) est encouragé sur les moyennes et longues distances ;

Considérant que l'axe 4 décrit la vision de l'évolution du transport public STIB à l'échelle régionale et locale (pp. 146 et suivantes) ;

Considérant que le PRDD tend à promouvoir, outre la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de grande capacité, l'amélioration de la qualité de service (Plan pluriannuel d'investissement 2016-2025 de la STIB) ; que ce plan prévoit l'achat de matériel roulant performant et accessible et l'investissement dans l'adaptation de la circulation et dans l'évolution des technologies de conduite et de signalisation (renouvellement du système de signalisation métro par un système permettant d'exploiter le réseau à des fréquences plus élevées et ainsi gagner 36% de capacité) ; qu'il prévoit également des investissements visant à améliorer l'accessibilité qui seront poursuivis dans les stations de métro et prémétro (ascenseurs, escalators, cheminements PMR) ainsi que dans l'aménagement des arrêts de surface.

Considérant que le PRDD voit l'évolution du transport public par l'extension de son réseau ;

Considérant que le PRDD estime que les projets de développement de l'offre de transport public de haute performance sont les plus structurants ; que les projets prévus à l'horizon 2025 sont déjà planifiés ; que le PRDD prévoit de convertir en métro la liaison prémétro existante entre Albert et Gare du Nord, le prolongement de la liaison métro vers Bordet afin de desservir les quartiers du Nord-Est et créer un nœud multimodal avec la ligne SNCB 26, le prolongement de la ligne T3 depuis Esplanade jusqu'au plateau du Heysel, dans la foulée de la finalisation de l'extension Bordet-Albert ; qu'il est préconisé d'étudier le maillage optimal du réseau à haute performance à l'horizon 2040 et définir les priorités de réalisation Métro Sud (Forest>Uccle) (pg.147) ;

Considérant que, au vu de tout ce qui précède, le projet est conforme au PRDD ;

7.5 Les Contrats de Rénovation Urbaine :

Considérant que le site du projet est repris dans le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) Botanique – Jonction Nord, qui propose un plan d'actions visant à renforcer notamment la qualité des espaces de vie, la cohésion sociale ou encore la cohérence urbanistique ; que ce CRU a abouti à un programme comprenant un certain nombre d'actions dont plusieurs concernent la zone d'étude ;

Considérant que la réalisation du tunnel du métro nord sous le talus ferroviaire ainsi que la période de travaux associée représentent une opportunité pour le développement des opérations développées dans le programme du CRU ;

Considérant que plusieurs fiches projet du CRU Botanique – Jonction Nord concernent le périmètre du projet ; qu'aucune des mesures inscrites dans le CRU ne concerne directement l'ouvrage souterrain projeté ; que même si la demande du présent permis n'est pas directement concernée par les projets du CRU, les aménagements qu'elle propose ne doivent pas contrevenir aux projets désignés ou peuvent même représenter une opportunité pour la réalisation de certains de ces projets du CRU ;

Considérant que la période de chantier représente à ce titre une phase pertinente afin de profiter des emprises qui sont occupées aux fins d'autres projets, de même que l'utilisation de certains ouvrages ou espaces ;

Considérant la fiche « EO.10 : Percée rue Rogier » ; que cette mesure propose de profiter des travaux en cours d'étude par la STIB et Beliris pour prévoir un passage traversant le talus de chemin de fer et la future infrastructure de métro, dans le prolongement de la rue Rogier ; que la traversée du nœud de transports, accompagnée d'un projet paysager, permettra de répondre à l'objectif de désenclavement et d'offrir aux habitants du quartier de la rue de Brabant un accès au parc Gaucheret et, plus loin, au canal ;

Considérant que le projet, objet de la présente demande, ne prévoit pas de réaménager ce tunnel piéton ; que néanmoins, comme le relate l'étude d'incidence, en cas d'utilisation du tunnel piéton pour le chantier (alternative envisagée par Beliris), il semble tout à fait pertinent d'en profiter pour mettre en œuvre, ou au minimum s'assurer de la faisabilité, du projet EO.10 dans la continuité afin de :

- réduire les coûts et délais de chantier, en proposant une seule période de chantier plutôt que deux ;
- profiter éventuellement des personnes et engins présents sur place pour exécuter les travaux ;
- renforcer le maillage pour les modes actifs dans la zone d'étude ;

Considérant que l'étude d'incidences souligne que :

- ce tunnel date d'avant la jonction Nord-Midi, qu'il a été depuis longtemps abandonné et remblayé ; que des difficultés techniques pour sa réouvertures pourraient apparaître ; qu'il s'agit notamment de risques de tassement des voies ferrées et du conflit entre l'ouvrage étudié et le tunnel piéton ;
- ce tunnel ferait près de 100 mètres de long et est originellement assez étroit ; que dès lors un aménagement de qualité devrait être réalisé de manière à assurer une bonne intégration urbaine et limiter l'insécurité ;
- au niveau de la rue du Progrès, le tunnel aboutirait sur la trémie de sortie du tram ; que la traversée serait donc source d'insécurité ; qu'une réflexion devrait être menée pour correctement gérer le passage ou le contournement de cette trémie ;
- ce tunnel est plus bas que le niveau de voirie, il faut donc descendre et remonter par des escaliers ; que le projet repris dans le CRU envisage plutôt un tunnel à niveau de voirie ; que ce tunnel rouvert ne serait pas aussi confortable et moins accessible (PMR notamment) qu'espéré ;
- Enfin, un tunnel de franchissement des voies ferrées se trouve au sud au niveau du tunnel Quatrecht ;

Considérant que, pour toutes ces raisons, une amélioration du tunnel existant Quatrecht serait donc plus pertinente ; que néanmoins, la réalisation de ce tunnel, ultérieurement au chantier, n'est pas incompatible avec le projet ; qu'un tel projet devra tenir compte des contraintes précitées, avec notamment les contraintes d'insertion urbaine, de sécurité et de contrôle social, de tassements des voies de chemin de fer, de traversée des voies de tram sortant de la trémie Progrès ;

Considérant la fiche « EO.11 : Projet-pilote : aménagement et gestion des talus ferroviaires » ; que cette mesure consiste en l'aménagement et la gestion des talus ferroviaires bordant les voies ferrées ; que l'étude d'incidences relate que le talus ne sera pas impacté directement et qu'il est prévu de remettre en état les espaces publics où auront lieu les travaux ; que le projet, objet de la présente demande de permis d'urbanisme, ne prévoit donc pas de modification particulière de ce talus et doit veiller à ne pas compromettre ce projet ; que des études sont en cours dans ce sens ;

7.6 Plan iris II :

Considérant que le Plan IRIS II, adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010 et qui délimite le cadre stratégique des interventions publiques de la Région de Bruxelles-Capitale, s'impose aux administrations régionales et communales pour tout ce qui touche de près ou de loin à la mobilité ;

Considérant que le plan IRIS II vise à restructurer la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant qu'une réduction de la charge de trafic automobile passe par l'application du principe de valorisation des transports publics et modes actifs, et une promotion des solutions de déplacement les plus adaptées et les plus durables (favoriser des modes de déplacement plus actifs, plus flexibles et plus doux est essentiel) ;

Considérant qu'il est stipulé dans le plan Iris II que les trois modes que sont les transports publics, les piétons et les cyclistes doivent être prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle, et qu'à ce titre il y a lieu d'adapter les aménagements des espaces publics afin qu'il leurs soient plus favorables ;

Considérant que ce plan met en évidence la nécessité de renforcer le réseau souterrain de transports en commun ; que la première priorité va à la réalisation du prolongement du prémétro et du métro à Schaerbeek, avec un dépôt à Haren ;

Considérant que les actions programmées dans le plan Iris II prévoient notamment l'intégration progressive de l'axe Nord-Sud prémétro dans le réseau de métro ;

Considérant, au vu de ce qui précède, que le projet est conforme au plan Iris II ;

7.7 Urbanisme – contenu du dossier amendé :

Considérant que le dossier (Réf. Nova : 15/PFD/1696165) visant à « réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet) : réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet) : réaliser un tunnel de métro souterrain entre la Gare du Nord et un futur dépôt à réaliser sur les terrains situés au Nord du carrefour formé par la chaussée de Haecht avec la rue F. Van Cutsem ; créer 7 stations de métro souterraines et les émergences en surface (bouches de métro, édicules, édifices) ; réaménager les espaces publics ; construire une passerelle piétonne entre le dépôt prévu à Haren et la zone de stationnement qui s'y rattache ; construire une passerelle qui relie la chaussée de Haecht et la rue de l'Equerre avec les avenues Matisse et Léopold III ; construire une passerelle piétonne entre la rue Waelhem et l'avenue Voltaire, dans le prolongement de la rue Courouble ; réaliser une voie d'essais pour le métro le long de la ligne de chemin de fer ; abattre des arbres et planter des nouveaux sujets ; aménager des espaces verts ; réaliser des travaux de terrassement ; démolir des bâtiments », est actuellement en cours d'instruction ; que dès lors les plans numérotés GDN.GEN.001 et GDN.GEN.002, index D et datant du 26/11/2018 sont joints à la demande à titre purement informatif et ne font pas partie de la présente demande de permis d'urbanisme ; que dès lors, la commission de concertation ne s'exprimera pas sur ces plans ;

Considérant que le permis (Réf. Nova : 15/PFD/692097) visant à Démolir sans reconstruire le « Medical Center » dans le contexte spécifique de la mise en place des travaux de la future ligne de métro vers le Nord de Bruxelles a été notifié le 7/12/2018 par le fonctionnaire délégué ; que dès lors les plans numérotés GDN.CIV.004 et GDN.CIV.005, index D et datant du 09/06/2017 sont joints à la demande à titre purement informatif et ne font pas partie de la présente demande de permis d'urbanisme ; que dès lors la commission de concertation ne s'exprimera pas sur ces plans ;

Considérant que ce permis est conditionné comme suit :

- déplacer le portail donnant accès aux escaliers sur le talus, à la limite de la sortie du tunnel tram ;
- placer au quai n°1 un garde-corps en acier galvanisé avec des panneaux en métal déployé à large maille ;
- placer un éclairage permettant de garantir un niveau de sécurité suffisant de la zone ;
- embellir le mur de soutènement au moyen d'une fresque ou toile tendue décorative ;
- placer des bacs de plantation pouvant accueillir des arbres de deuxième grandeur ;
- maintenir la clôture du terrain ;

Considérant que cette demande de permis d'urbanisme a été introduite préalablement à la fin de l'instruction de la présente demande de permis d'urbanisme ; que le demandeur motive ce choix par le respect du planning de réalisation de la ligne de métro 3, la démolition étant présentée comme nécessaire pour la réalisation du puits P6 ;

Considérant que le demandeur, détenteur du permis, ne peut se soustraire à l'exécution des conditions de ce permis ;

Considérant que, suite au résultat de l'étude d'incidences de la présente demande, des précisions sont à apporter en matière d'embellissement du mur de soutènement, mis à nu suite à la démolition du « Medical Center », en matière d'aspect du mur du talus rue d'Aerschot et de l'emplacement précis des accès de secours/techniques ;

Considérant également qu'il y a lieu de fournir les plans de la situation de droit (plans cachetés de la situation projetée joint au permis d'urbanisme, plans 009 et 010 index B daté du 11/04/2018), le cas échéant complétés par les éléments nouveaux découlant du résultat de l'étude d'incidences ;

Considérant qu'il y a lieu d'améliorer la compréhension des connexions des ouvrages existants et projetés entre eux ; que dès lors les plans amendés doivent être complétés et éventuellement accompagnés d'une note explicative ;

Considérant qu'il y a lieu d'améliorer la compréhension des ouvrages existants en matière de gestion des eaux (système de pompage existant) et du raccordement de ceux-ci au réseau existant ; que dès lors les plans amendés doivent être complétés et éventuellement accompagnés d'une note explicative ;

Considérant qu'en ce qui concerne les dimensions des puits P5 et P6, les méthodes d'exécution se sont précisées entre le moment de la clôture de l'étude d'incidences et la Commission de concertation ; que dès lors les plans amendés doivent être complétés et éventuellement accompagnés d'une note explicative ;

Considérant la volonté de la Commune de Schaerbeek d'aboutir sur la faisabilité d'exécution de la fiche « EO.10 : Percée rue Rogier » ;

Considérant que lors de la Commission de concertation, le demandeur a informé celle-ci des derniers sondages effectués à l'aide d'un robot plongeur et que de nouveaux éléments viennent compléter les informations présentes dans l'étude

d'incidences et dans le dossier amendé ; que dès lors les plans amendés doivent être complétés et éventuellement accompagnés d'une note explicative ;

Considérant qu'en ce qui concerne les arbres à abattre et à replanter, des erreurs matérielles sont présentes sur certains plans et dans la note explicative ; que dès lors les plans amendés et la note doivent être adaptés à la réalité de la situation existante et projetée ;

Considérant que l'avis du SIAMU vise, dans ses points 2 et 3, le fait que les escaliers de secours doivent répondre pleinement au § 4.2.3.1 de l'annexe 2 de l'Arrêté royal relatif aux normes de bases ; que les documents amendés ne démontrent pas le respect de cette annexe ; que dès lors le permis sera conditionné au respect de ces conditions ; qu'il est souhaitable d'en apporter la démonstration ;

7.8 Aménagement de l'espace public et opportunités :

Considérant que l'étude fait le constat que le projet n'empêche pas de réaliser les projets désignés dans le cadre du CRU Botanique-Jonction Nord, mais qu'il n'en tient toutefois pas compte en proposant la remise en état du périmètre de la demande ;

Considérant en effet que ce projet aurait pu représenter l'opportunité d'intégrer l'espace public au minimum dans le périmètre d'intervention de la présente demande au-delà de son pristin état ;

Considérant que le projet de revaloriser les talus ferroviaires, ou encore celui de mettre en service le tunnel piéton existant, ne sont ainsi pas repris dans les plans d'aménagement amendés ; que dès lors le projet amendé reste relativement peu ambitieux en ce qui concerne les aménagements de surface ;

Considérant que bien que le projet propose la remise en pristin état des espaces publics, ceux-ci pourront être aménagés ultérieurement ; que de nouvelles demandes de permis de réaménagement de l'espace public peuvent encore être accordées durant la phase de chantier du projet dont objet ;

Considérant que dès lors, le projet ne doit pour cela pas proposer d'aménagements qui puissent contrevenir à ces orientations et aux possibles aménagements futurs ;

Considérant que l'étude d'incidences recommande de profiter des interventions sur la rue d'Aerschot et la rue du Progrès pour engager les projets du CRU et améliorer globalement la zone d'étude ;

Considérant que l'étude d'incidences recommande plus spécifiquement que le demandeur assure l'insertion de la grille de désenfumage et valorise le mur de soutènement et de toute la zone mise en exergue par la destruction du « Medical Center » tant qu'Infrabel n'aura pas reconstruit le bâtiment ; qu'elle recommande également de réaliser au plus vite la reconstruction du « Medical center » ;

Considérant toutefois que le projet est une occasion importante de réaménager les espaces publics ; que l'étude d'incidences a identifié un certain nombre d'aspects négatifs de la situation actuelle qui gagnerait à être réaménagée ; qu'il convient donc que les différents acteurs de l'aménagement propose un projet qui puisse être intégré à court terme dans le planning du chantier ; que cette coordination produirait des incidences moindre que deux chantiers séparés à quelques années d'intervalle ; que le demandeur doit être associé à cette réflexion ;

Considérant qu'en tout état de cause, l'aménagement proposé par le présent projet est admissible et n'entrave en rien la réalisation ultérieure d'un réaménagement plus global par les autorités compétentes ;

Considérant que la recommandation 1.7 de l'étude d'incidences ainsi que la condition n°4 du permis d'urbanisme (Réf. NOVA 15/PFD/692097) notifié par le Fonctionnaire délégué le 7/12/2018 formule l'embellissement du mur de soutènement de la rue du Progrès ; qu'à ce jour, aucune demande de permis d'urbanisme n'a été introduite pour la reconstruction du bâtiment ; que dès lors il y a lieu de garantir un aménagement transitoire de qualité pour la situation intermédiaire en introduisant une demande de permis d'urbanisme avant l'échéance des travaux souterrains de la présente demande ;

7.9 Communication :

Considérant que le projet a fait l'objet de présentation au public à plusieurs reprises ;

Considérant que, vu l'ampleur du projet et la durée du chantier, il y a lieu de mettre en place un plan de communication efficace, accessible à tous et en place avant, pendant et après le chantier ; que ce plan de communication doit informer

les usagers de l'espace public sur tous les aspects les impactant (plan de circulation, numéro d'urgence, coordonnées de la personne de contact désignée, ...);

7.10 Mobilité :

Considérant que l'étude d'incidences estime, qu'en phase chantier, la largeur du passage réservé pour les piétons le long des façades de la rue d'Aerschot devrait être élargi, lorsque cela est physiquement et techniquement possible; qu'elle recommande une largeur de 2,50 m lorsque cela est possible et que la largeur de 1,50 m ne peut être conservée que lorsque les contraintes techniques sont trop importantes;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de préciser les variations de l'emprise du chantier afin d'établir si les recommandations de l'étude d'incidence peuvent être mise en place et le cas échéant proposer une solution;

7.11 Patrimoine arboré :

Considérant qu'il y a lieu de protéger le patrimoine arboré remarquable des nuisances du chantier;

Considérant que l'ouvrage projeté passe à proximité immédiate d'un arbre inscrit sur la liste de sauvegarde : le platane hybride de la rue d'Hoogvorst (2264-0059); que cet arbre est actuellement dans un bon état sanitaire;

Considérant qu'il est nécessaire que le demandeur engage un arboriste dont la mission est de suivre cet arbre pour s'assurer que son état sanitaire reste bon; qu'au vu du risque de vibration au niveau du sol et de modification (même temporaire) du niveau de la nappe, une attention particulière doit être apportée à la stabilité d'ancrage du platane et aux symptômes de sécheresse;

Considérant que la proximité d'un puits P5 amène à demander, de plus, que l'emprise du chantier soit bien limitée à la rue d'Aerschot, comme sur les plans; que rien ne pourra être entreposé (ni véhicules lourds, ni matériaux) dans la rue d'Hoogvorst car le pied du platane déborde sur et sous le trottoir; que de même, toutes les mesures de précautions seront prises pour qu'il n'y ait aucun dégât aux branches, durant les manœuvres de grues, par exemple; qu'aucune taille préalable ne sera autorisée;

Considérant qu'en ce qui concerne les autres arbres identifiés dans la demande de permis, qui ne sont pas inscrits sur la liste de sauvegarde, il y a lieu de prendre des mesures en termes de choix des espaces et du soin à leur apporter;

7.12 Socio-économique :

Considérant la pluralité des quartiers du point de vue socio-économique;

Considérant que la convivialité du quartier est caractérisée par une ambiance cosmopolite;

Considérant que l'étude d'incidences conclut qu'en phase chantier, c'est l'activité des salons de prostitution de la rue d'Aerschot qui est la plus impactée; que les recommandations formulées visent donc à réduire les impacts du chantier de manière à assurer leur activité;

Considérant que les recommandations préconisent de mettre en place une politique d'accompagnement des salons de prostitution impactés axée sur la communication, de prévoir un aménagement de qualité aux abords du chantier (luminosité, espace libre du passage des piétons, veiller à la sécurité, placer des urinoirs en remplacement de ceux inaccessibles pendant le chantier,...), de communiquer clairement auprès des riverains, des commerçants et des usagers du quartier sur le calendrier des travaux, de sécuriser le chantier durant les heures nocturnes, et de prévoir un aménagement de qualité aux abords du chantier;

Considérant également qu'un nouveau système d'indemnisation des commerçants a été mis en place le 25/03/2019; que ce système fait partie de l'éventail des mesures possibles pour réduire les incidences du chantier;

7.13 Bruit et vibration :

Considérant que ce type de chantier impliquera des nuisances sonores et vibratoires substantielles notamment quant aux engins de chantier et du charroi des camions;

Considérant qu'une attention particulière doit se porter sur les zones habitées et que la quiétude des riverains doit être prise en compte en priorité;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer une gestion adéquate du bruit et vibrations durant les phases de chantier et surtout celles des travaux les plus critiques;

Considérant qu'il faut réduire les vibrations du passage du métro dans la phase d'exploitation ; que l'étude conclut que les mesures proposées par le demandeur ne sont pas suffisantes ;

Considérant que l'exploitation de la nouvelle ligne de métro et des lignes de tram ne peut induire aucune nuisance sonore et vibratoire ;

Considérant qu'en ce qui concerne la situation à terme, l'étude d'incidences a considéré le bâtiment du « Medical Center » comme étant démoli ; que ce bâtiment jouait dans une certaine mesure un rôle d'obstacle à la propagation du bruit ferroviaire ; que l'étude a identifié un impact direct de la démolition du bâtiment sur le bâtiment de bureau « De Watergroep » située à approximativement 40 mètres des voies ferrées ; qu'elle a toutefois conclu que l'augmentation du bruit environnant lié à cette démolition serait négligeable au vu du bruit de fond déjà existant pour la rue du Progrès, de la surélévation des voies et de la vitesse réduite des trains à cet endroit ; qu'en ce qui concerne en particulier l'immeuble de logement proche, l'impact serait négligeable, voire nul ;

Considérant que la Convention environnementale établie entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB du 24/01/2001 et adaptée aux normes européenne le 22/01/2009 encadre la problématique du bruit ferroviaire ; que celle-ci prévoit des mesures préventives d'aménagement du territoire ; que dans ces mesures figure la définition une zone de 50 mètres de part et d'autres des voies pour lesquelles la construction de logements est conditionnée à une isolation sonore et vibratoire particulière ; que la convention prévoit par ailleurs de favoriser les affectations non sensibles dans cette même zone ;

Considérant que le seul immeuble présent à moins de 50 mètres des voies côté Ouest est un immeuble de bureaux ; qu'il s'agit d'une affectation non sensible ; que l'immeuble de logement est situé à plus de 50 mètres ;

Considérant que les avis d'Infrabel et de la SNCB ne conditionnent pas la démolition du « Medical Center » à la mise en place de dispositifs de protection acoustique ;

Considérant dès lors que ni l'étude d'incidences ni les mesures prévues dans la convention ne permettent de conclure que la démolition amènerait à un non-respect de la convention ou à des incidences importantes ; qu'il n'y a donc pas lieu de conditionner le permis à la mise en place de dispositifs de protection acoustique ;

7.14 Sol et eaux :

Considérant que l'eau prélevée (pompage) sera rejetée dans le réseau d'égouttage sans aucune utilisation préalable ; que cette situation est insatisfaisante dans la mesure où il y a lieu d'éviter de surcharger le réseau d'égouttage et d'envoyer des eaux claires vers les stations d'épuration et que cela constitue une utilisation non rationnelle d'une ressource naturelle ;

Considérant cependant qu'il ressort des options étudiées qu'il ne semble pas possible de réduire complètement l'infiltration des eaux dans l'ouvrage ;

Considérant que pour garantir l'utilisation future de l'eau, il est opportun de mettre en place un système de by-pass du côté de la rue du Progrès permettant d'accéder à toute l'eau pompée avant qu'elle ne soit rejetée à l'égout ;

Considérant qu'il faut prendre en compte la fluctuation dans le temps du niveau de la nappe phréatique et, pour des raisons sécuritaires, de prévoir des passages de nappe et de compenser efficacement les perturbations engendrées par le projet ;

7.15 Qualité de l'air :

Considérant que le système de désenfumage en situation d'exploitation finale n'est pas déterminé dans la présente demande ;

Considérant que le projet, dans sa phase « exploitation intermédiaire », n'entraîne pas d'émissions de polluants ; que le projet prévoit une ventilation du projet naturelle uniquement, puisqu'aucun local avec occupation humaine n'est prévu ;

Considérant que les concentrations en particules fines à l'intérieur des ouvrages de type métro pourraient toutefois être significatives et devront être surveillées pour prévenir tout risque sur la santé humaine ; que l'étude d'incidences émet la recommandation 7.2 ; que cette recommandation est à la charge du futur exploitant (STIB) ;

Considérant que l'étude d'incidences émet la recommandation 7.3 relative au désenfumage ; que cette recommandation concerne également le futur exploitant (STIB) ; qu'elle recommande, en phase intermédiaire, de placer une prise d'air pour

le désenfumage entre le puits P6 et l'extrémité de « l'arrière-gare » ; que cette prise d'air est nécessaire afin que le système de désenfumage soit opérationnel et efficace en utilisation durant la phase intermédiaire étant donné que la prise d'air au niveau de Liedts ne sera pas encore connectée au tunnel ;

Considérant que le demandeur indique que la seule grille prévue au P6 est suffisante en phase intermédiaire ; que l'avis du SIAMU rendu dans cette demande de permis ne s'exprime pas sur la configuration de la ventilation en phase intermédiaire ; que dès lors il y a lieu de les consulter et de transmettre leurs conclusions sur ce point ;

7.16 Chantier :

Considérant que, entre la clôture de l'étude d'incidences et l'introduction des plans amendés, les plannings des chantiers entre Albert et la Gare du Nord ont évolué ; que dès lors le planning général des travaux relatifs à la réalisation du tronçon Albert - Gare du Nord à l'horizon de l'exploitation métro sur ce tronçon devrait être mis à jour ;

Considérant que le chantier est soumis à la coordination des chantiers bruxellois et que des autorisations de chantier doivent être délivrées avant le commencement des travaux ;

(avis minoritaire partiel de la Commune de Schaerbeek)

Vu les avis d'Infrabel du 21 mars 2019 (Lot 2 - Ref. 15/PFD/1696165) et du 12 septembre 2017 (Lot 1 – présente demande), favorables moyennant de nombreuses conditions ;

Considérant que ces avis reprennent la construction d'un quai provisoire métallique en console en lieu et place d'une partie du Medical Center démoli, mais que la présente demande n'inclut pas d'élévation des talus du chemin de fer alors que cette dernière est bien présente dans le permis autorisant la démolition du "Medical Center" (15/PFD/692097) ; que ce permis n'a pas encore été mis en œuvre ; que le saucissonnage des dossiers et les interventions les concernant posent d'autant plus question ;

Considérant que le « Medical Center » est accolé aux voies de chemin de fer et, de plus, les surplombe ; qu'il atténue visuellement l'effet de coupure urbaine de la jonction et joue un rôle quant à la limitation des nuisances acoustiques en provenance des voies ferrées ; que cela n'a pas été suffisamment étudié dans l'EI étant donné le saucissonnage des dossiers ;

Considérant en effet que l'EIE précise que l'impact de la suppression du « Medical Center » sur l'environnement sonore (D. 8-39-40) sera inexistant du fait du trafic routier ambiant ; que néanmoins les mesures sonores ont été réalisées à 4 m de haut par rapport à la rue du Progrès tandis que la partie haute du bâtiment concerné, clôturant les quais de gare et servant de barrière anti-bruit, est située à une hauteur comprise entre +/- 10 et +/- 13,5 m, surplombant les espaces publics et les immeubles voisins ;

Considérant dès lors que sa démolition sera potentiellement préjudiciable aux quartiers environnants sur ces aspects, que l'EI n'a pas étudié en détail ces aspects en ce qu'ils font partie d'un dossier non soumis à étude d'incidences ; qu'il y a lieu, préventivement, d'introduire des éléments acoustiques intégrés au quai métallique en console exigé par Infrabel, et ce jusqu'à la réédification de l'immeuble concerné ;

Considérant de plus l'absence formelle de garantie de reconstruction dans des délais raisonnables d'un bâtiment en lieu et place du « Medical Center » ;


Avis favorable à la majorité à condition de : (BUP, DPC, BE, commune de Schaerbeek)

1. Compléter les plans amendés GDN.CIV.001 et GDN.CIV.003 (tant les vues en plan qu'en coupe) par les ouvrages existants de la station de tram STIB se connectant aux ouvrages projetés et les accompagner d'une note explicative de manière à améliorer la compréhension de l'intégration du puits P6 à l'ouvrage existant et à celui projeté ;
2. Fournir un plan en lien avec une note explicative relatif à l'éventuelle réalisation ultérieure de l'itinéraire en site indépendant entre le CCN et l'av. Rogier tel que prescrit dans le PRAS ;
3. Compléter le plan GDN.CIV.007 par le relevé du système d'égouttage existant des installations de la Gare du Nord et du passage souterrain, y compris le système de pompage existant (drain permanent), afin d'apprécier le bon raccordement du projet à la situation existante ;

4. Adapter la circonférence des troncs à 1,50 m des arbres existants mentionnée au tableau du plan GDN.AME.001, compléter la légende des arbres comportant une croix rouge, uniformiser la numérotation des arbres avec celle du plan GDN.AME.093 ;
5. Etablir un erratum du chapitre 2.1.2.3. Arbres de la note explicative (page 5) et la compléter avec ce qu'il est réellement projeté comme abatage et plantation ;
6. Adapter la légende et la numérotation des arbres des plans GDN.AME.003 et GDN.AME.004 ;
7. Préciser les variations de l'emprise du chantier du P5 rue d'Aerschot afin de confirmer que les recommandations de l'étude d'incidences peuvent être mises en place et le cas échéant proposer une solution ;
8. Consulter et transmettre les conclusions du SIAMU sur la configuration de la ventilation et des issues de secours en phase intermédiaire ;
9. Compléter le plan GDN.AME.003 par la situation projetée du réseau d'égouttage dévié dans la rue d'Aerschot suite aux travaux ;
10. Compléter le dossier par la situation de droit de la partie rue du Progrès tel que le permis d'urbanisme (Réf. NOVA : 15/PFD/692097) l'a autorisée, le cas échéant complétée par les éléments nouveaux découlant du résultat de l'étude d'incidences ;
11. Fournir les élévations des façades du gril de chemin de fer côté rue du Progrès et côté rue d'Aerschot mentionnant avec précision les matériaux de l'état fini après chantier ;
12. Compléter les d'aménagement de surface par l'emplacement des accès (secours/techniques) des rues d'Aerschot et du Progrès, y compris les clôtures pour la zone ferroviaire rue du Progrès ;
13. Fournir une note descriptive accompagnée éventuellement de plans permettant d'estimer l'exploitation du couloir piéton existant entre la rue du Progrès et la rue d'Aerschot, après les travaux du chantier ;
14. Apporter la démonstration du respect de des points 2 et 3 de l'avis du SIAMU relatif aux escaliers de secours ;
15. Introduire un permis d'urbanisme relatif à la mise en œuvre d'une fresque ou une toile tendue décorative le long du mur de soutènement des voies de chemin de fer, rue du Progrès avant l'échéance des travaux souterrains ;
16. Compléter les plans avec le quai provisoire SNCB et les aménagements demandés suite au permis de démolition du « Medical center » ;
17. Supprimer les emplacements de stationnement dans la partie clôturée rue du Progrès ;
18. Prendre des mesures pour minimiser l'impact du chantier sur la mobilité en général et les accès aux commerces et habitations en particulier ;
19. Offrir des alternatives de mobilité et de stationnement aux commerçants et habitants durant le chantier de la rue de Brabant ;
20. Engager un arboriste dont la mission sera de suivre ces arbres pour s'assurer que l'état sanitaire reste bon ;
21. Apporter une attention particulière à la stabilité d'ancrage du platane et aux symptômes de sécheresse ;
22. Veiller à ne rien entreposer (ni véhicules lourds, ni matériaux) dans la Rue d'Hoogvorst car le pied du platane déborde sur et sous le trottoir ;
23. Prendre toutes les mesures de précautions pour qu'il n'y ait aucun dégât aux branches, durant les manœuvres de grues, par exemple ;
24. Ne pratiquer aucune taille préalable ;
25. Planter les nouveaux arbres aux dimensions suivantes : Alnus x spaethii 25/30 ou 30/35 communaux; par contre 20/25 ou 25/30 pour les Acer et Cedrus régionaux ;
26. Prodiguer aux racines des volumes de substrat accessibles de 20 m³ pour les Alnus x spaethii / Cedrus libanii et 15 m³ pour les Acer platanoides ;
27. Assurer la conformité au CCT 2015 des terres apportées et techniques mises en œuvre (terre de qualité - cf triangle des textures, sans déchets de construction ou éléments d'espèces végétales invasives) ;
28. Mettre à jour et fournir le planning général des travaux relatifs à la réalisation du tronçon Albert - Gare du Nord à l'horizon de l'exploitation métro sur ce tronçon ;
29. S'assurer que le permis relatif au Lot 1 reste compatible avec la variante bitube prévue dans le projet de cahier de charges de l'EIE du lot 2 ;

Avis favorable minoritaire à condition de : (commune de Schaerbeek)

30. Prévoir un quai métallique suspendu sur toute la longueur du « Medical Center » démolit, recouvert de panneaux acoustiques visant à reproduire les effets anti-bruits d'origine du « Medical Center ».

	Pierre SERVAIS, Président	
<i>Représentant de la Commune de Schaerbeek</i>	Eric DE LEEUW	
<i>Représentant de la Commune de Schaerbeek</i>	William CHISHOLM	
<i>Représentant de la Commune de Schaerbeek</i>	Benoît VELGHE	
<i>Représentante de BUP - Direction du Patrimoine Culturel</i>	Catherine DE GREEF	
<i>Représentant de Bruxelles-Environnement</i>	Philippe GENON	
	Michel WEYNANTS, Secrétaire	
