

VILLE DE BRUXELLES

DEPARTEMENT URBANISME
PLAN ET AUTORISATIONS

Vos références :

Nos références : 82P/07 – 04/AFD/189309

Annexe(s) : 283 plan(s)

PERMIS D'URBANISME

LE COLLEGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS,

Vu la demande introduite par **la S.A. PROJECT T&T**
rue Picard, 3 – 1000 Bruxelles

relative à un bien sis **rue Picard, 5-15 / avenue du Port, 90 (ZIR 6A)**

et tendant à l'*urbanisation d'ensemble de la ZIR 6A du P.R.A.S.(sur base de la prescription 4.4. du PRAS)*

Attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du **25 janvier 2008** ;

Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme, actuellement Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire adopté par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 avril 2004 et ratifié par l'ordonnance du 13 mai 2004;

Vu l'article 123,7° de la nouvelle loi communale;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 relatif à la transmission de documents en vue de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et de lotir, des demandes de certificat d'urbanisme et de certificat d'urbanisme en vue de lotir;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997;

Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation;

Attendu qu'il n'existe pas, pour le territoire où se situe le bien, de plan particulier d'affectation du sol en vigueur;

Attendu qu'il n'existe, pour le territoire où se situe le bien, qu'un plan particulier d'affectation du sol approuvé sur base de l'article 17 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme;

Attendu qu'il n'existe pas, pour le territoire où se situe le bien, de permis de lotir non périmé;

Attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du **11/04/08** au **25/04/08** et que **5 réclamations** ont été introduites et du **19/02/09** au **20/03/09** et que **16 réclamations** ont été introduites; que le Collège en a délibéré;

Vu l'avis de la commission de concertation du **06/05/08, du 31/03/09 et du 05/05/09.**

Vu les règlements régionaux d'urbanisme;

Vu les règlements communaux d'urbanisme;

Attendu que le dispositif de l'avis conforme émis par le fonctionnaire délégué est libellé comme suit : **voir annexe (page 17)**

Attendu que le fonctionnaire délégué n'a pas émis son avis conforme dans le délai prescrit; que cet avis est réputé favorable à l'exclusion des dérogations;

ARRETE :

Article 1er. Le permis est délivré à la S.A. PROJECT T&T, à l'exclusion des immeubles W, D6 jusqu'à la façade sud, D 5.3., D2, H3 et H4, sans préjudice des droits civils des tiers, pour les motifs suivants :

- considérant que la demande porte sur un projet d'ensemble d'urbanisation de la ZIR 6A du PRAS (ZIR = zone d'intérêt régional);
- considérant que le projet s'implante sur une partie (ZIR 6A) du site de Tour & Taxis (qui se compose de la ZIR 6A, de la ZIR 6 B et de terrains repris au P.R.A.S. en zone de forte mixité, en zone d'activités portuaires et de transport et en zone de chemin de fer), partiellement recouvertes d'une ZICHEE;
- considérant que le site de Tour & Taxis est repris dans la zone levier n° 5 du Plan régional de développement ;
- considérant que le site de Tour & Taxis a été aménagé au milieu du XIXème siècle en complémentarité du trafic fluvial, et pour remédier à l'engorgement du Port de Bruxelles par la création d'une gare et de divers entrepôts;
- considérant qu'en fonction de l'évolution de la situation économique et des modes de transports, le site a peu à peu été abandonné, la dernière activité quittant les lieux en 1987;
- considérant qu'en 2001, le P.R.A.S. a été promulgué et a défini le périmètre des différentes ZIR et les prescriptions y applicables;
- considérant qu'en 2001, les permis d'urbanisme et d'environnement pour la rénovation et le réaménagement de l'Entrepôt royal et des Magasins du site de Tour & Taxis ont été délivrés;
- considérant que conformément à la prescription 18 du P.R.A.S., le Gouvernement régional a adopté, le 09 janvier 2003, un arrêté demandant à la Ville de Bruxelles d'élaborer un plan particulier d'affectation du sol (P.P.A.S.) pour la mise en œuvre de la ZIR 6;
- considérant qu'en date du 23 août 2004, le Gouvernement régional a refusé d'approuver le dossier de base du P.P.A.S. ; que le Gouvernement a opté pour l'élaboration d'un Schéma directeur pour le site de Tour & Taxis, préalablement à l'approbation d'un nouvel arrêté ;
- considérant que le Gouvernement a adopté un nouvel arrêté le 23 avril 2009 relatif à la mise en œuvre, par PPAS, de la zone d'intérêt régional n° 6, abrogeant l'arrêté du 09 janvier 2003 ;;
- considérant que les prescriptions de la ZIR 6A du PRAS sont d'application pour la présente demande de permis d'urbanisme et précisent que « Cette zone est affectée aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux établissements hôteliers, aux activités logistiques et de transport, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.

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

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

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

1. à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux ;
2. à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport précitée »;

- considérant que la prescription 18 du PRAS précise qu'en l'absence de PPAS « seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme des zones concernées, après que ces actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité. » ;
- considérant que les prescriptions de la zone de forte mixité du PRAS (prescription 4.4) permettent, lorsque l'ilot est caractérisé par la présence d'un ou de plusieurs immeubles dégradés et à l'abandon, ou, d'un ou plusieurs terrains en friche avant le 1^{er} janvier 2000 représentant ensemble au moins 15% de la surface de l'ilot ou 3500 m² de superficie au sol et par une bonne accessibilité, la réalisation d'un projet d'ensemble moyennant le respect de cinq conditions :

- « 1. le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme ;
- 2. le projet permet la restructuration du tissu urbain et porte au moins sur l'ensemble du ou des immeubles dégradés et à l'abandon ou des terrains en friche qui justifient le recours à la prescription 4.4;
- 3. le projet prévoit au minimum 35% de superficie de plancher de logement, maximum 60% de superficie de plancher affectés aux bureaux, aux activités autorisées en zone d'industries urbaines et aux commerces avec un maximum de 25% affectés aux bureaux autres que ceux autorisés en zone d'industries urbaines ;
- 4. le projet prévoit au minimum 10% de superficie au sol d'espace vert ;
- 5. le projet garantit la réalisation concomitante du logement et des autres affectations » ;
- considérant la conformité de la demande aux prescriptions du P.R.A.S., plus particulièrement à la prescription 4.4 : les biens couverts par la demande représentent 18,5ha de superficie au sol, sont laissés à l'abandon depuis 1987 ainsi qu'il ressort de la note explicative du projet amendé et de l'étude d'incidences ; que ces éléments ont été vérifiés par la Ville et qu'ils sont exacts ;
- considérant que les biens visés par la demande sont aisément accessibles par les voiries adjacentes et les transports en commun ;
- considérant que le projet couvre l'ensemble desdits biens et permet la restructuration du tissu urbain dans les conditions visées ci-après, qui respectent, en ce compris après amendements et après adaptation des plans sur base de l'article 191 du CoBAT, les ratios prévus par la prescription 4.4 (p 28 de la note explicative du projet amendé et pp.4 et 10 de la note jointe au dépôt des plans adaptés) ; que ces données ont été vérifiées par la Ville) ;
- considérant que la réalisation d'un espace vert de minimum 10% de superficie au sol est prévue par le projet qui organise la réalisation concomitante du logement et des autres affectations ; qu'en outre le planning imposé conformément à l'article 192 du COBAT garantit cette réalisation concomitante ;
- considérant par ailleurs que le projet est conforme au programme de la ZIR 6A ;
- considérant que le demandeur a introduit sa demande de permis d'urbanisme le 29/10/2007; qu'un accusé de réception de dossier complet a été délivré le 25/01/08 ;
- considérant que le projet initial portait sur :
 - 409 136 m² de superficie plancher dont : 163 042 m² logements (1535 unités), 101 237 m² bureaux, 82 345 m² commerces, 16 419 m² équipements, 46 093 m² activités productives et logistiques;
 - 9,14 ha espaces verts dont : 1,45 ha voiries plantées et 1,27 ha intérieurs d'îlots et jardins privés et collectifs ;
 - 4 536 emplacements de parking dont : 4 456 emplacements couverts et 80 emplacements non couverts ;
- considérant que le projet, par son importance et ses caractéristiques (superficie de bureaux, emplacements de parking, installations classées) a nécessité la réalisation d'une étude d'incidences;
- considérant que la première enquête publique (portant sur le contenu du projet de cahier des charges de l'étude d'incidences) a eu lieu du 11/04/2008 au 25/04/2008, tant sur le territoire de la Ville de Bruxelles, que sur celui de la commune de Molenbeek;
- considérant les 5 réactions enregistrées dans le cadre de cette enquête publique;
- considérant l'avis unanime de la Commission de concertation du 06/05/2008 :

« Considérant les suggestions et remarques sur le projet de cahier des charges exprimées lors de la première enquête publique et en commission de concertation ; Considérant le délai limité pour réaliser l'étude ;

Considérant qu'il y a lieu de consulter de multiples administrations dans le cadre de l'instruction de ce dossier et que dès lors leur présence au sein du Comité d'Accompagnement (CA) est justifiée ;

Considérant qu'il y a lieu de limiter le nombre de membres effectifs du CA afin de garantir l'efficacité des réunions du CA ;

Considérant que vu la taille du projet et l'éventuel impact de ses incidences sur les quartiers environnants, il est souhaitable d'informer à plusieurs reprises -avant la clôture de l'étude d'incidences- le grand public des conclusions provisoires de l'étude d'incidences ainsi que d'éventuelles pistes d'amendements suggérées par le chargé d'étude ;

Considérant la proposition de l'équipe « STRATEC » comme chargé d'études agréé ;

Considérant l'engagement du demandeur que ses équipes d'architecture et de techniques spéciales restent à la disposition du Comité d'Accompagnement (CA) et du chargé d'étude, pour dessiner et dimensionner les alternatives imposées par le CdC et le CA ;

AVIS SUR LE PROJET DE CAHIER DES CHARGES

La Commission de Concertation donne un avis favorable sur le projet de Cahier des Charges (CdC) de l'étude d'incidences, moyennant les demandes suivantes :

1. *éviter dans le CdC toute confusion éventuelle au sujet de la délimitation géographique des aires correspondantes au : 'projet', 'site', 'complexe', 'nouveau quartier', 'gare maritime', 'ZIR6A', 'ZIR6B', 'BILC', 'zone levier T&T', 'zone schéma directeur T&T' et de prendre comme référence principale la ZIR6A et la ZIR6B ;*
2. *bien préciser qu'à travers chaque alternative les principes HQE sont d'application, considérer l'alternative 3.4.6 (« quartiers 100% durables ») comme une alternative directe au projet (projet amélioré en appliquant les principes HQE au projet introduit sans trop le modifier). Cette alternative servira comme point de comparaison pour les autres alternatives ;*
3. *nuancer l'alternative 3.4.2b en stipulant que les gabarits devront être limités à 20 mètres à l'exception d'un bâtiment éventuel le long de l'avenue du Port qui peut faire l'objet d'un geste architectural ;*
4. *préciser dans l'alternative 3.4.2 de prendre en compte un arasement et une « diminution sensible de la densité » ;*
5. *ajouter que l'obtention d'une mixité reste un objectif pour chaque alternative ;*
6. *étudier, dans le chapitre « mobilité », le développement des lignes de transports en commun expliqué dans les différents documents des opérateurs de transports publics, entre autres la brochure « STIB 2020 » ;*
7. *organiser des séances d'information destinées au grand public et aux acteurs associatifs avant la clôture de l'étude d'incidences.*

AVIS SUR LE CHARGE D'ETUDE

La Commission de concertation donne un avis favorable sur le choix du demandeur pour l'équipe du bureau agréé « STRATEC ». »

- *considérant que le cahier des charges a été adapté en fonction des remarques de la Commission de concertation;*
- *considérant le caractère exceptionnel du dossier, tant par son ampleur que par la multiplicité de ses incidences;*
- *considérant que le chargé d'étude a mené à bien une analyse approfondie de l'ensemble des domaines d'étude et que le comité d'accompagnement a pu clôturer celle-ci le 22 janvier 2009;*
- *considérant que le 4 décembre 2008, soit un mois et demi avant la clôture de l'étude d'incidences, le Gouvernement régional a adopté un Schéma directeur pour l'ensemble du site de Tour & Taxis;*
- *considérant qu'un Schéma directeur est un document à valeur indicative non réglementaire;*
- *considérant que, globalement, le projet s'inscrit dans les grandes lignes de développement du Schéma directeur ;*
- *considérant que le chargé d'étude a dégagé de nombreuses recommandations suite aux résultats de l'étude d'incidences;*
- *considérant que le demandeur a introduit le 6 février 2009, une demande amendée en vue d'assurer la compatibilité du projet avec les conclusions de l'étude d'incidences;*

- considérant que le projet amendé portait sur :
 - 381 383 m² de superficie plancher dont : 152 555 m² logements (1397 unités), 94 727 m² bureaux, 80 472 m² commerces, 27 721 m² équipements, 18 722 m² d'activités de production de biens immatériels, 6 294 m² activités productives (sauf production de biens immatériels), 891 m² activités logistiques ;
 - 9,11 ha espaces verts dont : 1,53 ha voiries plantées et 1,94 ha intérieurs d'îlots et jardins privés et collectifs ;
 - 4 522 emplacements de parking dont : 4 422 emplacements couverts et 100 emplacements non couverts ;
- considérant qu'en février 2009, les instances suivantes ont été consultées et ont émis un avis sur le projet amendé : la Cellule égout/pavage de la Ville de Bruxelles, la Police CITEC et Techno-prévention, le Port de Bruxelles, la S.T.I.B., la C.R.M.S., la S.N.C.B. Holding, la Cellule espaces verts de la Ville de Bruxelles, Bruxelles Mobilité ,AED-Direction voiries, AED-Direction stratégie, SPF Mobilité et transports;
- considérant que la Cellule espaces verts de la Ville relève un manque de détails en ce qui concerne les plans soumis à son attention;
- considérant que l'espace vert a été étudié selon un concept léger et global ; que ce concept est décrit dans la note explicative et dessiné sur les différents plans d'implantation ; que les variétés d'arbres sont précisées et que chaque arbre est positionné selon une trame déterminée ; qu'un tel aménagement s'il est minimal est de qualité et n'empêchera pas de faire évoluer le parc en fonction de la conception globale de celui-ci et d'un maillage vert lorsqu'il sera prolongé de part et d'autre de la ZIR 6A, depuis le canal jusqu'à Bockstael ;
- considérant que l'avis de la C.R.M.S. a été sollicité au motif que le périmètre de la demande de permis d'urbanisme est situé, tout à fait partiellement, dans le périmètre de protection autour d'un bien classé (pont du Jubilé); que la CRMS a fait valoir des observations en ce qui concerne la Gare Maritime et d'autres éléments du patrimoine inclus dans le site ; qu'il y sera répondu plus loin dans le présent permis ;
- considérant que la S.T.I.B. signale dans son avis qu'il existe trois variantes pour le tracé du futur tram à travers le site et précise que l'implantation définitive de ce dernier devra encore faire l'objet d'une étude approfondie par ses services ; qu'elle demande, en conséquence, que l'implantation de cette nouvelle ligne de tram ne soit pas définitivement figée par le permis d'urbanisme;
- considérant que la S.N.C.B. Holding n'a pas d'objection quant au projet mais signale que l'égouttage du château d'eau (hors site) vers le collecteur de la rue Charles Demeer doit être maintenu;
- considérant que Bruxelles Mobilité – AED - Direction Voiries n'a pas d'objections de principe à formuler en ce qui concerne la demande de permis d'urbanisme, qu'elle émet quelques remarques techniques quant aux voies d'accès à réaliser;
- considérant que la Police-Citec relève erronément que le projet n'aurait pas tenu compte du projet de réaménagement de l'avenue du Port introduit par la Région ; que la Police Techno-prévention n'a pas émis de remarque;
- considérant que la Cellule Egouts Pavage de la Ville a émis des remarques techniques prises en compte dans le présent permis d'urbanisme;
- considérant que le Port de Bruxelles précise dans son avis qu'il considère trop étroite la zone de recul mise le long des terrains de la zone d'activités portuaires et de transport et que la voirie qui y est projetée ne comporte pas de piste cyclable ; qu'il souhaite voir s'implanter le long des terrains du Port une zone tampon, sans logements mais avec des bureaux et des activités productives ; qu'il souhaite maintenir la possibilité de développer une connexion ferroviaire ; qu'il considère que les immeubles proches de ses terrains sont trop élevés et qu'ils généreraient une ombre portée qui diminuerait sensiblement l'intérêt de prévoir la mise en place de panneaux solaires sur le toit du BILC ; qu'il émet des craintes quant à la densité projetée et aux problèmes de mobilité que le développement prévu du site générerait ; qu'enfin, il propose au demandeur d'envisager la possibilité d'amener les matériaux de construction par la voie d'eau, toute proche;

- considérant en ce qui concerne l'éventuel raccord ferroviaire évoqué par le Port de Bruxelles, que l'étude d'incidences a estimé que cette hypothèse était peu souhaitable (rapport final phase 1 analyse stratégique p. E-2.90); que cependant l'espace vert situé du côté de la rue Dieudonné Lefèvre est suffisamment large pour permettre l'implantation d'une éventuelle voie de chemin de fer qui desservirait la zone d'activités portuaires et de transport ;
- considérant que les autres remarques évoquées par le Port trouvent des réponses qui sont développées dans la suite de la présente décision;
- considérant que l'AED-Direction Stratégie et le SPF Mobilité et Transports n'ont pas émis d'avis;
- considérant que la deuxième enquête publique (portant sur le projet initial, l'étude d'incidences et le projet amendé) a eu lieu du 19 février 2009 au 20 mars 2009, tant sur le territoire de la Ville de Bruxelles que sur celui de la commune de Molenbeek;
- considérant que 16 réactions ont été enregistrées dans le cadre de cette enquête , émanant de Comités de quartiers, d'associations citoyennes, d'associations de commerçants et de particuliers habitant à proximité du site, lesquelles seront développées plus loin ;
- considérant la décision unanime de la commission de concertation du 31 mars 2009 de reporter son avis ;
- considérant l'avis favorable sous réserve de la commission de concertation du 05 mai 2009 ainsi que la note minoritaire de la commune de Molenbeek dont copies jointes intégralement en annexe du présent document ;
- considérant le rapport du collège des Bourgmestre et Echevins du 9 juillet 2009 : favorable sur la demande à l'exclusion des immeubles H,D,W et G et moyennant le respect de diverses conditions ;
- considérant que le fonctionnaire délégué a émis un avis favorable sur la demande le 27 août 2009 à l'exclusion des immeubles W,D6 jusqu'à la façade sud ,D5.3 ,D2,H3 et H4 et moyennant le respect des conditions qui seront mentionnées plus loin ;
- considérant que la Ville, si elle peut être plus stricte que le fonctionnaire délégué, ne peut en aucun cas imposer des conditions contraires à celles imposées par celui-ci ;
- considérant, comme cela sera développé, que le projet adapté en fonction des exclusions et conditions émises par le fonctionnaire délégué dans son avis précité est de nature à apporter une réponse satisfaisante aux remarques émises par les riverains et autres opposants ainsi qu'aux considérations négatives formulées par le collège lui-même à l'encontre du projet dans son rapport du 9 juillet 2009 ;
- considérant dès lors qu'en date du 24/09/2009 le collège a décidé, moyennant certaines précisions et modifications, de faire sien l'avis du fonctionnaire délégué et , en application de l'article 191 du COBAT , de solliciter du demandeur des plans modifiés devant répondre aux conditions émises par le fonctionnaire délégué ;
- considérant que les observations formulées par l'enquête publique portaient sur :
 1. Le manque de vue d'ensemble intégrant le développement prévu sur la ZIR 6B;
 - considérant, qu'il n'existe à cet égard, aucune obligation légale, que l'admissibilité de la demande ne dépend pas de la planification d'ensemble de la zone 6, qu'en effet la prescription 18 du PRAS admet qu'en l'absence même de PPAS qui réalise, lui, la mise en œuvre de la zone, les demandes conformes à la prescription 4 du PRAS et au programme de la ZIR puissent faire l'objet d'un permis; que néanmoins l'étude d'incidences a, autant que possible, pris en compte le développement global des ZIR 6A et ZIR 6B;
 - qu'en outre la ZIR 6B bénéficie d'un régime d'urbanisation différent de celui de la ZIR 6A ; qu'étant une « petite ZIR », la ZIR 6B peut être mise en œuvre sans PPAS et sans devoir recourir à la prescription 4 du PRAS, moyennant l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de son territoire ; que le traitement urbanistique des deux ZIR 6 est donc organisé différemment par le PRAS ;
 2. La présence d'immeubles hauts;
 - considérant que cette remarque est prise en compte par le biais des refus partiels et des adaptations du projet imposées au demandeur ;

3. *Le manque de surfaces destinées aux activités productives (dont notamment les activités de haute technologie);*
 - considérant que l'étude d'incidences a montré que la diminution d'activités productives (dont font partie les activités de haute technologie) de $\pm 30\,000\ m^2$ entre le projet initial et le projet amendé s'est marquée principalement par la suppression des superficies allouées aux activités de production de biens immatériels (qui se rapprochent, par leur typologie de la fonction bureaux);
 - considérant en outre que les activités productives, autres que les activités de production de biens immatériels, qui représentent 1,65% de la superficie totale des activités dans le projet amendé, représentent 2,88 % de la superficie totale dans le projet tel qu'adapté après application de l'article 191 du COBAT ; qu'en effet, le maintien de l'immeuble D.5.2. permet l'implantation sur le site de 2.822 m² d'activités productives autres que les activités de production de biens immatériels ; que le souhait du Collège exprimé dans son rapport du 09 juillet 2009 de voir ces activités, porteuses d'emplois, trouver une place plus significative dans le projet est ainsi pris en compte ;
4. *Le manque de surfaces destinées aux équipements;*
 - considérant que le projet comportera plus de 20 000 m² d'équipements, après adaptation de la demande conformément à l'article 191 du COBAT, ce qui correspond à une superficie plancher suffisante eu égard à la nécessaire mixité du projet; que l'implantation des équipements majoritairement dans la Gare maritime est de nature à en favoriser la restauration au profit du plus grand nombre ; que la rénovation d'un bâtiment d'une telle ampleur et qualité doit se concevoir, notamment, au service du public ;
 - considérant par ailleurs que les surfaces commerciales sont réduites au sein de la gare maritime dans le projet adapté en application de l'article 191 du COBAT, que cette réduction a pour effet d'y augmenter l'importance proportionnelle des équipements, lesquels n'apparaissent donc plus comme étant au service du « pôle commercial » envisagé dans la gare tel qu'évoqué dans le rapport du collège du 9 juillet 2009 ; qu'en outre une série d'activités dites commerciales se rapprochent fonctionnellement des équipements d'intérêt collectif ou de service public (piscine , fitness, salle de conférences) qui, comme l'a souhaité le Collège, peuvent être au service du quartier ;
5. *la crainte de l'implantation d'un nouveau «shopping center» dans la Gare maritime;*
 - considérant que le demandeur a précisé à plusieurs reprises, en ce qui concerne l'aménagement de la gare maritime, que son objectif n'était pas de réaliser un centre commercial classique, mais plutôt d'y aménager une série d'activités relevant théoriquement de la notion de commerce définie par le glossaire du PRAS tels une piscine, une salle de conférences, un centre de fitness, mais aussi, un marché couvert;
 - considérant que le demandeur a signalé qu'il souhaitait se différencier des galeries commerciales existantes et développer des commerces de détail de type spécifique;
 - considérant en outre que le fonctionnaire délégué relève à juste titre d'une part qu'il serait contre-productif dans le chef du demandeur de ne pas prévoir dans la gare des affectations attractives qui permettent d'assumer la revitalisation de ce gigantesque bâtiment à l'abandon, mais d'autre part que la mise en valeur de la gare maritime nécessite plus de dégagement d'espace ; qu'il y a lieu dès lors, de supprimer les volumes centraux du 1^{er} étage abritant les commerces, qui représentent une superficie de 11.458 m² à laquelle s'ajoutent les circulations devenues inutiles (2795 m²) soit un total de 14253 m² et de créer un cheminement central suffisamment large pour permettre la lisibilité des structures de la gare et en particulier celles de la toiture vitrée de la grande nef ; que si le principe des passerelles et circulations verticales menant à une mezzanine est en soi acceptable, il y a cependant lieu de supprimer du projet les éléments qui desservent les volumes centraux de commerces supprimés au 1^{er} étage ;
 - considérant que l'ensemble de ces suppressions a pour effet de réduire la concentration de commerces au sein de la gare maritime ; que le souhait du Collège est ainsi rencontré ;
6. *Les hypothèses trop optimistes du chapitre mobilité de l'étude d'incidences;*
 - considérant que pour analyser les incidences du projet en ce qui concerne la mobilité, il faut partir d'hypothèses, l'évolution du trafic et par conséquent la situation de mobilité future étant inconnue; que d'ailleurs le cahier des charges de l'étude d'incidences imposait au chargé d'étude d'étudier différentes hypothèses ;

- considérant dès lors que le chargé d'étude a fait le choix d'une hypothèse volontariste, les défis en matière de mobilité étant une des priorités du Gouvernement pour répondre à l'engorgement croissant de Bruxelles;
 - considérant d'autre part, que la réduction du programme du projet initial permet de diminuer d'autant la pression automobile autour et sur le site;
7. la nécessité de faire coïncider complètement le projet au Schéma directeur;
- considérant qu'il convient de rappeler que le Schéma directeur n'a pas de valeur réglementaire, que le projet se rapproche néanmoins grandement des options de développement prônées par ce Schéma, alors que celui-ci n'a été approuvé par le gouvernement qu'après approbation du cahier des charges de l'étude d'incidences et peu avant la clôture de celle-ci;
 - considérant que le projet s'écarte du Schéma directeur notamment en ce qui concerne la largeur de la future voirie le long du BILC;
 - considérant, comme il sera répété plus loin, que la voie de pénétration prévue dans le site par l'avenue du Port est suffisante pour garantir la bonne accessibilité de celui-ci ; d'autant plus qu'il y a lieu de favoriser la mobilité douce à travers le site et le transfert modal de la voiture vers des moyens de transport alternatifs;
 - considérant que le projet s'en écarte également en ce qui concerne la limitation de la profondeur de constructibilité du site;
 - considérant que cette problématique a été étudiée dans le cadre de l'étude d'incidences et qu'il a été conclu :
 - 1) que créer une différenciation du front bâti améliorait la perception à partir du site et vers le site,
 - 2) que le bâtiment M8 devait être reculé vers la rue Picard pour dégager et rendre visible l'angle de la gare maritime, ce qui a été fait dans le projet amendé ;
 - 3) que la perception de la gare maritime à partir du pont du Jubilé n'était pas perturbée par l'avancée du bâtiment M2 1 et que le coin de la gare maritime restait toujours visible depuis une partie du square du Laekenveld;
8. la nécessité de créer une véritable mixité sociale sur le site;
- considérant que l'imposition de commencer les travaux par les immeubles de logements de la zone M, à proximité d'une zone urbanisée de Molenbeek, est de nature à favoriser le lien entre le projet et les quartiers avoisinants;
 - considérant que s'il est vrai que la diversification des activités présentes sur le site ne forme pas en soi le gage d'une mixité sociale réelle ,il faut admettre à l'instar du fonctionnaire délégué, que la demande tend à recréer un quartier d'ensemble sur une partie du territoire caractérisée par une grande mixité de population ; que l'offre de logements du projet a été conçue de manière diversifiée (petits et grands appartements) de telle manière que chaque type de ménage puisse y trouver une offre correspondant à sa demande;
 - considérant qu'un permis d'urbanisme ne peut imposer des logements de type social ou conventionné ;que cette démarche doit être entreprise à l'initiative et sous la gestion des pouvoirs publics ou résulter d'une obligation imposée par une charge d'urbanisme ;
 - considérant que l'offre en espace vert contribue aussi à favoriser la mixité sociale;
9. la quantité trop importante de bureaux alors que la région en compte beaucoup qui sont vides;
- considérant que les superficies de bureaux auxquelles s'ajoutent celles des activités de production de biens immatériels sont susceptibles d'accroître la pression administrative sur le quartier ; qu'il en est ainsi lorsque ce type d'affectations ne répond pas à une demande ponctuelle du marché ;
que cette pression est cependant réduite par le refus et l'adaptation de certains immeubles du projet affectés totalement ou partiellement au bureau ; que le Collège estime que 34.250 m² de bureaux autorisés par le présent permis d'urbanisme sont acceptables au regard des 94.727 m² de bureaux inclus dans le projet amendé ;
 - considérant que les bureaux participent à la mixité du site et sont nécessaires à l'équilibre financier du projet, qu'ils répondent à une certaine demande, compte tenu de l'attractivité du site et, que la mixité du projet rend celui-ci moins sensible aux aléas du marché immobilier ce qui permet une urbanisation plus harmonieuse sans à coups en fonction des périodes de bonne conjoncture ;

10. les différents tracés de tram;

- considérant qu'il convient de ne pas oublier que la ligne de tram ne fait pas partie de la demande de permis d'urbanisme et que le demandeur réserve seulement un passage sur le site pour son implantation;

11. la trop petite taille de parc ainsi que son accessibilité;

- considérant que cette remarque a été prise en compte et que le parc, tel qu'autorisé, a des dimensions proportionnées au développement projeté du site, qu'il répond aux besoins des quartiers environnants en espaces verts et que divers accès sont prévus; qu'en outre il a vocation à être complété par l'aménagement de certaines zones situées de part et d'autre de la ZIR 6A de manière à poursuivre la continuité verte ;

12. le nombre trop important d'emplacements de parking pour voitures;

- considérant que cette remarque est prise en compte par la réduction du nombre d'emplacements proportionnellement à la réduction des superficies constructibles autorisées de même que, pour des problèmes techniques et de sécurité, sous la partie de voirie réservée au tram, ainsi que par la suppression des parkings à l'air libre situés sur la voirie longeant la zone d'activités portuaires et de transport;; que le nombre de parking est limité à 1 par logement ;

13. la volonté de créer des bâtiments passifs;

- considérant qu'effectivement la création d'un nouveau quartier doit s'inscrire dans une perspective de développement durable mais que rien n'imposait au demandeur de prévoir des bâtiments passifs ; que l'étude d'incidences a cependant amené à une amélioration notable du projet en termes d'orientation, d'ensoleillement, de niveau d'isolation et de compacité; que les bâtiments tels qu'autorisés sont ainsi conçus pour pouvoir s'inscrire dans la perspective du développement durable ;

- considérant la volonté régionale de créer sur le site de Tour & Taxis un espace vert, public, multifonctionnel de grande ampleur;

- considérant que les talus contribuent à la continuité du maillage vert et font partie intégrante du patrimoine dans la zone du square du Laekenveld et à l'arrière de la zone d'activités portuaires et de transport;

- considérant que ce grand espace vert est un enjeu majeur établissant des liens avec les quartiers environnants, une connexion depuis l'avenue du Port vers le pont du Jubilé, la perméabilité depuis les autres artères périphériques et doit constituer l'épine dorsale du projet;

- considérant que l'espace vert, pour répondre aux besoins des habitants du site et des quartiers riverains doit présenter des dimensions importantes;

- considérant, en ce qui concerne les immeubles W, que leur implantation est trop aléatoire et ne respecte pas la structure orthogonale sur base de laquelle les grands lignes du projet sont conçues ;

- considérant en outre que ces immeubles sont implantés trop près du talus Dieudonné Lefèvre;

- considérant que leurs jardins privés jouxtent le grand espace vert accessible au public et que les deux fonctions ne sont séparées que par des haies basses, risquant d'entraîner une confusion d'utilisation;

- considérant dès lors qu'il y a lieu de refuser les immeubles W ;

- considérant, par ailleurs, que le bâtiment D6 est implanté sur un socle R + 1 et que l'accès aux logements se fait par ce socle, alors que les aménagements sur socle ont montré leurs faiblesses et leurs inconvénients, notamment en matière de contrôle social et de convivialité des espaces aux abords; que le SIAMU a donné un avis négatif sur ce principe ;

- considérant, en conséquence qu'il y a lieu de refuser l'immeuble D6;

- considérant de manière générale que les bâtiments M comportent une cohérence, que leur architecture présente une structure et une implantation intéressantes ; qu'ils achèvent du côté de la rue Picard une partie isolée entre le talus du Laekenveld et la Gare maritime non urbanisée;

- considérant que s'agissant des bâtiments M2, M3, M4, ils ont une volumétrie adaptée, comportent par lot une mixité de fonctions dont la distribution est bien étudiée par rapport à l'ensoleillement, constituent des îlots semi-ouverts avec espace vert intérieur ;

- considérant, s'agissant des bâtiments M7 et M8, qu'il y a lieu de préserver le patrimoine majeur que constitue la Gare maritime ; qu'à cet égard l'étude d'incidences a préconisé dans sa recommandation 23 (rapport 4/4, p. G.36) de prendre comme référence la hauteur du faîte de la gare maritime pour fixer la hauteur maximum des bâtiments implantés le long de la voirie qui la borde;
- considérant que le demandeur dans son projet amendé n'a pas tenu compte de cette recommandation ; que toutefois le fonctionnaire délégué dans son avis met l'accent sur les considérations suivantes :
 - en ce qui concerne l'immeuble M8 : que celui-ci est en retrait de la gare maritime par rapport au parc, qu'une hauteur plus élevée de cet immeuble avec une architecture sobre telle que dessinée apporte une solution appropriée à cet endroit pour créer une bonne articulation des volumes, une mise en valeur de la gare maritime et une scénographie intéressante depuis le parc.
 - en ce qui concerne l'immeuble M7 : qu'au vu de l'implantation de cet immeuble, son intégration et en particulier sa hauteur doit être jugée en fonction de sa perception depuis le sol, c'est-à-dire :
 - depuis la rue prolongeant la rue Vandenboogaerde, rue importante puisqu'elle constitue l'accès principal au site entre le quartier maritime et le parc ; que dans la perspective de cette rue, il n'y aura aucune vue sur la gare maritime une fois construit l'hôtel prévu sur le terrain d'angle Picard/Vandenboogaerde ;
 - depuis les ruelles perpendiculaires à cette rue qui aboutissent à la gare maritime ; que depuis ces ruelles on perçoit peu les gabarits du M7 ; que néanmoins, le sommet des « 3 modules rehaussés » de l'immeuble M7 sera visible depuis l'espace public ; que ces rehausses sont un peu trop présentes à l'échelle du site, qu'il convient par conséquent de diminuer leur impact
- considérant que les réflexions du fonctionnaire délégué sont pertinentes, qu'elles permettent d'accepter le maintien de l'immeuble M8 et, moyennant les adaptations imposées sur base de l'article 191 du CoBAT, celui de l'immeuble M7 ; que les gabarits de ces immeubles suite aux adaptations, sont acceptables du point de vue du bon aménagement des lieux ;
- considérant que le bâtiment D5.3., bien qu'étant implanté du côté Sud de la voirie à créer, participe à l'urbanisation de la partie Nord du site ; que son gabarit important doit être étudié en fonction de cette partie Nord ; que l'acceptation d'un immeuble-tour à cet endroit est prématurée étant donné que les immeubles W et D6 sont refusés ;
- considérant dès lors qu'il n'y a pas à ce jour de justification urbanistique pour doubler la hauteur de cet immeuble par rapport aux immeubles voisins ; qu'il conviendrait de réduire drastiquement la hauteur de l'immeuble D5.3 ; qu'une modification à ce point substantielle du gabarit ne peut cependant être envisagée dans le cadre de l'article 191 du CoBAT ; qu'il convient dès lors de refuser cet immeuble ;
- considérant que le Port remet en cause l'implantation des immeubles de logements D qui devraient plutôt servir à des bureaux ou des activités productives faisant office de tampon au BILC ;
- considérant que s'il est vrai que le projet n'a pas étudié de manière approfondie la création d'une zone tampon entre le site et celui du BILC, il faut néanmoins souligner que la création de logements à cet endroit contribue à créer une mixité des fonctions et un contrôle social par une occupation diurne et nocturne ainsi qu'une continuité du tissu urbain ;
- considérant que si, en termes de confort de vie des habitants ,la localisation le long du BILC peut paraître inadéquate ,il faut néanmoins prendre en compte ,comme le fait le fonctionnaire délégué ,que c'est la partie messagerie qui risquerait d'être la plus bruyante ainsi que cela ressort tant de l'étude d'incidences que du rapport d'incidences de la demande du permis du projet du BILC ; que des mesures de protection (dispositifs anti bruits) peuvent et doivent être mises en place pour empêcher la propagation du bruit du BILC vers la ZIR 6A ;que moyennant des mesures adaptées, l'implantation de logements à proximité du BILC est possible ;que la création d'une zone tampon, d'ailleurs non prévue par le PRAS, n'est donc , dans ces conditions, pas nécessaire ;

- considérant que les ensembles de bâtiments D3, D4 et D5 , spécialement, présentent une bonne implantation jouxtent une placette qui met en valeur l'ancienne gare de service, créent un front bâti qui, bien que non rectiligne, permet de structurer le parc central en prévoyant la fonction logement indispensable à la vie d'un nouveau quartier ; que l'ensemble des immeubles D3, D4, D5 répartit, en outre, harmonieusement les logements du côté du parc et les autres affectations (bureaux, activités productives, équipements) du côté du Bilc ;
- considérant cependant les disproportions inacceptables de gabarits entre l'immeuble de logements D2 et les immeubles de bureaux voisins H3 et H4; que cet ensemble de constructions aux gabarits si différents est peu justifiable ;
- considérant, en outre que les tours H3 et H4 sont conçues comme un ensemble immobilier relié sur les 3 premiers niveaux et qu'elles ont des parkings communs :
- considérant que la tour H4 de par son implantation en retrait de l'avenue du Port ne participe pas à l'identité du site alors qu'elle aurait pu servir pour marquer clairement l'entrée du site;
- considérant qu'il est difficile de justifier la pertinence de l'implantation d'immeubles à fortiori élevés sur l'étroite bande de terrain située entre la ZIR 6B et la zone d'activités portuaires et de transport du moins sans avoir une vue globale de la partie avant du site de Tour et Taxis en ce compris la ZIR 6B ; qu'aucune information n'a été fournie par le demandeur à cet égard ;
- considérant que la réduction du gabarit des immeubles de bureau H3 et H4 nécessiterait la révision totale de la composition des façades, les proportions étant modifiées, ainsi que de l'esthétique de ces bâtiments, ce qui n'est pas concevable sur base de l'article 191 du CoBAT;
- considérant que des considérations qui précèdent il ressort que les immeubles H3 et H4 et D2 ne s'intègrent ni l'un par rapport à l'autre, ni dans le cadre environnant et ne sont pas admissibles comme tels;
- considérant par conséquent qu'il n'y a pas lieu de les autoriser;
- considérant que la CRMS a estimé d'une manière générale que la demande ne prenait pas véritablement le patrimoine comme support de la réflexion;
- considérant, en effet, qu'il y a lieu d'une part, de préserver les qualités patrimoniales de la gare maritime;
- considérant que la rénovation et la réaffectation de la gare maritime doivent garantir la mise en valeur de sa structure laquelle doit rester perceptible de l'intérieur;
- considérant que la construction de nouveaux m² plancher au sein de la gare maritime ne peut nuire à la création de liaisons claires et rectilignes au sein de la gare;
- considérant que la gare maritime doit être traitée comme un espace couvert franchissable sur toute sa longueur par une liaison piétonne;
- considérant que les possibilités d'éclairage naturel des espaces intérieurs de la gare maritime doivent être valorisées;
- considérant que les façades perpendiculaires aux trois halles de la gare maritime sont les mieux préservées et que, par leurs structures et par leurs décors, elles présentent un intérêt remarquable;
- considérant que si la demande apportait une amélioration aux façades pignons par le remplacement du bardage translucide par des châssis de qualité, la verticalité des châssis d'origine devait être davantage accentuée ;
- considérant que le projet prévoyait d'importantes interventions sur les façades de la gare maritime côté parc; que ces interventions devaient être limitées pour préserver la structure en métal du pignon ;
- considérant que pour obtenir une limitation des fonctions commerciales « pures », davantage d'espaces ont été dégagés au sein de la gare ; que sur base de l'article 191 du CoBAT les volumes centraux du premier étage abritant ce type de commerces, représentant une superficie de 11.458 m² à laquelle s'ajoutent les circulations communes devenues inutiles (2795 m²) soit un total de 14 253 m² ont été supprimés ; que l'espace a été dégagé et des liaisons claires établies ; que les qualités patrimoniales de la gare sont respectées ;

- considérant, d'autre part, qu'il était regrettable que le projet élimine l'entièreté de la Halle aux Poissons et aux Huiles symbolique et expressive de l'ancien faisceau de rails alors que cet édifice est essentiel à la compréhension du site ferroviaire et qu'il peut enrichir la composition du parc;
- considérant l'intérêt artistique et historique de la halle aux huiles et aux poissons, à la fois témoin de l'architecture industrielle de style Art nouveau et, par son tracé courbe, témoin de l'implantation des anciennes lignes de chemin de fer;
- considérant que le projet tel qu'adapté sur base de l'article 191 du CoBAT, permet de préserver les qualités spatiales et patrimoniales de la gare et de conserver en partie la Halle aux Huiles et aux Poissons;
- considérant par contre que le maintien du petit pavillon du Signaleur perdu au milieu du site constituait une contrainte disproportionnée à l'urbanisation du site et à l'implantation de l'immeuble D 5 ; qu'il n'y avait donc pas lieu de le sauvegarder ;
- considérant, enfin, que les édicules et les grilles de l'ensemble du site de Tour et Taxis font également partie du patrimoine bâti à préserver; que la Ville a demandé l'inscription sur la liste de sauvegarde des grilles et des quatre pavillons d'entrée (décision du collège du 13 septembre 2001); que ces éléments sont conservés ;
- considérant que le projet amendé prévoyait une offre totale de parkings fort importante : 4422 emplacements couverts et une centaine d'emplacements à l'air libre;
- considérant que le nombre de parkings doit être limité afin de ne pas servir « d'aspirateur à voitures » et que la construction de ceux-ci doit se faire sous les immeubles afin de réduire au maximum l'imperméabilisation du sol;
- considérant qu'il est logique d'assurer la concordance entre le nombre d'emplacements de parking à autoriser et les superficies hors sol;
- considérant que les parkings sous les bâtiments M7 et M8 débordaient de la zone de bâtisse et sont implantés en sous-œuvre sous la réservation du passage du tram dans la voirie débouchant sur la rue Picard;
- considérant que cette implantation, très contraignante techniquement n'est pas souhaitable, qu'il convenait de supprimer cette partie du parking en sous-sol ;
- considérant que les parkings doivent être réservés en priorité aux logements et aux activités commerciales et événementielles;
- considérant que le ratio de parkings pour les bureaux a été diminué afin de se mettre au diapason d'un quartier durable et afin d'encourager le développement de l'usage des transports en commun sur le site;
- considérant, en effet, qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus.) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction des gaz à effet de serre ;
- considérant que le projet a, dans ce cadre, prévu le principe du passage sur le site d'un réseau de transports en commun favorisant l'accessibilité et la mobilité douce ;
- considérant que l'emplacement d'un pont destiné aux transports en commun figure dans le PPAS Willebroeck sur le canal à hauteur de la rue Picard dans l'axe du boulevard Simon Bolivar ; que ce pont permettra de desservir le site et de le liaisonner avec l'autre partie de la ville.
- considérant qu'au vu de ce qui précède la problématique des connexions à nouer entre le site et les quartiers voisins sera à terme prise en compte de manière satisfaisante et durable ;
- considérant que le Port de Bruxelles s'inquiète notamment de l'étroitesse de la future voie publique et de la zone verdurisée prévue dans le projet le long de la zone d'activités portuaires;
- considérant que le programme de la ZIR 6A prévoit que la bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur intégrée dans cette zone et jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée :
 - 1° à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux;
 - 2° à la réalisation d'une voie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transports précitée;

- considérant que si, à première vue la largeur de la voirie peut paraître insuffisante pour assurer une desserte correcte du site du côté des zones W,D,et H, il faut néanmoins souligner, comme le fait le fonctionnaire délégué ,qu'il y a lieu de favoriser la mobilité douce à travers le site et le transfert modal de la voiture vers les moyens de transports alternatifs; que cette voirie a été, sur base de l'article 191 du CoBAT, dégagée de tous ses emplacements de parking à l'air libre (100) et pourvue de plantations d'arbres, de manière à assurer une transition plus adaptée avec le BILC ;
- considérant la dérogation accordée par le fonctionnaire délégué au titre l art. 8 du règlement régional d'urbanisme (hauteur de construction) au motif que les conditions imposées dans le présent permis suppriment les dérogations les plus importantes ; que par ailleurs, l'art. 8 du titre I qui assure la bonne intégration d'un immeuble dans un quartier existant n'est pas pertinent pour apprécier le bon aménagement des lieux d'un nouveau quartier ; qu'en ce qui concerne la transition avec les constructions des quartiers riverains, les hauteurs sont acceptables ;
- considérant la dérogation accordée par le fonctionnaire délégué à l'art. 11 du titre I du règlement régional d'urbanisme en ce qui concerne la minéralisation de la zone de recul depuis la rue Picard au motif qu'elle est acceptable étant donné qu'elle permet la réalisation d'une placette à l'entrée du site ;
- considérant que les dérogations sollicitées à l'art. 10 du titre I du règlement régional d'urbanisme sont sans objet, aucun alignement n'ayant à ce stade été arrêté à l'intérieur du site ;
- considérant que dans le respect des limites imposées et suite à l'exécution des conditions, ayant amené à la modification des plans de la demande sur base de l'article 191 du CoBAT, le présent permis permet la suppression d'une friche et la restructuration du tissu urbain conformément aux objectifs de la prescription 4.4 du PRAS ; qu'il permet en outre, la création d'un nombre important de logements;
- considérant que le projet tel qu'adapté répond de manière satisfaisante aux préoccupations exprimées par le Collège le 9 juillet 2009 quant aux objectifs d'intégration dans la perspective du développement durable, de création d'une vraie mixité sociale, d'un équilibre des fonctions, du respect du patrimoine, d'intégration et de liaison avec les quartiers voisins, de juxtaposition du projet et du BILC, de qualité de l'espace vert ;
- considérant qu'un refus partiel de certaines parties de la demande se justifie étant donné qu'un projet d'ensemble conforme à la prescription 4.4 du PRAS subsiste, qu'il est viable, qu'il forme un tout cohérent, qu'il supprime l'essentiel du chancré, qu'il respecte le bon aménagement des lieux et que l'étude d'incidences reste pertinente ;
- considérant l'obligation de respecter les proportions imposées par la prescription 4.4 du PRAS et la concomitance de la réalisation du logement et des autres affectations ;
- considérant, au vu de l'ampleur du projet et de son également dans le temps, qu'il y a lieu d'imposer un planning de réalisation des travaux en application de l'article 192 du COBAT afin d'établir un phasage de ceux-ci qui garantisse le respect permanent du bon aménagement des lieux et la concomitance de la réalisation de logements et des autres affectations ;
- considérant qu'en date du 7 octobre 2009 ,le demandeur a été invité à fournir des plans corrigés répondant aux refus et conditions exprimés par le fonctionnaire délégué dans son avis du 27 août 2009, que le collège a fait siens dans sa décision du 24 septembre 2009, - pour tous les motifs évoqués ci-dessus -, libellés comme suit :

« Avis favorable à l'exclusion des immeubles W, D6 jusqu'à la façade sud, D5.3, D2, H3 et H4 et à condition de :

 - Supprimer les emplacements de parking à l'air libre situé le long de la zone d'activités portuaires et y aménager un espace vert avec plantation d'arbres, excepté devant la gare de service ;
 - supprimer la partie du sous sol des immeubles M7 et M8 situé sous la voie réservée au tram;
 - concernant la gare maritime :
 - améliorer la visibilité du cheminement central pour mieux percevoir les qualités spatiales de la structure et maximiser l'apport de lumière naturelle via les parties vitrées verticales entre nef de hauteurs différentes. Pour ce faire :
 - au rez-de-chaussée, supprimer les volumes construits qui resserrent l'espace et réaligner les façades de manière à créer un vis-à-vis de l'ordre de 20 mètres ;

- à l'étage, supprimer les surfaces commerciales situées au centre de la gare;
- supprimer les dispositifs de passerelles et de circulations verticales menant à l'étage ;
- accentuer, pour mieux évoquer la situation d'origine, la verticalité des menuiseries extérieures de la façade côté rue Picard et les garnir de vitrages clairs et transparents.
- supprimer le volume saillant du "Polaris" de la façade côté parc pour permettre une meilleure lisibilité de sa structure historique. Traiter cette façade en retrait et fixer la verticalité des menuiseries extérieures en harmonie avec celle de la façade côté rue Picard. Proportionner la baie d'accès à l'ampleur de la façade côté parc.
- supprimer les niveaux 7,8 et 9 des « modules rehaussés » de l'immeuble M7
- maintenir en partie la halle aux huiles et aux poissons avec sa structure Art nouveau sauf sur les cheminements latéraux destinés au Siamu;
- maintenir les édicules d'entrée et les grilles sauf celles situées à l'emplacement des accès futurs qu'il y a lieu de démonter et de stocker;
- adapter les plans aux conditions du Siamu ;
- respecter les conditions de la cellule égout/pavage ;
- soumettre les plans modifiés suite aux conditions émises ci-avant à l'avis du Siamu »;
- considérant, eu égard à l'ampleur exceptionnelle du projet, que ces modifications sont proportionnellement accessoires ,n'affectent pas l'objet de la demande et visent à répondre aux remarques formulées pendant l'enquête publique ; qu'elles s'inscrivent dans le cadre de l'article 191 du COBAT;
- considérant que des plans adaptés ont été introduits le 13 novembre 2009.
- considérant que le projet autorisé porte sur :
 - 218.327m² de superficie plancher dont : 87.868m² de logements (soit 40.03% du programme 4.4 et 842 logements), 59.792m² d'activités commerciales de tous types (soit 27.24% du programme 4.4.), 22.830m² d'équipements (soit 10.40% du programme 4.4), 14.792m² d'activités productives et logistiques (soit 6.75% du programme 4.4), 34.250m² de bureaux (soit 15.60% du programme 4.4) ;
 - 8,20. ha espaces verts dont 2,19 ha voiries plantées et 1,47 ha intérieurs d'îlots et jardins privatifs
 - 2.771 emplacements de parking couverts et 59 emplacements pour deux roues motorisés. ;
- considérant qu'en date du 07/12/2009 le Conseil communal a approuvé le principe de la création des nouvelles voiries conformes aux plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT ;
- considérant que le projet génère 34.250 m² de bureaux et 7.607 m² d'activités de production de biens immatériels ; que dans le cadre de l'article 100 du CoBAT il y a lieu de fournir à titre gratuit à la Ville au titre de charge d'urbanisme, pour un montant total de 2.511.420 EUR, des équipements d'intérêt collectif situé dans le périmètre du permis ou à proximité;
- considérant que la réalisation d'équipements d'intérêt collectif, telle que visée par l'article 100 du CoBAT, est une charge en relation immédiate avec le permis délivré en ce qu'elle participe au développement du site et est destinée à compenser pour la Ville les répercussions financières de ce développement du point de vue de la mise à la disposition d'infrastructures au bénéfice du public appelé à fréquenter le nouveau quartier qui sera créé ;
- considérant que le montant de la charge, respecte le principe de proportionnalité ; que ce principe doit être apprécié au regard du coût important que représentera pour le titulaire du permis la réhabilitation du chancré urbain que constitue le site de T & T ;

Art. 2. Le titulaire du permis devra :

- 1°respecter les conditions prescrites par l'avis conforme reproduit en annexe du fonctionnaire délégué;
 - 2°respecter les conditions suivantes imposées par le Collège des Bourgmestre et Echevins :
- se conformer aux plans cachetés annexés au présent permis;
 - assurer le caractère privatif de l'ensemble des espaces verts situés en zone M en intérieur d'îlot et gérer les talus dans l'optique de la continuité du maillage vert ;

- dans le cadre de l'article 100 du code bruxellois de l'aménagement du territoire fournir, à titre gratuit, à la Ville, au titre de charge d'urbanisme, pour un montant total de 2.511.420 EUR, des équipements d'intérêt collectif situé dans le périmètre du permis ou à proximité;
- une garantie financière garantissant la réalisation des équipements d'intérêt collectif d'un montant de 2.511.420 euros devra être fournie 20 jours avant la mise en oeuvre des bâtiments M7/M8. La charge relative aux équipements d'intérêt collectif devra être au plus tard réalisée dans les cinq ans de la mise en oeuvre des bâtiments M7/M8 ;
- en cas de cession du permis d'urbanisme, le demandeur originaire reste tenu de garantir la bonne fin de l'exécution de la charge. Toutefois si le nouveau titulaire fournit lui-même des garanties financières équivalentes, l'accord de la Ville pourra être demandé en vue de libérer le demandeur original de ses obligations.
- respecter le planning suivant :

Phase 1 :

- Entame de la zone M, par les bâtiments situés côté rue Picard (M4)
- Entame de la rénovation de l'extérieur de la Gare Maritime

La première phase établira une liaison avec la rue Picard et rendra possible la desserte du site et la connexion nord-sud au départ des transports en commun existants. Elle intégrera cette partie du site aux quartiers voisins (Quartier Maritime et Molenbeek). Elle permettra en outre de rénover en priorité le bâtiment de la Gare Maritime;

Phase 2 :

- Continuation de la zone M, par l'exécution de sa partie centrale (M3)
- Entame de la zone M7/M8
- Exécution intégrale du parc central (entre la Gare maritime et la zone D, sous la « rue du Tram »)

La deuxième phase permettra de poursuivre la réalisation du quartier mixte de la zone M dans le respect de la concomitance logements/autres affectations imposée par la prescription 4.4 du PRAS et d'entamer la connexion de cette partie de la zone M à la Gare Maritime rénovée. L'exécution du parc central établira le lien avec la zone D et agira comme centre focal du site

Phase 3 :

- Achèvement de la zone M, par les bâtiments situés côté parc (M2)
- Achèvement de la zone M7/M8
- Exécution de la partie du parc située au-dessus de la « rue du Tram », à côté des bâtiments M,
- Exécution des bâtiments de la zone D

Le parc central étant terminé et la zone M en voie d'achèvement, la partie haute du parc pourra être aménagée et utilisée en toute sécurité. Cette partie haute du parc sera aménagée concomitamment avec la zone D

Phase transversale:

- poursuite de la rénovation de l'extérieur de la Gare Maritime
- Aménagement intérieur de la Gare Maritime

Dès que la rénovation extérieure de la Gare Maritime le permettra, la gare pourra accueillir progressivement des activités, et ce au fur et à mesure du développement des autres zones et des besoins qu'elles généreront. Vu l'ampleur des travaux, il est nécessaire de rendre les commerces accessibles petit à petit, au fur et à mesure de l'occupation des logements construits sur le site

- respecter l'avis du Service d'Incendie (SIAMU) donné sur les plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT;

3°

4° respecter les indications particulières reprises dans l'annexe 1 du présent arrêté.

Art. 3. (A n'utiliser que dans les cas définis à l'article 88 de l'ordonnance du 29 août 1991).

Les travaux ou actes permis ne peuvent être maintenus au-delà du

Art. 4. Notification du présent arrêté est faite le même jour au demandeur et au fonctionnaire délégué aux fins de l'exercice éventuel par celui-ci de son droit de suspension.

Art. 5. Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège des Bourgmestre et Echevins et le fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou ces actes.

Art. 6. Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Par le Collège :

Le Secrétaire de la Ville,
Luc SYMOENS.

Notification ~~au fonctionnaire~~ délégué de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Par le Collège :

Le Secrétaire de la Ville,
Luc SYMOENS.

Visé par le Commissaire de Police
de la 8e Division
Bruxelles, le

Bruxelles, le 17 -12- 2009

Le Collège :

L'Echevin de l'Urbanisme et de la Mobilité,
Christian CEUX.

Bruxelles, le 16 -02- 2010

Le Collège :

L'Echevin de l'Urbanisme et de la Mobilité,
Christian CEUX.

MINUTE

AVIS DU FONCTIONNAIRE DELEGUE

Considérant que le bien se situe en zone d'intérêt régional, ZIR 6A du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

considérant que la demande porte sur un projet d'ensemble d'urbanisation de la ZIR 6A du PRAS, en application de la prescription 4.4 du PRAS;

considérant que le projet s'implante sur une partie du site de Tour & Taxis, lequel se compose de la ZIR 6A, de la ZIR 6 B et de terrains repris au P.R.A.S essentiellement en zone d'activité portuaire et de transport et en zone de chemin de fer;

considérant que le site de Tour & Taxis a été aménagé au milieu du XIXème siècle en complémentarité du trafic fluvial, par la création d'une gare et de divers entrepôts;

considérant qu'en fonction de l'évolution de la situation économique et des modes de transports, le site a peu à peu été abandonné;

considérant qu'en 2001, le P.R.A.S. a été promulgué et a défini le périmètre des différentes ZIR et les prescriptions y applicables;

considérant qu'en décembre 2002, les permis d'urbanisme et d'environnement pour la rénovation et le réaménagement de l'entrepôt royal et du bâtiment A ont été délivrés (ZIR 6B) – nos réf....- ;

Considérant que l'aménagement des ZIR doit être arrêté par un PPAS ; qu'en l'absence de PPAS, seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme de la ZIR ;

considérant que pour répondre aux attentes du P.R.A.S., le Gouvernement régional a adopté, le 09 janvier 2003, un Arrêté demandant à la Ville de Bruxelles de mettre en œuvre un plan particulier d'affectation du sol (P.P.A.S.) pour la ZIR 6 (A et B);

considérant qu'en date du 23 août 2004, le Gouvernement régional a refusé d'approuver le dossier de base du P.P.A.S et a opté pour l'élaboration d'un Schéma directeur pour le site de Tour & Taxis, préalablement à l'approbation d'un nouvel Arrêté ;

considérant, pour mémoire, qu'un des motifs de refus d'approbation du PPAS était que le P/S du dossier de base du PPAS s'élevait à 1.9 alors que l'arrêté imposait un P/S du même ordre que les quartiers contigus, soit 2.1 ;

considérant qu'en date du 04/12/2008, soit un mois et demi avant la clôture de l'étude d'incidences de la présente demande, le Gouvernement régional a adopté un Schéma directeur pour l'ensemble du site de Tour & Taxis (essentiellement la ZIR 6 A et B et la zone d'activités portuaires et de transport);

considérant que, globalement, le projet s'inscrit dans les grandes lignes de développement du Schéma directeur approuvé par le Gouvernement le 04/12/2008 (voir détail plus loin) ;

considérant en toute hypothèse qu'un Schéma directeur n'est pas un document à valeur règlementaire;

considérant qu'un nouvel Arrêté du 23 avril 2009 relatif à la mise en œuvre, par PPAS, de la zone d'intérêt régional n°6 et abrogeant l'Arrêté du 09 janvier 2003 a été publié au Moniteur Belge du 14 mai 2009 ;

considérant que cet Arrêté, s'il exprime une certaine vue future que la Région se fait du bon aménagement des lieux, n'a pas pour objet de régir la délivrance des permis d'urbanisme avant l'approbation du PPAS ;

considérant néanmoins que, globalement, le projet s'inscrit dans les grandes lignes de développement de l'Arrêté du 23 avril 2009 (voir détail plus loin) :

Considérant, par ailleurs, qu'en l'absence de PPAS, seules les prescriptions du PRAS s'appliquent à la demande ;

considérant que le programme de la ZIR 6A du PRAS précise que « Cette zone est affectée aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux établissements hôteliers, aux activités logistiques et de transport, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.

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

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

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

1. à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux ;
2. à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport précitée »;

considérant que la prescription 18 du PRAS précise qu'en l'absence de PPAS : « seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme des zones concernées, après que ces actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité. »

considérant que les prescriptions de la zone de forte mixité du PRAS (prescription 4.4) permettent, lorsque l'îlot est caractérisé par la présence d'un ou de plusieurs immeubles dégradés et à l'abandon, ou, d'un ou plusieurs terrains en friche avant le 1^{er} janvier 2000 et représentant au moins 15% de la surface de l'îlot ou min. 3500 m² et par une bonne accessibilité, la réalisation d'un projet d'ensemble moyennant le respect de 5 conditions :

1. « 1. le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme ;
2. le projet permet la restructuration du tissu urbain et porte au moins sur l'ensemble du ou des immeubles dégradés et à l'abandon ou des terrains en friche qui justifient le recours à la prescription 4.4;
3. le projet prévoit au minimum 35% de superficie de plancher de logement, maximum 60% de superficie de plancher affectés aux bureaux, aux activités autorisées en zone d'industries urbaines et aux commerces avec un maximum de 25% affectées aux bureaux autres que ceux autorisés en zone d'industries urbaines ;
4. le projet prévoit au minimum 10% de superficie au sol d'espace vert ;
5. le projet garantit la réalisation concomitante du logement et des autres affectations ; »

considérant que les critères d'application de la prescription 4.4 du PRAS sont rencontrés: les biens couverts par la demande représentent 18,5ha de superficie au sol, sont laissés à l'abandon depuis avant le 1^{er} janvier 2000 ainsi qu'il ressort de l'étude d'incidences et de la note explicative du projet amendé (p 28 et 29), que ces éléments ont été vérifiés et qu'ils sont exacts ;

considérant que les biens visés par la demande sont aisément accessibles par les voiries adjacentes et les transports en commun ;

considérant que le projet couvre l'ensemble desdits biens et permet la restructuration du tissu urbain dans les conditions visées ci-après, qui respectent, en ce compris après amendements, les ratios prévus par la prescription 4.4 ;

considérant que la réalisation d'un espace vert de minimum 10% est prévue par le projet et que la concomitance de la réalisation des logements avec les autres affectations est garantie par le phasage imposé ;

considérant que le demandeur a introduit la présente demande de permis d'urbanisme le 29/10/2007;

considérant que le projet initial d'urbanisation comportait 409.136 m² de superficie plancher, hors sol, dont : 163.042 m² de logement (1535 unités avec 31 studios, 552 x 1 chambre, 821 x 2 chambres, 131 x 3 chambres), soit 39.85% du programme 4.4), 101.237 m² de bureau (soit 24.74% du programme 4.4), 82.345 m² de commerce (soit 20.13% du programme 4.4), 16.419 m² d'équipement (soit 4.01% du programme 4.4), 46.093 m² d'activités productives et logistiques (soit 11.26% du programme 4.4);

considérant que la demande devait comporter un minimum d'espaces verts de 1 ha pour répondre au programme de la ZIR 6A et de 1.86 ha pour répondre aux exigences de la prescription 4.4 du PRAS ; que ces minima étaient largement dépassés par le projet initial qui indiquait 6.6 ha d'espaces verts;

considérant que le projet initial prévoyait enfin 4 536 emplacements de parking dont 4 456 emplacements couverts et 80 emplacements non couverts;

considérant que le projet, par son importance et ses caractéristiques (superficie de bureau, emplacements de parking, installations classées), a nécessité la réalisation d'une étude d'incidences;

considérant que la 1^{ère} enquête publique (portant sur le contenu du projet de cahier des charges de l'étude d'incidences) a pris place du 11/04/2008 au 25/04/2008, tant sur le territoire de la Ville de Bruxelles, que sur celui de la commune de Molenbeek;

considérant les 5 réactions enregistrées dans le cadre de cette enquête publique;

considérant l'avis unanime de la Commission de concertation du 06/05/2008 :

« Considérant les suggestions et remarques sur le projet de cahier des charges exprimées lors de la première enquête publique et en commission de concertation ;

Considérant le délai limité pour réaliser l'étude ;

Considérant qu'il y a lieu de consulter de multiples administrations dans le cadre de l'instruction de ce dossier et que dès lors leur présence au sein du Comité d'Accompagnement (CA) est justifiée ;

Considérant qu'il y a lieu de limiter le nombre de membres effectifs du CA afin de garantir l'efficacité des réunions du CA ;

Considérant que vu la taille du projet et l'éventuel impact de ses incidences sur les quartiers environnants, il est souhaitable d'informer à plusieurs reprises -avant la clôture de l'étude d'incidences- le grand public des conclusions provisoires de l'étude d'incidences ainsi que d'éventuelles pistes d'amendements suggérés par le chargé d'étude ;

Considérant la proposition de l'équipe « STRATEC » comme chargé d'études agréé ;

Considérant l'engagement du demandeur que ses équipes d'architecture et de techniques spéciales restent à la disposition du Comité d'Accompagnement (CA) et du chargé d'étude pour dessiner et dimensionner les alternatives imposées par le CdC et le CA.

AVIS SUR LE PROJET DE CAHIER DES CHARGES

La Commission de Concertation donne un avis favorable sur le projet de Cahier des Charges (CdC) de l'étude d'incidences moyennant les demandes suivantes :

1. éviter dans le CdC toute confusion éventuelle au sujet de la délimitation géographique des aires correspondantes au « projet », « site », « complexe », « nouveau quartier », « gare maritime », ZIR6A, ZIR6B, « BILC », zone levier T&T, zone schéma directeur T&T et de prendre comme référence principale la ZIR6A et la ZIR6B ;
2. bien préciser qu'à travers chaque alternative les principes HQE sont d'application, considérer l'alternative 3.4.6 (« quartiers 100% durables »), comme une alternative directe au projet (« projet amélioré en appliquant les principes HQE au projet introduit sans trop le modifier ». Cette alternative servira comme point de comparaison pour les autres alternatives ;
3. nuancer l'alternative 3.4.2b en stipulant que les gabarits devront être limités à 20 mètres à l'exception d'un bâtiment éventuel le long de l'avenue du Port qui peut faire l'objet d'un geste architectural ;
4. préciser dans l'alternative 3.4.2 de prendre en compte un arasement et une « diminution sensible de la densité » ;
5. ajouter que l'obtention d'une mixité reste un objectif pour chaque alternative ;
6. étudier, dans le chapitre « mobilité », le développement des lignes de transports en commun expliquée dans les différents documents des opérateurs de transports publics, entre autres la brochure « STIB 2020 » ;
7. organiser des séances d'information destinées au grand public et aux acteurs associatifs avant la clôture de l'étude d'incidences

AVIS SUR LE CHARGE D'ETUDE

La Commission de concertation donne un avis favorable sur le choix du demandeur pour l'équipe du bureau agréé « STRATEC » .

considérant que le cahier des charges a été adapté en fonction des remarques de la Commission de concertation ;

considérant que, dans le délai qui lui était imparti, le chargé d'étude a mené à bien une analyse approfondie de l'ensemble des domaines d'étude et que le comité d'accompagnement a pu clôturer celle-ci en date du 22 janvier 2009 ;

considérant que le chargé d'étude a dégagé de nombreuses recommandations suite aux résultats de l'étude d'incidences ;

vu ces recommandations ;

considérant qu'après clôture de l'étude d'incidences, le demandeur avait la possibilité d'amender ses plans en fonction des résultats de l'étude d'incidences et des recommandations du chargé d'étude;

considérant que des plans amendés, tenant compte de la plupart des recommandations de l'étude d'incidences, ont été introduits en date du 06/02/2009;

-Considérant la note explicative jointe aux amendements et les explications qu'elle contient sur le choix du demandeur de ne pas suivre certaines des recommandations de l'étude d'incidences ;

considérant que le projet amendé d'urbanisation comporte 381.383 m² de superficie plancher, hors sol, dont : 152.555 m² de logement (1397 unités dont 11 studios, 228 x 1 chambre, 1013 x 2 chambres, 147 x 3 chambres, soit 40% du programme 4.4), 94.727 m² de bureau (soit 24.84% du programme 4.4), 80.472 m² de commerce (soit 21.10% du programme 4.4), 27.721 m² d'équipement (soit 7.27% du programme 4.4), 25.907 m² d'activités productives et logistiques (soit 6.79% du programme 4.4);

considérant que la demande amendée comporte également 9,11 ha d'espaces verts dont 2,62 ha de voiries plantées et espaces publics plantés et 1,94 ha d'intérieurs d'lots et de jardins privés et collectifs;

considérant que le projet amendé prévoit enfin 4 522 emplacements de parking dont 4 422 emplacements couverts et 100 emplacements non couverts;

considérant que la 2^{ème} enquête publique après amendement du projet s'est déroulée du 19/02/2009 au 20/03/2009, tant sur le territoire de la Ville de Bruxelles, que sur celui de la commune de Molenbeek;

considérant les 16 réactions enregistrées dans le cadre de l'enquête publique et lors de la commission de concertation émanant de Comités de quartiers, d'associations citoyennes notamment l'ARAU, IEB et BRAL, d'associations de commerçants et de particuliers habitant à proximité du site, portant, selon les préoccupations des divers intervenants, sur :

1. le manque de vue d'ensemble intégrant le développement prévu sur la ZIR 6B ;
2. la présence d'immeubles hauts ;
3. le manque de surfaces destinées aux activités productives ;
4. Le manque de surface destinées aux équipements ;
5. La crainte de l'implantation d'un nouveau « shopping center » dans la Gare maritime ;
6. Les hypothèses trop optimistes du chapitre mobilité de l'étude d'incidences ;
7. La nécessité de faire coïncider complètement le projet au Schéma directeur ;
8. La nécessité de créer une véritable mixité sociale sur le site ;
9. La quantité trop importante de bureaux alors que la Région en compte beaucoup qui sont vides ;
10. La trop petite taille du parc ainsi que son accessibilité ;
11. Les différents tracés de tram ;
12. Le nombre trop important d'emplacements de parking ;
13. La volonté de créer des bâtiments passifs et un éco-quartier;

Considérant que le projet initial prévoyait sur l'ensemble du site environ 45.000 m² d'activités productives (conformes au PRAS) et que ce quota a été ramené à 25.000 m² dans le projet amendé, ce qui a fait l'objet d'une réclamation du monde économique lors de la commission de concertation, appuyée par la représentante de la SDRB ;

considérant l'avis unanime de la commission de concertation du 31/03/2009, libellé comme suit :

[reporté]

considérant l'avis favorable sous réserve de la commission de concertation du 05/05/2009 ainsi que la note minoritaire de la commune de Molenbeek dont l'ensemble est libellé comme suit :

Considérant que la demande se situe au PRAS en zone d'intérêt régional ZIR 6A.

Considérant que l'aménagement de la ZIR doit être arrêté par un PPAS, qu'en l'absence de PPAS, seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme de la ZIR.

Considérant qu'il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité aux conditions de la prescription 4.4 du PRAS,

Considérant que la demande fait application de cette prescription 4.4 et qu'elle porte sur l'ensemble de la ZIR 6A.

Considérant que les critères permettant d'appliquer la 4.4 sont rencontrés.

Vu le contexte légal et réglementaire de la demande ;

Vu les antécédents du développement du site ;

Vu le schéma directeur de la zone levier n°5 « Tour et Taxis » approuvé par le Gouvernement le 04/12/2008

Considérant que la présente demande porte sur la majeure partie du site de Tour et Taxis et constitue la pièce maîtresse du développement du site ;

Considérant que le site est appelé à devenir un nouveau quartier dans la ville ;

Considérant que la demande telle que présentée est d'une ampleur telle qu'elle doit faire l'objet d'une appréciation toute particulière au regard du bon aménagement des lieux ;

Considérant la forte densité du projet, qu'il n'est pas adéquat pour le bon aménagement des lieux d'utiliser au maximum, directement tout le potentiel constructible et patrimonial du site et d'hypothesquer ainsi des développements futurs ;

Vu le rapport final de l'importante étude d'incidences ;

Vu les recommandations émises par le chargé d'étude ;

Considérant que le demandeur a amendé sa demande en fonction de recommandations émises dans l'étude d'incidences (cf note explicative du 05/02/2009) ;

Considérant les remarques et observations émises lors de l'enquête publique et en séance de la commission de concertation, en particulier celles de l'ARAU, d'IEB, du BRAI, des représentants des grands centres commerciaux de la Région et celles des riverains et associations de quartier ;

Considérant que les riverains se plaignent notamment de la trop grande minéralisation du site, du nombre important de bureaux, de la présence de 3 immeubles tours ;

Considérant que le projet initial prévoyait sur l'ensemble du site environ 45.000 m² d'activités productives (conformes au PRAS) et que ce quota a été ramené à 25.000 m² dans le projet amendé, ce qui fait l'objet d'une réclamation du monde économique, appuyée par la SDRB ;

Vu les avis des instances, en particulier ceux de la CRMS, de la STIB et du Port de Bruxelles ;

Considérant que la CRMS fait part dans son avis du manque de cohérence des formes urbaines proposées et parant, d'un défaut de structure du nouveau quartier ;

Considérant que cette remarque est plus particulièrement pertinente pour les zones situées en bordure du parc côté Nord ;

Considérant que toutes les constructions en bordure du parc doivent être étudiées à partir de ce parc structurant et sur base d'un concept paysager global du parc ;

Considérant que la CRMS estime d'une manière générale que la demande ne prend pas véritablement le patrimoine comme support de la réflexion ;

Considérant que cette remarque est pertinente et qu'il est regrettable que le projet élimine le Pavillon du Signalier et l'entièreté de la Halle aux Poissons et aux Huiles qui est une trace symbolique et expressive de l'ancien faisceau de rails alors que ces édifices sont essentiels à la compréhension du site ferroviaire et qu'ils peuvent enrichir la composition du parc ;

Considérant que la STIB a émis un avis favorable de principe à la modification du tracé de la voie de tram par rapport à celui prévu dans le schéma directeur et ce en fonction des recommandations émises lors de l'étude d'incidences ;

Considérant toutefois que la STIB demande expressément que l'implantation des voies de tram ne soit pas définitivement figée eu égard à l'évolution de paramètres externes au site et de décisions encore incertaines ;

Considérant que l'implantation des immeubles D6 et W pourrait compromettre une des variantes possibles du tracé du tram tel qu'envisagé par la STIB ;

Considérant que le Port de Bruxelles s'inquiète notamment de l'étroitesse de la voirie publique et de la zone verdunaise prévue dans le projet le long de la zone d'activités portuaires ;

Considérant que le PRAS impose une zone de recul verdurisée en vue de permettre le bon aménagement des lieux et la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport ;

Considérant que dans le projet il n'y a pas de zone de recul verdurisée entre les immeubles H3 / H4 et la zone d'activités portuaires et que le dégagement au-delà des immeubles H, entre la voirie et la zone d'activités portuaires est occupée par des parkings légèrement arborés que cette zone devrait être destinée à tout le moins à un espace vert planté d'arbres d'une certaine ampleur.

Considérant que le Port s'inquiète également du nombre important d'emplacements de parking et des problèmes de mobilité que pourrait engendrer la densité prévue ;

Considérant que le Port remet en cause l'implantation de la fonction de logements des immeubles D2 et D3 qui devraient plutôt servir à des bureaux ou des activités productives faisant office de tampon vis-à-vis du BIC comme préconisé par le schéma directeur ;

Considérant cependant qu'une certaine mixité de fonction est nécessaire en vue de favoriser le contrôle social et la continuité du tissu urbain ;

Considérant qu'il est difficile de justifier la pertinence de l'implantation d'immeubles de gabarits élevés situés sur l'étroite bande de terrain située entre la ZIR 6B et la zone d'activités portuaires ;

Considérant que cette ligne de séparation entre les deux ZIR est une donnée juridique qui ne renvoie à aucun élément ou repère physique sur le terrain ;

Considérant, d'une manière générale, que la demande devrait s'apprécier dans sa globalité sur l'entièreté du site ZIR 6A et ZIR 6B confondues, que si par logique d'implanter des immeubles de bureaux ou d'activités productives sur l'étroite bande de terrain, il est indispensable d'avoir une vue globale de cette partie du site de Tour et Taxis ; qu'aucune information n'a été apportée par le demandeur à cet égard, qu'en outre tout gabarit supérieur à la moyenne tel que celui demandé pour les immeubles tours H4, H3 et D5.3 devrait être étudié à une échelle beaucoup plus large pour pouvoir en apprécier la pertinence.

Considérant que les immeubles élevés ont pour conséquence d'accroître la limite entre le site de Tour et Taxis tel que limité au PRAS, et la zone d'activités portuaires et de marquer une rupture contraire au développement harmonieux du site.

Considérant la disproportion inacceptable de gabarit entre l'immeuble H4 et l'immeuble voisin de logement D2.

Considérant de surcroît que les tours H4 et H3 sont basées sur un grand socle de 3 niveaux, alors que la construction sur socle a montré ses faiblesses et ses inconvénients et qu'elle ne correspond plus aux conceptions actuelles ;

Considérant qu'il convient par conséquent dans la demande actuelle d'exclure les immeubles H4 et H3.

Considérant que la tour de logements D5.3 présente également un gabarit excessif préjudiciable à l'habitabilité des immeubles voisins, qu'il n'y a pas de justification urbanistique à doubler la hauteur de cet immeuble ; au contraire, que le bon aménagement des lieux dicte de créer un quartier et une limite du parc composés par des immeubles aux gabarits relativement homogènes ; qu'il convient de réduire la hauteur de l'immeuble D5.3 à celle des autres immeubles de logement les plus hauts qui font partie de l'agglomérat des immeubles D soit 15 niveaux.

Considérant qu'en vue de préserver le patrimoine majeur que constitue la Gare maritime, les gabarits des immeubles aux abords de la gare doivent respecter par hiérarchie des volumes, de manière à laisser à la gare son rôle prépondérant, la hauteur équivalente à celle du fait de la gare maritime ; que par conséquent il y a lieu de supprimer les 4 niveaux supérieurs des immeubles M7 et M8.

Considérant que parmi les options d'aménagement du site, il ressort clairement la volonté de créer un espace vert public central d'un seul tenant et multifonctionnel.

Considérant que les quartiers denses périphériques au site manquent d'une série d'espaces verts importants pouvant accueillir leur population.

Considérant que ce grand espace vert doit être multifonctionnel afin d'y accueillir notamment les besoins différenciés de la population résidente.

Considérant que ce grand parc urbain paysager régional est un enjeu majeur établissant des liens avec les quartiers environnants, une connexion depuis l'avenue du Port vers le pont du Jubilé, la perméabilité depuis les autres artères périphériques et doit constituer l'épine dorsale du projet.

Considérant que le parc, pour répondre aux besoins en espaces verts publics pour les habitants du site et des quartiers riverains, ainsi que pour répondre à la volonté régionale de créer un espace vert à caractère régional doit présenter des dimensions importantes ;

Considérant qu'en tant qu'espace vert public multifonctionnel, seuls doivent être comptabilisés les espaces accessibles au public, vert ou minéralisé, mais non compris les voies de circulation automobile.

Considérant que la demande – projet aménagé – ne comporte que 46362 m² de parc, qu'il est par conséquent nécessaire de supprimer certaines constructions afin de garantir la réalisation d'un espace vert de dimension suffisante.

Considérant que pour atteindre une échelle et une ampleur suffisante pour le parc, il est nécessaire de supprimer dans cette demande les immeubles W et D6 tel que présenté, que ce n'est qu'en ayant une vue globale sur l'entièreté du site, y compris sur la partie voisine située en zone d'activités portuaires et en fonction du concept global de l'aménagement du parc que l'on pourra déterminer au mieux l'implantation d'éventuels immeubles.

Considérant que parmi les options d'aménagement figure également la volonté de développer un quartier durable.

Considérant que le parc favorisera les déplacements en modes doux (piétons, vélos) et contribuera ainsi à limiter le trafic automobile de la zone et répondant par cela au principe même du développement durable.

Considérant que le projet se caractérise par une desserte automobile locale et non traversante au profit d'un espace central principalement piétonnier.

Considérant que la quasi totalité des parkings est en sous-sol.

Considérant cependant que l'offre totale de parking est fort importante, 4422 emplacements couverts et une centaine d'emplacements à l'air libre.

Considérant que cette offre globale de parking qui cumule chaque potentiel de parking lié à chacune des fonctions présentes sur le site pourrait être rationalisée en destinant des emplacements à plusieurs affectations.

Considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus...) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction de gaz à effets de serre.

Considérant que la Région compte développer sur et autour de ce site un réseau de transports en commun performant et souhaite favoriser la mobilité douce à travers de ces espaces publics.

Considérant que la construction d'un pont destiné aux transports en commun sur le canal à la hauteur de la rue Picard dans l'axe Bolivar permettra de desservir le site et de le liaisonner avec l'autre partie de la ville.

Considérant que le nombre de parkings dans le projet doit être limité afin de ne pas servir « d'aspirateur à voitures » et que la construction de ceux-ci doit se faire sous les immeubles afin de réduire au maximum l'imperméabilisation du sol.

Considérant que les parkings doivent être réservés en priorité aux logements et aux activités commerciales et événementielles.

Considérant que le ratio de parking pour les bureaux pourrait être diminué afin de se mettre au diapason d'un quartier durable et afin d'encourager le développement de l'usage des transports en commun sur le site.

Considérant les explications reçues en séance sur la nature des activités commerciales à établir dans la gare maritime, ne concurrençant pas celles du centre Ville ni des centres commerciaux existants mais se rapprochant davantage des services (marché couvert, fitness, salle de spectacle, ...), qu'il convient dès lors de prendre acte qu'elle n'est pas destinée à un grand centre commercial.

Considérant que ces activités ne semblent pas définitivement figées et que la gare maritime offre un potentiel énorme de reconversion.

Considérant qu'il y a lieu de préserver les qualités patrimoniales du bâtiment.

Considérant que la rénovation et la réaffectation de la gare maritime doivent garantir la mise en valeur de sa structure laquelle doit rester perceptible de l'intérieur.

Considérant que la construction de nouveaux m² planchers au sein de la gare maritime ne peut nuire à la

création de liaisons claires et rectilignes au sein de la gare

Considerant que la gare maritime doit être traitée comme un espace couvert franchissable sur toute sa longueur par une liaison piétonne ;

Considerant que les possibilités d'éclairage naturel des espaces intérieurs de la gare maritime doivent être valorisées ;

Considerant que les façades perpendiculaires aux trois halles de la gare maritime sont les mieux préservées et que, par leurs structures et par leurs décors, elles présentent un intérêt remarquable ;

Considerant que le projet prévoit d'importantes interventions sur les façades de la gare maritime côté parc.

Considerant l'intérêt artistique et historique de la halle aux huiles et aux poissons, à la fois témoin de l'architecture industrielle de style Art nouveau et par son tracé courbe, témoin de l'ancienne implantation des anciennes lignes de chemin de fer ;

Considerant que les édicules et les grilles de l'ensemble du site de Tour et Taxis font partie du patrimoine bâti à préserver ;

Considerant l'obligation de respecter les proportions imposées par la prescription 4.4 du PRAS et notamment la réalisation concomitante des fonctions,

Considerant que la demande initie un re-développement ambitieux d'un site laissé à l'abandon

Considerant que le projet crée un nombre important de logements

Considerant de manière générale que les bâtiments M présentent une structure et une implantation intéressantes, qu'ils achèvent du côté de la rue Picard une partie enclavée non urbanisée, d'une façon acceptable au regard du bon aménagement des lieux ;

Considerant que les talus contribuent à la continuité du maillage vert et font partie intégrante du patrimoine dans la zone square Laekenvele et l'arrière de la zone d'activités portuaires et de transport ;

Considerant que la délivrance d'un permis permet d'entamer la suppression d'une friche et d'entamer la restructuration du tissu urbain conformément aux objectifs du PRAS

Considerant au vu de l'ampleur du projet et de son étalement dans le temps, qu'il y a lieu d'imposer un planning de réalisation des travaux en application de l'article 192 du COBAT afin d'établir un phasage de ceux-ci qui garantisse le respect permanent du bon aménagement des lieux ;

Avis favorable majoritaire à l'exclusion des immeubles W, D6, H3 et H4 et à condition de :

- supprimer les 4 derniers niveaux des immeubles M7 et M8 ;
- limiter à 16 niveaux (R + 14) l'immeuble D5.3 et enlever les parkings correspondants cad 170 emplacements ;
- réduire les emplacements de parking à l'air libre situé le long de la zone d'activités portuaire et y aménager un espace vert avec plantation d'arbres, excepté devant la gare de service ;
- supprimer la partie du sous sol des immeubles M7 et M8 située sous la voie de chemin de fer du tram ;

concernant la gare maritime :

- de manière générale, de préserver les qualités patrimoniales de la gare maritime et en restaurer les différents éléments ;
- créer un cheminement central, suffisamment large pour permettre la lisibilité des structures de la gare et en particulier celles de la toiture vitrée de la grande nef ;
- permettre aux parties vitrées de la toiture de jouer leur rôle d'appel et de favoriser l'éclairage naturel des lieux ;
- revoir le dispositif des différentes passerelles et circulations verticales menant à la mezzanine en sorte de rendre d'avantage intelligible le cheminement axial ;
- restaurer les façades de la gare maritime côté rue Picard et en rétablir les décors ;
- limiter les interventions sur les façades côté parc de la Gare maritime afin d'y inscrire les éléments significatifs liés aux affectations inévitablement temporaires sur le long terme, sans pour autant détruire de manière irréversible ce qui existe, à savoir la structure métal du pignon ;
- maintenir en partie la halle aux huiles et aux poissons avec sa structure Art nouveau ;

- maintenir les édicules d'entrée et les grilles; en cas d'impossibilité les déplacer à la limite du site;
- travailler en concertation avec la cellule travaux de la Direction des Monuments et Sites pour ce qui concerne les éléments à caractère patrimonial tel que cités ci-dessus;
- de maintenir les talus et de les traiter dans le cadre d'un plan de gestion en accord avec les services d'espaces verts de Bruxelles-Environnement.

En outre, la commission de concertation recommande le phasage comme suit :

- 1^o la réalisation de la voirie sur l'axe Nord-Sud partant de la rue Picard et la réalisation d'un espace vert sur le terrain situé entre cet axe et le pont du Jubilé;
- 2^o la réalisation des îlots M et la gare maritime;
- 3^o la réalisation de la voirie sur l'axe Est-Ouest partant de l'avenue du Port et des immeubles la bordant;
- 4^o la réalisation des immeubles contigus au parc central et le parc central.

Suite aux conditions émises dans cet avis, la superficie autorisable est évaluée comme suit :

Immeubles D2, D3, D4.1, D4.2, D5.1, D5.2, D5.3 = 84.083 m² dont 64.611 m² de logements

G : environ 78.425 m²

M7 et M8 : 23.527 m²

M2, M2.2, M3, M3.2, M4.1, M4.2, = 65.971 m² dont 51.882 m² de logements

Soit un total d'environ 252.006 m² dont 116.493 m² de logements

Et le nombre de parkings autorisables est évalué comme suit :

4.422 demandés - 96 (W) - 74 (D6) - 170 (D.5.3) - 881 (H3/H4) soit un total de 3.201 parkings autorisables

Avis minoritaire de Molenbeek :

« Considérant que la demande consiste plus précisément au niveau du permis d'urbanisme à construire 381.383 m² de plancher hors sol, dont 152.555 m² de logements (1.397 unités), 94.727 m² de bureaux, 80.372 m² de commerces, 27.721 m² d'équipements, 18.722 m² de production de biens immatériels, 6.294 m² d'activités productives (sauf production de biens immatériels), 891 m² d'activités logistiques, comportant 9.11 ha d'espaces verts dont 1.53 ha de voiries plantées et 1.94 ha d'intérieurs d'îlots et jardins privés et collectifs, et comportant également 4.622 emplacements de parking dont 4.422 couverts et 100 non couverts au niveau du permis d'environnement comportant des garages/parking pour un total de 4.422 voitures, du stationnement à l'air libre pour un total de 100 voitures, 18 installations de refroidissement d'une puissance électrique nominale comprise entre 105 et 900 kW, 60 installations de combustion d'une puissance calorifique nominale comprise entre 200 et 3.600 kW, 22 transformateurs statiques d'une puissance nominale comprise entre 630 et 800 kVA, 6 générateurs d'une puissance nominale comprise entre 200 et 500 kVA, 6 moteurs à combustion interne d'une puissance nominale comprise entre 160 et 400 kW, 46 ventilateurs d'un débit nominal compris entre 20.000 et 360.000 m³/h, une piscine de 250 m² avec dépôt (2.000 l), accessoire de substances ou préparations dangereuses et 2 salles de fêtes de 816 places et 403 places. »

Considérant que ce type de demande, vu sa taille et son impact sur le milieu urbain dans lequel elle doit s'inscrire, nécessite une étude d'incidence qui a été clôturée le 22.01.2009.

Considérant que la demande initiale de permis mixte d'urbanisme et d'environnement a été amendée en vue d'assurer la compatibilité du projet avec les conclusions de l'étude d'incidence.

Considérant que la demande amendée a été soumise aux mesures particulières de publicité y compris sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean du 19/02/2009 au 20/03/2009 pour les motifs suivants : étude d'incidence, projet mixte amendé après étude d'incidence / dérogations au RRU (Titre I - 2.8 hauteur, 3.10 saillie, 4.11 zone de recul) / PRAS 4.4 et 18 (suivant les prescriptions du CoBAT et suivant l'OPE).

Considérant qu'il n'y a pas eu d'observations ou de réclamations lors de l'enquête publique.

Considérant que la commission de concertation se déroulera à Bruxelles-Ville le 31.03.2009 et que notre Collège doit se prononcer sur ce dossier avant cette date.

Considérant que le projet propose l'urbanisation de la Zone d'Intérêt Régionale n°6A (ZIR n° 6A) et se situe en espace structurant & ZICHEE au PRAS adopté par AGRBC du 03.05.2001.

Vu l'avis favorable sous conditions pour la demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement pour l'urbanisation de la ZIR 6A émis par le Collège des Bourgmestre et Echevins de Molenbeek-saint-Jean en date du 30.04.2008.

Considérant les conditions initiales de cet avis -

cond1 : envisager l'opportunité de finaliser l'aménagement d'une station de métro place Saintelette.

cond2 : éventuellement étendre l'aire d'étude vers la station de métro 'Pannenhuis' afin de comparer cette liaison avec d'autres et notamment, en proposant comme variante, une traversée plus rectiligne du site en conservant la 1^{re} partie prévue dans la ZIR et en la poursuivant vers la rue / le site du BIC, la rue Charles Demeyer et en rejoignant le boulevard Bockstael;

cond 3 : définir plus précisément l'aménagement des 2 liaisons par escaliers vers la rue de l'Escaut;

cond 4 : veiller à ce que l'architecture des nouveaux immeubles tient compte de l'architecture et des gabarits voisins notamment de ceux du bâtiment 'Saint-Michel' situé à l'angle des rues Picard et Vandenboogaerde sur le territoire de Molenbeek ; **cond 5** : préciser l'aménagement envisagé à l'angle des rues de l'Escaut et Picard ; **cond 6** : justifier l'implantation et les hauteurs des nouveaux bâtiments par rapport à l'ensoleillement et d'étudier particulièrement les distances entre ceux-ci afin d'obtenir des conditions d'habitabilité optimales et de qualité ; **cond 7** : étudier le type d'équipements en fonction des besoins des nouveaux habitants et des caractéristiques des quartiers environnants ;

cond 8 : limiter le tracé du tram au bas de la rue Picard et au site de Tour & Taxis sans envisager une liaison vers le boulevard Belgica via la partie haute de la rue Picard ;

Considérant que la Commune de Molenbeek réitère sa demande auprès de la STIB concernant l'opportunité de finaliser l'aménagement d'une station de métro 'place Saintelette' non loin du présent projet ;

Considérant que les incidences du projet se répercuteront principalement sur le quartier Maritime de Molenbeek ;

Considérant que le nouveau projet envisage une traversée rectiligne du tram dans le site ;

Considérant cependant que le rapport final laisse une porte ouverte en précisant que le tracé définitif (vers la station de métro 'Pannenhuis' ou à travers le site du BIC en rejoignant le boulevard Bockstael) ne se fera que plus tard et en collaboration avec la STIB ;

Considérant que la proposition actuelle permet de limiter l'emprise du tram dans le site et crée vers 'Pannenhuis' un espace vert uniquement réservé aux cyclistes et aux piétons ;

Considérant qu'il y a lieu d'apporter une attention particulière à l'aménagement de cette ligne de tram dans sa traversée de l'espace vert ouvert afin de ne pas créer un obstacle visuel et physique dans cette « coulée verte » ;

Considérant qu'il est également regrettable qu'une liaison franche entre le canal et le pont du Jubile n'a pas été envisagée pour intégrer la dimension mobilité douce du maillage vert régional ;

Considérant que le chemin cycliste qui rentre dans le site depuis Pannenhuis aboutit sur un 'point mort' et qu'il y a lieu d'améliorer l'articulation entre les flux cyclistes, piétons, voitures et tram à ce niveau ;

Considérant que le plan d'implantation ne précise pas la continuité de la ligne de tram créée dans le site vers les quartiers environnants et qu'il y a lieu de préciser les liaisons projetées ;

Considérant qu'il est regrettable que le nouvel aménagement du site induit une perte d'interaction avec le canal et que les flux de circulations sont maintenant ramenés en grande partie vers la rue Picard et que le carrefour créé entre les rues Picard, Vandenboogaerde et le site ne semble pas adapté à recevoir la pression du nouveau trafic ;

Considérant que le nouveau projet n'aménage toujours pas le terrain de l'angle des rues Picard et de l'Escaut, que la rupture visuelle est toujours présente à cet angle important ce qui ne tend pas à un bon aménagement harmonieux des lieux ;

Considérant qu'une seule des 3 liaisons piétonnes par escalier entre le site depuis l'arrière des bâtiments « M. » et le quartier 'Maritime' subsiste par rapport à la demande initiale, et que les articulations et les raccords de cette liaison à travers les talus au niveau du site et au niveau de la place du Laekenveld semblent non aboutis et non adaptés à l'échelle du projet ;

Considérant qu'il aurait été souhaitable de proposer une liaison piétonne vers la place du Laekenveld plus adaptée et à l'échelle du projet ;

Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean déplore la suppression des 2 liaisons par escalier vers notre Commune (rue de l'Escaut) et demande d'étudier la possibilité de créer un nouveau accès piétons/vélos par le terrain à l'angle des rues Picard et de l'Escaut vers le site et la zone verte ;

Considérant que la distance entre les bâtiments limitrophes au quartier 'Maritime' et les talus a été réduite et les gabarits ont été augmentés et que, de ce fait, l'impact de ces bâtiments sur les maisons avoisinantes est encore plus important contrairement à la remarque faite par notre Commune concernant l'attention particulière à apporter à la relation entre le site de T&T et le quartier 'Maritime' ;

Considérant que l'aménagement des bâtiments limitrophes au B1c a été modifié d'une manière telle que l'impact du bâti est plus important au détriment de la surface de l'espace vert et qu'il provoque de plus une rupture de la perspective ouverte de la coulée verte,

Considérant que le parc à échelle régionale est un élément essentiel du projet et que cependant l'aménagement proposé n'apporte aucune réflexion globale scénographique paysagère tant dans le traitement de la diversité des ambiances que des textures, du relief et des matériaux et qu'il est regrettable que ce lieu soit réduit à un espace sans caractère entre bâti;

Considérant que les gabarits plus élevés proposés dans l'intérieur du site n'ont pas d'impact sur le territoire molenbeekois mais qu'il y a cependant lieu de justifier l'implantation et les hauteurs de ceux-ci par rapport à l'ensoleillement et d'étudier particulièrement les distances entre ceux-ci afin d'obtenir des conditions d'habitabilité optimales et de qualité;

Considérant que le projet ne prévoit pas entre 5% & 25% de logement social contrairement aux recommandations de l'étude d'incidences;

Considérant que les équipements proposés devront être étudiés en fonction des besoins des nouveaux habitants et en tenant compte de la saturation des écoles et crèches sur le territoire molenbeekois ainsi que l'absence de grands équipements sportifs dans le quartier Maritime;

Considérant que le futur hôtel qui sera implanté le long de la rue Picard devra tenir compte de l'architecture et des gabarits des bâtiments le long de la rue Picard afin de s'intégrer harmonieusement dans le paysage urbain;

Considérant que ce projet ne reprend pas les 2 grands principes de départ qui étaient de désenclaver et de valoriser le site;

Considérant que l'ouverture du site aurait dû être envisagée par la création de nouvelles perspectives (de De Ribaucourt vers la gare de Service – de Vandenboogaerde vers le site), l'élargissement des perspectives proposées (notamment du canal vers le pont Bookstaet et du parc vers la gare de Service) et l'aménagement de liaisons piétonnes (de De Ribaucourt vers le parc et la gare de Service, du quartier Maritime vers l'espace vert central);

Considérant également que le projet ne maintient pas ou ne valorise pas suffisamment les éléments présents sur le site comme la gare de Service coincée entre 2 immeubles projets ou les talus trop proches des façades arrière des futures constructions;

Considérant que le plan d'ensemble est contus, trompeur, incomplet et qu'il ne renseigne pas des informations complètes et que, de ce fait, il est difficile de faire un avis complet et correct;

Considérant également que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean rappelle son opposition à une liaison du tram de la rue Picard vers le boulevard Belgica contrairement à la représentation sur le plan de situation – vue générale .

*Considérant que la demande aurait dû tenir compte des principes du schéma directeur,
à l'humanité, décide*

sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un avis DEFAVORABLE sur la demande .»

Eu égard aux remarques et plaintes émises lors de l'enquête publique concernant :

1. Le manque de vue d'ensemble intégrant le développement prévu sur la ZIR 6B ;
 - considérant qu'il n'existe, à cet égard, aucune obligation légale ; que l'admissibilité de la demande ne dépend pas de la planification d'ensemble de la zone ; qu'en effet la prescription 18 du PRAS admet qu'en l'absence même de PPAS qui réalise, lui, la mise en œuvre de la zone, les demandes conformes à la prescription 4 du PRAS et au programme de la ZIR puissent faire l'objet d'un permis ; que néanmoins l'étude d'incidences a, autant que possible, pris en compte le développement global des ZIR 6A et ZIR 6B ;
 - considérant que le bon aménagement des lieux n'est pas mis en péril par la délivrance d'un permis portant sur un ensemble cohérent et viable sur une partie de la ZIR 6A ; que cependant, certains éléments du projet, proches de la ZIR 6B doivent être refusés en vue de préserver une bonne compatibilité des aménagements et partant un bon aménagement des lieux tant sur la ZIR 6B que sur la bande de terrain limitrophe de la ZIR 6A ;
2. La présence d'immeubles hauts;
 - considérant que cette remarque est prise en compte et que ces immeubles doivent être refusés ;

3. Le manque de surfaces destinées aux activités productives ;
 - considérant que la diminution d'activités productives de ± 30 000 m² entre le projet initial et le projet amendé s'est marquée principalement par la suppression des superficies allouées aux activités de production de biens immatériels (qui se rapprochent, par leur typologie, de la fonction bureaux, et dont la définition, très spécifique, limite fortement les possibilités d'occupation);
4. Le manque de surfaces destinées aux équipements ;
 - considérant que le projet comportera toujours plus de 20 000 m² d'équipements, même après adaptation de la demande conformément aux conditions prévues par le présent avis, ce qui représente une surface qui permet l'implantation d'activités d'intérêt collectif dans des proportions suffisantes eu égard à la nécessaire mixité du projet;
5. La crainte de l'implantation d'un nouveau «shopping center» dans la Gare maritime ;
 - considérant qu'il sera précisé plus loin l'occupation détaillée de la Gare
 - considérant que le demandeur a précisé à plusieurs reprises, en ce qui concerne l'aménagement de la Gare maritime, que son objectif n'était pas de réaliser un centre commercial classique, son objectif étant d'y aménager une série d'activités se rapprochant d'équipements d'intérêt collectif ou de service public comme une piscine, une salle de spectacle, un centre de fitness, mais aussi, un marché couvert;
 - considérant de surcroit, que la mise en valeur de la gare nécessite plus de dégagement d'espaces et par conséquent une diminution des volumes construits et une diminution des surfaces de commerces ;
6. Les hypothèses trop optimistes du chapitre mobilité de l'étude d'incidences ;
 - considérant que pour analyser les incidences du projet en ce qui concerne la mobilité, il faut partir d'hypothèses, l'évolution du trafic et par conséquent la situation de mobilité future étant inconnues;
 - considérant que les hypothèses à étudier ont été définies par le cahier des charges de l'étude d'incidences ; que celui-ci a retenu les scénarios 3a (hypothèse réaliste) et 2a (hypothèse volontariste) du plan IRIS ; que ce dernier scénario correspond aux mesures à mettre en œuvre pour que la Région puisse respecter les engagements pris dans le cadre de l'exécution du Protocole de Kyoto ; qu'en outre, les défis en matière de mobilité sont l'une des priorités du Gouvernement pour répondre à l'engorgement croissant de Bruxelles; qu'il ne peut donc être reproché à l'études d'incidences d'avoir envisagé des hypothèses optimistes ;
7. La nécessité de faire coïncider complètement le projet au Schéma directeur ;
 - considérant qu'il convient de rappeler que le Schéma directeur n'a pas de valeur réglementaire; que le projet se rapproche grandement des options de développement prônées par ce Schéma ;
 - considérant que le projet s'inscrit dans les grandes lignes directrices du Schéma directeur par sa composition et sa structuration urbaine notamment par la présence d'un espace vert central , d'axes de voiries situées d'une part, le long de la zone d'activité portuaire et de transport et d'autre part perpendiculairement, entre la rue Picard et le château d'eau, par la création de voiries à desserte locale et par la traversée du site par un tram ; que le projet s'y inscrit également par le fractionnement des volumes, la perméabilité visuelle et spatiale des nouveaux ensembles d'immeubles (lots semi-ouverts) ;
 - considérant que le projet s'écarte du Schéma directeur en ce que l'espace vert central n'a pas, une largeur de 120m ; que par contre, il respecte davantage les principes de l'Arrêté du 23 avril 2009 qui réduit la largeur de l'espace vert public central à 90m, s'écartant en cela du Schéma directeur
 - considérant que le projet s'écarte du Schéma directeur en ce que la hauteur des bâtiments entre la Gare maritime et le talus de Laekenvelde dépasse la hauteur du faîte de la grande halle de la Gare maritime : que cette règle a été atténuée dans l'Arrêté du 23 avril 2009 ; que cet élément sera évoqué plus loin ;
 - considérant que le projet s'en écarte également en ce qui concerne la limitation de la profondeur de constructibilité à l'intérieur du site de la zone M;
 - considérant que cette problématique a été étudiée dans le cadre de l'étude d'incidences et que le chargé d'études a estimé que :
 1. créer une différenciation du front bâti améliore la perception à partir du site et vers le site,
 2. le bâtiment M8 reculé vers la rue Picard dégage et rend visible l'angle de la gare maritime;
 3. la perception de la gare maritime à partir du pont du Jubilé n'est pas perturbée par l'avancée du bâtiment M2 1 et le coin de la gare maritime reste toujours visible sur une partie du square du Laekenvelde;
 - considérant qu'une visite sur place permet de constater que les conclusions de l'étude d'incidences sont pertinentes ;
 - Considérant en outre que la vue depuis l'angle sud du square Laekenvelde vers la Gare maritime est moins attractive car elle n'offre qu'une vue de profil, en enfilade, des pignons de la gare ;
 - Considérant en général que le site, une fois construit avec son parc central aménagé et planté d'arbres sera appelé à être un espace de découvertes et de promenades, riche de séquences visuelles de profondeur différentes nettement plus intéressant qu'une vaste plaine nue aux

- perspectives lointaines ;
- considérant que le projet s'écarte du Schéma directeur en ce qui concerne la largeur de la future voirie le long du projet de Bilc;
 - considérant, comme il sera répété plus loin, que la voie de pénétration prévue dans le site par l'avenue du Port est suffisante pour garantir la bonne accessibilité de celui-ci ; d'autant plus qu'il y a lieu de favoriser la mobilité douce à travers le site et le transfert modal de la voiture vers des moyens de transport alternatifs;
8. la nécessité de créer une véritable mixité sociale sur le site;
 - considérant que la demande témoigne d'un effort particulier d'implantation des différentes affectations qui se répartissent dans la plupart des îlots, qu'au demeurant le programme doit respecter les quotas d'affectation prescrits dans la prescription 4.4 du PRAS, garante d'une mixité;
 - considérant que la demande tend à recréer un quartier d'ensemble sur une partie du territoire caractérisée par une grande mixité de population ; que l'offre de logement du projet a été conçue de manière diversifiée (studios, petits et grands appartements de 1 à 3 chambres) de telle manière que chaque type de ménage puisse y trouver une offre correspondant à sa demande, en fonction de l'offre et de la demande ;
 - considérant qu'en ce qui concerne la présence de logements sociaux ou conventionnés, un permis d'urbanisme ne peut qualifier ex abrupto le type d'occupants ; que cette démarche doit être entreprise, soit à l'initiative et sous la gestion des pouvoirs publics, soit en obligation résultant de charges d'urbanisme ;
 - considérant que l'offre très importante d'espace vert contribue également à favoriser des espaces de loisirs et de rencontre ;
 9. la quantité trop importante de bureaux alors que la Région en compte beaucoup qui sont vides;
 - considérant que les bureaux participent à la mixité du site; qu'en outre, comme l'a relevé l'étude d'incidences, la mixité du projet rend celui-ci moins sensible aux aléas du marché de l'immobilier, ce qui permet de s'assurer de l'urbanisation progressive du site et d'éviter une urbanisation par à coups, durant les seules périodes de bonne conjoncture (cf. quartier nord) ; que toutefois, certains immeubles du projet, refusés par souci de la bonne intégration de celui-ci aux développements futurs de la ZIR 6B (cf. infra), sont affectés au bureau, que leur refus fait donc diminuer la quantité totale de bureaux ;
 10. les différents tracés de tram;
 - considérant qu'il convient de ne pas oublier que le tram ne fait pas partie de la demande de permis d'urbanisme et que le demandeur réserve uniquement un passage possible sur le site pour son implantation future ;
 11. la trop petite taille de parc ainsi que son accessibilité;
 - considérant que le parc doit répondre aux besoins en espaces verts des quartiers environnants et du nouveau quartier à créer ;
 - considérant qu'il convient de rappeler que le parc a pour vocation à être complété dans le futur par l'aménagement de certaines zones situées de part et d'autres de la ZIR 6A, notamment dans la ZIR 6B et par les talus permettant d'accéder au square Laekenveld ;
 - considérant que la demande ne porte que sur la ZIR 6A et qu'une partie des talus permettant d'accéder au square Laekenveld est en dehors de la ZIR ; que ceux-ci complèteront le parc ;
 12. le nombre trop important d'emplacements de parking pour voitures;
 - considérant que cette remarque est prise en compte par la suppression des parkings à l'air libre situés sur la voirie longeant la zone d'activités portuaires et de transport, par la diminution du nombre total suite à la suppression des parkings sous la voie de tram et par la suppression du nombre d'emplacements réduit proportionnellement à la réduction des superficies constructibles autorisées ; que le nombre de parking est limité à 1 emplacement par logement;
 - considérant pour le surplus que tant que l'accessibilité du site par les transports en commun n'a pas été accru, il n'est pas raisonnable de réduire le parking plus avant ;
 13. la volonté de créer des bâtiments passifs et un éco-quartier;
 - considérant que rien n'imposait au demandeur de prévoir la construction de bâtiments passifs et d'un éco-quartier ; que cependant le projet amendé suite aux recommandations de l'étude d'incidences a amené à une amélioration notable du projet en termes d'orientation, d'ensoleillement, de niveau d'isolation et de compacité;

considérant que les instances suivantes ont été consultées et ont émis un avis quant au projet amendé: le Port de Bruxelles, la S.T.I.B., la C.R.M.S., la S.N.C.B. Holding, Bruxelles Mobilité – AED, la Cellule espaces verts de la Ville de Bruxelles, la Cellule égout/pavage de la Ville de Bruxelles, la Police CITEC et Techno-prévention;

considérant que le Port de Bruxelles s'inquiète notamment de l'étroitesse de la voirie publique et de la zone verdurisée prévue dans le projet le long de la zone d'activités portuaires ;

considérant que le PRAS impose une zone de recul verdurisée en vue de permettre le bon aménagement des lieux et la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport ;

considérant que dans le projet, il n'y a pas suffisamment de zone de recul verdurisée le long de la zone d'activités portuaires et de transport et que le dégagement au-delà des immeubles H, entre la voirie et la zone d'activités portuaires est occupée par des parkings légèrement arborés, que cet aspect du dossier doit être revu ; que cette zone devrait être destinée à tout le moins à un espace vert planté d'arbres;

considérant que le Port s'inquiète également du nombre important d'emplacements de parking et des problèmes de mobilité que pourrait engendrer la densité prévue ;

considérant que l'étude d'incidences a étudié l'ensemble du site y compris les interactions avec le projet de Bilc ;

considérant que le Port remet en cause l'implantation de la fonction de logements des immeubles D2 et D3 qui devraient plutôt servir à des bureaux ou des activités productives faisant office de tampon vis-à-vis du projet de Bilc comme préconisé par le schéma directeur ;

considérant que tant l'étude d'incidences, que le rapport d'incidences de la demande de permis du projet du Bilc ont défini différentes zones de bruit ; que c'est la partie « messagerie » qui risquerait d'être la plus bruyante ; que des mesures de protection (dispositifs antibruit) doivent être mis en place pour empêcher une propagation du bruit vers la ZIR 6 ;

considérant dès lors que l'implantation de logement à proximité du projet du Bilc est possible

considérant qu'une certaine mixité de fonctions est souhaitable en vue de favoriser une présence diurne et nocturne et le contrôle social;

considérant que l'avis de la C.R.M.S. a été sollicité du fait que le périmètre de la demande de permis d'urbanisme est situé (très partiellement) dans le périmètre de protection autour d'un bien classé (pont du Jubilé);

considérant les qualités patrimoniales du site ;

considérant que la CRMS fait part dans son avis du manque de cohérence des formes urbaines proposées et partant, d'un défaut de structure du nouveau quartier ;

considérant que cette remarque est plus particulièrement pertinente pour les zones situées sur le côté Nord du parc;

considérant que toutes les constructions en bordure du parc devraient être étudiées à partir de ce parc structurant et sur base d'un concept paysager global du parc ;

considérant, à l'instar de la CRMS, qu'il est regrettable que le projet élimine l'entièreté de la Halle aux Poissons et aux Huiles, qui est à la fois un témoin de l'architecture industrielle de style Art nouveau et une trace symbolique et expressive de l'ancien faisceau de rails alors que ces édifices sont essentiels à la compréhension du site ferroviaire et qu'ils peuvent enrichir la composition du parc ;

considérant par contre que le petit pavillon du Signaleur, perdu au milieu du site peut difficilement contraindre une urbanisation d'immeubles majeurs ;

considérant que la CRMS estime d'une manière générale que la demande ne prend pas véritablement le patrimoine comme support de la réflexion;

Considérant que cette critique porte essentiellement sur la Gare maritime ;

considérant, en effet, qu'il y a lieu de préserver les qualités patrimoniales de la gare maritime;

considérant que la rénovation et la réaffectation de la gare maritime doivent garantir la mise en valeur de sa structure laquelle doit rester perceptible de l'intérieur;

considérant que la construction de nouveaux m² planchers au sein de la gare maritime ne peut nuire à la création de liaisons claires et rectilignes au sein de la gare;

considérant que la gare maritime doit être traitée comme un espace couvert franchissable sur toute sa longueur par une liaison piétonne;

considérant que les possibilités d'éclairage naturel des espaces intérieurs de la gare maritime doivent être valorisées;

considérant que les façades pignons des trois halles de la gare maritime sont les mieux préservées et que par leurs structures, elles présentent un intérêt remarquable même si la plupart des décors ont malheureusement disparu;

considérant que le projet prévoit d'importantes interventions sur les façades de la gare maritime côté parc;

considérant que les conditions imposées par le présent avis, permettront de préserver les qualités spatiales et patrimoniales de la gare ;

considérant que les édicules et les grilles de l'ensemble du site de Tour et Taxis font également partie du patrimoine bâti à préserver;

considérant que la S.T.I.B. signale dans son avis qu'il existe trois variantes pour le tracé du futur tram à travers le site et précise que l'implantation définitive de ce dernier devra encore faire l'objet d'une étude approfondie par ses services ; elle demande, en conséquence, expressément que l'implantation de cette nouvelle ligne de tram ne soit pas définitivement figée par la présente décision eu égard à l'évolution de paramètres externes au site et de décisions encore incertaines ;

considérant que l'implantation des immeubles D6 et W pourrait compromettre une des variantes possibles du tracé du tram tel qu'envisagé par la STIB ;

considérant que la S.N.C.B. Holding n'a pas d'objection quant au projet mais signale que l'égouttage du château d'eau (hors site) vers le collecteur de la rue Charles Demeer doit être maintenu;

considérant que Bruxelles Mobilité – AED - Direction Voiries n'a pas d'objections de principe à formuler en ce qui concerne la demande de permis d'urbanisme, qu'elle émet quelques remarques techniques quant aux voies d'accès à réaliser;

considérant que la Police-Citec relève erronément que le projet n'aurait pas tenu compte du projet de réaménagement de l'avenue du Port introduit par la Région, que la Police Techno-prévention n'a pas émis de remarque;

considérant que la Cellule Egouts Pavage de la Ville a émis des remarques techniques prises en compte dans le présent avis;

considérant que l'AED Direction Stratégie et le SPF Mobilité et Transports également sollicités en février 2009 n'ont pas émis d'avis;

considérant que la Cellule espaces verts de la Ville relève un manque de détails en ce qui concerne les plans soumis à son attention; que pourtant le dossier est complet ;

considérant que la présente demande porte sur la majeure partie du site de Tour et Taxis et constitue la pièce maîtresse du développement du site;

considérant le caractère exceptionnel du dossier, tant par son ampleur que par la multiplicité de ses incidences;

considérant que le site est appelé à devenir un nouveau quartier dans la ville ;

considérant qu'il est difficile de justifier la pertinence de l'implantation d'immeubles a fortiori de gabarits élevés sur l'étroite bande de terrain située entre la ZIR 6B et la zone d'activités portuaires ;

considérant que cette ligne de séparation entre les deux ZIR est une donnée juridique qui ne réfère à aucun élément ou repère physique sur le terrain ;

considérant que la demande doit s'apprécier sur ce point, au regard des ZIR 6 A et ZIR 6B confondues ; que s'il paraît logique d'implanter des immeubles de bureaux ou d'activités productives sur l'étroite bande de terrain de la ZIR 6A, il est indispensable d'avoir une vue globale de la partie avant du site de Tour et Taxis, le long de l'avenue du Port ; qu'aucune information n'a été apportée par le demandeur à cet égard ; que l'implantation, le gabarit et la définition des affectations des immeubles H4, H3 et D2 doivent être étudiées

avec le plan d'ensemble de la ZIR 6B ;

considérant que les tours H3 et H4 sont conçues comme un ensemble immobilier relié sur les 3 premiers niveaux et qu'elles ont des parkings communs ; que ces tours sont basées sur un grand socle de 3 niveaux alors que la construction sur socle a montré ses faiblesses et ses inconvénients et qu'elle ne correspond plus aux conceptions actuelles ;

considérant en outre que la tour H4, par son implantation en retrait de l'avenue du Port ne participe pas à l'identité du site alors qu'elle aurait pu servir pour marquer clairement son entrée;

considérant les disproportions de gabarit entre les immeubles D2 et les immeubles H4 – H3 (la numérotation des immeubles H sur le plan de situation- vue générale- est inversée); que cet ensemble de constructions aux gabarits si différents est peu justifiable ;

considérant qu'il convient par conséquent de refuser les immeubles H4, H3 et D2;

Considérant que, concernant la tour de logements D5.3, il n'y a pas de justification urbanistique, à ce jour, pour doubler la hauteur de cet immeuble par rapport aux immeubles voisins; qu'il convient dès lors de réduire la hauteur de l'immeuble D5.3 ; qu'une modification substantielle de son gabarit ne peut être envisagée dans le cadre de l'instruction du permis ; qu'il convient dès lors d'exclure cet immeuble;

considérant de manière générale que les bâtiments M présentent une structure et une implantation intéressantes ; qu'ils achèvent du côté de la rue Picard une partie enclavée non urbanisée et qu'ils prolongent le tissu urbain existant ;

considérant que l'immeuble M8 est en retrait de la Gare maritime par rapport au parc, qu'une hauteur plus élevée de cet immeuble avec une architecture sobre telle que dessinée apporte une solution appropriée à cet endroit pour créer une bonne articulation des volumes, une mise en valeur de la Gare maritime et une scénographie intéressante depuis le parc ;

considérant, au vu de l'implantation de l'immeuble M7, que son intégration et en particulier sa hauteur doit être jugée en fonction de sa perception depuis le sol, c'est-à-dire ;

- Depuis la rue prolongeant la rue Vandenboogaerde, rue importante puisqu'elle constitue l'accès principal au site depuis le quartier maritime d'une part et depuis le parc d'autre part ; que dans la perspective de cette rue, il n'y aura aucune vue sur la gare maritime une fois construit l'hôtel prévu sur le terrain d'angle Picard/Vandenboogaerde ;
- Depuis les ruelles perpendiculaires à cette rue qui aboutissent à la gare maritime ; que depuis ces ruelles, on perçoit peu les gabarits du M7 ;
- Depuis la rue longeant la Gare maritime mais que celle-ci constitue une rue de service

considérant néanmoins que le sommet des 3 « modules rehaussés » de l'immeuble M7 sera visible depuis l'espace public ; que ces rehausses sont un peu trop présentes à l'échelle du site, qu'il convient par conséquent de diminuer leur impact ;

considérant la volonté régionale de créer sur le site de Tour & Taxis un espace vert, public, multifonctionnel de grande ampleur;

considérant que les talus contribuent à la continuité du maillage vert et font partie intégrante du patrimoine dans la zone square Laekenveld et l'arrière de la zone d'activités portuaires et de transport;

considérant que les quartiers denses périphériques au site manquent d'une série d'espaces verts importants pouvant accueillir leur population;

considérant que ce grand espace vert doit être multifonctionnel afin d'y accueillir notamment les besoins différenciés de la population résidente;

considérant que ce grand espace vert paysager régional est un enjeu majeur établissant des liens avec les quartiers environnants, une connexion depuis l'avenue du Port vers le pont du Jubilé, la perméabilité depuis les autres artères périphériques et doit constituer l'épine dorsale du projet;

considérant que l'espace vert, pour répondre aux besoins des habitants du site et des quartiers riverains, ainsi que pour répondre à la volonté régionale de créer un espace vert à caractère régional doit présenter des dimensions importantes;

considérant que les jardins privés des immeubles W jouxtent le grand espace vert accessible au public et que ces 2 espaces ne sont séparés que par des haies basses, risquant d'entraîner une confusion d'utilisation de ces deux espaces de fonctions différentes;

considérant, par ailleurs, que le bâtiment D6 est implanté sur un socle R + 1 et que l'accès aux logements ne se fait que par ce socle ; que le SIAMU a donné un avis négatif sur ce principe ;

considérant, en conséquence qu'il y a lieu de retirer les immeubles W et D6 du projet;

considérant que l'espace vert situé du côté de la rue Dieudonné Lefèvre est suffisamment large pour permettre un éventuel passage de voie de chemin de fer desservant la zone d'activités portuaires et de transports;

considérant que la demande porte sur les limites strictes de la ZIR 6A telles que dessinées dans le PRAS ;

considérant que le demandeur est également propriétaire de terrain en dehors de la ZIR, en particulier dans la zone de chemin de fer située de part et d'autre du pont du Jubilé ; qu'une partie de ces terrains se situe bien sur le territoire de la Ville de Bruxelles ;

considérant que les terrains situés au-delà de ZIR vers Bockstael ont pour vocations à être intégrés dans le parc;

considérant que les accès entre le square Laekenveld et le parc ne font pas partie de la demande car la bande de terrain où se situerait ces accès se situe en dehors du périmètre de la ZIR ; qu'un escalier est esquissé à titre informatif dans la demande indiquant ainsi qu'il en a été tenu compte dans l'aménagement du parc ;

considérant que l'espace vert, tant pour la partie centrale que pour la « zone nord » a été étudié selon un concept léger et global ; que ce concept est décrit dans la note explicative et dessiné sur les différents plans d'implantation ; que les variétés d'arbres sont précisées et que chaque arbre est positionné selon une trame déterminée ;

considérant qu'un tel aménagement de l'espace vert est satisfaisant ; qu'il présente un aménagement minimal de qualité mais qui n'empêchera pas de faire évoluer le parc en fonction de la conception globale de celui-ci et d'un maillage vert lorsqu'il sera prolongé de part et d'autre de la ZIR 6A, depuis le canal jusqu'à Bockstael ;

considérant que l'espace minéralisé bordant le parc de part et d'autre, le long des immeubles du projet, répond à l'exigence du Siamu de pouvoir accéder à ces endroits avec des véhicules d'intervention ;

considérant que l'Arrêté Royal fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire, stipule que les chemins d'accès aux bâtiments doivent avoir une largeur minimale de 4m et que les zones de stationnement pour les véhicules d'intervention doivent se situer entre 4 et 10 m des façades principales, soit une largeur totale requise pouvant osciller entre 8m et 14 m ;

que l'organisation du Parc résulte de la mise en place d'une trame générale décrite par ailleurs, basée notamment sur l'implantation de deux « quais » latéraux rectilignes bordant les deux fronts bâti ; que la limite de ces quais a été placée à la distance minimale légale de 8 m par rapport aux alignements extrêmes des fronts bâti ;

que dès lors la variation de la largeur des espaces minéralisés bordant le parc de 8 à 17 m découle de la mise en œuvre des exigences légales et de la variabilité des gabarits des bâtiments bordant le parc au regard des principes de composition d'ensemble ;

considérant qu'en tant que nouveau quartier exemplaire, il est opportun de développer un quartier durable;

considérant que la densité P/S de 2.06 est adéquate; que cette densité proche de 2 a été confirmée lors de l'étude d'incidence comme idéale pour mettre en place un quartier durable ;

considérant par ailleurs que lors du refus d'approbation du dossier de base du PPAS par le Gouvernement en 2004, il avait été signifié qu'un P/S de 1.9 était trop faible et qu'il fallait prévoir un P/S du même ordre que les quartiers contigus à savoir 2.1 ;

considérant que le parc favorisera les déplacements en modes doux (piétons, vélos) et contribuera ainsi à limiter le trafic automobile de la zone et répondant par cela au principe même du développement durable ;

considérant que le projet se caractérise par une desserte automobile locale et non traversant au profit d'un espace central principalement piétonnier ;

considérant que la quasi totalité des parkings est en sous-sol ;

considérant cependant que l'offre totale de parking est fort importante : 4422 emplacements couverts et une centaine d'emplacements à l'air libre ;

considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus,...) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction de gaz à effets de serre ;

considérant que le demandeur a prévu le principe de passage sur le site d'un réseau de transports en commun performant favorisant l'accessibilité et la mobilité douce;

considérant que la construction d'un pont destiné aux transports en commun prévu dans le PPAS Willebroeck sur le canal à la hauteur de la rue Picard dans l'axe Bolivar permettra de desservir le site et de le liaisonner avec l'autre partie de la ville ;

considérant que le nombre de parkings dans le projet doit être limité afin de ne pas servir « d'aspirateur à voitures » et que la construction de ceux-ci doit se faire sous les immeubles afin de réduire au maximum l'imperméabilisation du sol;

considérant que les parkings doivent être réservés en priorité aux logements et aux activités commerciales et événementielles;

considérant que le ratio de parking pour les bureaux pourrait être diminué afin de se mettre au diapason d'un quartier durable et afin d'encourager le développement de l'usage des transports en commun sur le site;

considérant cependant que, à l'échelle du projet , il est prévu peu de parkings en surface qui seront au demeurant supprimés, que le ratio global du nombre d'emplacements total (surface + sous-sol) est assez faible ; que l'investissement supérieur consenti pour mettre le parage en sous-sol et la faiblesse du ratio global permettent déjà de considérer le quartier comme durable sur ce point ;

considérant, les explications, reçues en séance de la commission de concertation, sur la nature des activités commerciales à établir dans la gare maritime, ne concurrençant pas celles du centre Ville ni des centres commerciaux existants mais se rapprochant davantage des services (marché couvert, fitness, salle de spectacle, ...) ; qu'il convient dès lors de prendre acte qu'elle n'est pas destinée à un grand centre commercial ;

considérant, contrairement aux critiques émises lors de la CC, que la Gare maritime ne constitue pas un shopping center ; qu'il a été demandé par courrier du 31/07/2009 de préciser en m² la ventilation des différentes affectations dessinées sur les plans d'aménagement de la gare maritime ;

considérant comme précisé dans la réponse du demandeur du 18 août 2009 (documents ci-annexés), la ventilation des affectations se répartit comme suit :

Surfaces brutes projetées (en m² de superficies de plancher telles que définies par le PRAS et espaces de circulation « ventilées » au prorata des superficies de plancher totales de chacune des deux affectations comme prévu par le glossaire du formulaire de demande de permis d'urbanisme) :

| | Commerce | Equipement |
|----------------------------------|---|------------|
| Centre de conférence | 10.785 | |
| Fitness | 5.830 | |
| Marché couvert | 2.590 | |
| « Autres surfaces commerciales » | 26.995 | |
| Ecole du cirque | | 2.769 |
| Polaris | | 8.831 |
| Communs (espaces de circulation) | 8.460 (centre de conférence, fitness et marché couvert) 7.780 (« autres surfaces commerciales ») | 4.385 |
| | 62.440 | 15.985 |

Considérant la précision complémentaire de répartition par niveau des « Autres surfaces commerciales » :

Niv 00 : 14.337m²

Niv 01 : 11.458m²

Tech : 1.200m²

Considérant la précision complémentaire de répartition par niveau des « Surfaces communes affectées aux autres surfaces commerciales » :

Niv 00 : 4.985m²

Niv 01 : 2.795m²

considérant que la gare maritime offre un potentiel énorme de mise en valeur du patrimoine et de reconversion ; qu'il serait contre-productif dans le chef du demandeur de ne pas prévoir des affectations qui permettent de revitaliser ce bâtiment à l'abandon ;

considérant toutefois que la mise en valeur de la gare nécessite plus de dégagements d'espace; que sur base de l'aménagement intérieur tel que sollicité, il y a lieu d'une part de supprimer les volumes centraux du 1^{er} étage abritant les commerces et qui représentent une superficie de 11.458m² à laquelle s'ajoutent les circulations communes devenues inutiles(2.795m²) soit un total de 14.253m², et d'autre part de créer un cheminement central, suffisamment large pour permettre la lisibilité des structures de la gare et en particulier celles de la toiture vitrée de la grande nef ;

Considérant que le dispositif de passerelles et circulations verticales menant à une mezzanine est sur le principe acceptable, mais étant donné qu'il y a lieu de supprimer, dans cette demande, la mezzanine, ce dispositif doit être supprimé ;

Considérant qu'au rez-de-chaussée, il y a lieu de dégager davantage le cheminement axial pour améliorer la lisibilité de l'espace ;

considérant que la demande apporte une nette amélioration aux façades pignons par le remplacement du bardage translucide par des châssis de qualité; que toutefois, la verticalité des divisions de châssis d'origine pourrait davantage être accentuée,

considérant néanmoins qu'il convient de limiter les interventions sur les façades côté parc de la Gare maritime afin d'y inscrire les éléments significatifs liés aux affectations nouvelles, sans pour autant détruire de manière irréversible ce qui existe, à savoir la structure métal du pignon.

considérant que la demande initie un re-développement ambitieux d'un site laissé à l'abandon ;

considérant que le projet crée un nombre important de logements ;

considérant l'obligation de respecter les proportions imposées par la prescription 4.4 du PRAS et notamment la réalisation concomitante des fonctions;

considérant, au vu de l'ampleur du projet et de son également dans le temps, qu'il y a lieu d'imposer un planning de réalisation des travaux en application de l'article 192 du COBAT afin d'établir un phasage de ceux-ci qui garantisse le respect permanent du bon aménagement des lieux ;

considérant eu égard à ce qui précède que la demande est conforme aux prescriptions du plan régional d'affectation du sol (P.R.A.S.);

considérant que la demande déroge au règlement régional d'urbanisme (R.R.U.), titre 1 art. 8 (hauteur de construction) ; que les conditions imposées dans le présent permis suppriment les dérogations les plus importantes ; que par ailleurs, l'art 8 du titre 1 qui s'assure de la bonne intégration d'un immeuble dans un quartier existant n'est pas pertinent pour apprécier le bon aménagement des lieux d'un nouveau quartier ; qu'en ce qui concerne la transition avec les constructions des quartiers riverains, les hauteurs proposées sont acceptables et assurent une transition :

considérant que les dérogations sollicités à l'article 10 du titre 1 sont sans objet, aucun alignement n'ayant à ce stade été arrêté à l'intérieur du site ;

considérant que la dérogation à l'art.11 du titre 1 en ce qui concerne la minéralisation de la zone de recul depuis la rue Picard est acceptable étant donné qu'elle permet la réalisation d'une placette à l'entrée du site ;

considérant la conformité de la demande aux prescriptions des règlements communaux d'urbanisme (R.C.U. et R.B.);

considérant que les parkings sous M7 et M8 débordent de la zone de bâti et sont implantés en sous œuvre de la réservation du passage de la voie de tram ;

considérant que cette implantation en sous œuvre est très contraignante tant techniquement que dans la programmation des chantiers ; qu'il convient dès lors de supprimer cette partie du parking en sous-sol ;

considérant que dans la demande, les voies d'accès restent entièrement privées ;

considérant que le programme de la ZIR 6A prévoit que la bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur intégrée dans cette zone et jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée :

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

2° à la réalisation d'une voie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transports précitée;

considérant que la voie de pénétration dans le site par l'avenue du Port est suffisante pour garantir une bonne accessibilité de celui-ci ; d'autant plus qu'il y a lieu de favoriser la mobilité douce à travers le site et le transfert modal de la voiture vers les moyens de transports alternatifs;

considérant que dans le projet, il n'y a pas de zone de recul verdurisée entre les immeubles H3 / H4 et la zone d'activités portuaires et que le dégagement au-delà des immeubles H, entre la voirie et la zone d'activités portuaires est occupée par des parkings et est légèrement arborée, que cette zone devrait être destinée à tout le moins à un espace vert planté d'arbres d'une certaine ampleur;

considérant que la délivrance d'un permis permet la suppression d'une friche et la restructuration du tissu urbain conformément aux objectifs du PRAS ; qu'il crée en outre, un nombre important de logements;

considérant que l'utilisation de la prescription 4.4 du PRAS qui vise à supprimer un chancre ne peut que conduire à délivrer un permis qui supprime ce chancre au profit d'un aménagement nouveau et harmonieux ;

considérant qu'un refus partiel de certaines parties de la demande est envisageable pour autant qu'un projet d'ensemble subsiste, qu'il soit vivable, qu'il forme un tout, qu'il supprime l'essentiel du chancre et qu'il respecte le bon aménagement des lieux et que l'étude d'incidences réalisée reste pertinente;

considérant que tel est le cas pour cette demande tenant compte des conditions émises ci-après ;

considérant qu'un refus partiel de certaines parties de la demande empêche par définition d'imposer des conditions localisées sur ces parties, en ce compris l'aménagement d'un parc ;

considérant que les conditions imposées impliquent des modifications aux plans qui visent à répondre aux remarques formulées pendant l'enquête publique et par les administrations consultées, et, eu égard à l'ampleur exceptionnelle du projet, que les modifications à y apporter sont proportionnellement accessoires et n'affectent pas l'objet de la demande (à savoir le projet d'ensemble répondant aux exigences de la prescription 4.4 du PRAS) ; que dans ces limites, l'art.191 du COBAT est respecté ;

considérant, au vu de l'importance du projet et de son étalement dans le temps, qu'il y a lieu d'imposer un planning de réalisation des travaux en application de l'article 192 du COBAT afin d'établir un phasage de ceux-ci qui garantisse le respect permanent du bon aménagement des lieux et la concomitance de la réalisation de logements et des autres affectations;

Avis favorable à l'exclusion des immeubles W, D6 jusqu'à la façade sud, D5.3, D2, H3 et H4 et à condition de :

- Supprimer les emplacements de parking à l'air libre situé le long de la zone d'activités portuaires et y aménager un espace vert avec plantation d'arbres, excepté devant la gare de service ;
- supprimer la partie du sous sol des immeubles M7 et M8 situé sous la voie réservée au tram;
- concernant la gare maritime :
 - améliorer la visibilité du cheminement central pour mieux percevoir les qualités spatiales de la structure et maximiser l'apport de lumière naturelle via les parties vitrées verticales entre nef de hauteurs différentes. Pour ce faire :
 - au rez-de-chaussée, supprimer les volumes construits qui resserrent l'espace et réaligner les façades de manière à créer un vis-à-vis de l'ordre de 20 mètres ;
 - à l'étage, supprimer les surfaces commerciales situées au centre de la gare;
 - supprimer les dispositifs de passerelles et de circulations verticales menant à l'étage ;
 - accentuer, pour mieux évoquer la situation d'origine, la verticalité des menuiseries extérieures de la façade côté rue Picard et les garnir de vitrages clairs et transparents.
 - supprimer le volume saillant du "Polaris" de la façade côté parc pour permettre une meilleure lisibilité de sa structure historique. Traiter cette façade en retrait et fixer la verticalité des menuiseries extérieures en harmonie avec celle de la façade côté rue Picard. Proportionner la baie d'accès à l'ampleur de la façade côté parc.
- supprimer les niveaux 7,8 et 9 des « modules rehaussés » de l'immeuble M7
- maintenir en partie la halle aux huiles et aux poissons avec sa structure Art nouveau sauf sur les cheminements latéraux destinés au Siamu;

- maintenir les édicules d'entrée et les grilles sauf celles situées à l'emplacement des accès futurs qu'il y a lieu de démonter et de stocker;
- adapter les plans aux conditions du Siamu ;
- respecter les conditions de la cellule égout/pavage ;
- soumettre les plans modifiés suite aux conditions émises ci-avant à l'avis du Siamu ;
- faire application de l'art 100 du Cobat relatif aux charges d'urbanisme ;
- respecter le planning suivant :

Phase 1 : Entame de la zone M, par les bâtiments situés côté rue Picard (M4)
Rénovation de l'extérieur de la Gare Maritime

La première phase établira une liaison avec la rue Picard et rendra possible la desserte du site et la connexion nord-sud au départ des transports en commun existants. Elle intégrera cette partie du site aux quartiers voisins (Quartier Maritime et Molenbeek). Elle permettra en outre de rénover en priorité le bâtiment de la Gare Maritime.

Phase 2 : Continuation de la zone M, par l'exécution de sa partie centrale (M3)
Entame de la zone M7/M8
Exécution du parc central (entre la Gare maritime et la zone D, sous la « rue du Tram »)

La deuxième phase permettra de poursuivre la réalisation du quartier mixte de la zone M dans le respect de la concordance logements/autres affectations imposée par la prescription 4.4 du PRAS et d'entamer la connexion de cette partie de la zone M à la Gare Maritime rénovée. L'exécution du parc central établira le lien avec la zone D et agira comme centre focal du site

Phase 3 : Achèvement de la zone M, par les bâtiments situés côté parc (M2)
Achèvement de la zone M7/M8
Exécution de la partie du parc située au-dessus de la « rue du Tram », à côté des bâtiments M,
Exécution des bâtiments de la zone D

Le parc central étant terminé et la zone M en voie d'achèvement, la partie haute du parc pourra être aménagée et utilisée en toute sécurité. Cette partie haute du parc sera aménagée concomitamment avec la zone D

Phase transversale: Aménagement intérieur de la Gare Maritime

Dès que la rénovation extérieure de la Gare Maritime le permettra, la gare pourra accueillir progressivement des activités, et ce au fur et à mesure du développement des autres zones et des besoins qu'elles généreront. Vu l'ampleur des travaux, il est nécessaire de rendre les commerces accessibles petit à petit, au fur et à mesure de l'occupation des logements construits sur le site

Suite aux conditions émises dans cet avis,

- le projet d'urbanisation comporte 218.327m² de superficie plancher dont:
 87.928m² de logement (soit 40.27% du programme 4.4), 58.449m² d'activités commerciales de tous types (soit 26.77%), 22.907m² d'équipement (soit 10.49% du programme 4.4), 14.792m² d'activités productives et logistiques (soit 6.77% du programme 4.4), 34.251m² de bureau (soit 15.69% du programme 4.4) ;
- le projet d'urbanisation comporte 843 logements et le nombre de parking est de 2810 emplacements.

Le permis d'urbanisme ne peut être délivré qu'après correction des plans en application de l'art 191.

Les dérogations sollicitées au RRU concernant l'art. 8 du titre I (hauteur des bâtiments) et l'art.11 du titre I (minéralisation de la zone de recul) sont accordées pour les motifs énoncés ci-avant

Références du dossier : 04/AFD/189309 .

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 05/05/2009

Considérant que la demande se situe au PRAS en zone d'intérêt régional, ZIR 6A ;

Considérant que l'aménagement de la ZIR doit être arrêté par un PPAS ; qu'en l'absence de PPAS, seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme de la ZIR ;

Considérant qu'il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité aux conditions de la prescription 4.4 du PRAS ;

Considérant que la demande fait application de cette prescription 4.4 et qu'elle porte sur l'ensemble de la ZIR 6A ;

Considérant que les critères permettant d'appliquer la 4.4 sont rencontrés ;

Vu le contexte légal et réglementaire de la demande ;

Vu les antécédents du développement du site ;

Vu le schéma directeur de la zone levier n°5 « Tour et Taxis » approuvé par le Gouvernement le 04/12/2008 ;

Considérant que la présente demande porte sur la majeure partie du site de Tour et Taxis et constitue la pièce maîtresse du développement du site ;

Considérant que le site est appelé à devenir un nouveau quartier dans la ville ;

Considérant que la demande telle que présentée est d'une ampleur telle qu'elle doit faire l'objet d'une appréciation toute particulière au regard du bon aménagement des lieux ;

Considérant la forte densité du projet ; qu'il n'est pas adéquat pour le bon aménagement des lieux d'utiliser au maximum directement tout le potentiel constructible et patrimonial du site et d'hypothéquer ainsi des développements futurs ;

Vu le rapport final de l'importante étude d'incidences ;

Vu les recommandations émises par le chargé d'étude ;

Considérant que le demandeur a amendé sa demande en fonction de recommandations émises dans l'étude d'incidences (cfr note explicative du 05/02/2009) ;

Considérant les remarques et observations émises lors de l'enquête publique et en séance de la commission de concertation, en particulier celles de l'ARAU, d'IEB, du BRAL, des représentants des grands centres commerciaux de la Région et celles des riverains et associations de quartier ;

Considérant que les riverains se plaignent notamment de la trop grande minéralisation du site, du nombre important de bureaux, de la présence de 3 immeubles tours, ... ;

Considérant que le projet initial prévoyait sur l'ensemble du site environ 45.000 m² d'activités productives (conformes au PRAS) et que ce quota a été ramené à 25.000 m² dans le projet amendé, ce qui fait l'objet d'une réclamation du monde économique, appuyée par la SDRB ;

Vu les avis des instances, en particulier ceux de la CRMS, de la STIB et du Port de Bruxelles :

Considérant que la CRMS fait part dans son avis du manque de cohérence des formes urbaines proposées et partant, d'un défaut de structure du nouveau quartier ;

Considérant que cette remarque est plus particulièrement pertinente pour les zones situées en bordure du parc, côté Nord ;

Considérant que toutes les constructions en bordure du parc doivent être étudiées à partir de ce parc structurant et sur base d'un concept paysager global du parc ;

Considérant que la CRMS estime d'une manière générale que la demande ne prend pas véritablement le patrimoine comme support de la réflexion ;

Considérant que cette remarque est pertinente et qu'il est regrettable que le projet élimine le Pavillon du Signaleur et l'entièreté de la Halle aux Poissons et aux Huiles qui est une trace symbolique et expressive de l'ancien faisceau de rails alors que ces édifices sont essentiels à la compréhension du site ferroviaire et qu'ils peuvent enrichir la composition du parc ;

Considérant que la STIB a émis un favorable de principe à la modification du tracé de la voie de tram par rapport à celui prévu dans le schéma directeur et ce en fonction des recommandations émises lors de l'étude d'incidences ;

Considérant toutefois que la STIB demande expressément que l'implantation des voies de tram ne soit pas définitivement figée eu égard à l'évolution de paramètres externes au site et de décisions encore incertaines ;

Considérant que l'implantation des immeubles D6 et W pourrait compromettre une des variantes possibles du tracé du tram tel qu'envisagé par la STIB ;

Considérant que le Port de Bruxelles s'inquiète notamment de l'étroitesse de la voirie publique et de la zone verdurisée prévue dans le projet le long de la zone d'activités portuaires ;

Considérant que le PRAS impose une zone de recul verdurisée en vue de permettre le bon aménagement des lieux et la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport ;

Considérant que dans le projet, il n'y a pas de zone de recul verdurisée entre les immeubles H3 / H4 et la zone d'activités portuaires et que le dégagement au-delà des immeubles H, entre la voirie et la zone d'activités portuaires est occupée par des parkings légèrement arborés, que cette zone devrait être destinée à tout le moins à un espace vert planté d'arbres d'une certaine ampleur ;

Considérant que le Port s'inquiète également du nombre important d'emplacements de parking et des problèmes de mobilité que pourrait engendrer la densité prévue ;

Considérant que le Port remet en cause l'implantation de la fonction de logements des immeubles D2 et D3 qui devraient plutôt servir à des bureaux ou des activités productives faisant office de tampon vis-à-vis du Bilec comme préconisé par le schéma directeur ;

Considérant cependant qu'une certaine mixité de fonction est nécessaire en vue de favoriser le contrôle social et la continuité du tissu urbain ;

Considérant qu'il est difficile de justifier la pertinence de l'implantation d'immeubles de gabarits élevés situés sur l'étroite bande de terrain située entre la ZIR 6B et la zone d'activités portuaires ;

Considérant que cette ligne de séparation entre les deux ZIR est une donnée juridique qui ne réfère à aucun élément ou repère physique sur le terrain ;

Considérant, d'une manière générale, que la demande devrait s'apprécier dans sa globalité sur l'entièreté du site, ZIR 6 A et ZIR 6B confondues ; que s'il paraît logique d'implanter des immeubles de bureaux ou d'activités productives sur l'étroite bande de terrain, il est indispensable d'avoir une vue globale de cette partie du site de Tour et Taxis ; qu'aucune information n'a été apportée par le demandeur à cet égard ; qu'en outre, tout gabarit supérieur à la moyenne tel que celui demandé pour les immeubles tours H4, H3 et D5.3 devrait être étudié à une échelle beaucoup plus large pour pouvoir en apprécier la pertinence ;

Considérant que les immeubles élevés ont pour conséquence d'accentuer la limite entre le site de Tour et Taxis tel que limité au PRAS et la zone d'activités portuaires et de marquer une rupture contraire au développement harmonieux du site ;

Considérant la disproportion inacceptable de gabarit entre l'immeuble H4 et l'immeuble voisin de logement D2 ;

Considérant de surcroît que les tours H4 et H3 sont basées sur un grand socle de 3 niveaux ; alors que la construction sur socle a montré ses faiblesses et ses inconvénients et qu'elle ne correspond plus aux conceptions actuelles ;

Considérant qu'il convient par conséquent dans la demande actuelle d'exclure les Immeubles H4 et H3 ;

Considérant que la tour de logements D5.3 présente également un gabarit excessif préjudiciable à l'habitabilité des immeubles voisins ; qu'il n'y a pas de justification urbanistique à doubler la hauteur de cet immeuble ; au contraire, que le bon aménagement des lieux dicte de créer un quartier et une limite du parc composés par des immeubles aux gabarits relativement homogènes ; qu'il convient de réduire la hauteur de l'immeuble D5.3 à celui des autres immeubles de logement les plus hauts qui font partie de l'agglomérat des immeubles D soit 15 niveaux ;

Considérant qu'en vue de préserver le patrimoine majeur que constitue la Gare maritime, les gabarits des immeubles aux abords de la gare doivent respecter par hiérarchie des volumes, de manière à laisser à la gare son rôle prépondérant, la hauteur équivalente à celle du faîte des nefs de la gare maritime ; que par conséquent il y a lieu de supprimer les 4 niveaux supérieurs des immeubles M7 et M8 ;

Considérant que parmi les options d'aménagement du site, il ressort clairement la volonté de créer un espace vert public central d'un seul tenant et multifonctionnel ;

Considérant que les quartiers denses périphériques au site manquent d'une série d'espaces verts importants pouvant accueillir leur population ;

Considérant que ce grand espace vert doit être multifonctionnel afin d'y accueillir notamment les besoins différenciés de la population résidente ;

Considérant que ce grand parc urbain paysager régional est un enjeu majeur établissant des liens avec les quartiers environnants, une connexion depuis l'avenue du Port vers le pont du Jubilé, la perméabilité depuis les autres artères périphériques et doit constituer l'épine dorsale du projet ;

Considérant que le parc, pour répondre aux besoins en espaces verts publics pour les habitants du site et des quartiers riverains, ainsi que pour répondre à la volonté régionale de créer un espace vert à caractère régional doit présenter des dimensions importantes ;

Considérant qu'en tant qu'espace vert public multifonctionnel, seuls doivent être comptabilisés les espaces accessibles au public, vert ou minéralisé, mais non compris les voies de circulation automobile ;

Considérant que la demande - projet amendé- ne comporte que 45362 m² de parc ; qu'il est par conséquent nécessaire de supprimer certaines constructions afin de garantir la réalisation d'un espace vert de dimension suffisante ;

Considérant que pour atteindre une échelle et une ampleur suffisante pour le parc, il est nécessaire de supprimer dans cette demande les immeubles W et D6 tel que présenté ; que ce n'est qu'en ayant une vue globale sur l'entièreté du site, y compris sur la partie voisine située en zone d'activités portuaires et en fonction du concept global de l'aménagement du parc que l'on pourra déterminer au mieux l'implantation d'éventuels immeubles ;

Considérant que parmi les options d'aménagement figure également la volonté de développer un quartier durable ;

Considérant que le parc favorisera les déplacements en modes doux (piétons, vélos) et contribuera ainsi à limiter le trafic automobile de la zone et répondant par cela au principe même du développement durable ;

Considérant que le projet se caractérise par une desserte automobile locale et non traversante au profit d'un espace central principalement piétonnier ;

Considérant que la quasi totalité des parkings est en sous-sol ;

Considérant cependant que l'offre totale de parking est fort importante : 4422 emplacements couverts et une centaine d'emplacements à l'air libre ;

Considérant que cette offre globale de parking qui cumule chaque potentiel de parking lié à chacune des fonctions présentes sur le site pourrait être rationalisée en destinant des emplacements à plusieurs affectations ;

Considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus,...) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction de gaz à effets de serre ;

Considérant que la Région compte développer sur et autour de ce site un réseau de transports en commun performant et souhaite favoriser la mobilité douce à travers de ces espaces publics ;

Considérant que la construction d'un pont destiné aux transports en commun sur le canal à la hauteur de la rue Picard dans l'axe Bolivar permettra de desservir le site et de le liaisonner avec l'autre partie de la ville ;

Considérant que le nombre de parkings dans le projet doit être limité afin de ne pas servir « d'aspirateur à voitures » et que la construction de ceux-ci doit se faire sous les immeubles afin de réduire au maximum l'imperméabilisation du sol ;

Considérant que les parkings doivent être réservés en priorité aux logements et aux activités commerciales et événementielles ;

Considérant que le ratio de parking pour les bureaux pourrait être diminué afin de se mettre au diapason d'un quartier durable et afin d'encourager le développement de l'usage des transports en commun sur le site ;

Considérant les explications reçues en séance sur la nature des activités commerciales à établir dans la gare maritime, ne concurrençant pas celles du centre Ville ni des centres commerciaux existants mais se rapprochant davantage des services (marché couvert, fitness, salle de spectacle, ...) ; qu'il convient dès lors de prendre acte qu'elle n'est pas destinée à un grand centre commercial ;

Considérant que ces activités ne semblent pas définitivement figées et que la gare maritime offre un potentiel énorme de reconversion ;

Considérant qu'il y a lieu de préserver les qualités patrimoniales du bâtiment ;

Considérant que la rénovation et la réaffectation de la gare maritime doivent garantir la mise en valeur de sa structure laquelle doit rester perceptible de l'intérieur ;

Considérant que la construction de nouveaux m² planchers au sein de la gare maritime ne peut nuire à la création de liaisons claires et rectilignes au sein de la gare ;

Considérant que la gare maritime doit être traitée comme un espace couvert franchissable sur toute sa longueur par une liaison piétonne ;

Considérant que les possibilités d'éclairage naturel des espaces intérieurs de la gare maritime doivent être valorisées ;

Considérant que les façades perpendiculaires aux trois halles de la gare maritime sont les mieux préservées et que, par leurs structures et par leurs décors, elles présentent un intérêt remarquable ;

Considérant que le projet prévoit d'importantes interventions sur les façades de la gare maritime côté parc ;

Considérant l'intérêt artistique et historique de la halle aux huiles et aux poissons, à la fois témoin de l'architecture industrielle de style Art nouveau et, par son tracé courbe, témoin de l'ancienne implantation des anciennes lignes de chemin de fer ;

Considérant que les édicules et les grilles de l'ensemble du site de Tour et Taxis font partie du patrimoine bâti à préserver ;

Considérant l'obligation de respecter les proportions imposées par la prescription 4.4 du PRAS et notamment la réalisation concomitante des fonctions ;

Considérant que la demande initie un re-développement ambitieux d'un site laissé à l'abandon ;

Considérant que le projet crée un nombre important de logements ;

Considérant de manière générale que les bâtiments M présentent une structure et une implantation intéressantes ; qu'ils achèvent du côté de la rue Picard une partie enclavée non urbanisée, d'une façon acceptable au regard du bon aménagement des lieux ;

Considérant que les talus contribuent à la continuité du maillage vert et font partie intégrante du patrimoine dans la zone square Laekenveld et l'arrière de la zone d'activités portuaires et de transport ;

Considérant que la délivrance d'un permis permet d'entamer la suppression d'une friche et d'entamer la restructuration du tissu urbain conformément aux objectifs du PRAS ;

Considérant, au vu de l'ampleur du projet et de son étalement dans le temps, qu'il y a lieu d'imposer un planning de réalisation des travaux en application de l'article 192 du COBAT afin d'établir un phasage de ceux-ci qui garantisse le respect permanent du bon aménagement des lieux ;

AVIS FAVORABLE MAJORITAIRE à l'exclusion des immeubles W, D6, H3 et H4 et à conditions :

- supprimer les 4 derniers niveaux des immeubles M7 et M8 ;
- limiter à 15 niveaux (R + 14) l'immeuble D5.3 et enlever les parkings correspondants càd 170 emplacements ;
- réduire les emplacements de parking à l'air libre situé le long de la zone d'activités portuaires et y aménager un espace vert avec plantation d'arbres, excepté devant la gare de service ;
- supprimer la partie du sous sol des immeubles M7 et M8 situé sous la voie de chemin de fer du tram ;
- concernant la gare maritime :
 - o de manière générale, de préserver les qualités patrimoniales de la gare maritime et en restaurer les différents éléments ;
 - o créer un cheminement central, suffisamment large pour permettre la lisibilité des structures de la gare et en particulier celles de la toiture vitrée de la grande nef ;

- permettre aux parties vitrées de la toiture de jouer leur rôle d'appel et de favoriser l'éclairage naturel des lieux ;
 - revoir le dispositif des différentes passerelles et circulations verticales menant à la mezzanine en sorte de rendre d'avantage intelligible le cheminement axial ;
 - restaurer les façades de la gare maritime côté rue Picard et en rétablir les décors ;
 - limiter les interventions sur les façades côté parc de la Gare maritime afin d'y inscrire les éléments significatifs liés aux affectations inévitablement temporaires sur le long terme, sans pour autant détruire de manière irréversible ce qui existe, à savoir la structure métal du pignon ;
- maintenir en partie la halle aux huiles et aux poissons avec sa structure Art nouveau ;
- maintenir les édicules d'entrée et les grilles; en cas d'impossibilité les déplacer à la limite du site ;
- travailler en concertation avec la cellule travaux de la Direction des Monuments et Sites pour ce qui concerne les éléments à caractère patrimonial tel que cités ci-dessus ;
- de maintenir les talus et de les traiter dans le cadre d'un plan de gestion en accord avec les services d'espaces verts de Bruxelles-Environnement ;

En outre, la commission de concertation recommande le phasage comme suit :

1° la réalisation de la voirie sur l'axe Nord-Sud partant de la rue Picard et la réalisation d'un espace vert sur le terrain situé entre cet axe et le pont du Jubilé ;

2° la réalisation des îlots M et la gare maritime ;

3° la réalisation de la voirie sur l'axe Est-Ouest partant de l'avenue du Port et des immeubles la bordant.

4° la réalisation des immeubles contigus au parc central et le parc central.

Suite aux conditions émises dans cet avis, la superficie autorisable est évaluée comme suit :

*Immeubles D2, D3, D4.1, D4.2, D5.1, D5.2, D5.3 = 84.083 m² dont 64.611 m² de logements
G : environ 78.425 m²*

M7 et M8 : 23.527 m²

*M2, M2.2, M3, M3.2, M4.1, M4.2, = 65.971 m² dont 51.882 m² de logements
Soit un total d'environ 252.006 m² dont 116.493 m² de logements*

Et le nombre de parkings autorisables est évalué comme suit :

4.422 demandés - 96 (W) - 74 (D6) - 170 (D.5.3) - 881 (H3/H4) soit un total de 3.201 parkings autorisables.

Avis minoritaire de Molenbeek :

« Considérant que la demande consiste plus précisément, au niveau du permis d'urbanisme, à construire 381.383 m² de plancher hors sol, dont 152.555 m² de logements (1.397 unités), 94.727 m² de bureaux, 80.372 m² de commerces, 27.721 m² d'équipements, 18.722 m² de production de biens immatériels, 6.294 m² d'activités productives (sauf production de biens immatériels), 891 m² d'activités logistiques, comportant 9,11 ha d'espaces verts dont 1,53 ha de voiries plantées et 1,94 ha d'intérieurs d'îlots et jardins privés et collectifs, et comportant également 4.522 emplacements de parking dont 4.422 couverts et 100 non couverts, au niveau du permis d'environnement comportant des garages-parking pour un total de 4.422 voitures, du stationnement à l'air libre pour un total de 100 voitures, 18 installations de refroidissement d'une puissance électrique nominale comprise entre 105 et 900 kW, 60 installations de combustion d'une puissance calorifique nominale comprise entre 200 et 3600 kW, 22 transformateurs statiques d'une puissance nominale comprise entre 630 et 800 kVA, 6 générateurs d'une puissance nominale comprise entre 200 et 500 kVA, 6 moteurs à combustion interne d'une puissance nominale comprise entre 160 et 400 kW, 46 ventilateurs d'un débit nominal compris

entre 20.000 et 360.000 m³/h, une piscine de 250 m² avec dépôt (2.000 l) accessoire de substances ou préparations dangereuses et 2 salles de fêtes de 816 places et 403 places ;

Considérant que ce type de demande, vu sa taille et son impact sur le milieu urbain dans lequel elle doit s'inscrire, nécessite une étude d'incidence qui a été clôturée le 22.01.2009 ;

Considérant que la demande initiale de permis mixte d'urbanisme et d'environnement a été amendée en vue d'assurer la compatibilité du projet avec les conclusions de l'étude d'incidences ;

Considérant que la demande amendée a été soumise aux mesures particulières de publicité, y compris sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, du 19/02/2009 au 20/03/2009 pour les motifs suivants : étude d'incidences, projet mixte amendé après étude d'incidences / dérogations au RRU (Titre I : 2.8 hauteur, 3.10 saillie, 4.11 zone de recul) / PRAS 4.4 et 18 (suivant les prescriptions du CoBAT et suivant l'OPE) ;

Considérant qu'il n'y a pas eu d'observations ou de réclamations lors de l'enquête publique ;

Considérant que la commission de concertation se déroulera à Bruxelles-Ville le 31.03.2009 et que notre Collège doit se prononcer sur ce dossier avant cette date ;

Considérant que le projet propose l'urbanisation de la Zone d'Intérêt Régionale n°6A (ZIR n° 6A) et se situe en espace structurant & ZICHEE au PRAS adopté par AGRBC du 03.05.2001 ;

Vu l'avis favorable sous conditions pour la demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement pour l'urbanisation de la ZIR 6A émis par le Collège des Bourgmestre et Echevins de Molenbeek-saint-Jean en date du 30.04.2008 ;

Considérant les conditions initiales de cet avis –

cond 1 : envisager l'opportunité de finaliser l'aménagement d'une station de métro 'place Sainctelette'

cond 2 : éventuellement étendre l'aire d'étude vers la station de métro 'Pannenhuis' afin de comparer cette liaison avec d'autres et notamment, en proposant comme variante, une traversée plus rectiligne du site en conservant la 1^{ère} partie prévue dans la ZIR et en la poursuivant vers la rue / le site du Bilc, la rue Charles Demeer et en rejoignant le boulevard Bockstael

cond 3 : définir plus précisément l'aménagement des 2 liaisons par escaliers vers la rue de l'Escaut

cond 4 : veiller à ce que l'architecture des nouveaux immeubles tient compte de l'architecture et des gabarits voisins notamment de ceux du bâtiment 'Saint-Michel' situé à l'angle des rues Picard et Vandenboogaerde sur le territoire de Molenbeek

cond 5 : préciser l'aménagement envisagé à l'angle des rues de l'Escaut et Picard

cond 6 : justifier l'implantation et les hauteurs des nouveaux bâtiments par rapport l'ensoleillement et d'étudier particulièrement les distances entre ceux-ci afin d'obtenir des conditions d'habitabilité optimales et de qualité

cond 7 : étudier le type d'équipements en fonction des besoins des nouveaux habitants et des caractéristiques des quartiers environnants

cond 8 : limiter le tracé du tram au bas de la rue Picard et au site de Tour & Taxis sans envisager une liaison vers le boulevard Belgica via la partie haute de la rue Picard ;

Considérant que la Commune de Molenbeek réitère sa demande auprès de la STIB concernant l'opportunité de finaliser l'aménagement d'une station de métro 'place Sainctelette' non loin du présent projet ;

Considérant que les incidences du projet se répercuteront principalement sur le quartier 'Maritime' de Molenbeek ;

Considérant que le nouveau projet envisage une traversée rectiligne du tram dans le site ;

Considérant cependant que le rapport final laisse une porte ouverte en précisant que le tracé définitif (vers la station de métro 'Pannenhuis' ou à travers le site du Bilc en rejoignant le boulevard Bockstael) ne se fera que plus tard et en collaboration avec la STIB ;

Considérant que la proposition actuelle permet de limiter l'emprise du tram dans le site et crée vers 'Pannenhuis' un espace vert uniquement réservé aux cyclistes et aux piétons ;

Considérant qu'il y a lieu d'apporter une attention particulière à l'aménagement de cette ligne de tram dans sa traversée de l'espace vert ouvert afin de ne pas créer un obstacle visuel et physique dans cette « coulée verte » ;

Considérant qu'il est également regrettable qu'une liaison franche entre le canal et le pont du Jubilé n'ai pas été envisagée pour intégrer la dimension mobilité douce du maillage vert régional ;

Considérant que le chemin cycliste qui rentre dans le site depuis Pannenhuis aboutit sur un 'point mort' et qu'il y a lieu d'améliorer l'articulation entre les flux cyclistes, piétons, voitures et tram à ce niveau ;

Considérant que le plan d'implantation ne précise pas la continuité de la ligne de tram créée dans le site vers les quartiers environnants et qu'il y a lieu de préciser les liaisons projetées ;

Considérant qu'il est regrettable que le nouvel aménagement du site induit une perte d'interaction avec le canal et que les flux de circulations sont maintenant ramenés en grande partie vers la rue Picard et que le carrefour créé entre les rues Picard, Vandenboogaerde et le site ne semble pas adapté à recevoir la pression du nouveau trafic ;

Considérant que le nouveau projet n'aménage toujours pas le terrain de l'angle des rues Picard et de l'Escaut et que la rupture visuelle est toujours présente à cet angle important ce qui ne tend pas à un bon aménagement harmonieux des lieux ;

Considérant qu'une seule des 3 liaisons piétonnes par escalier entre le site depuis l'arrière des bâtiments « M » et le quartier 'Maritime' subsiste par rapport à la demande initiale, et que les articulations et les raccords de cette liaison à travers les talus au niveau du site et au niveau de la place du Laekenveld semblent non aboutis et non adaptés à l'échelle du projet ;

Considérant qu'il aurait été souhaitable de proposer une liaison piétonne vers la place du Laekenveld plus adaptée et à l'échelle du projet ;

Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean déplore la suppression des 2 liaisons par escalier vers notre Commune (rue de l'Escaut) et demande d'étudier la possibilité de créer un nouvelle accès piétons/vélos par le terrain à l'angle des rues Picard et de l'Escaut vers le site et la zone verte ;

Considérant que la distance entre les bâtiments limitrophes au quartier 'Maritime' et les talus a été réduite et les gabarits ont été augmentés et que, de ce fait, l'impact de ces bâtiments sur les maisons avoisinantes est encore plus important contrairement à la remarque faite par notre Commune concernant l'attention particulière à apporter à la relation entre le site de T&T et le quartier 'Maritime' ;

Considérant que l'aménagement des bâtiments limitrophes au Bilc a été modifié d'une manière telle que l'impact du bâti est plus important au détriment de la surface de l'espace vert et qu'il provoque de plus une rupture de la perspective ouverte de la coulée verte ;

Considérant que le parc à échelle régionale est un élément essentiel du projet et que, cependant, l'aménagement proposé n'apporte aucune réflexion globale scénographique paysagère tant dans le traitement de la diversité des ambiances que des textures, du relief et des matériaux et qu'il est regrettable que ce lieu soit réduit à un espace sans caractère entre bâti ;

Considérant que les gabarits plus élevés proposés dans l'intérieur du site n'ont pas d'impact sur le territoire molenbeekois mais qu'il y a cependant lieu de justifier l'implantation et les hauteurs de ceux-ci par rapport à l'ensoleillement et d'étudier particulièrement les distances entre ceux-ci afin d'obtenir des conditions d'habitabilité optimales et de qualité;

Considérant que le projet ne prévoit pas entre 5% & 25% de logement social contrairement aux recommandations de l'étude d'incidences ;

Considérant que les équipements proposés devront être étudiés en fonction des besoins des nouveaux habitants et en tenant compte de la saturation des écoles et crèches sur le territoire molenbeekois ainsi que l'absence de grands équipements sportifs dans le quartier Maritime ;

Considérant que le futur hôtel qui sera implanté le long de la rue Picard devra tenir compte de l'architecture et des gabarits des bâtiments le long de la rue Picard afin de s'intégrer harmonieusement dans le paysage urbain ;

Considérant que ce projet ne reprend pas les 2 grands principes de départ qui étaient de désenclaver et de valoriser le site ;

Considérant que l'ouverture du site aurait du être envisagée par la création de nouvelles perspectives (de De Ribaucourt vers la gare de Service – de Vandenboogaerde vers le site), l'élargissement des perspectives proposées (notamment du canal vers le pont Bockstael et du parc vers la gare de Service) et l'aménagement de liaisons piétonnes (de De Ribaucourt vers le parc et la gare de Service, du quartier Maritime vers l'espace vert central) ;

Considérant également que le projet ne maintient pas ou ne valorise pas suffisamment les éléments présents sur le site comme la gare de Service coincée entre 2 immeubles projetés ou les talus trop proches des façades arrière des futures constructions ;

Considérant que le plan d'ensemble est confus, trompeur, incomplet et qu'il ne renseigne pas des informations complètes et que, de ce fait, il est difficile de faire un avis complet et correct ;

Considérant également que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean rappelle son opposition à une liaison du tram de la rue Picard vers le boulevard Belgica contrairement à la 'représentation' sur le 'plan de situation – vue générale' ;

Considérant que la demande aurait dû tenir compte des principes du schéma directeur ;

à l'unanimité, décide :

sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un DEFAVORABLE sur la demande ».

ANNEXE 1 AU PERMIS D'URBANISME

Indications particulières à respecter pour la mise en oeuvre du permis.

1° au cas où les travaux pourraient compromettre la stabilité du trottoir ou les équipements existants sur et en dessous de la voie publique, consulter au préalable, d'une part, le Département Travaux de Voirie – cellule Etudes et Permis – rue du Pont Neuf, 12 à 1000 Bruxelles (dans le cadre d'éventuelles occupations particulières), et, d'autre part, les concessionnaires et/ou impétrants ; la liste de tous les impétrants actuels est disponible sur <http://www.coordi.irisnet.be> ; elle peut également être réclamée par écrit auprès du Département Travaux de Voirie – cellule Etudes et Permis à l'adresse susmentionnée (tél. 02/279.60.32 – fax 02/279.60.62) ; tous les frais résultant des éventuelles interventions sur les équipements existants, jugées nécessaires par le propriétaire de ceux-ci en raison des travaux, sont à charge du (des) titulaire(s) du présent permis ;

2° placer les roulettes de chantier éventuelles en conformité avec les prescriptions du Code de la Route;

3° avant d'entamer les travaux, contacter le Département Urbanisme, Plan et Autorisations, Centre Administratif, boulevard Anspach, 6, 11e étage - bureau 11/41, tél. 02/279.29.50, en vue d'obtenir sur place le tracé de l'alignement, la fixation du niveau à observer et le contrôle du maintien du repère de nivellement éventuel ;

4° se conformer aux conditions reprises, en annexe, du Service d'Incendie (A.2007.1157/5/DX/dd). Dès l'achèvement des actes et travaux soumis à permis d'urbanisme et avant toute occupation, le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale procède à une visite de contrôle sanctionnée par une attestation de (non-) conformité, à moins qu'il s'agisse d'actes ou travaux qui en sont dispensés par le Gouvernement;

5° introduire une demande de permis d'urbanisme séparée pour le placement d'enseignes ;

6° avant d'entamer les travaux contacter le Département Travaux de Voirie – cellule Pavage, rue de la Serrure, 24 à 1000 Bruxelles – tél. 02/500.70.59 en vue de l'établissement, le cas échéant, d'un état des lieux contradictoire de début et de fin du chantier.

REMARQUE IMPORTANTE :

Le bénéficiaire du permis d'urbanisme devra acquitter l'impôt sur la construction, la reconstruction et la transformation de bâtiments, dès la délivrance du permis d'urbanisme, conformément au règlement en annexe.

Une demande spéciale devra être sollicitée pour :

- l'exploitation d'un établissement soumis à permis d'environnement,
- le placement de tentes, stores, marquises, etc...,
- la construction, le renouvellement, la remise en état et l'ouverture des trottoirs,
- le raccordement ou la reconstruction d'un raccordement à l'égout public,
- le forage ou le vissage de pieux ou de palplanches,

Tout empiétement d'immeubles ou d'objets fixes sur, au-dessus et en dessous de la voie publique, qui dépasse les limites prévues au règlement sur les bâties, donne lieu à redevance calculée et appliquée conformément à la décision du Conseil communal en vigueur.



Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente
de la Région de Bruxelles-Capitale



PROJECT T ET T
Rue Picard, 3

1000 BRUXELLES

Bruxelles, 2/02/2010

Vos réf. : Votre demande du 25/11/2009

Nos réf. : A.2007.1157/5/DX/dd

A rappeler s.v.p.

Personne à contacter: L. SAUVAGE

Adresse: Rue Picard, 5-15 et Av du Port 90
1000 Bruxelles

Madame, Monsieur,

Concerne : Demande de Permis d'Urbanisme-Plans modifiés Site Tours et Taxis

Composition du dossier:

Maître de l'ouvrage: PROJECT T ET T
Rue Picard, 3
1000 BRUXELLES (02/420.60.69)

Architectes : Archi 2000(02/3758720)

Annexes: Jeu de plans cachetés au 2009/12/11-Note N° 15 du bureau archi 2000 ci-après recopiée

Description

- Suppression des immeubles : W,D6,D5.3,D2,H3 et H4
- Modification des voiries
- Modifications au niveau de la Gare Maritime et de l'hôtel de la Poste (zone 5)
- Modifications de parkings
- Intégration de certaines remarques du rapport précédent du SIAMU
- Les remarques de la Note N° 15 :

Zir 6A

NO 15

Contenu : Note de synthèse à destination du SIAMU
 Plans PU modifiés dans le cadre de l'application de l'article 191 du COBAT

Auteur : Michael Flohimont **Date :** 10/12/2009 **Pages :** 19

Objet

L'objectif du présent document est de synthétiser les modifications apportées aux plans figurant dans la demande 82P/07, portant sur l'urbanisation de la ZIR 6A afin de répondre aux conditions imposées par le Collège des bourgmestres et échevins, en application de l'article 191 du COBAT. Les plans modifiés intègrent également la suppression des immeubles W, D6, D5.3, D2, H3 et H4.

Pour rappel, ce projet avait fait précédemment l'objet de deux avis du SIAMU:

- le premier, ayant pour référence C.2007.1157/1/DX/dm, lors de l'introduction des demandes de permis initiales en octobre 2007
- le second, ayant pour référence A.2007.1157/4/DX/dm, lors de l'introduction des demandes de permis amendées suites aux conclusions de l'étude d'incidence en février 2009.

Rappel des conditions imposées et des immeubles supprimés**1.1. Immeubles supprimés**

Les immeubles W, D6, D5.3, D2, H3 et H4 sont supprimés et sont repris au plan d'implantation modifié sous la dénomination « Zone supprimée ».

Il est à noté que la portion de voirie à vocation de desserte privée située initialement entre les bâtiments H3 et H4 a également été supprimée compte tenu de son inutilité résultant de la suppression des immeubles la jouxtant.

La suppression de l'immeuble D5.3 a entraîné des modifications accessoires dans les sous-sols des bâtiments D5.1 et D5.2 afin de redistribuer les caves et les locaux techniques.

Les plans relatifs au réseau d'égouttage ont également été modifiés afin de ne plus intégrer les zones supprimées.

1.2. Conditions imposées

- *Supprimer les emplacements de parking à l'air libre situé le long de la zone d'activités portuaires et y aménager un espace vert avec plantation d'arbres, excepté devant la gare de service.*

Tous les emplacements à l'air libre situés dans cette zone ont été supprimés, le sol a reçu un traitement végétal et des arbres supplémentaires ont été implantés sauf en vis-à-vis de l'ancienne gare de service.

- *Supprimer la partie du sous sol des immeubles M7 et M8 situé sous la voirie réservée au tram ;*

Les plans ont été adaptés en conséquence. L'application de cette condition entraîne une diminution de 298 emplacements de parking.

- *Concernant la Gare Maritime :*

- améliorer la visibilité du cheminement central pour mieux percevoir les qualités spatiales de la structure et maximiser l'apport de lumière naturelle via les parties vitrées verticales entre nefs de hauteurs différentes. Pour ce faire :
 - au rez-de-chaussée, supprimer les volumes construits qui resserrent l'espace et réaligner les façades de manière à créer un vis-à-vis de l'ordre de 20 mètres ;
 - à l'étage, supprimer les surfaces commerciales situées au centre de la gare ;
 - supprimer les dispositifs de passerelles et de circulations verticales menant à l'étage ;
- accentuer pour mieux évoquer la situation d'origine, la verticalité des menuiseries extérieures de la façade côté rue Picard et les garnir de vitrages clair et transparents ;
- supprimer le volume saillant du « Polaris » de la façade côté parc pour permettre une meilleure lisibilité de la structure historique. Traiter cette façade en retrait et fixer la verticalité des menuiseries extérieures en harmonie avec celle de la façade côté rue Picard. Proportionner la baie d'accès à l'ampleur de la façade côté parc.

L'ensemble du niveau +1 de la zone centrale a été supprimé, en ce compris les passerelles et les moyens d'accès. Toutefois la possibilité d'implanter des mezzanines dans les commerces situés le long de la voirie commune avec les sheds a été conservée car elle offre un réel potentiel au niveau de l'animation des façades et ne pénalise en rien la perception de l'espace central. Il convient d'ailleurs de considérer ces mezzanines davantage comme un entresol puisque le niveau d'accès des commerces dans cette zone se situe 1.20 m plus bas que le niveau moyen de la gare maritime.

Les zones techniques des commerces situées initialement au niveau +2 ont été déplacées dans les petites travées latérales de la gare afin de les rendre aussi discrètes que possible.

Le cheminement central a été réaligné et élargi sur toute sa longueur.

Le « Polaris » a été reculé afin que sa façade se situe en retrait de celle de la gare maritime.

La modulation et la typologie des menuiseries extérieures a été revue afin d'évoquer au mieux la situation d'origine tout en garantissant un apport de lumière naturelle suffisant.

L'ensemble de ces adaptations ont pour conséquence une diminution de 13.467 m² de superficie plancher dans la Gare Maritime.

La superficie dévolue au « vrai » commerce (ou « autres surfaces commerciales ») passe de 26.995 m² à 14.313 m² (soit 13.131 m² au rez et 1.182 m² sur les mezzanines latérales)

Suite à l'élargissement du cheminement central, la superficie des circulations au sein de la zone de « vrai » commerce (ou « autres surfaces commerciales ») est passée de 4.985 m² à 5.858 m².

La répartition détaillée des surfaces selon leur affectation, après prise en compte des modifications est reprise à l'annexe 1 du présent document.

- *Supprimer les niveaux 7, 8 et 9 des « modules rehaussés » de l'immeuble M7 ;*

Cette adaptation n'a pas modifié la physionomie générale de l'immeuble.

- *Maintenir en partie la halle aux huiles et aux poissons avec sa structure Art nouveau sauf sur les cheminements latéraux destinés au SIAMU ;*

La Halle aux huiles et aux poissons a été maintenue. Elle a été raccourcie de 4 travées afin de permettre de dégager les cheminements latéraux encadrant le parc central.

Des rampes d'accès ont été prévues afin de pouvoir franchir la différence de niveau entre les cheminements latéraux et le quai de la halle.

- *Maintenir les édicules d'entrée et les grilles sauf celles situées à l'emplacement des accès futurs qu'il y a lieu de démonter et de stocker ;*

Cette condition s'applique au nouvel accès et à la nouvelle place créée au niveau du raccord avec la rue Picard. Les grilles seront démontées et stockées en vue de leur réemploi.

- *Adapter les plans aux conditions du SIAMU*

Les plans des différents immeubles ont été adaptés afin de satisfaire aux remarques émises par le SIAMU dans son rapport référencé A.2007.1157/4/DX/dm du 25 mars 2009, à l'exception des immeubles supprimés.

Ces adaptations mineures au regard de l'ensemble du projet portent essentiellement sur la clarification du fonctionnement de certains parkings et l'intégration de soupiraux permettant une meilleure ventilation, sur le dédoublement de certains chemins de fuite au niveau des rez-de-chaussée et sur l'implantation d'une aire de manœuvre dans l'intérieur de l'ilot M4.

Dans la zone M, ces adaptations ont entraîné la perte d'un appartement 2 chambres, la conversion d'un appartement 2 chambres en un appartement 1 chambre et la suppression d'une place de parking.

Les remarques portant sur la Gare Maritime ont été prises en compte, étant entendu que la suppression du niveau +1 de la zone centrale en a rendu certaines inutiles.

- *Respecter les conditions de la cellule égout/pavage*

La cellule égout/pavage dans son avis du 24 mars 2009 a demandé que la gestion des eaux pluviales soit réalisée par la construction de citernes pour l'ensemble des bâtiments du site, en ce compris les immeubles existants, ainsi que pour les espaces de voirie.

En ce qui concerne les immeubles, sauf ceux supprimés, ils ont tous été équipés de citernes, conformément aux prescriptions du RRU Titre I art. 16. Ceci vaut également pour la Gare Maritime pour laquelle, en principe, cette prescription n'est pas d'application, s'agissant d'un bâtiment existant.

En ce qui concerne les voiries, la situation est la suivante : initialement le projet prévoyait la mise en place d'un bassin d'orage mais l'étude d'incidences réalisée a démontré l'inutilité de cette solution et a recommandé la mise en œuvre d'un rejet des eaux pluviales vers le canal.

La cellule égout/pavage, dans son avis, prend cette solution en compte, mais la considère irréalisable actuellement en invoquant l'absence d'études techniques détaillées de ce raccordement au regard de l'imminence de la réalisation des travaux de réaménagement de l'Avenue du Port.

Toutefois, il convient de considérer que des contacts à ce sujet sont en cours depuis mai 2009 entre le maître d'ouvrage et les autorités compétentes, et que des solutions techniques permettant la réalisation de ce raccordement dans le cadre du réaménagement de l'Avenue du Port sont à l'étude, comme en attestent les documents repris en annexe 2.

Dès lors, l'opportunité de maintenir un rejet des eaux pluviales vers le canal est conservée, du moins en ce qui concerne les voiries.

En toute hypothèse, le site est pourvu d'un réseau séparatif (eaux pluviales / eaux usées) permettant toutes les solutions de gestion des eaux pluviales.

- Soumettre les plans modifiés suite aux conditions émises ci-avant à l'avis du SIAMU

L'avis du SIAMU sur le projet modifié sera transmis à la Ville dès sa réception.

Réglementation générale

Les immeubles doivent répondre aux prescriptions reprises dans les documents suivants :

- A.R. 13/06/07 modifiant l'A.R. du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire.
- A.R. 04/04/03 modifiant l'A.R. du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire.
- A.R. 19/12/97 modifiant l'A.R. du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire.
- A.R. 07/07/94 Arrêté Royal fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire.
- RGPT art 52.3 et Code sur le bien-être au travail
- NBN S21-207 : Equipements thermiques et aérauliques – protection contre l'incendie dans les bâtiments élevés
- NBN S 21-208-2 – Protection incendie dans les bâtiments – Conception des systèmes d'évacuation des fumées et de la chaleur (EFC) des bâtiments de parking intérieurs.
- NBN D51-001-Chauffage central, ventilation, conditionnement d'air – locaux pour postes de détente de gaz naturel.
- NBN D51-003 – Installations alimentées en gaz plus léger que l'air, distribué par canalisations
- NBN B61-001 – Chaufferies et cheminées
- NBN E52-014 – Règles de sécurité pour la construction et l'installation d'ascenseurs et monte-chARGE
- NBN EN 671-1 – Dévidoirs muraux à alimentation axiale
- NBN EN 671-2 – Hydrants muraux

Description adaptations apportées aux bâtiments afin de répondre aux remarques du SIAMU (A.2007.1157/4/DX/dm)

1.0. Remarques préliminaires

Les descriptions générales relatives aux immeubles et aux mesures de prévention figurant dans le rapport précédent restent d'application. La présente note décrit les modifications apportées aux projets.

Les observations reprises dans le rapport précédent au niveau des exigences en matière de détection et de moyens d'extinction (raccordement hydrant,...) restent d'application.

1.1. Bâtiment H3/H4

Ce bâtiment a été supprimé. Les remarques formulées sans dès lors sans objet.

1.2. Bâtiment D2

Ce bâtiment a été supprimé. Les remarques formulées sans dès lors sans objet.

1.3. Bâtiment D3

Implantation d'un deuxième escalier afin d'évacuer la partie haute des commerces.

Sprinklage dans les zones commerciales situées sous la tour R+15 (D3.A), et la zone commerciale répartie sur deux niveaux.

Pour le bloc D3.A, implantation d'un ascenseur prioritaire dimensionné pour accueillir un brancard.

Pour le D3.A, scission des chemins d'évacuation et des sorties vers l'extérieur depuis chacun des escaliers, au niveau du rez de chaussée.

Modification de l'implantation des locaux techniques

Mise en place des soupiraux pour la ventilation des sous-sols.

1.4. Bâtiment D4.1

Sprinklage des zones commerciales situées sous la tour R+15 (D4.1A).

Pour le bloc D4.1A, implantation d'un ascenseur prioritaire dimensionné pour accueillir un brancard. Le sas d'accès devra être équipé de moyen de communication (téléphone interne)

Pour le D4.1A, scission des chemins d'évacuation et des sorties vers l'extérieur depuis chacun des escaliers, au niveau du rez de chaussée.

L'accès à la sortie de secours située près de la chaufferie a été adapté afin de réduire les distances à parcourir dans le parking.

Compartimentage des caves et adaptations des chemins d'évacuation.

Déplacement du local gaz à proximité de la chaufferie pour éviter la traversée du parking par les canalisations.

1.5. Bâtiment D4.2

Exclusion du sas ascenseurs du chemin d'évacuation.

1.6. Bâtiment D5.1

La suppression du D5.3 a entraîné une reconfiguration des sous-sols avec la réorganisation des caves et locaux techniques nécessaires au D5.1

Le désenfumage des parkings sera réalisé conformément à la NBN S21-208/2

1.7. Bâtiment D5.2

Dissociation des deux chemins d'évacuation situés au rez de chaussée par une porte RF.

Reconfiguration des locaux techniques en sous-sol.

Le désenfumage des parkings sera réalisé conformément à la NBN S21-208/2

1.8. Bâtiment D5.3

Ce bâtiment a été supprimé. Les remarques formulées sans dès lors sans objet hormis pour la partie parking reprise désormais avec le D5.1

1.9. Bâtiment D6

Ce bâtiment a été supprimé. Les remarques formulées sans dès lors sans objet.

1.10. Bâtiments W1 à W4

Ces bâtiments ont été supprimés. Les remarques formulées sans dès lors sans objet.

1.11. Bâtiments M2.1 et M2.3

Prolongation de 2 escaliers vers les caves

Modification des accès en bout de parking au -2 afin de simplifier les circulations (axes droits).

Implantation de soupiraux permettant de ventiler le parking naturellement + désenfumage.

Adaptations en façade afin de respecter la distance RF horizontale minimale de 1 m.

1.12. Bâtiments M2.2

Implantation de soupiraux permettant de ventiler le parking naturellement.

Déplacement du local gaz afin d'éviter la traversée du parking par les canalisations.

1.13. Bâtiments M3.1 et M3.3

Adaptations en façade afin de respecter la distance RF horizontale minimale au niveau des façades formant un dièdre avec un angle inférieur à 90°.

Modification des accès en bout de parking au -2 afin de simplifier les circulations (axes droits).

Implantation de soupiraux permettant de ventiler le parking naturellement + désenfumage.

1.14. Bâtiments M3.2

Scission des chemins d'évacuation et des sorties vers l'extérieur depuis chacun des escaliers, au niveau du rez-de-chaussée.

Implantation de soupiraux permettant de ventiler le parking naturellement.

1.15. Bâtiments M4.1

Elargissement de la desserte de service afin de la rendre accessible aux véhicules d'intervention (min. 4 m) et implantation d'une aire de manœuvre en intérieur d'ilot.

Revoir la disposition des caves au niveau -2 afin de réduire au maximum le cul de sac du parking.

Implantation de soupiraux permettant de ventiler le parking naturellement + désenfumage.

Adaptations en façade afin de respecter la distance RF horizontale minimale de 1 m.

1.16. Bâtiments M4.2

Implantation de soupiraux permettant de ventiler le parking naturellement.

1.17. Bâtiment M7

Suite à la suppression de 3 niveaux, l'immeuble passe dans la catégorie des bâtiments moyens.

Ajout d'une cage d'escalier dans l'aile donnant sur la place commune avec le M8.

Sprinklage des zones commerciales et installation d'une détection généralisée.

Réduction de l'emprise du parking en sous-sol.

Implantation d'une rampe de parking supplémentaire permettant d'aboutir directement dans la zone du parking située à proximité de la rue Picard.

Implantation systématique des hydrants au pied des rampes d'accès.

Scission des locaux gaz et HT par immeuble (M7 / M8) et localisation au rez-de-chaussée

Scission du parking en trois zones EFC minimum (1 / rampe).

Le désenfumage des parkings sera réalisé conformément à la NBN S21-208/2

1.18. Bâtiment M8

Scission des chemins d'évacuation au rez de chaussée avec sorties directes vers l'extérieur

Implantation d'un ascenseur prioritaire. Cet ascenseur doit disposer d'une gaine et d'un sas séparé, permettre le transport de brancard et être équipé au niveau de son sas d'accès de moyen technique permettant de communiquer avec un PC de commandement situé au niveau d'évacuation, à proximité des accès. Ce local devra regrouper notamment toutes les tableaux d'informations incendie ainsi que commandes des systèmes de désenfumage.

Sprinklage des zones commerciales et installation d'une détection généralisée.

1.19. Gare Maritime (bâtiment G)

Toutes les zones commerciales situées dans la partie centrale du bâtiment ont été supprimées, ce qui solutionne la problématique de l'évacuation par les coursives.

L'évacuation des zones d'angle a été adaptée afin de favoriser autant que possible les fuites directes vers l'extérieur (sans passer par la zone centrale).

Les dimensions des zones de « Foyer » (conférence et école du cirque) ont été revues à la baisse.

Antécédents

Rapport S.I. du 2009/03/25 réf. : A.2007.1157/4/DX/dm

Avis du Service d'Incendie

Notre rapport susmentionné reste d'application pour l'ensemble de ses points ne traitant pas spécifiquement des bâtiments supprimés. Les remarques de la Note N° 15 doivent être suivies.

Il y a également lieu de tenir compte des remarques suivantes :

A. Pour l'implantation en général :

Les nouvelles propositions de voiries n'envisagent pas encore une continuité vers la rue de Molenbeek (demande déjà formulée du SIAMU lors de la réalisation)

Les voiries publiques projetées ne permettent plus le bouclage efficient du site tel qu'initialement demandé. Celui-ci est réalisé via une circulation sur le nouveau site potentiel propre du tram.

Etant donné que pour le tram, il ne s'agit que d'une implantation potentielle non définitive, le SIAMU demande les garanties futures suivantes :

- à défaut de voiries publiques spécifiques, permettre via le site du tram la circulation aisée des véhicules du S.I. de façon à garantir un bouclage du site entre la rue Picard et l'avenue du Port
- ces voies de circulation doivent notamment respecter le chapitre 1 (Implantation et chemins d'accès) de l'annexe 4 de l'Arrêté Royal du 19 décembre 1997 sur les normes de base en matière de prévention incendie.
- cette implantation du tram ne devra pas compromettre l'accès aux façades avant des bâtiments M7, M8 et le cas échéant du bâtiment hôtel (non encore précisé sur les plans) par la présence notamment de caténaires.

B. Pour tous les bâtiments :

Les façades doivent respecter le §3.3 de l'annexe 4 de l'A.R. du 1997/12/19 sur les normes de base en matière de prévention incendie. Ceci constitue un rappel pour les bâtiments M.

C. Pour le D.5.1 :

L'accès vers les caves dans les parkings -2 et -3 doit se faire via un sas coupe-feu.

D. Pour le D5.2 :

Il y aura lieu de mieux définir le niveau « activités productives » et d'y appliquer la réglementation adéquate (ex : activités commerciales accessibles au public : Titre XIII de l'Agglo de Bruxelles)

E. Pour les M2.1 et M2.3 :

Le grand « bloc » des caves à front de rue publique doit disposer d'une deuxième sortie

E. Pour les M3.1 et M3.3 :

Les chemins d'évacuation au rez-de-chaussée doivent être séparés.
 L'ensemble des caves au -1 sous M3.1 doivent être sprinklées et doivent disposer d'une sortie supplémentaire (cul-de-sac > à 37m !). Le sprinklage est également nécessaire au niveau -2 pour cet ensemble de caves. (une installation d'extinction automatique du type sprinkleur répondant aux prescriptions de la norme NBN EN 12845).

Les aménagements prévus pour les parkings ne garantissent pas d'une intervention sécurisée pour les services de secours. Par conséquent, le SIAMU demande que les niveaux de parking soient sprinklés.

G. Pour le M3.2 :

Afin de réaliser la scission effective des chemins d'évacuation, il manque au moins une porte coupe-feu.
 Les locaux dans le parking ne sont pas séparés de celui-ci par des sas.
 Le local gaz n'a pas été déplacé.

H. Pour le M4.1 :

à niveau -2, les caves côté « rampe » doivent disposer d'un accès supplémentaire vers la cage d'escaliers.

Pour le M.7 :

Manque scission des chemins d'évacuation au rez-de-chaussée

Pour le M.8 :

Les 2 parvis longeant le M.8 doivent permettre l'accès et le stationnement des véhicules du S.I. (portance à garantir)

Remarque : Pour le parking sous les M7/M8, comprenant 2 niveaux en sous-sol de 270mx50m, disposant de 3 rampes d'accès, il y a lieu de prévoir 2 cages d'escaliers supplémentaires côté rue Picard.
 De plus, ce parking sera désenfumé conformément à la NBN S 21-208-2 et sprinklé.

Pour la Gare Maritime :

Pour rappel, il s'agit d'un bâtiment considéré comme atypique et qui devra faire l'objet d'une demande de rogation auprès du SPF Intérieur.

Une zone 5 incluant l'ancien hôtel de la Poste, comptant un sous-sol et 3 étages . Elle n'avait pas fait l'objet d'un avis du SIAMU.

Un sous-sol accessible au public ainsi que des locaux techniques ont été prévus pour l'exposition « Polaris », de même qu'une terrasse accessible au public sur le toit de ce bâtiment.

Une piscine accessible au public est projetée sur le toit du bâtiment « Fitness ».

La toiture de l'ensemble semble induire une situation où le concept d'un espace couvert mais à l'air libre n'est pas vraiment respecté. Ceci pourrait amener des exigences de désenfumage de l'ensemble de la Gare.

Par conséquent, il y a lieu de prévoir un sprinklage généralisé de tous les locaux et bâtiments ainsi que leurs sous-sols qui font partie de la Gare maritime.

Plus particulièrement :

Centre de Conférences y compris Zone 5 : le SIAMU ne pourra accepter ce projet comme présenté actuellement qu'à condition notamment de disposer d'un nombre suffisant de sorties donnant directement à l'extérieur tant au sous-sol qu'au rez-de-chaussée et à l'étage. De plus, on relève une absence de compartimentage efficient qu'il y aura lieu d'améliorer.

Ecole du Cirque : le SIAMU ne pourra accepter cette partie qu'à condition notamment de disposer pour la salle au 2^{ème} étage d'un escalier continu et encloisonné et que le compartimentage soit amélioré.

Fitness : le SIAMU ne pourra accepter celui-ci qu'à condition de disposer de sorties de secours donnant dans des chemins d'évacuation reliés directement à l'extérieur et d'un compartimentage efficient. De plus :

- les locaux techniques et aire de cuisine en sous-sol doivent être séparés coupe-feu du parking
- l'escalier adjacent au local HVAC doit être encloisonné
- le traitement de l'eau de la piscine ne peut pas être effectué avec des produits sur base ou pouvant dégager du chlore.

Centre Polaris :

Etant donné qu'il constitue un ensemble non compartimenté de 4 niveaux, le SIAMU ne pourra accepter ce projet qu'à condition de disposer d'un compartimentage correct disposant de sorties sécurisées en nombre suffisant.

De plus, le sous-sol ne dispose pas de sorties de secours en nombre suffisant indépendantes du hall central au rez-de-chaussée (côté Fitness) ; les voies d'évacuation pour les étages repassent toutes par le 1er étage ; les parois des voies d'évacuation prévues ne sont pas complètement Rf.

Marché et centre commercial :

Toute cette zone devient pratiquement totalement couverte par les terrasses et autres aménagements du centre de conférence et de l'école du cirque. Des ouvertures existent malgré tout encore en plafond et doivent être maintenues.

Tous les plafonds des commerces y compris ceux en duplex doivent désormais présenter min Rf 1h (NBN 713020) ainsi que tous les murs de séparation entre commerces.

Cette zone sera également sprinklée.

Zone 7 :

Il s'agit d'une petite construction existante isolée et dont seul le rez-de-chaussée sera occupé par une activité de type Horeca. Pas de remarque particulière pour cette zone.

Parking en sous-sol :

D'un seul niveau, il a été ramené à des dimensions d'environ 185mx100m, comprenant 2 rampes d'accès et différents escaliers donnant directement à l'extérieur. Un cantonnement est prévu en 3 zones afin de réaliser le désenfumage du parking. Une installation de sprinklage doit y être associée.

De plus, il y a lieu de réaliser un compartimentage avec sas coupe-feu autour de la zone « escalier-escalator-ascenseur ». Il en va de même pour la batterie d'ascenseurs sur l'axe E-F à hauteur de l'axe 20.

A chaque passage réalisé dans le cantonnement (à côté des volets), des moyens d'extinction comprenant dévidoir et hydrant doivent se trouver de part et d'autre du sas.

La résistance au feu de toutes les parois jouxtant et touchant le parking doivent présenter Rf 2h (NBN 713020).

Pour tous les points qui ne sont pas abordés dans le présent rapport, il y a lieu de se référer aux normes et réglementations qui s'appliquent à ce type d'immeuble et reprises dans la note N° 15.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

L'Officier-chef de service,

Lt-Col. Ing. C. DE SNEYDER

L'Officier,

Cdt. Ing. L. SAUVAGE

Toute correspondance doit être adressée à l'Officier Chef de Service.

Dispositions légales et réglementaires

Intervention du fonctionnaire délégué

Article 116, § 1^{er}, alinéa 3 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Si l'avis du fonctionnaire délégué est notifié au collège des bourgmestre et échevins endéans le délai de quarante-cinq jours prévu au deuxième alinéa, le collège ne peut délivrer le permis que de l'avis conforme et exprès du fonctionnaire délégué, le permis devant reproduire le dispositif de l'avis du fonctionnaire délégué.

Suspension et annulation

Article 124 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Dans le cas visé à l'article 116, § 1^{er}, alinéa 3, le fonctionnaire délégué vérifie si la procédure a été régulière et son avis respecté.

Dans le cas visé à l'article 116, § 1^{er}, alinéa 4, le fonctionnaire délégué vérifie si la procédure a été régulière.

Dans la négative, il suspend la décision du collège des bourgmestre et échevins et le notifie à celui-ci, au demandeur ainsi qu'au Collège d'urbanisme, dans les vingt jours qui suivent la réception du permis.

Article 126 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Dans les soixante jours de la notification de la suspension visée aux articles 124 et 125, le Gouvernement, sur avis du Collège d'urbanisme, annule le permis s'il y a lieu et notifie sa décision simultanément au collège des bourgmestre et échevins et au demandeur.

Le collège des bourgmestre et échevins ou son délégué et le titulaire du permis ou son conseil, sont, à leur demande, entendus par le Collège d'urbanisme. Lorsqu'une partie demande à être entendue, l'autre partie et le fonctionnaire délégué sont invités à comparaître. Dans ce cas, le délai est prolongé de quinze jours.

A défaut de la notification de l'annulation dans les délais précités, la suspension est levée.

Péremption et prorogation

Article 87 de l'ordonnance du 29 août 1991.

§ 1^{er}. Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 84, § 1^{er}, 1^o, 2^o et 4^o, s'il n'a pas commencé les travaux d'édition du gros œuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en œuvre les charges imposées en application de l'article 86.

L'interruption des travaux pendant plus d'un an entraîne également la péremption du permis.

La péremption du permis s'opère de plein droit.

§ 2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le délai de deux ans visé au paragraphe 1^{er} peut être prorogé pour une période d'un an.

La prorogation peut également être reconduite annuellement, chaque fois que le demandeur justifie qu'il n'a pu mettre en œuvre son permis par cas de force majeure ou lorsqu'il fait état d'un recours en annulation devant la section d'administration du Conseil d'Etat introduit à l'encontre de son permis et sur lequel il n'a pas encore été statué.

La demande de prorogation ou de reconduction doit intervenir, à peine de forclusion, deux mois au moins avant l'écoulement du délai initial ou prorogé de péremption.

La prorogation est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier. Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 151, la prorogation est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision de l'autorité compétente au terme du délai de deux ans, la prorogation est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 129, 133, 144 et 148.

§ 3. En cas de projet mixte au sens de l'article 108, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

La décision définitive de refus relative à la demande de permis d'environnement emporte caducité de plein droit du permis d'urbanisme.

Pour l'application de la présente ordonnance, une décision est définitive lorsque tous les recours administratifs ouverts contre cette décision par la présente ordonnance ou par l'ordonnance relative aux permis d'environnement, ou les délais pour les intenter sont épuisés.

Le délai de péremption visé au § ter ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

La demande de prorogation est adressée, par envoi recommandé à la poste, au collège des bourgmestres et échevins qui a délivré le permis ou au fonctionnaire délégué lorsque le permis a été délivré par une autre autorité que le collège des bourgmestres et échevins.

Exécution du permis

Article 120 § 1^e de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le permis délivré en application de l'article 116 est exécutoire si, dans les vingt jours à compter de sa notification, le fonctionnaire délégué n'a pas notifié au demandeur une décision motivée suspendant le permis.

Le délai visé à l'alinéa 1^e prend cours à compter de la date de la levée de la suspension visée à l'article 87, § 2.

Le permis doit reproduire le texte de l'alinéa premier.

Publicité

Article 121 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Un avis indiquant que le permis a été délivré, doit être affiché sur le terrain, par les soins du demandeur, soit, lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit dans les autres cas, dès les préparatifs de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par l'administration communale ou par le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 183, à l'endroit où les travaux sont exécutés et le où les actes sont accomplis.

Recours au Collège d'urbanisme

adresse : rue du Progrès, 80 bte 1 – 1030 Bruxelles

Article 129 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur peut, dans les trente jours de la réception de la décision du collège des bourgmestres et échevins ou de la décision de refus du fonctionnaire délégué visé à l'article 128, introduire un recours contre cette décision auprès du Collège d'urbanisme.

Il peut également introduire un recours en cas d'absence de décision, dans les trente jours de l'expiration du délai visé à l'article 128, deuxième alinéa.

Copie du recours est adressé par le Collège d'urbanisme à la commune et au fonctionnaire délégué, dans les cinq jours de la réception.

La commune transmet au Collège d'urbanisme une copie du dossier dans les dix jours de la réception de la copie du recours.

Article 130 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur ou son conseil, le collège des bourgmestres et échevins ou son délégué, ainsi que le fonctionnaire délégué sont, à leur demande, entendus par le Collège d'urbanisme.

Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont invitées à comparaître.

Article 131 de l'ordonnance du 29 août 1991.

La décision du Collège d'urbanisme est notifiée au demandeur, au collège des bourgmestres et échevins et au fonctionnaire délégué dans les soixante jours de la date du dépôt à la poste de l'envoi recommandé contenant le recours. Lorsque les parties sont entendues, le délai est prolongé de quinze jours.

Lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité et/ou à l'avis de la commission de concertation, le délai prévu à l'alinéa premier est augmenté de trente jours.

Article 132 de l'ordonnance du 29 août 1999.

Le collège d'urbanisme peut délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis.

Les dérogations ne peuvent être consenties que conformément à l'article 118, § 2.

Les décisions du Collège d'urbanisme sont motivées.

CoBAT**Exécution du permis****Article 157 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire**

Le permis délivré en application de l'article 153 est exécutoire si, dans les vingt jours à compter de sa notification, le fonctionnaire délégué n'a pas notifié au demandeur une décision motivée suspendant le permis.

Le délai visé à l'alinéa 1er prend cours à compter de la date de la levée de la suspension visée à l'article 101 §3.

Le permis doit reproduire le texte de l'alinéa premier.

Le permis délivré en application de l'article 155 est exécutoire si, dans les trente jours à compter de sa notification, le fonctionnaire délégué n'a pas notifié au demandeur une décision motivée suspendant le permis.

Le délai visé à l'alinéa 1er prend cours à compter de la date de la levée de la suspension visée à l'article 101 §3.

Le permis doit reproduire le texte de l'alinéa premier.

Suspension et annulation**Article 160 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire**

Dans le cas visé à l'article 153, § 1er, alinéa 3, le fonctionnaire délégué vérifie si la procédure a été régulière et son avis respecté.

Dans le cas visé à l'article 153, § 1er, alinéa 4, le fonctionnaire délégué vérifie si la procédure a été régulière.

Dans tous les cas, le fonctionnaire délégué vérifie en outre, le cas échéant, si les conditions de l'arrêté du Gouvernement de refus d'ouverture de procédure de classement portant sur le bien qui fait l'objet du permis ont été respectées.

Dans le négatif, il suspend la décision du collège des bourgmestre et échevins et le notifie à celui-ci, au demandeur ainsi qu'à l'Administration, dans les vingt jours qui suivent la réception du permis.

L'Administration transmet une copie de la décision du fonctionnaire délégué au Collège d'urbanisme dans les cinq jours de sa réception.

Article 161 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er Dans le cas visé à l'article 155, une expédition du permis est transmise avec le dossier au fonctionnaire délégué, qui vérifie si le permis est conforme au plan particulier d'affectation du sol ou au permis de lotir.

Le Gouvernement détermine les documents que le collège des bourgmestre et échevins joint à l'expédition de la décision délivrant le permis qu'il notifie au fonctionnaire délégué.

Le fonctionnaire délégué vérifie en outre la conformité du permis à la réglementation en vigueur et, le cas échéant, aux conditions de l'arrêté du Gouvernement de refus d'ouverture de procédure de classement portant sur le bien qui fait l'objet du permis.

L'Administration transmet une copie de la décision du fonctionnaire délégué au Collège d'urbanisme dans les cinq jours de sa réception.

En cas de non-conformité, le fonctionnaire délégué suspend la décision du collège des bourgmestre et échevins et le notifie à celui-ci, au demandeur ainsi qu'à l'Administration, dans les trente jours qui suivent la réception du permis.

§ 2 Le fonctionnaire délégué suspend le permis qui, bien qu'il soit fondé sur un plan particulier d'affectation du sol ou un permis de lotir non permis, est non conforme aux prescriptions d'un projet de plan régional d'affectation du sol entré en vigueur.

Le fonctionnaire délégué peut également suspendre le permis lorsqu'il estime que les travaux prévus dans ce permis ou dans le dossier annexé sont de nature à compromettre le bon aménagement des lieux, dès que le Gouvernement a décidé la modification du plan particulier d'affectation du sol ou l'établissement d'un plan particulier d'affectation du sol ayant pour effet de modifier ou d'annuler le permis de lotir.

Article 162 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Dans les soixante jours de la notification de la suspension visée aux articles 160 et 161, le Gouvernement, sur avis du Collège d'urbanisme, annule le permis s'il y a lieu et notifie sa décision simultanément au collège des bourgmestre et échevins et au demandeur.

Le collège des bourgmestre et échevins ou son délégué et le titulaire du permis ou son conseil sont, à leur demande, entendus par le Collège d'urbanisme. La demande d'audition est adressée à l'Administration. Lorsqu'une partie demande à être entendue, l'autre partie et le fonctionnaire délégué sont invités à comparaître. A cette fin, l'Administration adresse aux parties et au Collège d'urbanisme une invitation à se présenter à l'audition devant le Collège d'urbanisme qui renseigne la date et le lieu de celle-ci. L'Administration et le Gouvernement ou la personne qu'il délégue peuvent assister à l'audition devant le Collège d'urbanisme. Dans ce cas, le délai est prolongé de quinze jours.

A défaut de la notification de l'annulation dans les délais précités, la suspension est levée.

Le permis reproduit le texte des articles 160 et 161, et les alinéas premier et deuxième du présent article.

Le Gouvernement détermine les modalités d'exécution du présent article.

Péremption et prorogation**Article 163 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire**

§ 1er Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1er, 1^o, 2^o et 4^o, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros œuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en œuvre les charges imposées en application de l'article 100.

L'interruption des travaux pendant plus d'un an entraîne également la péremption du permis.

Le délai de péremption est suspendu de plein droit durant tout le temps de la procédure, de l'introduction de la requête à la notification de la

décision finale, lorsqu'un recours en annulation a été introduit à l'encontre du permis devant le Conseil d'Etat. Si le bénéficiaire du permis conteste n'a pas la qualité de partie au procès, l'autorité qui a délivré le permis notifie au bénéficiaire la fin de période de suspension du délai de péréemption.

La péréemption du permis s'opère de plein droit.

§ 2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le délai de deux ans visé au paragraphe 1er peut être prorogé pour une période d'un an.

La prorogation peut également être reconduite annuellement, chaque fois que le demandeur justifie qu'il n'a pu mettre en œuvre son permis par cas de force majeure.

La prorogation ou la reconduction est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier. Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 187, la prorogation ou la reconduction est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision de l'autorité compétente au terme du délai de deux ans, la prorogation ou la reconduction est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation ou la reconduction du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 165, 169, 180 et 184.

§ 3. En cas de projet mixte au sens de l'article 124, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

Le refus définitif de permis d'environnement emporte caducité de plein droit du permis d'urbanisme.

Pour l'application du présent Code, une décision est définitive lorsque tous les recours administratifs ouverts contre cette décision par le présent Code ou par l'ordonnance relative aux permis d'environnement, ou les délais pour les intenter sont épuisés.

Le délai de péréemption visé au § 1er ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

§ 4. Au cas où des actes ou travaux de dépollution du sol doivent être exécutés avant la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme, celui-ci est suspendu de plein droit jusqu'à la constatation par l'institut bruxellois pour la gestion de l'environnement de la bonne exécution de ces actes ou travaux préalables.

§ 5. Dans tous les cas ou en application du présent Code, le permis d'urbanisme est suspendu, le délai de péréemption est lui-même suspendu et ce, pour toute la durée de suspension du permis.

Article 3 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juillet 1992 relatif à la péréemption et à la prorogation des permis d'urbanisme.

La demande de prorogation est adressée, par envoi recommandé à la poste, au collège des bourgmestre et échevins qui a délivré le permis ou au fonctionnaire délégué lorsque le permis a été délivré par une autre autorité que le collège des bourgmestre et échevins.

Publicité

Article 194/2 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Un avis indiquant que le permis a été délivré doit être affiché sur le terrain par les soins du demandeur, soit, lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit dans les autres cas, dès les préparatifs de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par l'administration communale ou par le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 30, à l'endroit où les travaux sont exécutés et le ou les actes sont accomplis.

Le titulaire du permis doit avertir par lettre recommandée le collège des bourgmestre et échevins et le fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes autorisés ainsi que de l'affichage visé à l'alinéa 1er, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux.

Le Gouvernement détermine les modalités d'exécution du présent article.

Modification du permis d'urbanisme

Article 102/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Le titulaire d'un permis d'urbanisme peut solliciter la modification de ce permis aux conditions suivantes :

1° les modifications demandées ne peuvent pas porter sur des travaux déjà réalisés;

2° la modification ne porte que sur les droits issus du permis qui n'ont pas encore été mis en œuvre;

3° tous les recours administratifs ouverts à son encontre par le présent Code ou les délais pour les intenter sont épuisés.

§ 2. Les dispositions du chapitre Ier et III du présent titre sont applicables à la demande de modification du permis d'urbanisme.

§ 3. Lorsqu'elle accorde la modification du permis, l'autorité ne peut porter atteinte aux éléments du permis d'urbanisme qui ne sont pas modifiés par la demande.

§ 4. L'introduction d'une demande de modification n'emporte pas renonciation au bénéfice du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

La modification du permis d'urbanisme n'a aucun effet sur le délai de péréemption du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

§ 5. Le Gouvernement arrête la composition obligatoire du dossier de modification du permis d'urbanisme.

Recours au Gouvernement

Article 169 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Le demandeur peut introduire un recours au Gouvernement dans les trente jours de la réception de la décision du collège des bourgmestre et échevins ou du fonctionnaire délégué ou, en cas d'absence de décision du fonctionnaire délégué, dans les trente jours à compter de l'expiration du délai visé à l'article 164, alinéa 5.

Ce recours est envoyé, par lettre recommandée à la poste, au Collège d'urbanisme qui en adresse copie au collège des bourgmestre et échevins et au Gouvernement dans les cinq jours de sa réception.

Article 170 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Dans les trente jours de sa notification, le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours au Gouvernement contre le permis délivré par le fonctionnaire délégué sur la base de l'article 164, lorsque cette décision consacre une dérogation visée à l'article 155, § 2, alinéa 1er en l'absence de proposition motivée du collège.

Ce recours, de même que le délai pour le former, est suspensif. Il est adressé, en même temps, par lettre recommandée au Collège d'urbanisme, au demandeur et au fonctionnaire délégué.

Article 171 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le Collège d'urbanisme remet son avis au Gouvernement dans les soixante jours de l'envoi du recours.

Le Collège en adresse simultanément copie aux parties.

A défaut d'avis émis dans ce délai, la procédure est poursuivie sans qu'il doive être tenu compte d'un avis émis hors délai.

§ 2. Le délai visé au paragraphe 1er est prolongé :

1° de trente jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité ou à l'avis d'administrations ou d'instances;

2° de soixante jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité et à l'avis d'administrations ou d'instances;

Dans les hypothèses visées à l'alinéa 1er, 1° et 2°, le Collège d'urbanisme informe les parties et le Gouvernement des mesures sollicitées et de la durée de la prolongation des délais.

§ 3. A leur demande, le Collège d'urbanisme procède à l'audition des parties.

L'audition La demande d'audition est formulée dans le recours ou, lorsqu'elle est formée par l'autorité qui a délivré l'acte attaqué, dans les cinq jours de la réception de la copie du recours.

Invitation à l'audition Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont également invitées à comparaître.

Délai Dans ce cas, le délai visé au paragraphe 1er est prolongé de quinze jours.

Assistance Le Gouvernement ou son représentant peut assister à l'audition.

Modalités et délais Si le Gouvernement peut arrêter les modalités et délais d'échange des arguments écrits des parties.

Article 172 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Notification Le Gouvernement notifie sa décision aux parties dans les trente jours de l'envoi de l'avis du Collège d'urbanisme ou, à défaut d'avis, de l'expiration du délai d'avis.

Article 173 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

A défaut de notification de la décision A défaut de notification de la décision dans le délai prévu à l'article 172, chacune des parties peut, par lettre recommandée, adresser un rappel au Gouvernement.

Lorsque le collège des bourgmestre et échevins ou le fonctionnaire délégué mettent le Gouvernement en demeure Ils en adressent simultanément copie au demandeur en permis. A défaut, la lettre de rappel ne porte pas d'effets.

Si, à l'expiration d'un nouveau délai de trente jours à compter de l'envoi du rappel, le Gouvernement n'a pas envoyé sa décision aux parties, l'avis du Collège d'urbanisme tient lieu de décision. A défaut d'avis du Collège d'urbanisme, la décision qui a fait l'objet du recours est confirmée. Dans le cas visé à l'article 164, alinéa 5, le permis est réputé renouvelé.

Article 173/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Préalablement à la décision du Gouvernement le demandeur peut produire des plans modificatifs ainsi que, le cas échéant, un complément au rapport d'incidence, lorsque ces plans modificatifs n'affectent pas l'objet du projet, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ou lorsqu'ils visent à supprimer les dérogations visées aux articles 153, § 2, et 155, § 2, qui impliquait le projet initial. Le permis est délivré sans que le projet modifié ne soit soumis aux actes d'instruction déjà réalisés.

Article 174 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement peut délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis.

Il peut également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis émis par le Collège d'urbanisme.



