

Perspective.brussels
Département Stratégie Territoriale
Monsieur Tom Sanders
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles

Bruxelles, le

Division : Qualité de l'environnement, Economie circulaire et Ville durable
Personne de contact : Myriam HILGERS
Dpt. Accompagnements Ville Durable
mhilgers@environnement.brussels – Tel : +32 2 775 78 51

**Concerne : Projet de PAD « Josaphat » - Avis de Bruxelles Environnement
conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT**

Monsieur le Directeur,

Conformément à l'article 30/5 §1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) et suite à votre demande en date du 16 octobre 2019, Bruxelles Environnement formule l'avis suivant relatif au projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Josaphat » et à son Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE).
Cet avis est émis sans préjudice de tout avis complémentaire de Bruxelles Environnement dans le cadre d'une autre procédure ou d'une autre compétence liée au présent dossier.

Préalables

En date du 8 octobre 2019, la plateforme collaborative Be Sustainable pour la réalisation de quartiers durables à Bruxelles a été lancée officiellement. Le projet de PAD Josaphat dessine le cadre de ce futur quartier durable, nous formulerons nos remarques au regard de la charte¹ qui décline les 10 thématiques qui composent les quartiers durables bruxellois.

Nous nous réjouissons que le projet de PAD fait de la durabilité un atout pour la qualité de vie du quartier, en misant en particulier sur 4 axes :

1. Le maintien de la biodiversité
2. La gestion durable de l'eau
3. La construction au niveau local d'une alternative à la mobilité centrée sur la voiture
4. La neutralité énergétique.

Comme le décrit le RIE, le processus d'élaboration du PAD Josaphat n'a pas suivi la même méthodologie que la plupart des autres PAD. Conformément à la législation, Bruxelles Environnement a été invité à remettre un avis sur le projet de CSC du RIE du PAD.

¹ Voir <https://besustainable.brussels/objectifs/>



Malheureusement ce RIE étant une extension d'études environnementales antérieures, notre administration n'a pu jouer son rôle de manière idéale notamment concernant les degrés de précisions que devaient comporter l'étude.

N'ayant pas participé au processus itératif, les choix posés dans l'écriture des volets réglementaires et stratégiques au regard des recommandations édictées dans le RIE nous amènent aujourd'hui à plusieurs interrogations et remarques que nous vous soumettons dans cet avis.

Aspects généraux

Nous nous réjouissons de constater que des aspects énergétiques et environnementaux ont contribué à guider l'élaboration du PAD et que celui-ci stimule la compacité du bâti et le recours aux énergies renouvelables. Vu la densité très importante et très impactante de ce qui est proposé, une attention particulière est néanmoins à porter dans chaque secteur aux questions d'ensoleillement et de microclimat des logements et des espaces publics/privés.

Nous constatons que bien que ce projet de PAD cherche à s'inscrire dans le plan nature : projet d'urbanisation d'une ancienne friche ferroviaire, le projet de PAD veille à maximiser les espaces verts, voire les espaces de biodiversité, sur l'ensemble du site, il ne répond malheureusement pas suffisamment aux objectifs de ce plan.

Nous constatons que le PAD ne s'inscrit que partiellement dans les objectifs du plan de gestion de l'eau. Une attention particulière est à porter à l'ambition de gérer les eaux pluviales à la parcelle. La priorité est effectivement de réduire d'abord la quantité des eaux à évacuer pour tendre vers un objectif zéro rejet à l'égout des eaux pluviales.

Nous constatons de la qualité du sol n'a pas été prise en compte de façon satisfaisante notamment pour les choix d'aménagements. Il en va de même pour la qualité sonore et la gestion des vibrations dont l'analyse et la prise en compte sont bien trop lacunaire pour un site situé dans une cuvette au cœur de laquelle passe une voie de chemin de fer.

Le quartier Josaphat peut contribuer à maintenir partiellement un système alimentaire durable, porté par la stratégie good food. Nous soutenons pleinement la création d'une production agricole dans la ZIU à moyen terme pour compenser au mieux les pertes de potager. Nous soulignons également l'importance de stimuler la production agricole dans les autres secteurs (jardins, toitures, spoorpark, ...) pour favoriser la cohésion sociale.

Nous saluons les éléments esquissés dans le projet de PAD afin de mettre en œuvre une stratégie d'économie circulaire qui prend appui sur une conception plus évolutive et adaptative du bâti, et sur le potentiel de la ZIU pour orienter les activités productives vers des projets économiques plus circulaires et réduisant leur impact sur l'environnement. Il en va de même pour la gestion des ressources et des déchets, avec les propositions de containers enfouis, de points de collectes, voire d'espaces pour un repair café, un système de compostage de quartier, etc... Par contre, les espaces de ZI étant fortement réduit, et rendu moins adapté aux activités de logistique et de type industriel, ce sont des opportunités ratées pour installer un véritable centre d'économie circulaire à caractère industriel comme le permettrait la zone.

Remarques de Bruxelles Environnement sur le volet stratégique du PAD

VISION (VIS)

- Au **point 2.4** « Un quartier qui fait de sa durabilité un atout pour la qualité de vie », il y a lieu de remplacer, page 13, « le projet de référentiel « quartiers durables » de Bruxelles Environnement » par « Be Sustainable, la plateforme collaborative des outils du Référentiel Quartiers Durables à Bruxelles ». On notera que les partenaires de Be Sustainable sont BE, Perspective, la SAU, le BMA, et Urban.

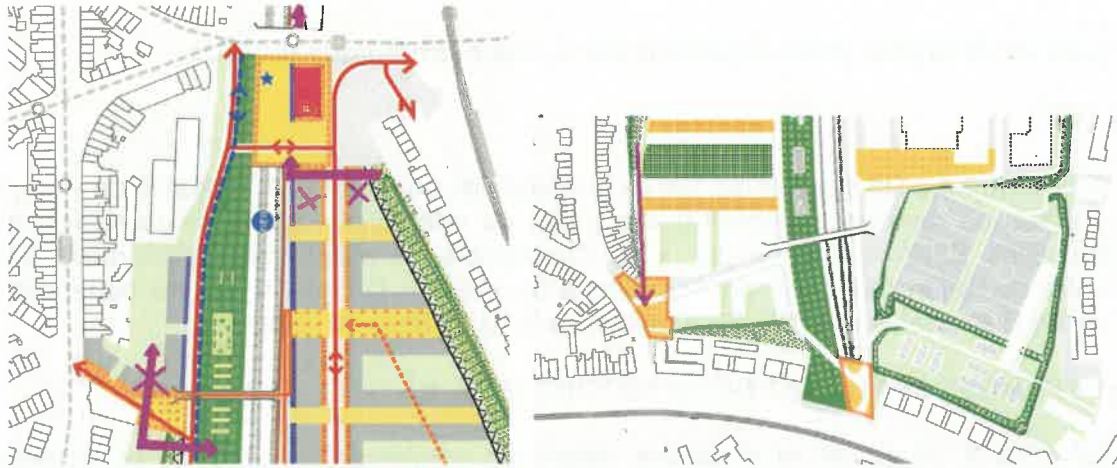
DEVELOPPEMENT SPATIAL ET DE LA NATURE (SPA, NAT)

- Le point 3, pages 21 et suivantes, décrit les nombreux éléments de la stratégie paysagère qui privilégie une forte présence de la nature en ville et des façons de se connecter à son environnement immédiat. Toutefois pour BE, plusieurs faiblesses sont à relever si l'on veut pleinement atteindre ces objectifs de développement de la nature en ville et notamment de renforcement du maillage vert régional.
 - o Tels que dessinés, **par exemple dans la carte 02 du paysage non bâti p.20**, le projet de PAD ne garantit pas suffisamment les connexions écologiques nécessaires tant au nord qu'au sud entre le site et les autres espaces verts à proximité (voir la figure 35 de la page 61). Les ruptures sont aussi visibles sur le **plan des affectations** du volet réglementaire du projet de PAD, qui ne reprend que des flèches de connexions des modes actifs et rien pour les corridors écologiques, qui débouchent sur des voiries, des espaces structurants, des zones de forte mixité, etc.

Dans la mesure où ce sont les « talusparks » qui ont vocation à garantir ces connexions écologiques, il y a lieu de ré-étudier la problématique afin de trouver des solutions satisfaisantes pour connecter ces talus aux espaces verts existants hors site aux endroits stratégiques proposés ci-dessous. Cela questionne l'implantation de certains bâtis et la forme de certains espaces publics, mais pour BE, cet enjeu de biodiversité et de maillage vert est essentiel pour la ville résiliente dont tous les bruxellois ont besoin :

Pour l'image du nord du site : Le corridor écologique ouest devrait être **mieux connecté** au nord avec le corridor écologique le long du chemin de fer: en soignant le contact entre le talus et le spoorpark au nord du secteur 3, en assurant la continuité de ce corridor entre le secteur trois -le secteur 4 - et les jardins des maisons.riverains, et finalement en soignant l'aménagement du corridor sous et sur la place créée au pont de Boeck. les **grosses flèches mauve** indiquent les connexions à établir et les **croix**, le bâti à reconsidérer. On notera que le RIE indique pour le quartier de la gare que la densité envisagée doit vraiment être un maximum vu notamment l'enclavement de cette partie du site et du lien avec la ZIU qui doit être accessible à du charroi lourd.

Pour l'image du sud : cette connexion aussi mérite d'être plus **robuste** et d'être reprise dans le volet réglementaire.



- Le RIE nous indique que la proportion des espaces verts accessibles au public pour le futur quartier est estimée à 18% et que la superficie d'espace vert par habitant serait de de 13,5 m². Le RIE conclut que les 4,5 hectares d'espaces verts prévu au projet de PAD sont suffisants par rapport aux moyennes régionales. Pour BE néanmoins, cette proportion concentrée principalement sur un espace vert linéaire extrême n'est pas une garantie suffisante pour rencontrer l'ensemble des besoins des habitants en lien avec nature.

CYCLE DE L'EAU (WAT)

- BE souligne l'ambition du projet de PAD Josaphat qui fait de la gestion durable de l'eau un de ses axes de durabilité, avec l'ambition du zéro rejet d'eau pluviale au réseau d'égouttage. La réserve importante que nous souhaitons formuler consiste à **supprimer du texte du point 8.2 du volet stratégique, page 59**, dernier tiret, le fait d'attribuer à BE une étude de faisabilité d'un dispositif pour rejoindre les étangs Josaphat. En effet, il n'est pas de la responsabilité de BE d'étudier ce dispositif. Néanmoins, les planificateurs et auteurs de projets pourront tout à fait faire appel à l'expertise de BE à l'occasion de cette étude. Et nous confirmons que l'étude hydrologique menée par la Commune de Schaerbeek sur le parc Josaphat montre que ses étangs ont besoin d'eau et donc pourraient tout à fait accueillir un supplément d'eau de pluie venant de l'amont du bassin versant.

ENVIRONNEMENT PHYSIQUE (PHY)

POLLUTION DU SOL

Ancienne friche ferroviaire, la pollution notamment via la présence de scories ou de plantes invasives, est bien présente sur l'ensemble du site et notamment dans la Zone d'Industrie Urbaine. BE déplore que cette matière, étudiée dans le RIE, ne fasse pas l'objet d'un point d'attention dans le volet stratégique afin d'en tenir compte dès la conception des projets. Cette problématique aura un impact sur les mouvements de terre, sur les projets de potagers, sur l'infiltration des eaux de pluie.

BRUIT

Bruxelles Environnement salue la **disposition 3.2.3.5** qui vise à construire un quartier calme, car elle répond aux objectifs et aux mesures prévues dans le plan quiet.brussels, adopté le 28 février 2019. Le bruit a fait l'objet d'une étude complémentaire de modélisation acoustique dans le cadre du RIE sur le Plan Directeur et reprise pour le projet de PAD. Bien que le site bénéficie en moyenne d'une ambiance acoustique générale calme, l'étude a aussi clairement mis en évidence la gêne potentielle importante, de 70 à 80 dB(A), lors du passage des trains, à raison d'un passage toutes les 6 minutes en journée. Plusieurs éléments ont alors été pris en compte notamment un merlon sur le côté Ouest de la ligne de chemin de fer dans le « spoorpark », un front bâti avec des affectations moins sensibles au Nord-Est entre les voies et le futur quartier de la gare, des « talusparks » comme zone tampon avec les zones limitrophes existantes, des « wadiparks » comme zones de calme, des « woonerven » comme zones à la circulation apaisée.

Néanmoins, la volonté annoncée d'organiser **une façade calme pour chaque logement est incompatible avec les options et les implantations proposées dans la carte 01 de synthèse**. En effet, l'efficacité du merlon dépend essentiellement de sa position par rapport à la source de bruit et de sa hauteur. Si la position actuelle du merlon est la plus favorable, par contre sa hauteur ne permet pas de protéger les étages supérieurs des immeubles hauts autorisés au plan d'implantation réglementaire (R+8), situés dans le campus résidentiel le long de la voirie de circulation principale. Il conviendrait donc, sur la base de simulations acoustiques plus détaillées, d'envisager des dispositions complémentaires au merlon, notamment en termes de limitation des gabarits des immeubles de façon à se situer en dessous de la « ligne d'ombre acoustique ». Complémentairement, la morphologie « en peigne » préconisée pour l'implantation des bâtiments dans cette zone n'est pas rencontrée puisque les immeubles sont implantés sous la forme de barres perpendiculaires au chemin de fer, laissant « percoler » le bruit autant dans les « wadiparks » que dans les « woonerven » et donc de manière équivalente sur les deux façades des immeubles. A noter qu'une fermeture longitudinale n'est pas contradictoire avec une continuité des espaces verts, qui peut toujours être assurée au niveau des étages inférieurs des immeubles.

Contrairement à ce que précise l'arrêté du Gouvernement approuvant le projet de PAD, ces points d'attention ne peuvent pas être considérés et mis en œuvre uniquement dans le cadre des projets d'opérationnalisation du site, mais bien en amont, dans le cadre du PAD.

Enfin, en matière de mobilité, de manière à réduire l'impact du bruit de la circulation locale mais aussi de façon à accentuer caractère « logements dans un parc », l'accès aux éventuels parkings des immeubles pourrait être limité à la voirie de desserte principale, les voiries secondaires étant essentiellement piétonnes (sauf pompiers et déménagements).

MATIERE ET RESSOURCES (MAT)

Les ambitions de durabilité du projet de PAD nous montrent combien il importe d'agir sur un grand nombre de leviers afin d'assurer la transition vers une ville plus durable. Cela passe bien entendu par une mobilité plus durable, une gestion durable de l'eau et de la biodiversité, ou encore par la neutralité énergétique, mais cela passe aussi par une autre gestion des matières, ressources et déchets. Un quartier zéro déchets est un quartier qui cherche par tous les moyens à réduire son empreinte écologique. Plusieurs approches et dispositifs sont bien prévus dans le projet de PAD (dont la stratégie des logements innovants et durables du point 4.2.4), mais il reste peut-être un pas à franchir pour être aussi exemplaire et innovant sur l'ensemble de la vie de quartier. L'approche au niveau des besoins et des équipements

du quartier pourrait intégrer un projet exemplaire pour gérer ces matières et ressources, au-delà des pistes du RIE de repair café, des lieux de collectes, de containers de tri enterrés. On peut lire dans la Déclaration de politique régionale 2019-2024 que « Le Gouvernement entend développer le réseau des Recyparks de proximité pour atteindre l'objectif total de 10 implantations sur l'ensemble du territoire régional. En parallèle, le Gouvernement lancera un projet-pilote d'une collecte« préservante » pour améliorer les résultats de collecte des encombrants. » De tels équipements ou de telles activités circulaires n'auraient-ils pas davantage leur place au sein de ce quartier durable, et par exemple au sein de la ZIU ?

ENERGIE (ENE)

Une des ambitions de durabilité mise en avant dans le projet de PAD est celle de la neutralité énergétique, en plus d'une mobilité plus durable.

Néanmoins ce point est peu développé et semble au final se focaliser sur les performances du bâti futur. Le RIE nous apprend qu'une étude d'opportunité d'installation d'un réseau de chaleur a bien été réalisée mais a conclu qu'au-delà de son intérêt environnemental, il ne serait pas rentable d'un point de vue économique à l'échelle du site. Le RIE recommande alors, en page 593, de mener des études si un potentiel était identifié à de plus petites échelles, en vue de créer des synergies entre projets.

Ce nouveau quartier, à la maîtrise foncière publique, ne serait-il pas l'occasion de développer des projets de « communautés citoyennes d'énergie », ce qui nécessite de réfléchir à des infrastructures et à leur implantation, au sein des différents sous-quartiers ?

MOBILITE (MOB)

Vu les forces et faiblesses du site (dont son enclavement et la barrière du chemin de fer), et vu l'ambition pour y développer une mobilité durable, on apprécie les nombreuses études et évaluations environnementales réalisées pour optimiser la mobilité durable, les modes actifs, les transports publics sur l'ensemble du site. Néanmoins cette thématique demeure complexe.

En matière de stationnement, levier important pour une transition vers une mobilité durable, vers le shift modal prévu par le projet de plan Good Move, le projet de PAD développe un mécanisme dit de « stationnement intelligent », en page 53. Par contre, pour BE et en cohérence avec les autres projets de PAD, c'est le rôle du RRU de fixer les normes. C'est pourquoi nous demandons de **retirer du volet réglementaire toutes références à des normes , ratio que ce soit pour les logements ou pour la capacité des parkings prévus .**

On notera l'importance du développement d'une offre en voitures partagées (le projet ne prévoit que 9 emplacements en voirie dans la zone dans le campus logement) et l'importance de maximiser les bornes de rechargements dans les immeubles neufs et à tout le moins le gainage des immeubles pour faciliter leur installation future.

Nous insistons sur l'importance de réaliser en premier lieu les parkings publics hors sol qui permettront de mettre en place une stratégie de mobilité à l'échelle du quartier et en amont des développements de logements . Ces parkings pourront aisément être reconvertis . Toujours concernant ces parkings mutualisés nous questionnons l'implantation de ceux-ci, de l'autre côté de la voie de chemin de fer.

GESTION ET PARTICIPATION (MAN)

- En lien avec la vision et l'identité du quartier, on ne retrouve pas dans le projet de PAD et dans la façon dont il gère, les propositions formulées par des citoyens et associations à l'occasion de l'occupation temporaire « common josaphat ». En effet, questionner un projet de quartier durable, qui plus est sous maîtrise foncière publique, au regard de cet enjeu des biens communs nous semble porteur d'avenir au regard des enjeux climatiques et de la nécessité de mettre en place des stratégies de résilience. Les biens communs ici ne sont autres que la terre, l'eau, la biodiversité, et on pourrait aussi penser à une certaine forme de gestion de l'énergie. Cette approche via les Commons a le mérite de nous questionner sur notre modèle de développement et sur la nécessité d'en imaginer d'autres, plus résilients, plus solidaires, plus durables. On peut souligner aussi les qualités des projets du type CLT_B qui pourraient ainsi trouver une place à une échelle conséquente, vu le programme des logements publics et inclusifs prévu au projet de PAD.
- Que ce soit dans le volet stratégique ou dans un volet à construire autour de l'opérationnalisation du projet voire autour de la gestion transitoire, il y aurait lieu de développer un chapitre relatif à un cadre pour la gouvernance du projet et pour la participation citoyenne, pour continuer à faire vivre le site autour d'une démarche inclusive, solidaire et durable.
- Un tel volet, pourrait aussi utilement détailler les grandes phases de l'urbanisation du site, avec l'idée d'évaluer ces étapes au regard des enjeux stratégiques et parfois émergents tels la nécessaire résilience climatique et l'importance de la biodiversité, la gestion de la mobilité et pourquoi pas par exemple pour mettre en place aussi une stratégie provisoire de protection de la biodiversité dans des zones encore non bâties.

Remarques de Bruxelles Environnement sur le volet réglementaire du PAD

Prescriptions graphiques :

Concernant le plan des affectations :

- Comme indiqué au volet stratégique, il y aurait lieu de **repren**dre sur le plan des affectations des **flèches** pour bien marquer les connexions écologiques indispensables pour garantir le maillage vert et bleu entre ce site et les espaces verts à proximité (à la suite des connexions modes actifs repris sur cette carte)
- Comme le relève le RIE en page 539, les « wadiparks » sont situés en zone d'habitation et ne sont pas expressément affectés en zone non bâtie. Comment en assurer la bonne réalisation ? S'il est difficile de les dessiner sur ce plan d'affectation, il faut au minimum les retrouver dans les prescriptions littérales.

Concernant le plan d'implantation qui prévoit jusqu'à des R+ 8 pour le bâti à front du spoorpark :

- Parc accessible au public de 2,6 hectares, le spoorpark constitue la colonne vertébrale du futur quartier. La programmation de celui-ci sera discutée via un processus participatif afin de trouver un équilibre entre les fonctions sociales, récréatives, sportives et les fonctions écologiques et celles relatives à la mise à disposition de zones calmes. Toutefois, pour que ce parc linéaire puisse remplir au mieux ses objectifs, il y a lieu de garantir que les proportions entre le bâti (vertical

côté campus logement) et l'espace vert (horizontal, quand on est dans le parc) soient confortables et sans ombres portées. La règle des gabarits (E.3) renvoie au plan d'implantation, qui prévoit pour les immeubles le long du spoorpark des hauteurs pouvant aller jusqu'à R+8 (soit 27 à 30 m). Bruxelles Environnement émet des doutes quant à la compatibilité entre de tels gabarits et le projet de parc. Les projets développés dans les phases ultérieures devront démontrer qu'ils ne mettent pas à mal les objectifs du parc.

Prescriptions littérales :

De manière générale BE souhaite que les volets réglementaires soient le plus précis possibles et ne laissent pas de marges à l'interprétation. Des phrases comme « recul de petite importance » ne permettent pas aux autorités de savoir si une demande déroge ou non au Plan.

BE s'interroge sur l'application de certaines prescriptions générales du PRAS. En effet, la prescription 0.5 est identique à la 0.11 du PRAS, nous nous demandons pourquoi elle est reprise dans le volet. Si une prescription du PRAS n'est pas reformulée dans le PAD et qu'aucune prescription dans le PAD ne le prévoit, toutes les prescriptions générales du PAD qui ne sont pas contraires au PAD seront d'application.

NAT

- Alors même que le maintien de la biodiversité est repris comme une des ambitions de durabilité du projet de PAD, il est surprenant de lire à la **prescription 0.2 al 2** que les 10% d'espaces verts à créer « ne doivent pas être réalisés en **pleine terre** ». A ce titre, le RIE en page 542, recommande de reformuler la prescription de façon, au contraire, à imposer que la moitié des 10% d'espaces verts soit obligatoirement en pleine terre. **C'est pourquoi BE demande de reprendre la prescription 0.2 du PRAS telle quelle.**
-
- Comme le recommande le RIE en page 543, il y a lieu d'ajouter à la prescription 0.3 , 2^e alinéa, à la suite de la « zone de parc », la « zone verte » afin que là aussi l'équipement ne puisse être que l'accessoire de l'affectation.
- Afin de renforcer les connexions écologiques entre le site et ses abords pour contribuer réellement au maillage vert et bleu, il serait utile **d'ajouter une prescription en surimpression D.3 « connexion écologique »**, en lien avec des flèches à ajouter sur la carte des affectations, au même titre que les connexions modes actifs.

WAT

Concernant la gestion intégrée de l'eau pluviale, point stratégique pour faire du site un quartier durable, BE s'interroge sur les balises à reprendre dans un volet réglementaire afin de rencontrer les meilleures conditions possibles de sa mise en œuvre. Nous souhaitons relever les deux remarques suivantes du RIE :

- Concernant la **prescription 0.2 al 1**, et il en va de même pour la prescription B.2.3, il y aurait lieu d'ajouter en fin de texte **maillage vert « et bleu »**. En effet, comme le relève notamment le RIE en page 539, les « **wadiparks** » sont situés en zone d'habitation et ne sont pas expressément affectés en zone non bâtie. Vu l'importance de ceux-ci pour la réalisation de la stratégie de gestion intégrée des eaux de pluie, il y a lieu de

se donner toutes les garanties de leur réalisation, notamment en zone d'habitation et en zone d'équipement et d'avoir une **prescription qui permet leur réalisation**.

- Concernant les **zones d'habitation**, le RIE va même plus loin en ce qui concerne les espaces verts et notamment de fixer des normes claires (de surface) pour la réalisation des « wadiparks », page 548 du RIE.

MOB

Suite à nos remarques sur le volet stratégique, Bruxelles Environnement préconise de **retirer du volet réglementaire les normes relatives au stationnement** (3.2 prescriptions générales d'aménagement, A.1).

PHY_BRUIT

Bruxelles Environnement salue l'existence d'une **prescription spécifique E.10** prenant en compte les impacts acoustiques et vibratoires potentiels du chemin de fer. Afin de répondre aux remarques émises ci-avant, il est proposé de ne pas se limiter uniquement au bâtiment situé dans le secteur 6a, de prendre en compte tous les immeubles et d'adapter le texte de cette prescription comme suit : « **les constructions implantées sur le premier front bâti devant le chemin de fer font l'objet de mesures spécifiques visant à limiter les effets sonores et vibratoires du trafic ferroviaire sur l'environnement extérieur et intérieur des constructions concernées. Les immeubles destinés au logement et aux établissements scolaires disposent au moins d'une façade calme ou assimilée comme telle.** »

PHY_SOLS

Dans la prescription B.8.1, il est étrange de lire que l'on peut faire des potagers si « la qualité des sols... le permet », car ce principe est valable pour l'ensemble des zones.

Remarques sur le Rapport d'Incidences Environnementales (RIE)

Nous prenons acte de la position du Gouvernement qui considère dans son arrêté du 23 mai 2019 adoptant le projet de PAD que ce dernier a largement pris en compte les recommandations du RIE et que pour le surplus il renvoie le plus souvent aux projets d'opérationnalisation du site.

En matière d'environnement sonore, Bruxelles Environnement regrette néanmoins un certain nombre d'erreurs ou d'approximations, notamment :

- p 232 : le document d'orientation actuellement en vigueur est le plan quiet.brussels qui a été adopté le 28 février 2019
- p 237 : c'est le relief plus que la végétation qui fait obstacle à la propagation du bruit
- p 436 : la modélisation de la situation projetée, réalisée en 2016 dans le cadre du Schéma Directeur, n'est plus valable suite aux évolutions du PAD en 2019, en particulier en ce qui concernent l'implantation (barres perpendiculaires au chemin de fer et non plus îlots ou « peigne ») et les gabarits (R+8) des immeubles du campus résidentiel (secteurs 1, 2 et 3) repris sur la carte stratégique 01 de synthèse et au plan d'implantation réglementaire.
- p 433 : les variantes analysées dans le RIE (inversion voirie et merlon le long du chemin de fer et front bâti ponctuel le long du chemin de fer) ne sont pas pertinentes. D'autres variantes auraient dû être analysées, notamment en termes d'implantation

des immeubles du campus résidentiel (bâtiment écran face au chemin de fer mais avec la voirie de desserte le long du « spoorpark », casquette à la place du merlon, etc.)

- p 443 : suite aux dernières recommandations de l'OMS, publiées en 2018, les nuisances sonores imputables au trafic ferroviaire sont maintenant considérées comme supérieures par rapport à celles occasionnées par le trafic routier (en moyenne 45% de la population hautement gênée par le fer pour 39% par la route à un niveau de 75 dB(A)). Il convient aussi de rappeler que au même titre que les logements et les établissements hospitaliers, les écoles sont considérées comme des bâtiments sensibles au sens de la directive 2002/49/CE relative à la gestion du bruit dans l'environnement et qu'il convient donc d'avoir une attention particulière par rapport à l'école fondamentale qui sera située le long du chemin de fer.

Enfin, Bruxelles-Environnement rappelle que les installations classées, au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences (pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE ou d'un PAD.

Certains aspects des futurs projets seront analysés lors de ces demandes de permis. Bruxelles Environnement se prononcera définitivement sur ces aspects sur base des informations complémentaires et des études réalisées à la suite des procédures prévues pour les projets.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.



Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe



Frédéric FONTAINE
Directeur général

J-P JANSSENS
Directeur

Sur délégation