



**DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme Mixte**

Réf. / Ref.: A710/2023 (PFD)

Adresse / Adres:  
Drève Anna Boch 1000 Bruxelles

Demandeur / Aanvrager: PROJECT T&T - S.A. (Peter DE DURPEL et Michel VAN GEYTE)

Objet / Betreft: Modifier le permis d'urbanisme délivré le 17/12/2009 (permis modificatif du permis initial : 04/AFD/189309) :

- Urbaniser les zones A et B du PPAS « Tour & Taxis » par la création d'un ensemble de 16 bâtiments comprenant principalement du logement et du bureau ainsi que des commerces et des équipements d'intérêt collectif ;
- Modifier l'accès au parking du bâtiment BGO ;
- Réaliser des aménagements extérieurs dont le déplacement de l'allée nord du parc et des modifications ponctuelles de la drève Anna Boch ;

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 05/02/2025 - 06/03/2025

Réactions / Reacties: 271 dont une pétition de 3.162 signataires

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 18/03/2025

7

**AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:**

**AVIS MAJORITAIRE :**

**Ville de Bruxelles – Direction régionale de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites:**

**Pour le Permis d'Urbanisme et le Permis d'Environnement :**

Considérant que le périmètre d'intervention se situe en zone d'intérêt régional (ZIR 6) du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ; et plus particulièrement à cheval sur les sous-zones 6A et 6B ;

Considérant que le site est situé dans le périmètre du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n° 09-01 « Tour et Taxis », approuvé par le Gouvernement en date du 04/05/2017, et plus précisément :

**au plan des affectations :**

- en zone à prescriptions particulières A (partiellement) et B (entièrement) pour les immeubles ;
- en zone de voirie principale pour les interventions sur la Drève Anna Boch et Drève Maritime ;
- en zone d'espace vert public multifonctionnel pour les interventions au raccord avec le parc ;

**au plan d'implantation :**

- en zone à prescriptions particulière X1 (partiellement) et Y (entièrement) pour les immeubles ;
- en zone de voirie principale pour les interventions sur la Drève Anna Boch et Drève Maritime ;





- en zone de parc à prédominance minérale pour certains aménagements en raccord avec le arc côté sud ;
- en zone de parc à prédominance végétale pour certains aménagements en raccord avec le arc côté sud ;

Considérant est partiellement situé en dehors du périmètre du PPAS pour certains aménagements de la drève Anna Boch côté nord ;

Considérant que la zone X est délimitée par un alignement de type 1 sur ses quatre côtés ; la zone Y par un alignement de type 1 au nord et à l'est, et un alignement de type 2 au sud et à l'ouest ;

Considérant que le projet se situe dans les zones de développement prioritaire n° 3 « Tour et Taxis » et n° 11 « Zone du canal » tel qu'approuvé par le Gouvernement en date du 26 septembre 2013 ;

Considérant que la présente demande vise à :

**Demande initiale :**

- Modifier le permis d'urbanisme délivré le 17/12/2009 (permis modificatif du permis initial : 04/AFD/189309) ;
- Urbaniser les zones A et B du PPAS « Tour & Taxis » par la création d'un ensemble de 16 bâtiments comprenant principalement du logement et du bureau ainsi que des commerces et des équipements d'intérêt collectif ;
- Modifier l'accès au parking du bâtiment BGO ;
- Réaliser des aménagements extérieurs dont le déplacement de l'allée nord du parc et des modifications ponctuelles de la drève Anna Boch ;

**Demande amendée :**

- Modifier le permis d'urbanisme délivré le 17/12/2009 (permis modificatif du permis initial : 04/AFD/189309) ;
- Urbaniser les zones A et B du PPAS «Tour & Taxis » par la création d'un ensemble de 16 bâtiments comprenant 96.237,10 m<sup>2</sup> de logement (737 unités de logement et 10 unités de Coliving de 10 chambres), 38.311,66 m<sup>2</sup> de bureau, 3.028,96 m<sup>2</sup> de commerce et 3.996,87 m<sup>2</sup> d'équipement d'intérêt collectif ;
- Modifier l'accès au parking du bâtiment BGO ;
- Réaliser des aménagements extérieurs dont le déplacement de l'allée nord du parc et des modifications ponctuelles de la drève Anna Boch ;

Considérant que la demande amendée déroge aux :

**règlements d'urbanisme visés ci-dessous, en ce qui concerne :**

- Règlement Régional d'urbanisme (RRU)
  - Titre I ;
    - article 10 : grilles de ventilation en façade avant ;
    - article 16 : stockage des eaux pluviales (citerne) ;
  - Titre II ;
    - article 16 : local commun à ordures ;
    - article 18 : local commun pour le rangement du matériel de nettoyage ;
  - Titre VIII ;
    - article 6 : nombre d'emplacements à prévoir pour le logement ;
- Plan particulier d'aménagement des sols (PPAS) :
  - article 3.1.2. (toitures vertes) ;
  - article 3.2.1. f (coefficient CBS) ;





- article 3.2.2. c (hauteur de construction limitée sur 25% de l'emprise des bâtiments en zone Y) ;
- article 3.2.2 e (profondeur des étages des immeubles de logement en zone Y) ;
- article 3.2.2 g (axe de perspective visuelle) ;
- Règlement sur les Bâtisses (RB) :
  - article 70 : portes s'ouvrant vers l'extérieur ;

Considérant que la demande initiale de permis d'urbanisme et d'environnement et la note préparatoire à l'étude d'incidences ont été introduites le 29/03/2023 auprès d'urban et déclarées complètes en date du 19/07/2023 pour le permis d'urbanisme et en date du 22/09/2023 pour le permis d'environnement ;

Considérant que la demande a été soumise à étude d'incidences en application de l'article 175/2 du CoBAT, et de son annexe A pour les rubriques suivantes :

- 16) Bureaux dont la superficie de plancher dépasse 20 000 m<sup>2</sup>, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur ;
- 18) Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnement couverts, salles d'exposition, etc.) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques ;
- 19) Toute modification d'un projet déjà autorisé, réalisé ou en cours de réalisation lorsque :
  - la modification répond en elle-même à l'une des hypothèses visées dans la présente annexe ;
  - le projet, une fois modifié, répondra à l'une des hypothèses visées dans la présente annexe ;
- 20) Tout projet mixte qui est soumis à étude d'incidence en vertu des ordonnances du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement et du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe I.A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement ;

Considérant que la demande de permis d'environnement porte sur les rubriques d'installations classées suivantes :

- 62-4B : géothermie ouverte (classe 1B)
- 104-B : 3 générateurs de groupes de secours (classe 2)
- 132-B : 26 installations de refroidissement (classe 2)
- 148-A : 4 transformateurs statiques (classe 3)
- 153-A : 9 groupes de ventilation (classe 2)
- 224 : 590 emplacements de parking dont 57 motos (classe 1A) ;

Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis soumise aux procédures d'instruction d'un projet mixte avec étude d'incidences ;

Considérant que la demande initiale a été soumise à l'avis des instances et administrations suivantes :

- SIAMU
- Commission de sécurité ASTRID
- D.G.T.A.
- Elia
- Sibelga





- Vivaqua
- Access&Go
- bMa
- Bruxelles-mobilité
- Ville de Bruxelles

Considérant que la demande amendée a été soumise à l'avis des instances et administrations suivantes :

- SIAMU
- Commission de sécurité ASTRID
- D.G.T.A.
- Elia
- Sibelga
- Vivaqua
- Access&Go
- bMa
- Bruxelles-mobilité
- Bruxelles-propreté
- STIB
- Ville de Bruxelles

Vu l'avis défavorable du Siamu (réf C.2023.0819/1) du 06/12/2023 sur la demande initiale de permis d'urbanisme, précisant notamment que plusieurs immeubles ne respectent pas les prescriptions en matière d'évacuation et que le dossier manque de précisions quant aux différents scénarios du

système de désenfumage des parkings et de l'atrium, ainsi que de la nécessité éventuelle de demander un dérogation aux normes de base (pt 23 de l'avis) ;

Vu l'avis favorable sous conditions du Siamu (réf C.2023.0819/12) du 18/03/2025 sur la demande de permis d'urbanisme amendée ;

Vu l'avis du SIAMU (réf CI.2023.0819/2) du 10/01/2024 sur la demande initiale de permis d'environnement ne reprenant aucune conclusion par manque de renseignements suffisants, mais reprenant cependant des remarques sur les plans ;

Vu l'avis favorable du SIAMU (réf CI.2023.0819/11) du 18/03/2025 sur la demande de permis d'environnement amendée ;

Vu l'avis de la commission de sécurité Astrid du 20/07/2023 sur la demande initiale (dossier n° 2023070072, décision n° 8224), et du 14/01/2025 (dossier n° 2025010055 décision n° 10174) sur la demande amendée, ce dernier libellé comme suit :

« FAVORABLE SOUS CONDITION(S)

*Motivation*

*La commission de Sécurité a déjà traité ce dossier sous la référence 2023070072. Les amendements apportés au projet ne sont pas de nature à modifier la décision de la Commission de Sécurité qui était et reste : « Le projet rencontrant plusieurs des critères de la Commission de Sécurité, cette dernière a décidé d'imposer une couverture radioélectrique indoor ASTRID dans : - l'ensemble des sous-sol -2 et -1, - l'entièreté du socle commun du bâtiment A10 (RDC à R+4 inclus) ; - le commerce du R+5 du bâtiment A12 – la totalité des équipements publics du bâtiment B14 ». »*





Vu l'avis D.G.T.A. du 05/04/2023 (réf. LA/I-FLS/IPR/23- 0547) sur la demande initiale et du 24/01/2025 (réf. LA/I-FLD/ABA/25-0125) sur la demande amendée, ce dernier libellé comme suit :

« Suite à votre lettre avec références sous rubrique, j'ai l'honneur de vous communiquer le fait que la Direction générale Transport aérien (DGTA), en accord avec Brussels Airport Company (BAC), Skeyes et la Défense, n'émet pas d'objection (point de vue aéronautique) au sujet du projet en objet, à condition que les hauteurs de construction mentionnées sur les plans présentés ne soient pas dépassées.

Aucun balisage ne doit être prévu.

Avant la mise en service d'un objet temporairement élevé (par exemple, une grue (télescopique, à tour...), une pompe à béton, un engin de levage...) l'avis de Brussels Airport Company (BAC) doit en tout cas être demandé au moins 60 jours calendrier avant le début des travaux de construction (voir les données de contact ci-dessous). À cet effet, vous devez utiliser le formulaire de demande standard que vous trouverez sur le site web de BAC:

<https://www.brusselsairport.be/fr/airport-operations/operations>

Si des grues d'une hauteur supérieure à 100 m AGL (Above Ground Level) doivent être utilisées, une demande d'avis distincte doit être soumise au service Urbanisme de Skeyes au plus tard un mois avant le début des travaux. À cet effet, vous devez utiliser le formulaire de demande standard que vous trouverez sur le site web de Skeyes. (voir les données de contact ci-dessous) <https://www.skeyes.be/fr/services/urbanisme/grues-et-installations-temporaires/>

Le contenu de l'avis doit être communiqué dans son intégralité au maître d'ouvrage.

Le demandeur doit informer par écrit la Direction générale Transport aérien de la suite donnée à son avis. »

Vu l'avis ELIA du 27/07/2023 (réf. 194808) sur la demande initiale ; que l'avis sur la demande amendée n'a pas été rendu dans les délais prescrits ;

Vu l'e-mail de SIBELGA du 14/01/2025 sur la demande amendée signalant l'absence de remarques ;

Vu l'avis VIVAQUA du 03/08/2023 sur la demande initiale (réf. IN 1381084) ; que l'avis sur la demande amendée n'a pas été rendu dans les délais prescrits ;

Vu l'avis Access&Go du 31/08/2023 sur la demande initiale, libellé comme suit :

« Suite à l'analyse des plans, nous estimons que le projet est partiellement conforme aux exigences du RRU.

- Bâtiment 20 : les toilettes PMR doivent être modifiées de façon à garantir une aire de transfert de 110 cm face ou du côté de la porte.
- Bâtiment 04-05 :
  - o dans les chambres PMR, les salles de bain doivent être réalisées de façon à garantir une bonne accessibilité (voir schéma ci-joint). L'accès aux espaces communs doit être garanti par notamment le respect des 50 cm par rapport à un angle rentrant.
  - o Au 4ème étage, la rampe PMR doit être desservie par une aire de rotation en dehors du débatement de la porte du sas ascenseur.
  - o La toilette PMR de l'espace Horeca doit être adaptée de façon à garantir son aire de transfert en face / du côté de la porte.
- Pour les autres immeubles, les normes PMR sont respectées.

De plus, les éléments non communiqués sur plans soient intégrés dans le cahier spécial des charges. »





Considérant que l'avis AccessAndGo sur la demande amendée n'a pas été rendu dans les délais prescrits ;

Vu l'avis bMa du 05/05/2023 sur la demande initiale, et du 19/02/2025 sur la demande amendée, ce dernier conclu comme suit :

« CONCLUSION

*BMA constate des progrès par rapport à la demande d'avis initiale. BMA apprécie les efforts du demandeur pour faire évoluer le projet et reconnaît l'intensité du travail mené pour affiner l'organisation du site et les modifications proposées suite à l'avis BMA et l'étude d'incidences sur le projet déposé en 2023.*

*Cependant, BMA observe que, bien que des ajustements aient été effectués, de nombreuses critiques soulevées dans l'avis antérieur demeurent sans réponse. Ceci ne s'explique pas par de l'ambiguïté dans l'avis, de l'incompréhension de la part du demandeur ou d'un manque de compétence architecturale, mais il s'agit plutôt des conséquences d'un masterplan fondé sur une densité préétablie très élevée. BMA observe encore des déséquilibres dans l'agencement des espaces, les typologies d'appartements, ainsi que la profondeur des bâtiments. De même, la mise à disposition d'espaces communs, l'activation des espaces extérieurs et l'aménagement des angles restent à améliorer. BMA conclut que ces remarques restantes sont le symptôme d'une attente initiale de densité trop élevée et se réfère aux exercices - bien que moins détaillés - de recherche par le projet par BMA qui avaient recommandé des densités plus faibles (132.500 m<sup>2</sup> ou moins). Il est incontestable qu'une diminution de la densité permettrait de substantiellement améliorer la qualité de vie pour les résidents du projet, en offrant davantage d'espace, de lumière et de fluidité, tant dans les unités résidentielles que dans les espaces extérieurs. C'est également pour cette raison que BMA ne soutient pas la dérogation au PPAS visant à réaliser moins de 25 % de bâtiments d'une hauteur maximale de 16 mètres. »*

Vu l'avis Bruxelles-Mobilité du 13/02/2025 (réf. BM/DGI\_2025\_PU\_007) sur la demande amendée, libellé comme suit :

*« Avis favorable sous conditions :*

*Prévoir une rampe d'accès pour les locaux vélo ;*

*Augmenter le nombre d'emplacements vélo pour le bureau (dans l'enceinte du bâtiment affecté) ;*

*Assurer la solidité du revêtement de l'espace public au passage des véhicules de livraison ;*

*Ne pas poser de clous sur le parvis entre les portions de piste cyclable ;*

*Respecter les conditions du gestionnaire voirie. »*

Considérant que la STIB n'a pas rendu d'avis dans les délais prescrits ;

Considérant que la Bruxelles-propreté n'a pas rendu d'avis dans les délais prescrits ;

Vu l'avis du Port de Bruxelles du 03/03/2025 remis dans le cadre de l'enquête publique, libellé comme suit :

«

1) Phases « chantier » - utilisation de la voie d'eau et infrastructures portuaires

*Le Port demande que, lors des différentes phases de chantier du projet, l'utilisation de la voie d'eau soit privilégiée, tant pour l'évacuation des déchets de chantier (principalement des terres excavées) que pour l'approvisionnement des matériaux de construction.*

*[...]*

*Par ailleurs, le dossier comporte un projet de plan de circulation dont le tracé concernerait en partie la voirie interne du Centre TIR voisin, dont le Port est propriétaire. Ce tracé envisagé devra prendre en compte les circulations existantes des entreprises du Centre TIR ainsi que, par*





*exemple, le futur chantier du quartier général du SIAMU, prévu également sur le site voisin appartenant au Port de Bruxelles.*

*Pour toutes les raisons évoquées ci-avant, le Port demande qu'une concertation ait lieu entre le Port et le porteur de projet, afin que les deux parties puissent analyser ensemble de manière globale les circulations de charroi liées aux futurs chantiers, qui comprendront entre autres les circulations internes sur site (Centre TIR notamment) ainsi que le recours à la voie d'eau pour l'évacuation de déchets et acheminement de matériaux de construction.*

*Cette collaboration pourrait être traduite au travers d'une convention entre les parties.*

*Le Port se réservant entretemps le droit de refuser l'accès aux voiries du Centre TIR au charroi des chantiers Lake Side.*

*[...]*

## *2) Impacts en matière de mobilité*

*Selon les données reprises dans l'étude d'incidences du dossier, la mise en œuvre du projet Lake Side générera une augmentation considérable des flux de circulation sur la drève Anna Boch ainsi que sur l'avenue du Port, risquant d'engendrer des ralentissements, notamment au carrefours clés comme celui entre la drève Anna Boch et l'avenue du Port.*

*Dans ce cadre, le Port de Bruxelles demande qu'une attention particulière soit accordée à cet aspect, étant donné que la drève Anna Boch et l'avenue du Port constituent des voies d'accès privilégiées pour les entreprises du Port Business Park ainsi que du Centre TIR. Il ne faudrait pas que l'accessibilité à ces entreprises, dont la logistique constituent pour certaines le cœur de métier, soit problématique et entrave leur bonne exploitation. Le Port demande donc que soient prises les mesures adéquates pour garantir cette bonne accessibilité. »*

## **Étude d'incidences :**

Considérant que le Comité d'Accompagnement s'est réuni une première fois le 05/10/2023 pour établir sa décision concernant les aires géographiques à considérer par thématique, les alternatives et variantes à étudier et les informations supplémentaires demandées en vertu de l'article 175/8 du CoBAT ; ainsi que pour approuver le choix du chargé d'étude « Aries » pour la réalisation de l'étude d'incidences ;

Considérant que les décisions prises lors de cette réunion, qui s'est déroulée à huis clos, ont été notifiées par Urban au demandeur le 20/10/2023 ;

Considérant que le comité d'accompagnement s'est ensuite réuni à 8 reprises entre le 16/11/2023 et le 26/09/2024 avant de prononcer la clôture de la phase d'étude le 26/09/2024 ;

Considérant qu'au vu de la spécificité juridique du site, l'Alternative 0, telle que définie initialement dans le cahier des charges (maintien de la situation de fait), a été supprimée par décision du Comité d'Accompagnement (CA) lors du 1er comité ;

Considérant en effet que celle-ci n'était juridiquement pas plausible de par l'existence du permis d'urbanisme PU-06 de 2009 en cours de mise en œuvre ;

Que, ne pas construire reviendrait à ne pas respecter un permis existant ;

Considérant de ce fait que l'Alternative 0+ initialement prévue (réalisation de la situation de droit, soit le permis 2009 mis à jour avec les évolutions pertinentes) est devenue l'Alternative 0 ;

Considérant que les alternatives et variantes suivantes ont donc été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences, conformément au cahier des charges :

- Alternative 0 "situation de droit" : Réalisation de la dernière situation de droit (permis 2009) en prenant en compte les évolutions pertinentes dans la zone (situation de référence).
- Alternative 1 "Volumétrie grande hauteur" : Tout en gardant l'implantation globale prévue par le projet, proposer une alternative qui prévoirait une exploitation maximale des gabarits autorisables le long de la Drève Anna Boch afin d'obtenir une dégressivité plus





importante des volumes/gabarits côté parc (dans le respect du PPAS) et d'éventuellement réduire l'emprise au sol du projet afin de maximiser la pleine terre.

- Alternative 2 "Pleine terre" : Dans le respect du PPAS, fournir une alternative garantissant plus de pleine terre (dans le but de réduire les effets d'îlots de chaleur susceptibles d'être créés avec la densité bâtie proposée) et d'espaces publics paysagés qualitatifs, l'amélioration de la distance entre les bâtiments par une implantation de bâtiments isolés.
- Alternative 3 "Programme et implantation" : Étudier une alternative permettant de respecter intégralement la prescription 2.6.2 du PPAS en matière de superficie minimale de logement et d'équipement par zone.
- Variante 1 "Programme A20" : Étudier une variante garantissant une fonction d'animation aux étages inférieurs du bâtiment A20.
- Variante 2 "Mode constructif" : Étudier d'autres modes constructifs que ceux envisagés pour le projet (bois, terre crue, béton etc.) afin de réduire l'empreinte carbone du projet tout au long de la durée de vie de ce dernier (phase de conception, construction, utilisation et enfin démolition/transformation)
- Variante 3 "Eaux usées" : Étendre le procédé de recyclage des eaux usées du bâtiment A10 à l'ensemble du projet.
- Variante 4 "Énergie" : Envisageant la mise en place d'un système énergétique mutualisé avec les bâtiments identifiés comme pertinents à proximité du projet.
- Variante 5 "Énergie bis" : proposant une alternative décarbonée à la géothermie ouverte au cas où celle-ci n'est pas réalisable. En cours d'étude, avec l'arrivée des résultats de l'étude approfondie sur la géothermie, il a finalement été décidé d'abandonner cette variante car le projet comportera bien de la géothermie.

Considérant qu'il ressort des conclusions de l'étude d'incidences diverses recommandations émises par le chargé d'étude, visant d'une part à limiter certains impacts négatifs du projet, et d'autre part à améliorer le projet ;

Considérant que les conclusions de l'étude chapitre par chapitre sont résumées comme suit avec les principales recommandations :

### **1) Urbanisme, paysage et patrimoine :**

Le projet de développement du site de Tour & Taxis se situe dans une zone stratégique en cours de revitalisation, à proximité du centre-ville. En effet, situé sur un terrain non bâti, le projet s'intègre à la transformation du site de Tour & Taxis et des bords du Canal en cours depuis de nombreuses années. Il prévoit une mixité fonctionnelle avec une dominante résidentielle (739 logements), complétée par des bureaux, commerces et équipements publics. Le projet mise sur une densité élevée avec des bâtiments allant de R+3 à R+35, organisés autour d'espaces ouverts comme le Courtyard et plusieurs places publiques. L'implantation suit une logique progressive de hauteur et vise à optimiser l'usage du sol tout en préservant des espaces verts. Le paysage s'articule autour de trois figures principales (le parc de la Vallée, le Courtyard, la forêt ombragée) et d'une drève aménagée, favorisant un cadre de vie agréable. L'architecture varie en matériaux et en hauteurs pour limiter l'impact visuel, tout en s'inspirant du patrimoine existant.

Les principales recommandations en matière d'urbanisme, de paysage et de patrimoine sont les suivantes :

- Activation des rez-de-chaussée :
  - o Aménager les rez-de-chaussée afin de proposer en priorité des locaux générateurs d'intensité urbaine ou de lien social plutôt que des halls d'entrée larges et/ou des locaux vélos par exemple en localisant ces derniers au -1 des bâtiments tout en garantissant un





- accès aisé et direct depuis l'espace public (rez-de-chaussée ou rampe aux dimensions et pentes répondant aux normes du vadémécum vélo bruxellois).
- Revoir la localisation de certaines fonctions afin de renforcer l'intensité urbaine à travers le développement de pôles (par exemple au droit de l'angle entre B04/B05 et de la « Main Street »). L'intensité urbaine devrait également être renforcée grâce à l'implantation autour de cette zone stratégique de fonctions activatrices (par exemple HoReCa), notamment au droit du rez-de-chaussée de A20.
  - Traitement architectural des façades :
    - Ouvrir les façades aveugles pour les animer.
    - Opter pour un traitement différencié des bâtiments jumeaux (B07 et B08).
  - Aménagements paysagers :
    - Éviter de planter des arbres à moins de 2 m des façades.
    - Revoir les plantations pour améliorer la visibilité des commerces.
    - Réduire la densité de plantations à certains endroits pour préserver des axes de vue et améliorer la connexion visuelle avec l'espace public.
  - Maintien de la connexion visuelle :
    - Garantir la perspective visuelle entre la gare de Triage et la gare Maritime par une gestion appropriée des plantations au sein et hors projet dans cet axe.
  - Réversibilité et évolutivité du bâti :
    - Étudier la position des noyaux de circulation au sein du bâtiment A10 afin de garantir la réversibilité des fonctions des plateaux tout en garantissant l'habitabilité du projet, soit en maximisant la lumière du jour, l'espace libre ainsi que les circulations horizontales.

## **2) Socio-économie :**

Bien que conforme aux prescriptions du PPAS, le projet pourrait exercer une pression sur les infrastructures locales, notamment dans les domaines de l'éducation et des services sociaux. La majorité des logements seront adaptés aux couples et personnes seules, avec une offre limitée pour les familles nombreuses.

L'absence de logements sociaux pourrait limiter l'accessibilité du projet aux ménages précarisés des quartiers voisins, comme le quartier Maritime et Vieux Laeken-Est.

L'offre commerciale existante sera renforcée par 3.069,24 m<sup>2</sup> de commerces, destinés à répondre aux besoins des résidents, visiteurs et occupants, tout en stimulant l'économie locale. Toutefois, une carence en équipements publics, notamment en crèches, écoles et services de santé, constitue un enjeu pour le projet, qui devra répondre à la demande actuelle et future.

L'étude met également en avant l'importance de l'accessibilité et de l'inclusion sociale, en intégrant des infrastructures adaptées à tous les usagers.

Les principales recommandations en matière de socio-économie sont les suivantes :

- Dynamisation économique et commerciale :
  - Renforcer l'intensité urbaine en développant des pôles économiques et en implantant des fonctions activatrices comme HoReCa .
  - Privilégier une offre diversifiée mêlant HoReCa et commerce de détail favorisant les achats quotidiens des usagers du site.
- Equipements publics et services de proximité :
  - Collaborer avec les pouvoirs publics et les parties prenantes locales pour identifier les besoins les plus urgents en matière d'équipement et développer des solutions concertées pour répondre à ces besoins.
- Accès au logement et mixité sociale :
  - Étudier la possibilité d'intégrer du logement social dans la programmation en logement afin de répondre également à ce segment du marché pour lequel il existe une demande concrète dans l'environnement immédiat du projet





- Explorer des solutions alternatives d'accès à la propriété (exemple : proposer des baux emphytéotiques)
- Pour les pouvoirs publics :
  - Assurer le suivi des taux d'occupation des équipements dans l'aire géographique d'étude et adapter en conséquence le projet.
  - Envisager une révision du PPAS n°9 « Tour & Taxis » dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du plan. Cette réflexion permettrait d'évaluer la pertinence de déployer l'ensemble du programme minimal défini, en prenant en compte l'état d'avancement des projets déjà autorisés ainsi que l'évolution des besoins sociaux et économiques, notamment en matière de logement.
- Flexibilité et adaptabilité du projet :
  - Prévoir une réversibilité des constructions pour pouvoir réduire la superficie de bureau si la demande vient à diminuer en lien avec les évolutions du marché de bureau et la réorganisation des modalités de travail.

### **3) Mobilité :**

Le projet Lake Side générera environ 12.580 déplacements quotidiens, tous modes confondus, dont 1.830 durant la période de pointe du matin et 2.080 en soirée. Les flux piétons atteindront 1.061 personnes le matin (18 piétons/min) et 1.320 le soir (22 piétons/min), principalement en direction de

Tour & Taxis, et pourront être absorbés par les trottoirs existants.

Les déplacements à vélo s'élèveront à 158 aux heures de pointe, mais pourraient atteindre 415 si la part modale du vélo atteint 20 %. Les itinéraires cyclables existants seront utilisés, bien que certains ne respectent pas encore les standards du plan Good Move et nécessitent des améliorations. L'accès aux parkings vélo est jugé peu confortable et devra être ajusté. Le nombre d'emplacements devra également être revu à la hausse.

Les déplacements motorisés augmenteront d'environ 570 trajets le matin et 565 le soir, entraînant une hausse du trafic, notamment sur la drève Anna Boch (+200 % le matin, +170 % le soir) et sur l'avenue du Port (+50 % maximum). Des ralentissements sont attendus, en particulier au carrefour drève Anna Boch/avenue du Port.

Le projet prévoit 395 places pour les logements, 35 pour les commerces et équipements, 191 pour les bureaux et 67 pour les motos, ce qui sera insuffisant pour couvrir la demande. Toutefois, une gestion optimisée limiterait le report en voirie à 67 emplacements, jugés absorbables par les parkings existants.

Les zones de livraison sont adaptées mais nécessitent des ajustements pour une meilleure gestion.

Le projet réduira l'offre de stationnement événementiel sur le site de Tour & Taxis, ce qui limitera la capacité d'accueil des voitures lors des événements futurs. Un suivi des parts modales sera nécessaire pour gérer ces évolutions.

#### Les principales recommandations en matière de mobilité sont les suivantes :

- Stationnement du projet Lake Side
  - Répondre à la demande des résidents avec un mix entre voitures privées et voitures partagées.
  - Étudier la mutualisation d'emplacements de parking existants pour les travailleurs et visiteurs.
- Stationnement vélo extérieur :
  - Augmenter l'offre pour répondre à la demande future.
  - Répartir l'offre de stationnement vélo pour éviter d'entraver la circulation piétonne.
  - Assurer au moins 50 % d'emplacements couverts pour le stationnement vélo de moyenne durée.





- Accessibilité et continuité des infrastructures cyclables :
  - o Créer une continuité de l'itinéraire vélo avec un repère visuel à travers le parvis de l'ancienne gare de triage.
  - o Améliorer la circulation aux carrefours et adapter leur gestion selon l'évolution du projet (feux, priorités, etc.).
- Accessibilité aux locaux vélos :
  - o Aménager les locaux vélos en sous-sol (-1) avec un accès direct depuis l'espace public.
    - Si impossible techniquement, revoir les accès et augmenter le nombre et la capacité des ascenseurs vélos,
    - Adapter les itinéraires pour réduire les pentes et obstacles.
    - Se conformer aux normes du Vadémécum vélo pour les escaliers avec goulottes.
- Recharge et ratios de stationnement vélo :
  - o Respecter un ratio de 10 % d'emplacements dédiés aux vélos cargos pour toutes les affectations.
  - o Suivre un ratio d'un emplacement vélo par chambre pour le logement.
  - o Augmenter le stationnement vélo en bureaux pour atteindre une part modale future de 20%
- Gestion des livraisons :
  - o Adapter les dimensions des aires de livraison aux recommandations du cahier de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.
  - o Revoir les positions des zones et accès livraisons pour respecter les distances et éviter les blocages.
  - o Relocaliser certaines zones pour améliorer la sécurité des cheminements cyclo-piétons

#### **4) Sol et eaux souterraines :**

L'analyse du projet indique un risque très faible pour la qualité du sol et de l'eau souterraine, aucune activité à risque n'étant prévue. Un système de géothermie ouvert est envisagé sur la base d'une étude hydrogéologique, mais des contraintes techniques liées à la proximité d'autres systèmes ne sont pas pleinement intégrées dans l'instruction actuelle.

Le projet entraînera une augmentation de l'imperméabilisation du site, réduisant l'alimentation de la nappe souterraine. Les surfaces de pleine terre diminueront de 9 % par rapport à la situation actuelle, et certaines seront isolées de la nappe alluviale par l'enceinte de pieux, ce qui pourrait poser des risques pour les structures souterraines. Il est recommandé de maintenir une connexion entre ces surfaces et la nappe afin de limiter les risques pour les parkings souterrains projetés. Les mouvements piézométriques peuvent affecter les éléments souterrains du projet et les bâtiments voisins. Une étude de stabilité approfondie est conseillée pour identifier des solutions techniques. Le projet prévoit deux niveaux de parkings souterrains et un volume tampon pour la géothermie, s'insérant dans la nappe superficielle. Il est recommandé d'évaluer précisément leur impact afin d'éviter tout déséquilibre ou dommage. Ces mesures visent à assurer la durabilité et la sécurité des infrastructures tout en limitant les effets négatifs sur l'environnement hydrogéologique local.

Les principales recommandations en matière de sol et eaux souterraines sont les suivantes :

- Pleine terre :
  - o Augmenter les surfaces de pleine terre du projet tout en maintenant un parking horizontal de deux niveaux, en s'assurant de pouvoir répondre à la demande en stationnement motorisé estimée dans la présente étude.
- Drainage et gestion des eaux souterraines :
  - o Poser un drain de passage de nappe afin de rééquilibrer les niveaux piézométriques en





amont et en aval du projet Lake Side.

- Prévoir l'installation d'un drain afin de permettre la connexion des eaux infiltrées vers la nappe alluviale pour la zone de pleine terre située dans l'enceinte de pieux

5) Eaux de surface :

Le projet Lake Side prévoit 16.085 m<sup>2</sup> de toitures vertes (extensives, semi-intensives et intensives) jouant un rôle clé dans la gestion des eaux pluviales. Un total de 1.175,7 m<sup>3</sup> d'eau sera stocké dans

des citernes pour être réutilisé dans les sanitaires et l'arrosage des toitures, tandis que le trop-plein

sera dirigé vers le Canal via un réseau séparatif. Des dispositifs de tamponnement totalisant 1.751 m<sup>3</sup> seront répartis entre deux oueds (zone A) et une couche de rétention sous le Courtyard (zone B). Cependant, une analyse révèle un surdimensionnement de ces ouvrages, seuls 30 % du volume du Courtyard et 54 % des oueds étant nécessaires pour une pluie centennale.

Ce dispositif optimisé réduira les rejets vers le réseau d'égouttage public, limitant les risques d'inondation. Environ 4.807 m<sup>3</sup>/an d'eau de pluie et 5.292 m<sup>3</sup>/an d'eau grise seront réutilisés, réduisant la demande en eau potable et les rejets d'eaux usées estimés à 2.228 EH. Toutefois, la consommation d'eau de distribution augmentera de 77.661 m<sup>3</sup>/an. Le rejet d'eaux claires vers le Canal pourrait améliorer sa qualité écologique, mais il sera nécessaire de surveiller la capacité du réseau séparatif en cas de nouveaux projets. Des vérifications et ajustements pourront être requis, avec l'obligation d'obtenir les autorisations du Port de Bruxelles. En conclusion, l'approche intégrée du projet Lake Side favorisera la durabilité environnementale du site, tout en nécessitant un suivi pour adapter les infrastructures aux évolutions futures.

Les principales recommandations en matière d'eaux de surface sont les suivantes :

- Rôle des toitures vertes dans la gestion des eaux pluviales :
  - Ne pas prévoir la collecte des eaux de pluie des surfaces de toitures intensives (B07 et A20) pour alimenter les citernes (III et Zone A). Au lieu de les raccorder à ces citernes, envisager leur connexion directe aux ouvrages de tamponnement tels que les cours intérieures et les oueds.
  - Mettre en place des solutions garantissant la qualité de l'eau pluviale récoltée par les toitures vertes extensives pour une utilisation en sanitaire et arrosage.
- Valorisation des eaux pluviales :
  - Raccorder davantage d'usages à la citerne II (machines à laver, sanitaires d'autres bâtiments) pour améliorer sa performance.
  - Inclure les eaux pluviales des terrasses privées dans le réseau séparatif plutôt que dans le réseau d'égouttage

6) Faune et flore

Le projet Lake Side entraînera la perte d'une zone de halte pour certaines espèces d'oiseaux nécessitant de vastes espaces ouverts, mais augmentera la surface végétalisée grâce aux espaces

sur dalle. Toutefois, les surfaces de pleine terre diminueront. Le projet prévoit la végétalisation de 46 % des toitures, renforçant la continuité écologique, bien que certaines restent non végétalisées en raison des panneaux photovoltaïques. Une recommandation a été faite pour végétaliser toutes les toitures plates non accessibles avec des espèces adaptées aux conditions spécifiques, comme les fourrés frais et les prairies méso-xérophiles.





Le projet inclut la plantation de 246 arbres et 774 arbustes, améliorant la situation actuelle en offrant des sites de nidification et des ressources pour la faune locale. Les espaces verts seront organisés en trois zones : « Le parc », « Les collines » et « La forêt ombragée – le sous-bois », avec 66 % d'espèces indigènes. Cependant, « Le parc » et « Les collines » n'en compteront que 50 %, limitant leur soutien à la biodiversité locale. L'étude d'incidences souligne l'inadaptation de certaines essences aux plantations sur dalle et recommande d'en choisir de mieux adaptées, ainsi que d'augmenter le volume des fosses de plantation le long de la drève Anna Boch pour limiter le stress hydrique.

L'augmentation de la fréquentation humaine et des éclairages pourrait perturber la faune, tandis que les nouvelles constructions risquent de réduire la perméabilité du site et d'accroître les collisions d'oiseaux. Néanmoins, le projet renforcera le maillage vert en reliant les nouveaux axes végétalisés aux étangs et au parc de Tour & Taxis, intégrant ainsi mieux les bâtiments dans la continuité écologique.

Les principales recommandations en matière de faune et flore sont les suivantes :

- Gestion végétale et choix des espèces végétales dans le Courtyard :
  - o Prévoir un plan de gestion des espaces végétalisés de l'espace vert « Les collines », avec des mesures spécifiques de gestion différenciée et de fauchage tardif.
  - o Privilégier la plantation des arbres au sommet des buttes pour maintenir la connexion visuelle entre la Gare Maritime et la Gare de Service.
- Aménagements favorisant la biodiversité :
  - o Intégrer des dispositifs d'accueil pour la faune sur les infrastructures bâties (nids, nichoirs, gîtes).
  - o Installer des aménagements dans les espaces verts pour favoriser la faune locale (gîtes pour chauves-souris, nichoirs en béton, tas de bois morts...).
- Gestion de l'éclairage des espaces publics et des bâtiments :
  - o Utiliser des sources lumineuses adaptées pour réduire la pollution lumineuse et protéger la faune nocturne.
  - o Limiter la dispersion de la lumière et supprimer certains points lumineux dans les espaces verts.
- Choix des espèces végétales du projet :
  - o Assurer que 90 % des espèces plantées soient indigènes et éviter les espèces invasives.
  - o Planter des espèces adaptées aux conditions spécifiques du site (pleine terre vs substrat limité).
- Aménagement des toitures vertes
  - o Toutes les toitures plates non accessibles doivent être végétalisées.
- Plantation drève Anna Boch :
  - o Augmenter le volume des fosses de plantation prévues sur une partie de la drève Anna Boch (en face de la Gare de triage) afin d'atteindre le minimum requis de 9 m<sup>3</sup> et permettre un développement optimal pour les arbres d'alignement.
  - o Augmenter la perméabilité de la zone autour des arbres en fosses de plantation, en face de la Gare de triage, en installant notamment des pavés joints de gazon, ou en installant des rigoles d'irrigation qui connectent les fosses ou en augmentant la surface des fosses.

**7) Énergie :**

Les solutions retenues pour l'enveloppe et les installations techniques du projet répondent aux exigences de la PEB. Le système de géothermie collective constitue un point fort, couvrant 95 % des besoins en chauffage et refroidissement grâce à des pompes à chaleur géothermiques eau/eau et air/eau, associées à un stockage thermique en sous-sol. Les études confirment un bon potentiel géothermique sans impact sur les installations existantes. Des simulations dynamiques sont recommandées pour optimiser son utilisation. L'étude propose également des initiatives pour





sensibiliser les usagers à l'importance de l'économie d'énergie et promouvoir des comportements responsables.

Les principales recommandations en matière d'énergie sont les suivantes :

- Production d'énergie renouvelable :
  - o Installer le maximum de panneaux photovoltaïques en augmentant leur surface en fonction du potentiel des toitures.
- Réduction de l'empreinte environnementale des équipements et matériaux :
  - o Éviter le fluide R410A et privilégier des réfrigérants à plus faible GWP.
  - o Étudier la possibilité de remplacer les matériaux les plus émissifs (aluminium, béton CEM I, acier...) par des matériaux moins émissifs.
  - o Étudier la faisabilité technique et financière de maximiser l'usage du bois pour certains éléments structurels.
- Optimisation du refroidissement et de la ventilation :
  - o Pour les logements, privilégier le refroidissement passif et utiliser le refroidissement actif uniquement comme paramètre d'ajustement.
  - o Pour les bureaux et logements, viser au minimum la classification A+ selon Eurovent 2021 pour les rendements de récupération (rendement minimum de 83 %).
- Performance de l'enveloppe du bâtiment :
  - o Optimiser les facteurs solaires en fonction des fonctions et orientations.
- Géothermie ouverte :
  - o Détailler le concept du volume tampon prévu sous une partie du deuxième sous-sol afin de limiter les risques liés au système géothermique ouvert.
  - o Approfondir la mutualisation de la gestion des systèmes KWO exploitant le même aquifère sur le site de Tour & Taxis

#### **8) Air :**

Le projet ne prévoit aucune installation de combustion, limitant ainsi l'impact sur la qualité de l'air, bien que les groupes électrogènes de secours puissent avoir un effet marginal en cas de panne. La ventilation de type D avec géocooling passif assure l'évacuation de l'air vicié et l'apport d'air frais, tandis que les unités commerciales CASCO disposent de prises et rejets d'air correctement séparés. Cependant, l'air extrait à des niveaux inférieurs pourrait incommoder les niveaux supérieurs.

Le trafic générera des émissions dont l'ampleur dépendra de la motorisation des véhicules, avec une tendance à la baisse grâce à l'essor des véhicules électriques et hybrides, bien que ces derniers puissent produire des polluants indirectement via la production d'électricité. Le projet encourage les déplacements alternatifs avec 1.770 places pour vélos.

Le parking souterrain de 688 places, réparti sur deux niveaux, respecte les exigences de ventilation de l'AGRBC avec un débit total de 137.600 m<sup>3</sup>/h, réparti entre deux ventilateurs (95.000 m<sup>3</sup>/h pour la zone A et 42.600 m<sup>3</sup>/h pour la zone B). L'air est renouvelé via des grilles EFC et des boosters.

En cas de dépassement des seuils de CO et NO<sub>2</sub> ou d'incendie, l'ouverture des portes sectionnelles est recommandée. Le système EFC, réservé aux incendies, n'affecte pas la qualité de l'air en temps normal. Les grilles de ventilation, situées au sol et entourées de haies, minimisent les nuisances, mais leur proximité avec certaines façades peut causer un inconfort pour les piétons. Leur localisation résulte d'un compromis entre la préservation des surfaces utiles, les contraintes techniques et le respect des normes de sécurité.

Les principales recommandations pour le chapitre air sont les suivantes :

- Déplacer les grilles de désenfumage et d'extraction CO et NO<sub>2</sub> des zones A du parking souterrain de respecter la distance minimale légale de 8 m





- Garantir dans les espaces commerciaux la possibilité de connecter les évacuations de fumées dans des gaines qui remontrait en toiture

#### **9) Climat:**

Les émissions de CO<sub>2</sub> du projet proviennent principalement de la structure et des fondations des bâtiments, représentant 70 % des émissions totales, avec une contribution majeure du béton et de l'acier. La structure seule est responsable de 43 % des émissions, tandis que les matériaux hors sol, incluant l'aluminium, le verre et le polyuréthane, en génèrent 24 %. Les sous-sols, notamment les parkings, ajoutent 10 % aux émissions globales en raison des matériaux massifs utilisés. L'étude souligne la nécessité de recourir à des matériaux et techniques plus durables, en particulier pour les structures souterraines et les fondations. L'utilisation du bois, comme dans les bâtiments B06, B10 et A20, réduit significativement les émissions spécifiques, alors que le béton et l'acier les augmentent. L'emploi de ciments moins émissifs, tels que le CEM III, contribue aussi à atténuer l'empreinte carbone. Le bâtiment A20 illustre cette approche en combinant une structure en bois (CLT) et un béton CEM III pour les fondations.

Les grands bâtiments A10, B15 et B14 affichent des émissions absolues élevées en raison de leur taille et de la quantité de matériaux utilisés. Cependant, en termes d'émissions spécifiques rapportées au m<sup>2</sup>, certains bâtiments utilisant du bois ou du béton CEM III, comme A20, A10 et B10, présentent des niveaux plus faibles.

Les principales recommandations en matière de climat convergent avec les recommandations des autres chapitres et concernent essentiellement la pleine terre.

#### **10) Microclimat :**

Le projet, en raison de sa densité bâtie, entraînera un ombrage fragmenté, touchant notamment le parc de Tour & Taxis, les étangs et certains bâtiments historiques, avec un impact plus marqué en hiver. Les espaces internes connaîtront des variations d'ensoleillement, tandis que certaines terrasses bénéficieront d'une bonne exposition. Les grands bâtiments le long de la drève Anna Boch risquent de générer des courants d'air affectant le confort des espaces ouverts, notamment près des commerces et arrêts de bus. Des ajustements ont été intégrés pour améliorer le confort éolien. L'urbanisation dense augmentera l'îlot de chaleur urbain, mais la végétalisation, l'ombrage et la circulation de l'air contribueront à en atténuer les effets.

#### Les principales recommandations pour le chapitre microclimat sont les suivantes :

- De manière générale, il est recommandé que dans les zones présentant un SVF  $\leq 20\%$ , les dispositions suivantes soient envisagées pour les deux niveaux inférieurs (rez-de-chaussée et 1er étage) :
  - o Augmenter autant que possible la superficie des vitrages des logements concernés ;
  - o Opter pour un revêtement de façade de teinte claire qui réfléchira mieux la lumière naturelle ;
  - o Ne pas prévoir d'arbres à haute-tige à moins de 20 m de ces façades ;
  - o Porter une attention spécifique au traitement de l'angle formé par les immeubles B04, B05 et B06.
- Afin d'améliorer l'accès à l'éclairage naturel des appartements des niveaux inférieurs des bâtiments B09 et B11, revoir la configuration intérieure de ceux-ci et évaluer l'opportunité de les fusionner avec des appartements adjacents afin d'avoir des séjours traversants ou à minima avec une bi-orientation.
- Améliorer le confort éolien de l'entrée du commerce au rez-de-chaussée du bâtiment B01 et de l'arrêt de bus présents sur la drève Anna Boch





### **11) Environnement sonore et vibratoire :**

Le projet présente plusieurs enjeux acoustiques. Le bruit de l'avenue du Port constitue la principale nuisance, affectant notamment les logements proches, dont celui du bâtiment B12 au-dessus de la rampe du parking. Les activités HoReCa et les terrasses collectives en toiture peuvent également générer des nuisances. Les pompes à chaleur en toiture des bâtiments B15, B14 et B11 respectent les seuils diurnes mais dépassent les limites nocturnes, en particulier pour le B11, nécessitant des mesures d'atténuation. Le bruit des extractions de CO pourrait impacter les surfaces commerciales et bureaux du bâtiment A10. L'augmentation du bruit routier est limitée, sauf sur la drève Anna Boch. Les vibrations proviennent surtout des poids lourds et du centre TIR, sans atténuation prévue. Les zones de livraison internes peuvent aussi générer des nuisances, notamment lors des manœuvres près des logements.

La principale recommandation pour ce chapitre est la suivante :

- Viser les valeurs du niveau de performance B ou supérieures prescrites par la norme NBN S01-400-1 :2022 pour l'isolation acoustique, au moins, des logements orientés côté avenue du Port, pour le logement situé au-dessus de la rampe de sortie (B12), ainsi que ceux orientés drève Anna Boch afin de garantir le confort acoustique des habitants au sein du site du projet

### **12) Être humain :**

Le projet prévoit une gestion efficace des accès avec des passages différenciés par fonction et trois passages couverts pour préserver le caractère privé des espaces publics la nuit. Les cheminements sont majoritairement larges, dépassant 3,7 m dans certaines zones, garantissant un passage sécurisé aux piétons et cyclistes. Cependant, certains cheminements proches des zones de livraison sont trop étroits pour permettre la cohabitation des cyclistes, piétons et véhicules de livraison.

L'accessibilité respecte les exigences du RRU et les normes pour les logements accessibles aux PMR, mais ne propose ni logements adaptables ni spécifiquement adaptés. Le SIAMU a émis un avis défavorable sur la demande de permis d'urbanisme le 06/12/2023, et la demande de permis d'environnement reste en suspens par manque de renseignements (avis SIAMU du 10/01/2024).

Sur le plan psychosocial, le projet vise à favoriser le confort, le bien-être mental et physique, ainsi que la sécurité des futurs usagers, s'inscrivant dans une approche globalement positive.

Les principales recommandations pour le chapitre être humain sont les suivantes :

- Garantir la planéité et l'adhérence des revêtements de sol
- Renforcer la protection visuelle entre les balcons des niveaux inférieurs (jusqu'à R+3 ou R+4) à travers un concept paysager plus dense qui permet de limiter le manque d'intimité entre les habitants du B15 et les utilisateurs du Parc de Tour & Taxis.
- En ce qui concerne les logements PMR :
  - Étudier la possibilité de prévoir un certain nombre de logements de tailles diverses adaptés ou adaptables aux PMR et le démontrer par des schémas.
  - Localiser les potentiels logements adaptés ou adaptables PMR à proximité verticale des emplacements de stationnement PMR, ou globalement à proximité immédiate des noyaux de distributions verticaux

### **13) Déchets :**

Le projet générera principalement des déchets ménagers et des déchets d'entretien des espaces ouverts. Le dossier de demande de permis d'urbanisme ne précise pas les types de conteneurs ni les catégories de déchets pour les logements et bureaux.





Pour les logements, cinq zones de 24 conteneurs semi-enterrés (moloks) seront installées le long de la drève Anna Boch, respectant la distance maximale de 80 mètres recommandée par Bruxelles Propreté, sauf pour cinq bâtiments proches des étangs. Les conteneurs sont correctement dimensionnés, et la collecte sera adaptée avec des dispositifs de détection. Aucun compostage n'est prévu malgré l'ampleur des espaces végétalisés.

Pour les bureaux, le stockage des déchets se fera dans deux locaux en sous-sol (10,3 m<sup>2</sup> et 24,1 m<sup>2</sup>), mais la superficie totale est insuffisante par rapport aux 88 m<sup>2</sup> requis pour 22 conteneurs. Les locaux sont sous-dimensionnés et inadaptés aux conteneurs de 1.100 litres. L'évacuation se fera par ascenseur, mais les dimensions des portes posent problème.

L'organisme chargé de la collecte n'est pas encore identifié.

Aucun espace de stockage des déchets n'est prévu pour les équipements publics et commerces, ces espaces étant livrés en état brut. L'estimation des déchets produits n'est pas possible à ce stade.

Les espaces ouverts comprendront 10 poubelles extérieures le long des sentiers et près des bancs. Les déchets verts seront gérés par la copropriété de Lake Side, probablement en partenariat avec RENEWI, comme sur le site de Tour & Taxis.

Les principales recommandations en matière de déchets sont les suivantes :

- Prévoir la possibilité d'installer un ou des composts au niveau des espaces collectifs des logements, tant pour la gestion des déchets verts que pour la gestion des déchets organiques des logements, et alimentant les espaces végétalisés du projet.
- Réduire la distance entre les conteneurs semi-enterrés et les entrées des bâtiments pour tendre vers la recommandation de Bruxelles Propreté (80 m maximum).
- En ce qui concerne le bon aménagement des locaux déchets :
  - Augmenter la superficie des deux locaux poubelles dédiés aux bureaux afin d'atteindre au minimum 61,2 m<sup>2</sup> pour A10 et 26,8 m<sup>2</sup> pour A20.
  - Prévoir une largeur minimale de 1,30 m pour les portes utilisées lors de l'évacuation des déchets, afin de pouvoir faire circuler des conteneurs de 1.100 litres
- Prévoir des moloks de 5 m<sup>3</sup> pour les sacs blanc, bleu et jaune ainsi que des moloks de 3 m<sup>3</sup> pour le sac orange et le verre.

#### Alternatives et variantes :

L'étude a analysé l'impact de quatre alternatives (0,1,2,3) et de quatre variantes (1,2,3,4) définies dans le cahier des charges par le CA. Elle a abouti à une série de recommandations sans privilégier une alternative par rapport au projet initial. Toutefois, la variante d'activation du rez-de-chaussée du bâtiment A20 a été recommandée.

#### Chantier :

Le chantier du projet aura des impacts significatifs sur l'environnement, couvrant plusieurs thématiques.

En matière de mobilité, il générera un trafic important avec 300-400 travailleurs, environ 80-90 véhicules de personnel par jour et jusqu'à 8.785 camions pour l'évacuation des déblais. Le recours au transport fluvial et une gestion optimisée des parkings, notamment pour le stationnement événementiel, sont recommandés.

Concernant les déchets, les excavations pour le parking souterrain et les sous-sols produiront environ 175.687 m<sup>3</sup> de terre, nécessitant une gestion conforme au Guide du Bâtiment durable. Pour le sol et les eaux souterraines, il est conseillé de réutiliser les terres excavées comme remblais et de valoriser les eaux de pompage, après une étude de qualité des déblais.

Les impacts sur l'urbanisme, le paysage et le patrimoine incluront des perturbations visuelles et fonctionnelles, affectant l'accessibilité et l'attractivité des zones environnantes.





En termes de sécurité, le chantier nécessitera des mesures rigoureuses, comme des clôtures efficaces et un aménagement sécurisé des espaces.  
Des nuisances sonores et vibratoires seront générées par les équipements et le transport, mais limitées aux heures de travail (9h-19h).

Considérant que le comité d'accompagnement a déclaré l'étude complète 26/09/2024 ;  
Considérant que dans son document de clôture, le comité d'accompagnement souligne la qualité et le sérieux avec lequel l'étude a été réalisée ; que néanmoins, bien qu'il ne relève pas du mandat du chargé d'étude de conceptualiser un autre projet au travers des alternatives et variantes, le CA regrette que la matérialisation des alternatives n'ait pas été plus poussée challengeant d'avantage les propositions du demandeur ;

Considérant que selon l'avis du comité d'accompagnement, une exploration plus approfondie des alternatives peut permettre de faire ressortir des éléments probants pouvant le cas échéant affiner davantage le projet. Le comité d'accompagnement regrette notamment le manque d'ambition quant à l'augmentation des superficies de pleine terre via une remise en question plus fondamentale de l'implantation ;

Considérant que le comité d'accompagnement souligne qu'au vu des analyses de l'étude, de l'ampleur du projet, de la nature du sol, des hauteurs de nappes, il est important de pousser plus avant la Gestion Intégrée des Eaux Pluviales (GIEP) car, au stade du projet initial, celle-ci ne semble ni aboutie ni optimale ; qu'il soutient dès lors les recommandations faites en la matière par le chargé d'étude ;

Considérant qu'il a également souligné qu'une attention particulière devrait être apportée à la qualité et à l'habitabilité des logements ;

Considérant que certains chapitres de l'étude ont permis de mettre en évidence certaines problématiques de vis-à-vis, d'éclairage naturel ou d'aménagement, notamment pour les appartements situés au niveau des angles formés par la mitoyenneté entre bâtiments (par exemple B01 et B02, B11 et B12) ;

Considérant que le comité d'accompagnement rappelle qu'il y a lieu de s'assurer que le projet réponde aux besoins de proximité pour le quartier étendu et non juste sur le site de Tour et Taxis ; que cette réflexion quant aux besoins que le projet pourrait rencontrer (voire générer) doit se faire en tenant compte des quartiers voisins du site tant sur la commune de Molenbeek que sur le territoire de la ville de Bruxelles ;

Considérant que le CA appuie la recommandation visant à garantir et améliorer l'activation des rez-de-chaussée et développer la polarisation urbaine ;

Considérant que le comité d'accompagnement estime que des fonctions permettant une activation continue et qualitative devraient aussi se retrouver au rez-de-chaussée du bâtiment A20 contribuant de ce fait à la création d'un pôle dynamique et attractif à cet emplacement particulièrement stratégique du site ;

Considérant que le comité d'accompagnement rappelle l'importance de concevoir des espaces vélos qualitatifs, fonctionnels et sécurisant dès le départ de l'organisation spatiale des immeubles ;

Considérant qu'en application de l'article 175/11, le demandeur a décidé d'amender sa demande ;

Considérant que les demandes amendées ont été introduites en date du 06/01/2025 pour le permis d'environnement et le 07/01/2025 pour le permis d'urbanisme ;

Considérant que les demandes amendées ont apporté des modifications au projet initial en vue d'intégrer une grande majorité des recommandations de l'étude ;

Suivi des principales recommandations par thématique :

*Urbanisme, Paysage et Patrimoine :*

Considérant que le projet amendé vise à répondre à une majorité de recommandations concernant ce volet.





Considérant toutefois que les recommandations suivantes ne sont pas suivies ou que partiellement :

- Aménager les rez-de-chaussée pour favoriser l'intensité urbaine et le lien social ;
- Revoir la localisation de certaines fonctions pour renforcer l'intensité urbaine en développant des pôles stratégiques, notamment autour de l'angle entre B04/B05 et la « Main Street », et en implantant des fonctions activatrices comme le HoReCa au rez-de-chaussée de A20 ;
- Traiter différemment les bâtiments B07 et B08, sinon rationaliser les entrées et espaces communs pour éviter les doublons.
- Créer un aménagement paysager reliant visuellement la drève Anna Boch au parc de Tour & Taxis, en assurant sa durabilité.
- Garantir la perspective visuelle entre la gare de Triage et la gare Maritime par une gestion appropriée des plantations au sein et hors projet dans cet axe.

Considérant que le demandeur justifie ces choix comme suit :

- L'activation des rez-de-chaussée a été une priorité dans le Masterplan du projet Lake Side, visant à créer des espaces générateurs d'intensité urbaine et de lien social. Les locaux vélos ont été majoritairement placés en sous-sol, mais certains sont restés au rez-de-chaussée pour un accès direct, conformément à l'étude d'incidences. Les halls d'entrée des bâtiments résidentiels ont été optimisés pour maximiser le confort et la fonctionnalité. Le projet vise à être un modèle urbain vertueux, diversifié et dynamique, intégrant divers pôles d'attractions et espaces communautaires pour favoriser les rencontres et les liens sociaux.
- Le demandeur est convaincu que le modèle actuel du projet répond déjà à la recommandation en proposant des fonctions activatrices et des pôles stratégiques au niveau des rez-de-chaussée des bâtiments B04/B05 et A20. Le bâtiment B04/B05 accueillera un espace commun vivant avec divers aménagements flexibles et attractifs, ainsi qu'un espace commerce/HoReCa avec une terrasse le long de la Main Street, renforçant l'intensité urbaine. Le rez-de-chaussée du bâtiment A20 est conçu comme un espace de bureau multifonctionnel et flexible, pouvant accueillir diverses fonctions créatives et dynamiques. Le demandeur estime que l'objectif de renforcement de l'intensité urbaine est déjà atteint et que revoir la localisation des fonctions porterait atteinte à la qualité du projet et à son appropriation par les futurs occupants.
- Les bâtiments B07 et B08 sont conçus comme des jumeaux pour créer un dialogue unique, avec une similarité entre eux et une différenciation par rapport aux autres bâtiments. La recommandation de traitement différencié n'est pas suivie pour préserver ce concept architectural cohérent. Cette approche offre des avantages en termes de construction, de matériaux et de processus. Les bâtiments restent des copropriétés distinctes, donc la mutualisation des entrées et espaces communs n'est pas envisagée. Cependant, les espaces d'entrées et communs ont été rationalisés. De plus, le bâtiment B07 pourrait être rehaussé à l'avenir, ce qui les différencierait physiquement et répondrait alors à la recommandation.
- La recommandation n'est pas suivie car un dossier de demande de permis d'urbanisme pour l'aménagement de la voirie de la drève Maritime, incluant la zone de la drève Anna Boch, est en préparation et en négociation avec les autorités. Ce dossier prévoit une connexion visuelle et logistique cohérente avec les aménagements paysagers existants et utilisera les mêmes matériaux. Si cette demande n'aboutit pas, l'aménagement actuel est jugé qualitatif et fonctionnel, rendant la recommandation non nécessaire.
- Le demandeur a pris en compte la recommandation et ajusté les aménagements paysagers pour garantir la perspective visuelle entre la Gare de Triage et la Gare





Maritime, mais uniquement dans le périmètre de la demande de permis. Il n'est pas jugé approprié d'abattre des arbres existants déjà enracinés et en croissance sur le site de Tour & Taxis, car cela perturberait l'écosystème et nuirait à la biodiversité. Les arbres situés hors du projet n'obstruent pas la perspective visuelle depuis divers points de vue. De plus, la prescription de l'article 3.2.2.g) du PPAS est respectée, car aucune construction n'est prévue dans l'axe de perspective visuelle. Ainsi, le demandeur estime que la recommandation est partiellement suivie et justifie la non-application de la partie concernant les arbres hors projet.

Considérant que les aspects urbanistiques du projet amendé sont analysés plus en détail dans les volets analytiques du présent avis ci-après ;

**Mobilité :**

Considérant que le demandeur déclare suivre l'ensemble des recommandations émises en matière de mobilité à l'exception des suivantes :

- Aménager les locaux vélos prévus au niveau -1 de manière à les rendre accessibles directement depuis l'espace public (rez-de-chaussée ou rampe aux dimensions et pentes répondant aux normes du vadémécum vélo bruxellois).
- En ce qui concerne le ratio d'emplacements vélos destinés aux bureaux, il est recommandé d'augmenter le stationnement vélo afin de répondre à une part modale vélo pour les déplacements à destination afin de répondre à la part modale future suivant l'évolution du taux d'utilisation du vélo sur le long terme, à savoir 20 % de part modale vélo.
- Prévoir au minimum 50 % d'emplacements de stationnement vélo extérieur couverts pour le stationnement vélo de moyenne durée

Considérant que le demandeur argumente le non suivi de ces recommandations comme suit :

- L'aménagement des locaux vélos au rez-de-chaussée n'est pas systématisé au vu du nombre important de stationnement à prévoir afin de permettre l'activation des rez-de-chaussée. Une rampe pour vélos jusqu'au sous-sol -1 a été rejetée en raison de sa géométrie imposante et des problèmes qu'elle poserait. Les locaux vélos au sous-sol -1 seront accessibles via un escalier vélos conforme aux normes, avec un itinéraire balisé et deux ascenseurs vélos. Les portes sur le trajet des cyclistes seront équipées de détecteurs pour une ouverture automatique, avec un passage d'au moins 100 cm de large.
- Afin de répondre à l'augmentation de la future part modale sur le site à long terme, le demandeur propose d'utiliser les emplacements de stationnement vélos prévus dans le local des Sheds, couverts, sécurisés et proche du site de Lake Side. Aujourd'hui, ce grand local vélos de 534 places est plus que vide et peut absorber la demande qui sera croissante les années à venir. Dès lors, le demandeur estime proposer une alternative appropriée et valable à la recommandation faite dans le cadre de l'étude d'incidences.
- Le local vélo des sheds situé à 200 m du projet répond déjà à la recommandation, il permettra d'accueillir les visiteurs et les usagers de Lake Side désireux de placer leur vélo dans un endroit couvert et sécurisé.

Considérant que les aspects mobilité du projet amendé sont analysés plus en détail dans les volets analytiques du présent avis ci-après ;

**Faune et Flore :**





Considérant que le demandeur annonce suivre la majorité des recommandations effectuées par le chargé d'étude dans ce chapitre à l'exception de celles-ci :

- Toutes les toitures plates non accessibles doivent être végétalisées
- Afin de favoriser la perméabilité de cet espace pour la petite faune terrestre, envisager des clôtures 3 fils doublées d'une haie indigène au niveau des entrées nord et sud menant au Courtyard.

Considérant que le demandeur argumente le non suivi de ces recommandations comme suit :

- La recommandation de végétaliser toutes les toitures plates non accessibles, notamment celles des immeubles de grande hauteur, n'est pas suivie pour les bâtiments A11, A12 et B11. Bien que des toitures vertes extensives soient prévues pour les bâtiments B01, B14 et B15, et que des toitures semi-intensives à intensives soient intégrées pour les bâtiments bas, les toitures des bâtiments A11, A12 et B11 sont techniques et accueillent des installations importantes. De plus, les toitures des bâtiments A11 et A12 subissent des charges de vent excessives, rendant impossible l'installation de toitures vertes. En outre, la pose de telles toitures n'aurait pas d'effet utile réel, ni pour la récupération des eaux pluviales, ni sur l'esthétique, en raison des mécanismes déjà en place et de la hauteur des toitures. Pour ces raisons, la mise en œuvre de toitures vertes sur les bâtiments A11, A12 et B11 n'est pas pertinente.
- La recommandation de clôtures à trois fils doublées d'une haie indigène aux entrées nord et sud du Courtyard n'est pas suivie pour des raisons d'esthétisme, de cohérence visuelle au sein du projet, et de sécurité. Bien que l'objectif de perméabilité pour la petite faune terrestre soit atteint par la réhausse des clôtures et portails, l'installation de clôtures à trois fils est jugée inutile pour la faune et présente des inconvénients sécuritaires et esthétiques significatifs.

Considérant que les aspects spécifiques du suivi des recommandations sont analysés plus en détail dans les volets analytiques du présent avis ;

*Environnement sonore et vibratoire:*

Considérant que le demandeur déclare suivre l'ensemble des recommandations émises à ce sujet ;

Considérant qu'il s'engage à viser au minimum les valeurs du niveau de performance B prescrites par la norme NBN S01-400-1 :2022 pour l'isolation acoustique des logements orientés côté avenue du Port, ceux situés au-dessus de la rampe de sortie du parking (bâtiment B12), et ceux orientés côté drève Anna Boch ;

*Déchets :*

Considérant que le suivi des recommandations en matière de déchets est fait dans le volet analytique de cet avis ci-après ;

*Procédure :*

Considérant que la demande amendée a été soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- application du Code Bruxellois d'Aménagement du Territoire (CoBAT) :
  - o article 175/14 : demande soumise à étude d'incidences ;





- article 176/1 : dans le cadre d'un projet mixte qui requiert à la fois un permis d'environnement de classe 1B ou 1A et un permis d'urbanisme ;
- article 188/7 : à la demande du PRAS, d'un PAD, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU
  - art. 3.1 c PPAS ;
- article 188/7, concernant les dérogations visées à l'article 126, §11 :
  - dérogation au RRU Titre I :
    - article 10 : grilles de ventilation en façade ;
  - dérogations au PPAS :
    - article 3.1.2. (toitures vertes) ;
    - article 3.2.1. f (coefficient CBS) ;
    - article 3.2.2. c (hauteur de construction limitée sur 25% de l'emprise des bâtiments en zone Y) ;
    - article 3.2.2 e (profondeur des étages des immeubles de logement en zone Y) ;
    - article 3.2.2 g (axe de perspective visuelle) ;
  - dérogation au Règlement sur les bâtisses :
    - article 70 : portes s'ouvrant vers l'extérieur ;

Considérant que la demande amendée a été soumise aux mesures particulières de publicité du 05/02/2025 au 07/03/2025, enquête pendant laquelle 272 réactions écrites ont été formulées ainsi qu'une pétition de 3.162 signatures ;

Considérant que les réclamations portent principalement sur :

**En ce qui concerne les réactions négatives :**

*Réactions négatives - Général / procédure :*

- Le non-respect des intentions initiales du Schéma Directeur de 2008 par le PPAS de 2017 et la nécessité de réviser ce PPAS en profondeur ;
- La mise en œuvre d'un PPAS jugé obsolète et ne répondant plus aux défis actuels ;
- Le risque de gentrification qu'entraînera le projet, et le risque de spéculation ;
- Le manque de procédure concertée avec le quartier, de consultation avec les populations environnantes et l'absence de prise en compte des besoins et spécificités locales ;
- Le caractère opaque de la procédure, en particulier des permis modificatifs successifs ;
- Les risques liés au blanchiment d'argent et à la corruption dans le secteur de la construction ;

*Réactions négatives - Affectations :*

- Une trop grande part de bureaux au détriment du logement, à fortiori à proximité du quartier Nord où l'offre et la vacance sont abondantes ;
- La nécessité d'intégrer dans le développement plus d'équipement en collaboration avec les initiatives locales et en adéquation avec les besoins locaux et en particulier une





crèche, espaces de formation professionnelle, espaces polyvalents pour les habitants, équipements de sport,...

- La pression accrue qui en résultera sur les infrastructures et équipements existants, en particulier scolaires, déjà insuffisants pour répondre aux besoins des quartiers environnants, du fait de l'augmentation démographique provoquée par le projet ;
- La nécessité de répondre à la demande en équipement préalablement à la densification du quartier ;
- L'absence de garantie quant à la nature réelle des équipements prévus, dont les exploitants ne sont pas connus à ce stade, la taille insuffisante de la crèche ;
- La nécessité de prévoir de l'activité productive pourvoyeuse d'emplois locaux peu qualifiés et tissant des liens avec le passé industriel tout en tirant parti de la proximité du canal ; ;
- L'absence de commerces de proximité dans le projet ;
- La nécessité de prévoir davantage d'espaces ouverts / vivants au rez-de-chaussée ;

*Réactions négatives - Implantation, volumétrie et architecture :*

- Une densité jugée globalement trop importante pour le site dans un quartier où la densité est déjà très élevée et des gabarits trop importants, surtout en zone A (hauteur excessive des tours A10) ;
- A contrario, la nécessité d'exploiter au maximum le potentiel constructible du PPAS en augmentant la hauteur des tours pour offrir davantage de logements ;
- L'impact négatif du projet sur les vues en particulier depuis le square du Laekenveld et le pont du Jubilé ;
- La perte de visibilité de la gare de triage, élément patrimonial important et son isolement par rapport aux autres éléments historiques du site ;
- La non-conformité avec les règles d'implantation et prescriptions de gabarit du PPAS ;
- L'implantation du bâtiment B15 et son impact problématique sur le parc ;
- Une trop grande imperméabilisation des sols, notamment du fait du parking souterrain ;

*Réactions négatives - Logements :*

- Le caractère financièrement inaccessible des logements proposés, la nécessité de prévoir des logements abordables et sociaux (25% min) au sein du projet, et le manque de mixité sociale qui en découlera ;
- La nécessité de réaliser l'entièreté des logements conventionnés prévus au PPAS ;
- Le manque de garanties quant à la réalisation de logements sociaux évoqués dans la demande amendée ;
- La nécessité de prévoir de plus grands logements (3 chambres et plus) ;
- L'absence d'espaces communautaires pour les habitants ;
- La nécessité de rendre les toitures accessibles aux résidents des logements ;
- Le manque de qualité des logements en co-living, la nécessité de prévoir du logement étudiant abordable à la place ;
- La qualité jugée inférieure des logements pressentis pour devenir des logements sociaux ;

*Réactions négatives - Mobilité :*

- La trop grande capacité du parking au détriment de la pleine terre ;





- A contrario, la trop faible capacité des parkings contenus au projet (basée sur des ambitions jugées irréalistes), le risque de report en voirie (en particulier du fait du bureau et de l'événementiel) ;
- La nécessité de prévoir une mutualisation du parking avec le quartier à tarif abordable pour répondre au déficit local en la matière ;
- les problèmes de mobilité engendrés par le projet en lien avec une desserte du site jugée insuffisante par les TC (permis ligne de tram peu avancé) ;
- La suspicion d'une double utilisation pour les places de parking (commerciale / événements + fonctions du projet) ;
- La nécessité de garantir de bonnes connexions piétonnes au travers du site (en particulier vers le square de Laekenveld, rue Dieudonné Lefèvre et la Gare de service) ;

*Réactions négatives - Charges d'urbanisme :*

- la nécessité d'affecter les charges d'urbanisme à la création de logements à finalité sociale et à répondre aux besoins cumulés du projet et des quartiers environnants notamment en les dédiant à la réalisation d'équipements ;
- Le fait que la réalisation des logements conventionnés, prévus au PPAS, ne peut être financé par les charges d'urbanisme ;
- Un questionnement et nécessité de précisions concernant les montants, la ventilation et l'attribution des charges d'urbanisme au travers des différents permis précédemment octroyés ;
- Le manque de contrôle sur le mécanisme de vente des logements conventionnés et conventionnés+ ;

*Réactions négatives - Aspects environnementaux :*

- la nécessité d'une étude objective sur les impacts environnementaux du projet, la non-prise en compte du changement climatique ;
- l'impact environnemental négatif du projet, notamment en termes de biodiversité (avifaune, chiroptérofaunes,...) ;
- l'impact négatif du projet en termes d'ombrage et de vues sur les quartiers environnants, le parc et sur le potentiel de production photovoltaïque de l'activité productive située en face (brasserie de la Senne) et sur les qualités d'habitabilité des logements eux-mêmes ;
- les effets négatifs en termes de microclimat en particulier sur le parc (vent, déconnexion de la dalle végétalisée du parking avec la nappe phréatique, effets d'îlot de chaleur,...)
- Une prise en compte jugée insuffisante de la problématique de gestion des eaux, les risques de débordement, de pollution et d'inondation ;
- La nécessité de prévoir davantage de constructions à ossature bois ;
- La non-inscription du projet dans un cadre réglementé de réseau de chaleur urbain et une forme de privatisation du potentiel géothermique du site ;
- La nécessité de recourir à des systèmes de géothermie et d'éolien urbain afin de réduire l'empreinte carbone du projet ;
- Des inquiétudes par rapport aux effets cumulés avec l'implantation de la future caserne Siamu à proximité ;

*Réactions négatives - Paysage / Espaces verts :*





- La taille insuffisante du parc pour absorber la densité et répondre aux besoins de la population supplémentaire ;
- La nécessité de maintenir un caractère public au parc et de bonnes connexions avec le quartier ;
- La nécessité de résoudre les problèmes d'insécurité au niveau du parc ;
- L'impact paysager désastreux du projet ;
- La non-conformité du projet avec les intentions paysagères du plan canal ;

**En ce qui concerne les réactions positives :**

- Le soutien au projet du fait de son ambition et de sa qualité architecturale, de l'apport de nombreux logements et globalement, de la mixité qu'il propose, non seulement en termes d'affectations mais de typologie de logements, qui est jugée équilibrée ;
- Le fait que le projet redynamisera l'ensemble de la zone et des quartiers environnants ;
- Le fait que le périmètre de la demande ne présente aucun intérêt biologique particulier et se prête donc davantage à une densification que d'autres sites en RB ;

Considérant que des réponses à ces différentes réactions figurent dans les chapitres correspondants ci-dessous ;

Considérant en ce qui concerne les remarques plus générales relatives à la mise en œuvre ou même la pertinence du PPAS, que l'instruction de la demande de permis d'urbanisme vise avant tout à analyser la conformité du projet avec le cadre réglementaire en vigueur et plus largement au bon aménagement des lieux tel qu'il est défini par le PPAS, et non à remettre en question ce cadre réglementaire lui-même, que la procédure d'adoption du PPAS est l'aboutissement d'un long processus itératif qui a fait l'objet en son temps notamment d'un rapport d'évaluation des incidences, d'avis d'instances et de processus de consultation ;

Considérant de ce fait que la remise en cause du PPAS de 2017, ainsi que l'analyse comparative de ce PPAS avec le Schéma Directeur de 2008 sortent totalement du cadre de l'instruction de la présente demande ;

Considérant que la présente demande a été instruite selon les modalités prévues par le CoBAT en ce qui concerne les demandes avec études d'incidences ;

Considérant qu'en ce qui concerne la question de la prise en compte des effets cumulés de la future caserne Siamu avec ceux du projet, il n'appartenait pas à l'étude d'incidences du projet « Lake Side » d'étudier les impacts environnementaux d'un projet tiers ; que par ailleurs le dossier n'étant pas encore introduit il est difficile pour le chargé d'étude de se prononcer sur les impacts cumulés ;

**Situation existante :**

Considérant que le projet se développe sur un terrain faisant partie du site de Tour & Taxis, situé entre la drève Anna Boch d'une part, le par cet les étangs occupant le centre du site d'autre part ; sur une partie de la zone A et la totalité de la zone B du Plan Particulier d'Affectation du Sol « Tour & Taxis » ;

Considérant que les zones concernées sont déjà soit partiellement bâties pour la zone A (bâtiment de Bruxelles-environnement (BGO) et Herman Teirlinck (Méandre)), soit non bâties en situation de fait pour la zone B, qui fait également l'objet pour cette dernière d'une occupation temporaire pour l'exploitation d'un parking à l'air libre pour les événements organisés sur le site (cf PU-22 ci-dessous) ;





Considérant que le site du projet se situe à l'articulation entre des bâtiments d'époque, de langages architecturaux et d'affectations différents : les bâtiments historiques et patrimoniaux au sud, les immeubles de bureaux contemporains de la zone A à l'est, les logements contemporains de la zone C et le parc à l'ouest (développement Parklane) et les bâtiments logistiques et productifs de la zone TACT située au nord de la drève Anna Boch ;  
Considérant qu'en situation de droit, l'aménagement du site global de Tours et Taxis est couvert (plus largement que le périmètre du projet) par le permis d'urbanisme initial 04/AFD/189309 (82P/07) délivré le 17/12/2009 visant à revaloriser et aménager la ZIR 6A et par une série de permis modificatifs ultérieurs ;

Considérant plus particulièrement, qu'au sein du périmètre du projet, le site est (partiellement) couvert par les permis d'urbanisme suivants (liste non exhaustive) :

- permis d'urbanisme 04/AFD/189309 (PU-06) octroyé le 17/12/2009 pour l'urbanisation de la ZIR 6A (ce permis est en cours de mise en œuvre) ;
- permis d'urbanisme 04/AFD/281813 (PU-07) octroyé le 05/07/2012 pour la construction du bâtiment BGO (Bruxelles Environnement) et du parking situé sous l'esplanade (ce permis a été mis en œuvre) ;
- permis d'urbanisme 04/PFD/641189 (PU-19) octroyé le 11/05/2018 pour l'aménagement de la Drève Anna Boch (ce permis est en cours de mise en œuvre) ;
- permis d'urbanisme 04/PFD/660359 (PU-22) octroyé le 09/07/2020 portant sur l'ouverture d'une baie dans la paroi est du sous-sol et l'aménagement provisoire d'un parking événementiel à l'air libre (ce permis a été mis en œuvre) ;
- permis d'urbanisme 04/PFD/1746285 (PU-28) octroyé le 06/09/2021 pour l'aménagement de la partie du parc située devant la Gare Maritime (ce permis est en cours de mise en œuvre) ;

Considérant à contrario que certaines zones au sein du périmètre de la présente demande n'ont jamais fait l'objet d'un permis d'urbanisme ; que la présente demande constitue donc partiellement une demande de permis modificatif au sens de l'article 102/1 du CoBAT pour les zones précédemment couvertes par permis d'urbanisme, et partiellement une nouvelle demande pour les zones qui ne le sont pas ;

#### **Situation projetée :**

Considérant que de manière synthétique, le projet prévoit la construction de 16 immeubles abritant 737 logements plus dix cellules de coliving, des bureaux répartis au sein de deux bâtiments et des espaces destinés à l'implantation de commerces et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ; que les espaces situés entre les ensembles de bâtiments et à la jonction avec le parc seront aménagés dans la continuité des espaces paysagers existants ;  
Considérant qu'en ce qui concerne les espaces publics, la mise en œuvre du projet implique divers aménagements des espaces contigus de cette zone actuellement en friche :

- Le déplacement d'un chemin du parc longeant les étangs et les futurs bâtiments afin que celui-ci respecte les exigences du SIAMU pour l'accès des services de secours aux façades des futurs bâtiments (ce déplacement nécessite une modification du permis délivré pour l'aménagement du parc mais n'entraînera pas de démolitions car ce chemin n'est pas encore entièrement aménagé) ;
- Le réaménagement de l'espace situé le long de la façade ouest du bâtiment BGO (Bruxelles Environnement) afin d'en faire un espace paysager aménagé dans la





continuité des espaces publics situés entre la drève Anna Boch et les étangs ; que cet aménagement prévoit la suppression de la rampe desservant le parking situé sous le bâtiment BGO et la suppression de trois emplacements de stationnement à l'air libre utilisés pour les livraisons de ce bâtiment ; qu'en conséquence, la présente demande de permis inclut l'ouverture d'une baie dans la paroi du sous-sol du bâtiment BGO afin de permettre l'accès au parking de ce bâtiment depuis la rampe existante (devenant mutualisée) située le long de la façade est du bâtiment Herman Teirlinck ;

- Des modifications ponctuelles de la situation autorisée pour la Drève Anna Boch afin de permettre l'accès aux parkings des futurs bâtiments et en vue de l'implantation de conteneurs enterrés pour le stockage des déchets (ces modifications nécessitent une modification du permis délivré pour l'aménagement de la voirie mais n'entraîneront pas de démolitions car cette partie de la voirie n'est pas encore construite) ;

Considérant de ce fait que la demande comprend deux périmètres d'intervention distinct : le premier correspond à la zone d'implantation des nouvelles constructions étendue aux espaces contigus concernés par les aménagements extérieurs, le second périmètre, beaucoup plus restreint, correspond à la partie du sous-sol du bâtiment BGO et de la rampe concernée par l'ouverture de voiles en béton ;

Considérant que de l'est à l'ouest, le projet s'articule autour de trois zones bâties : le campus urbain en zone A, le Courtyard et un bâtiment solitaire (B15) en zone B ;

Considérant que le campus comprend deux bâtiments, référencés A10 et A20 ; que le bâtiment A10 est un immeuble mixte et élevé qui est destiné principalement aux logements et aux bureaux, qu'il est subdivisé en plusieurs entités :

- Côté ouest, un volume dénommé A11 (le plus bas), essentiellement destiné aux bureaux et comportant également des espaces commerciaux au rez-de-chaussée ;
- Côté est, un volume dénommé A12 (le plus haut), essentiellement destiné aux logements et comportant également dans ses étages inférieurs, des bureaux, des locaux destinés à l'installation d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et des commerces/HoReCa ;
- Un Atrium commun appelé A13 reliant les deux volumes principaux A11 et A12 qui est partagé par tous les utilisateurs du bâtiment, à l'exception de la partie résidentielle prévue dans A12 ;

Considérant que le bâtiment A10 ne comporte qu'un seul niveau souterrain reprenant principalement des espaces techniques et des espaces vélos ; que le sous-sol est connecté au parking principal sous le courtyard par un passage ;

Considérant que le bâtiment A20 est un bâtiment de bureau qui possède un niveau en sous-sol prolongeant celui du parking principal sous le courtyard ;

Considérant que le Courtyard est un ensemble de 14 bâtiments numérotés de B01 à B14 organisés en deux groupes (bâtiments B01 à B06 implantés sur le côté est et les bâtiments B07 à B14 situés sur le côté ouest), que ces bâtiments sont principalement résidentiels mais comportent également dans certains cas, des espaces commerciaux au rez-de-chaussée ; que le bâtiment B14 abrite quant à lui, des locaux destinés aux équipements d'intérêt collectif ou de service public implantés aux étages inférieurs de l'immeuble ; que les bâtiments B01 et B12 contiennent respectivement l'entrée et la sortie du parking et que les accès publics piétons au parking se trouvent dans les bâtiments B02 et B11 ;





Considérant que sous ces bâtiments se trouve un sous-sol sur deux niveaux dans la zone B et sur un niveau dans la zone A comprenant des installations communes telles que des locaux vélos de longue durée, le parking et des locaux techniques ;

Considérant que les bâtiments du Courtyard sont implantés de façon mitoyenne ; qu'ils sont conçus comme des entités distinctes fonctionnant de manière autonome ; qu'à certains endroits des passages relient les alentours du site au jardin intérieur autour duquel sont articulés les bâtiments ; que ces passages sont soit des percées au travers des bâtiments (est et ouest), soit des zones non bâties entre les bâtiments qui établissent une percée visuelle entre la Gare Maritime et la Gare de Service (nord et sud) ;

Considérant que les volumes B04 et B05 présentent la particularité de ne former qu'un seul bâtiment destiné à du logement de type coliving ; qu'il comprend également un espace commerce/HoReCa implanté au rez-de-chaussée et indépendant des logements ;

Considérant que le bâtiment solitaire B15 se dresse à l'ouest côté parc, comporte un commerce au rez-de-chaussée / mezzanine et est également situé au-dessus du sous-sol commun ;

Considérant que l'aménagement des abords comprend principalement :

- la « Main Street Lake Side » entre le Campus urbain et le Courtyard, qui relie drève Anna Boch aux étangs ;
- une place dénommée « Place Chantal Akerman » au niveau du Campus, à l'articulation des bâtiments A20, A10 et du bâtiment existant de Bruxelles Environnement (BGO), cette nouvelle place étant reliée à la drève des Rêves existante par la « Rue Chantal Akerman » ;
- une nouvelle place nommée « Place du Quai » entre le bâtiment B15 et le Courtyard, reliée au parc par une rue piétonne appelée « Ruelle du Quai » ;
- le jardin situé entre les bâtiments B01 à B14, appelé « Courtyard », qui est un espace collectif accessible aux résidents depuis la drève Anna Boch par l'Entrée Nord et depuis le parc par l'Entrée Sud, ainsi que par deux entrées percées au travers du bâtiment B03 et B10 dans le sens est-ouest ;
- des adaptations à l'aménagement du parc au sud et à la drève Anna Boch au nord afin de les adapter au projet ;

#### **Affectations :**

Considérant la situation de la demande à l'égard du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) et du Plan Particulier d'Aménagement des Sols (PPAS Tour & Taxis) ; que ces plans ont force obligatoire et valeur réglementaire ; qu'aucune dérogation ne peut être admise au PRAS, et qu'il ne peut être dérogé au PPAS que pour autant que la dérogation ne porte pas atteinte aux données essentielles du plan, dont les affectations ;

Considérant qu'en situation de droit (permis initial et permis subséquents), la zone déjà couverte par le permis d'urbanisme initial et incluse dans le périmètre de la présente demande comporte les affectations suivantes :

- Logement : 36.046,00 m<sup>2</sup>
- Bureau : 5.123,77 m<sup>2</sup>
- Equipement d'intérêt collectif ou de service public : 6.921,79 m<sup>2</sup> ;
- Commerce : 3.121,00 m<sup>2</sup>
- Activité productive (production de services matériels) : 2.829,38 m<sup>2</sup>

---

TOTAL : 54.041,94 m<sup>2</sup> ;





Ainsi qu'un parking de 616 emplacements pour voitures et motos en sous-sol et 437 emplacements vélos hors sol ;

Considérant qu'en situation projetée, la demande amendée propose la répartition suivante :

- Logement : 96.440,92 m<sup>2</sup> (96.237,10 m<sup>2</sup> hors sol et en 203,82 m<sup>2</sup> en sous-sol) soit 68% de la programmation du projet) ;
- Bureau : 38.311,6 m<sup>2</sup> (soit 27% de la programmation du projet) ;
- Equipement d'intérêt collectif ou de service public : 3.996,87 m<sup>2</sup> (soit 2,8% de la programmation du projet) ;
- Commerce : 3.028,96 m<sup>2</sup> (soit 2,1% de la programmation du projet) ;
- Activité productive : 0 m<sup>2</sup> ;

---

TOTAL : 141.778,42 m<sup>2</sup> (141.574,60 m<sup>2</sup> hors sol et 203,82 m<sup>2</sup> en sous-sol) ;

Ainsi qu'un parking de 590 emplacements pour voitures et motos répartis sur 2 niveaux de sous-sol et 1.683 emplacements vélo (1.299 au sous-sol et 384 hors sol) ;

Considérant cependant et pour rappel que la situation existante de doit et la situation projetée ne peuvent être directement comparées en termes de superficies et d'accroissement, dans la mesure où la totalité du périmètre de la demande n'est pas couverte par permis d'urbanisme en situation de droit (certaines « poches » dans le périmètre de la demande actuelle ayant été exclues des permis précédents ou n'ayant jamais fait l'objet de permis d'urbanisme) ;

Considérant que la demande amendée ne prévoit pas d'activité productive, que la diversité fonctionnelle demandée par l'art. 2.6.1 du PPAS est toutefois assurée par zone avec le mix proposé de logements, commerces, équipements et bureaux ;

Considérant que si l'intégration éventuelle d'un certain type d'activité productive ne semble pas inenvisageable ni incompatible avec le projet, celle-ci devrait être de nature à ne pas compromettre l'activation des rez-de-chaussée, n'entraîne pas de problématiques spécifiques en termes de mobilité (charroi, livraisons,...) ni de nuisances particulières pour les fonctions sensibles à proximité (en particulier le logement, les équipements et les espaces publics), et qu'elle n'implique pas de réduction de la superficie des logements ou équipements ce qui limiterait considérablement la possibilité d'en intégrer de manière satisfaisante au sein du projet ; que par ailleurs une zone intégrée entièrement dédiée à l'activité productive est située à proximité immédiate, de l'autre côté de la drève Anna Boch (zone TACT), qui est quant à elle desservie par une voie logistique dédiée au nord en connexion directe avec l'avenue du Port et la zone TIR ; que la proximité de cette zone d'activité avec le projet garantit une excellente mixité d'affectations à l'échelle de la zone ;

***Affectations - conformité du projet avec la prescription 2.6.2 du PPAS :***

Considérant que la prescription 2.6.2 a) précise que les superficies de plancher des zones A, B, C ne peuvent pas dépasser 320.000 m<sup>2</sup> ;

Considérant que les superficies prévues dans le cadre de la présente demande en zones A et B s'établissent comme suit :

- En zone A :
  - o Logement : 27.207 m<sup>2</sup>
  - o Equipement : 2.300 m<sup>2</sup>
  - o Commerce : 1.614 m<sup>2</sup>
  - o Act. Prod. & Bureau : 38.312 m<sup>2</sup>





TOTAL zone A dans la présente demande : 69.433 m<sup>2</sup>

- En zone B :
  - o Logement : 69.234 m<sup>2</sup>
  - o Equipement : 1.697 m<sup>2</sup>
  - o Commerce : 1.415 m<sup>2</sup>
  - o Act. Prod. & Bureau : 0 m<sup>2</sup>

---

TOTAL zone B dans la présente demande : 72.346 m<sup>2</sup>

TOTAL zone A + B dans la présente demande : 141.779 m<sup>2</sup>

Considérant qu'à l'échelle des zones A, B et C, à l'issue de la réalisation de la phase d'urbanisation prévue par la présente demande, et en excluant les superficies précédemment autorisées dans le périmètre de la demande et qui sont remplacées dans le cadre de celle-ci, les superficies s'établissent comme suit :

- Zone A superficies précédemment autorisées et non modifiées (BGO et Méandre) : 64.337 m<sup>2</sup> ;
- Zone A, superficies présente demande : 69.433 m<sup>2</sup>
- Zone B, superficies présente demande : 72.346 m<sup>2</sup>
- Zone C, superficies précédemment autorisées : 92.996 m<sup>2</sup>

---

TOTAL zones A + B + C = 299.112 m<sup>2</sup> ;

Considérant que ce total est inférieur au maximum autorisable de 320.000 m<sup>2</sup> en zones A+B+C selon la prescription 2.6.2 a), et le serait encore en cas de construction des 11.000 m<sup>2</sup> déficitaires de logement en zone B (cf ci-dessous), dont la réalisation porterait le total à 310.112 m<sup>2</sup> ;

Considérant que le projet respecte la prescription 2.6.2 b) qui précise que les superficies de plancher de la zone A qui sont incluses dans la ZIR 6B ne peuvent dépasser 60.000 m<sup>2</sup> ; que le projet porte la superficie bâtie dans ce périmètre à 51.490 m<sup>2</sup>, en tenant compte des deux immeubles déjà construits et situés dans le périmètre concerné par cette prescription (BGO, totalement et Méandre, partiellement), selon le calcul suivant :

- immeuble Méandre, partie construite en ZIR 6B et qui représente 22.763 m<sup>2</sup>
- immeuble BGO, entièrement situé en ZIR 6B et qui représente 16.725 m<sup>2</sup>
- immeuble A20, prévu par le projet et qui représente 12.002 m<sup>2</sup>

---

TOTAL 51.490 m<sup>2</sup>, soit inférieur aux 60.000 m<sup>2</sup> autorisables ;

Considérant que la prescription 2.6.2 c) prévoit que les zones A, B, C et D soient affectées au logement, aux équipements d'intérêt collectif et de service public, aux activités productives, aux bureaux, aux commerces et aux établissements hôteliers selon la répartition suivante :

- En zone A :
  - o Un minimum de 25.000 m<sup>2</sup> de logement ;  
→ 27.207 m<sup>2</sup> prévus au projet ;
  - o Un minimum de 2.000 m<sup>2</sup> d'équipement ;  
→ 2.300 m<sup>2</sup> prévus au projet ;





- Un maximum de 2.000 m<sup>2</sup> de commerce ;  
→ 1.614 m<sup>2</sup> prévus au projet ;
- Un maximum de 124.000 m<sup>2</sup> d'activité productive et de bureau ;  
→ 38.312 m<sup>2</sup> prévus au projet, à additionner aux 64.337 m<sup>2</sup> existants (BGO et Méandre), ce qui porte le total de cette affectation à 102.649 m<sup>2</sup> ;
- En zone B :
  - Un minimum de 80.000 m<sup>2</sup> de logement ;  
→ 69.234 m<sup>2</sup> prévus au projet (soit un déficit de 10.766 m<sup>2</sup>) ;
  - Un minimum de 1.500 m<sup>2</sup> d'équipement ;  
→ 1.697 m<sup>2</sup> prévus au projet ;
  - Un maximum de 2.500 m<sup>2</sup> de commerce ;  
→ 1.415 m<sup>2</sup> prévus au projet ;
  - Un maximum de 2.500 m<sup>2</sup> d'activité productive et de bureau ;  
→ 0 m<sup>2</sup> prévus au projet ;

Considérant par conséquent que les affectations envisagées sont toutes autorisables selon le PPAS et respectent l'ensemble des impositions de l'art. 2.6.2 c) en termes de minimum et de maximum, à l'exception de la superficie minimum de logement requise en zone B, avec un déficit de 10.766 m<sup>2</sup> (80.000 m<sup>2</sup> - 69.234 m<sup>2</sup>) ;

Considérant que le PPAS tel qu'adopté ne prévoit pas de mécanisme de transfert possible d'une zone à l'autre des minimas imposés pour le logement et l'équipement ; que ces minimas sont à respecter par zone considérée, ce qui signifie que l'excédent de logement prévu en zone A (2.207 m<sup>2</sup>) ne peut être décompté du minimum à atteindre pour la zone B (80.000 m<sup>2</sup>) ; et qu'une réduction éventuelle du programme de bureau en zone A en faveur du logement ne serait pas une solution permettant de rencontrer les objectifs souhaités en termes de production de logement à l'échelle du projet, et plus largement du PPAS ;

Considérant toutefois que si ce seuil n'est pas atteint par le projet à ce stade, rien n'impose d'épuiser le potentiel constructible du PPAS en une seule phase, pour autant qu'il soit démontré que le solde à développer permet d'atteindre la superficie plancher minimum par fonction et par zone, sans dépasser le maximum autorisé (selon la prescription 2.6.2 f) du PPAS) ;

Considérant qu'il a effectivement été démontré que ce seuil reste atteignable moyennant la réalisation d'une phase complémentaire ultérieure, dont les incidences ont été évaluées dans le cadre de l'étude d'incidences (alternative 3 de l'étude) ; que ce scénario prévoit la construction d'un bâtiment isolé supplémentaire à l'ouest côté parc (B16) ainsi que la rehausse de certains bâtiments, dans le respect des prescriptions de gabarit du PPAS, pour un total de 11.000 m<sup>2</sup> de logements additionnels ;

Considérant que ces rehausses se feraient sans modification de la catégorie des bâtiments concernés en matière de réglementation incendie, permettant de maintenir les noyaux de circulations existants en les prolongeant, et sans interventions sur les murs séparatifs entre bâtiments ;

Considérant que ce scénario aboutirait à la production de 80.234 m<sup>2</sup> de logement et porterait la superficie totale construite en zone B à 83.346 m<sup>2</sup>, ce qui serait entièrement conforme à la prescription 2.6.2 du PPAS qui impose un minimum de 80.000 m<sup>2</sup> de logement et une constructibilité maximale de 85.000 m<sup>2</sup> pour la zone ; que cette hypothèse réalisable à terme exploite tout le potentiel constructible du PPAS pour maximiser l'offre en logement ;





Considérant toutefois, qu'en dépit de sa conformité avec le PPAS, l'étude d'incidences aboutit à la conclusion que ce scénario serait globalement moins favorable sur le plan urbanistique et paysager par rapport au projet initial en raison notamment de l'augmentation des impacts au niveau de la densité, de l'impact visuel, de l'ouverture visuelle vers le ciel et de la pleine terre ; et que cet ajout est considéré comme globalement défavorable d'un point de vue urbanistique et paysager ;

Considérant en ce qui concerne l'affectation bureau, que la demande sur le marché du bureau consiste essentiellement en une demande de remplacement au sein d'un parc de bureau vieillissant, qui n'est souvent plus conforme aux normes constructives actuelles et amené à se transformer en profondeur, davantage qu'à une demande liée à de la croissance de l'activité tertiaire proprement dite, qui est au contraire amenée à se réduire en fonction des nouveaux usages tels que la généralisation du télétravail (cf Observatoire des Bureaux de perspective) ; Considérant dans ce contexte que le projet apporte une réponse à cette demande de remplacement pouvant justifier la création d'une offre de bureaux supplémentaires du fait du manque de flexibilité, voire de l'obsolescence de l'offre existante dans la zone, d'autant que la volonté clairement exprimée par les autorités (communales et régionales) est de promouvoir la mixité fonctionnelle au sein du quartier Nord voisin, ce qui aboutira inévitablement à une réduction de l'offre de bureau dans ce secteur ;

Considérant qu'en ce qui concerne la programmation des équipements, le projet actuel propose un scénario comportant un centre de formation pour adultes (dans le bâtiment A10) ainsi qu'une crèche et une bibliothèque publique (dans le bâtiment B14) ; qu'il s'agit à ce stade d'un scénario établi sur base d'une liste de besoins identifiés dans le quartier (par la Taskorce équipement de Perspective) ; que la procédure de permis d'urbanisme ne permet pas de déterminer avec précision quelle sera la nature finale exacte de ceux-ci, dont les exploitants ne sont pas encore connus à ce stade (pas plus que leurs contraintes d'aménagement spatial) ; que celle-ci pourrait donc évoluer d'ici à la réalisation du projet si des besoins spécifiques ou demandes concrètes venaient à être identifiés (voire même sans permis d'urbanisme en dehors des cas envisagés par l'arrêté relatif aux changements d'utilisation) ;

Considérant toutefois que cette proportion d'équipement ne représente que 2,8% de la superficie totale du projet ; ce qui s'apparente à un scénario minimal et est particulièrement peu ambitieux non seulement par rapport aux exigences du PPAS en la matière mais surtout par rapport à la densité particulièrement élevée du projet et aux besoins locaux identifiés ; que par ailleurs, la qualification en équipement de certaines activités déjà présentes au sein du site de Tour & Taxis pose question (notamment dans les sheds), ce qui empêche de pouvoir les considérer dans l'équilibre global des fonctions, et qu'enfin la configuration de certains équipements envisagés au projet (en particulier la crèche) pose question en matière d'habitabilité (cf chapitre habitabilité ci-dessous) ;

Considérant qu'une diversification fonctionnelle adaptée aux besoins locaux (à la fois existants et générés par le projet) est une condition essentielle à la réussite d'un projet de cette envergure, qui aura un impact et un rayonnement significatif à l'échelle du site, de la zone, et de la région ; qu'il y a lieu d'augmenter significativement la proportion d'équipement en conséquence en visant au minimum 5% des superficies du projet, et en tenant compte dans la mesure du possible des besoins locaux en termes de programmation ;

Considérant qu'une parcelle située à proximité immédiate du projet dans le périmètre du PPAS (zone X2 au plan d'implantation), est destinée à la réalisation de deux écoles (NL / FR) par la Ville de Bruxelles ;





Considérant en ce qui concerne le commerce ; que similairement à l'équipement, la procédure de permis d'urbanisme ne permet pas de déterminer avec précision quelle sera la nature finale exacte des commerces, dont les exploitants ne sont pas encore connus à ce stade ; que celle-ci pourrait également évoluer (et même sans permis d'urbanisme en dehors des cas envisagés par l'arrêté relatif aux changements d'utilisation) ;

***Affectations - Logements conventionnés et conventionnés + :***

Considérant que la prescription 2.6.2 g) et h) impose également à terme et à l'échelle du site de Tour & Taxis la réalisation d'un minimum de 22.000 m<sup>2</sup> de logement conventionné et de 22.000 m<sup>2</sup> de logement conventionné + 25% (dénommé « conventionné + » ci-après) ;

Considérant que la note explicative précise que les phases d'urbanisation précédentes en zone C intègrent déjà (selon le calcul du demandeur) la réalisation de 8.999 m<sup>2</sup> de logements conventionnés et de 11.025 m<sup>2</sup> de logements conventionnés + ; que la présente demande intégrera au sein du développement Lake Side 13.001 m<sup>2</sup> de logements conventionnés et 10.975 m<sup>2</sup> de logements conventionnés+ supplémentaires ; permettant d'atteindre les 22.000 m<sup>2</sup> de logements conventionnés et 22.000 m<sup>2</sup> de logements conventionnés + prévus au PPAS ; Considérant que cette imposition du PPAS se verra donc satisfaite en totalité en dépit de la non-réalisation au stade actuel de la dernière phase de logements de 11.000 m<sup>2</sup> dont question ci-dessus ;

Considérant cependant qu'à ce stade le nombre et la localisation de ces logements conventionnés et conventionnés + 25% n'est pas identifiée ; qu'il y a lieu d'apporter des précisions à cet égard ;

***Affectation - Répartition des affectations au sein du projet :***

Considérant que l'implantation de fonctions accessibles au public, de type commerces et équipements le long de la drève Anna Boch est pertinente car elle permet d'une part l'activation de cette rue destinée à devenir un axe structurant à l'échelle du site et du quartier, en dépit d'un certain manque d'activation de l'autre côté de la rue, qui est principalement dédié aux activités productives ; que ces fonctions actives se positionnent au nord du projet dans des zones moins favorables au logement et plus exposées au trafic, permettant à contrario l'implantation de logements au rez-de-chaussée côté sud en contact avec le parc et bénéficiant de vues dégagées vers les étangs et les bâtiments historiques ;

Considérant que certains bâtiments considérés individuellement comportent une activation insuffisante au rez-de-chaussée, comme le bâtiment B02 dont le rez est principalement dédié à l'accès piéton public au parking et à des locaux vélos, mais que ce déficit est acceptable à l'échelle de l'ensemble de l'îlot compte tenu de son caractère ponctuel ;

Considérant qu'il y aura lieu d'éviter de localiser au rez-de-chaussée les commerces ou équipements qui n'activeraient pas suffisamment l'espace public (tels qu'une crèche, un cabinet médical ou ce type de programme introverti nécessitant une certaine intimité) et d'interdire l'occultation des fenêtres des commerces de type supermarché ;

Considérant que l'implantation des locaux vélos situés au rez-de-chaussée se fait principalement vers le courtyard, et plus rarement au contact direct de l'espace public, ce qui permet de





## **AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE**

*Réunion du / Vergadering van: 15/04/2025*

conserver un front actif côté public ; et de conférer davantage d'intimité et un meilleur ensoleillement aux logements côté intérieur dans la mesure où ils sont surélevés par rapport au jardin ;

Considérant dans la même logique que l'affectation du rez-de-chaussée du bâtiment B04/B05 en un commerce horeca avec terrasse est opportune à cet endroit disposant d'un excellent emplacement et d'une visibilité optimale, à la croisée des flux cyclo-piétons principaux du site ;

Considérant que l'atrium du bâtiment A10 sera activé par une multitude de fonctions (accès aux bureaux, commerces, équipement), que la nature différente de ces activités permettra une activation tout au long de la semaine ;

Considérant que l'accès du bâtiment A10, ainsi que celui du bâtiment A20 qui lui fait face se fait via une nouvelle place centrale (Chantal Ackerman), garantissant ainsi ponctuellement son activation ; que cependant cette activation est inexistante du côté de la Main Street Lake Side pour le bâtiment A20 ;

Considérant en effet que la répartition de certaines fonctions potentiellement activatrices de l'espace public pose question, notamment le fait d'implanter un commerce HoReCa (517,88 m<sup>2</sup>) au niveau de la toiture du socle du bâtiment A10 (5<sup>ème</sup> étage) et l'absence de fonction activatrice au rez-de-chaussée du bâtiment A20, qui dispose pourtant d'une localisation stratégique comparable à celle du bâtiment B04/B05 ;

Considérant que la demande prévoit actuellement 1.614 m<sup>2</sup> de commerce en zone A, exclusivement au sein du bâtiment A10, soit 1.096,16 m<sup>2</sup> au rez-de-chaussée et 517,88 m<sup>2</sup> au R+5 ;

Considérant qu'il est souhaitable d'implanter prioritairement les fonctions publiques et activatrices de l'espace public au rez-de-chaussée, en particulier dans le cas du bâtiment A20 compte tenu de sa localisation particulièrement stratégique au sein du site sur une nouvelle voirie structurante et en dépit de la volonté exprimée du maître de l'ouvrage « d'encourager des fonctions de bureau activantes au rez-de-chaussée » (celles-ci ne pouvant être garanties sur la durée de vie du bâtiment, étant fortement dépendantes de l'utilisateur final et pouvant être modifiées sans permis si elles restent dans le cadre d'une affectation définie) ;

Considérant qu'une modification d'affectation d'une grande partie du rez-de-chaussée du bâtiment A20 en grand commerce pourrait entraîner le dépassement du seuil autorisable de 2.000 m<sup>2</sup> maximum de commerces en zones A en cas de maintien du commerce HoReCa au 5<sup>ème</sup> étage de A12 ;

Considérant toutefois à propos de ce dernier que des effets de vent problématiques ont été identifiés dans l'étude d'incidences au niveau de la toiture du socle du bâtiment A10, qui imposent la mise en place de dispositifs pare-vent de 2 à 2,80 m de hauteur pour rendre cette terrasse exploitable ; que la vue depuis cet emplacement ne sera pas particulièrement intéressante ni emblématique compte tenu de son encerclement par des gabarits plus élevés (dont les tours du bâtiment A10, les bâtiments A20, BGO et Herman Teirlinck), ce qui compromet également son ensoleillement ; que la visibilité de ce commerce depuis l'espace public est inexistante et qu'enfin cette fonction à proximité des logements sera potentiellement génératrice de nuisances acoustiques ; que l'ensemble de ces facteurs rendent peu souhaitable l'aménagement d'un commerce HoReCa et d'une terrasse à cet endroit ;

Considérant à contrario que l'implantation d'un commerce HoReCa ou de toute autre fonction publique au sommet de la tour A12 pourrait totalement se justifier du fait de la vue panoramique exceptionnelle dont disposera cet emplacement, permettant une visibilité sur l'ensemble du site et des quartiers environnants ;





Considérant qu'il y a lieu pour ces raisons de dédier à minima une partie significative du rez-de-chaussée, voire du premier étage du bâtiment A20 côté Main Street Lake Side à une fonction publique permettant d'activer le socle (commerce ou équipement) et de renoncer à l'aménagement d'un commerce HoReCa au 5<sup>ème</sup> étage du bâtiment A10 ;  
Considérant qu'il y a lieu également d'étudier la possibilité d'implanter une fonction publique (par exemple un HoReCa) au sommet de la tour A12 (ce qui aurait toutefois un impact en matière de circulations verticales), et ce, dans le respect des seuils prescrits au PPAS ;  
Considérant que la configuration du commerce au rez-de-chaussée du bâtiment B11 pose également question dans la mesure où il ne tire pas parti de la situation d'angle du bâtiment mais est au contraire totalement masqué à l'ouest par le hall d'entrée surdimensionné des logements ; qu'il y a lieu de revoir cette configuration pour mieux exploiter le potentiel commercial de cet emplacement d'angle ;

### **Implantation et volumétrie**

#### *Implantation et volumétrie – ensemble du projet :*

Considérant que le projet s'organise en trois grands ensembles qui s'articulent aux composants existants du site : le campus urbain implanté dans la zone A du plan des affectations du PPAS, comprenant les bâtiments A10 et A20, le Courtyard de la zone résidentielle (bâtiments B01 à B14) ainsi que le bâtiment solitaire du parc (B15), implantés dans la zone B au plan des affectations du PPAS ;

Considérant que le campus urbain formé par les bâtiments A10 et A20 et le Courtyard sont séparés par une nouvelle rue principale dénommée « Main Street Lake Side », de 21 m de large ; que cet axe par sa localisation dans le prolongement de la rue séparant les sheds de la Gare maritime, est amené à devenir l'un des principaux axes structurants du site de Tour et Taxis en renforçant la connexion entre la drève Anna Boch et la drève des Rêves ;

Considérant que cette implantation s'inscrit dans la trame urbaine existante, formée par les bâtiments historiques et les développements plus récents, et forme des unités morphologiques cohérentes qui respectent les principales lignes de force du contexte bâti et non bâti ; que cette approche permet une réinterprétation plus pertinente du PPAS sur le plan spatial, favorisant de longues lignes visuelles en continuité avec les rues environnantes et les volumes bâtis existants ;

Considérant qu'au niveau du plan d'implantation du PPAS, les constructions s'implantent dans pour l'essentiel dans la zone Y (Courtyard B01 à B14 et bâtiment B15), à l'exclusion d'une partie du bâtiment A10 qui s'implante dans la zone X1 (à savoir, la totalité de la tour A12, la plus élevée du bâtiment côté est et la portion du socle A13 située sous l'emprise de celle-ci) ;

Considérant que l'implantation en zone Y est globalement conforme à l'art. 3.2.2 du PPAS, en ce que les constructions sont implantées autour d'espaces non bâti (le Courtyard pour les constructions B01 à B14 et le prolongement du parc pour le bâtiment B15) ;

Considérant que le projet déroge à l'article 3.2.1 f) du PPAS qui impose un facteur CBS de minimum 0,3 pour la zone X1, que le facteur CBS de ce bâtiment calculé dans cette zone est de 0,19 ; que cette dérogation résulte principalement de l'emprise et de la superficie importantes du bâtiment A10 par rapport à la superficie réduite de la zone X1 concernée par le projet et du fait qu'il est techniquement très difficile de prévoir des toitures vertes sur un bâtiment élevé, en raison des charges de vent trop élevées ;

Considérant qu'à contrario, le facteur CBS de la zone Y du projet est quant à lui plus élevé que l'imposition du PPAS (0,50 pour un minimum de 0,40 requis par la prescription 3.2.2, h) ; que





## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 15/04/2025

dès lors, le facteur CBS global du projet est plus élevé que si les ratios minimums des deux zones avaient été respectés, ce qui, combiné avec la faible proportion de la zone X1 concernée par le projet, rend la dérogation autorisable ;

Considérant que le projet déroge à la prescription 3.2.2 c) du PPAS qui impose que dans la zone Y, la hauteur des constructions soit limitée à 16 mètres sur minimum 25% de leur emprise au sol ; que dans la partie de la zone Y qui est incluse dans la zone A (à savoir la partie ouest du bâtiment A10 et le bâtiment A20), les constructions de faible hauteur représentent seulement 12,9 % de la surface bâtie ; et qu'au niveau de l'ensemble du projet, le pourcentage de constructions inférieures à 16 m n'atteint pas non plus 25% mais se limite à 20,5 %, soit un déficit de 4,5 % sur la totalité de la zone Y ;

Considérant que cette situation dérogatoire résulte essentiellement d'une gestion de la densité basée sur la volonté de limiter l'emprise au sol des constructions afin de maximiser l'espace extérieur ; qu'en effet, à densité égale, le strict respect de cette prescription 3.3.2 c) impliquerait soit une plus grande emprise au sol et donc un espace extérieur moins généreux, soit la rehausse de certains bâtiments élevés en contrepartie de l'abaissement d'autres, et donc potentiellement des dérogations de hauteur pour les bâtiments élevés ;

Considérant que tel que proposé, l'emprise de 10.985 m<sup>2</sup> bâtis en zone Y correspond à seulement 43,2 % de la superficie de la zone, ce qui est largement inférieur au maximum de 70 % autorisable par l'art. 3.2.2 f) du PPAS et que le coefficient CBS en zone Y est supérieur à 0,4 (0,5 au projet) ; que cette approche permet réduire l'emprise au sol au bénéfice de l'espace ouvert, de la végétation et permet davantage de distance entre les bâtiments, ce qui est globalement bénéfique en matière d'ensoleillement et de vues et qu'une augmentation éventuelle de cette emprise au sol devrait être évitée dans la mesure du possible

Considérant par ailleurs que si le projet présente une alternance de gabarits conformément aux intentions du PPAS, ce principe d'alternance est mis à mal par l'accolement de deux bâtiments élevés, B13 et B14, ce qui du point de vue urbanistique a un effet négatif sur le renforcement de « l'effet de mur » et le caractère peu aéré, voire oppressant de cette volumétrie sur la drève Anna Boch et qui, sur le plan architectural, compromet l'habitabilité de certains logements, en particulier dans le bâtiment B13 (cf chapitre habitabilité ci-dessous) ;

Considérant que par ailleurs cet accolement ne permet pas d'exploiter tout le potentiel de ces bâtiments élevés en matière de double orientation et de vues, dans la mesure où elle constitue une configuration hybride entre le principe d'un bâtiment isolé (à schéma d'organisation radiale) et celui d'un bâtiment mitoyen (à schéma d'organisation traversant) ;

Considérant qu'il y a lieu pour ces raisons de supprimer le volume élevé du bâtiment B13 à partir du 4<sup>ème</sup> étage (au-dessus de 16 m) et par ailleurs de modifier ponctuellement la volumétrie du projet pour se conformer strictement à la prescription 3.3.2 c) du PPAS ; tout en démontrant que le solde à développer permet d'atteindre la superficie plancher minimum par fonction et par zone conformément à la prescription 2.6.2 f) ;

Considérant que le projet déroge également à la prescription 3.2.2 e) dans la mesure où la profondeur de certains bâtiments de logement dépasse 17,5 m, à savoir les bâtiments B01, B11, B14, B15 et A12 ;

Considérant que ces immeubles sont des bâtiments élevés qui ont une typologie radiale, avec les noyaux de circulation au centre du plan et des logements se développant en couronne, ce qui est plus adapté (voire incontournable) pour ce type d'immeuble élevé nécessitant un dédoublement des noyaux de circulation afin de respecter les normes incendie, et en permettant notamment aux logements des étages supérieurs (au-dessus des bâtiments accolés), de bénéficier de multiples orientations, de vues étendues, et d'un apport de lumière naturelle





abondant, ainsi que d'une ventilation transversale ; ce qui rend la dérogation autorisable, à l'exception toutefois des réserves formulées à l'encontre des bâtiments B13 et B14 ci-dessus, du fait de leur accollement ;

Considérant toutefois que cette typologie, si elle fonctionne bien aux étages supérieurs, impacte négativement certains logements situés aux étages inférieurs, lorsqu'ils sont en raccord avec les bâtiments contigus ; et qui se retrouvent pénalisés par cette configuration (en particulier pour les bâtiments B01 et B11 - cf chapitre habitabilité ci-dessous) ;

Considérant que tous les autres bâtiments (B02, B03, B04, B05, B06, B07, B08, B09, B10, B12 et B13) ont quant à eux une typologie classique de logements traversants et une profondeur inférieure à 17,50 m, ce qui permet de garantir une ventilation transversale, des vues et un apport de lumière naturelle généreux ;

Considérant que les bâtiments élevés de la zone B situés le long de la drève forment un mouvement crescendo d'ouest en est qui culmine avec la double émergence du bâtiment A et génère un nouveau skyline emblématique à l'échelle du quartier, agissant comme une transition entre les quartiers traditionnels de Molenbeek et les tours du quartier Nord ;

Considérant que le projet déroge à l'art. 3.1.2 du PPAS, dans la mesure où les toitures des bâtiments B11 et A10 ne sont pas aménagées en toitures vertes ; que dans le cadre du projet cependant, la majorité des toitures sont verdurisées et traitées comme une 5<sup>ème</sup> façade, afin que les logements donnant en surplomb disposent de vues agréables ; que le demandeur indique que ces deux bâtiments dérogent à la règle car elles sont entièrement occupées par des installations techniques et que par ailleurs les toitures du bâtiment A10 sont soumises à des charges de vent excessives ;

Considérant cependant que la verdurisation de ces toitures serait bénéfique pour l'avifaune comme zones de repos et pause migratoire, que cette dérogation n'est pas acceptable et qu'il y a lieu de végétaliser également ces toitures ;

Considérant qu'au sein du Courtyard, hormis une partie de la toiture du socle saillant du bâtiment B01 et d'une partie de la toiture du bâtiment B05, aucune toiture n'est aménagée de manière accessible ; que ce choix est principalement justifié par la volonté de ne pas générer de troubles de voisinage dans un environnement particulièrement dense et permet d'exploiter dans une certaine mesure le potentiel écologique de ces toitures, mais que le projet ne prévoit de la végétalisation intensive que dans les abords du site et non en toiture ; qu'une végétalisation intensive des toitures devrait être prévue au moins jusqu'à R+8 ;

Considérant que le projet déroge à l'art. 16 du Titre I du RRU dans la mesure où il ne prévoit pas, par bâtiment une citerne de 33 l par m<sup>2</sup> de toiture ; que cependant, le projet prévoit une stratégie de gestion intégrée de l'eau pluviale comportant différents ouvrages pour le stockage, la réutilisation et le retour des eaux vers le milieu naturel ;

Considérant que les ouvrages prévus sont :

- pour la réutilisation : 3 citernes de récupération d'eau pluviale pour un total de 240.045 litres, en zone B et 2 citernes d'un total de 562.400 litres en zone A ;
- pour le stockage : des caissons de rétention au-dessus de la toiture du parking pouvant stocker 1.049.340 litres d'eau ;

Considérant que ces caissons de rétention serviront de volume tampon pour la zone B et la zone A et que le trop-plein des citernes de la zone B sera dirigé vers ces caissons ;

Considérant que le trop-plein des citernes de la zone A sera dirigé directement vers le collecteur de la Drève Anna Boch connecté au Canal ;





Considérant que l'eau de ruissellement des abords de la zone A sera infiltrée dans des oueds dont le trop-plein sera dirigé vers le collecteur de la drève Anna Boch ;

Considérant que les aménagements sont dimensionnés sur base d'un facteur de 44 l/m<sup>2</sup>, ce qui ne correspond pas à une pluie centennale ;

Considérant qu'il y a une contradiction dans le dossier de projet amendé concernant la récupération des eaux. En effet, dans la note de gestion des eaux de pluie du projet amendé, il est indiqué que les eaux de toutes les toitures sont récupérées mais dans les réponses aux recommandations, il est indiqué que les eaux des toitures végétalisées intensives ne sont pas récupérées ;

Considérant que le plan de gestion des eaux de pluie du dossier amendé n'identifie pas clairement les aménagements de gestion des eaux pluviales et le volume géré par ces aménagements ;

Considérant qu'aucune surface de ruissellement n'est encodée dans le calculateur Parcelle fourni dans le dossier amendé et que le calculateur de la zone B n'est pas présent dans le dossier ;

Considérant qu'il est indiqué dans leur note de réponse aux recommandations de l'étude d'incidences que les toitures semi-intensives (dont le substrat est de 15 cm d'épaisseur) seront raccordées aux citernes. Mais que le volume d'eau qui sortira de ces toitures sera quasi nul ;

Considérant que certaines portes du projet au rez-de-chaussée s'ouvrent vers l'extérieur, en dérogation à l'article 70 du Règlement sur les bâtisses ;

Considérant que ces portes sont situées sur des chemins d'évacuation, dont le sens d'ouverture dans le sens de la fuite est imposé par la réglementation ;

Considérant que l'ouverture de ces portes se limite à un usage exceptionnel en cas de sinistre, qu'elles donnent pour la plupart d'entre elles soit dans des renforcements de façade, soit dans les abords et que dans le cas où elles s'ouvrent directement sur le trottoir, comme dans le cas de la drève Anna Boch, celui-ci est dimensionné de manière suffisamment généreuse pour éviter tout conflit, ce qui rend la dérogation autorisable ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'impact paysager du projet, l'étude d'incidences a analysé une multitude de vues lointaines, moyennes (par exemple square du Laekenveld ou pont du Jubilé) sans que cela ne débouche sur des recommandations spécifiques en la matière ;

Considérant que par rapport aux réclamations concernant la suppression supposée d'un espace vert, que la délimitation de la zone de parc par rapport aux zones constructibles est clairement établie par les prescriptions du PPAS ainsi que par les documents graphiques qui les complètent ; qu'ainsi, au regard du plan d'implantation du PPAS, la totalité de la demande est située en zones à prescription particulière X1 et Y, qui ne comportent pas d'espace vert mais bien une zone constructible comportant des prescriptions en matière de gabarit, de densité, d'emprise, de superficies planchers minimales (équipement et logement) et maximales (commerces et bureaux), de coefficient de biotope par surface, etc... qui sont, à quelques exceptions près (voir ci-dessus), globalement respectées ;

Considérant l'augmentation de densité prévue au projet exercera certainement une pression supplémentaire sur le parc existant ; mais qu'il y a lieu de tenir compte dans l'évaluation de cet aspect des autres espaces verts réalisés, en cours de réalisation ou projetés à proximité immédiate du projet, dont le prolongement du parc L28 vers Bockstael, le nouveau parc Beco le





long du Canal, le futur réaménagement du parc Maximilien, et l'aménagement d'un parc à l'arrière de la gare de service tel que prévu au masterplan paysager,...) ;

Considérant que le projet amendé a intégré partiellement la recommandation visant à augmenter les surfaces de pleine terre, passant ainsi de 17,639.59 m<sup>2</sup> à 18,161.57 m<sup>2</sup>, soit 521,98 m<sup>2</sup> supplémentaires, tout en maintenant un parking horizontal principalement organisé sur deux niveaux, répondant à la demande estimée dans l'étude ; que ce gain s'est principalement fait grâce à la révision de la géométrie du parking ;

Considérant toutefois que l'augmentation de la superficie de pleine terre sans la demande amendée est anecdotique au regard de l'emprise du projet ;

Considérant également que la demande amendée prévoit la suppression totale du deuxième niveau de sous-sol sous le bâtiment A20, ainsi que la réduction partielle de son emprise sous les bâtiments B06, B07, B08 et B09 ;

Considérant que ces suppressions étant situées à l'aplomb d'ouvrages maintenus aux niveaux supérieurs (niveau -1 du parking ou bâtiments) elles n'ont aucun effet tangible sur l'augmentation des superficies de pleine terre en surface, et ne semblent pas non plus justifiées (dans la note de réponse aux recommandations de l'étude d'incidences) au regard de la problématique de l'écoulement de la nappe phréatique ; que par ailleurs cette modification implique une complexification structurelle importante au niveau des fondations et n'a aucun effet sur la position de l'enceinte étanche de pieux au niveau -2, qui reste déterminée par l'emprise du niveau -1 ;

Considérant que davantage de pleine terre permettrait de substantiellement améliorer le réseau écologique bruxellois et les services écosystémiques associés (recharge de la nappe souterraine, îlot de fraîcheur, maillage vert, biodiversité...) ;

Considérant dès lors, qu'il y aurait lieu de retrouver significativement plus de pleine terre et de préférence aux endroits où elle sera la plus bénéfique, à savoir en dehors de l'emprise des bâtiments en superstructure et préférentiellement dans le prolongement du parc et autres espaces ouverts végétalisés; que dans ce but et afin de conserver la capacité proposée du parking, un second niveau de sous-sol pourrait être envisagé sous le bâtiment A20 en suivant l'emprise définie par le premier niveau de sous-sol ;

*Implantation et volumétrie - A10 et A20 :*

Considérant que les bâtiments A10 et A20 s'inscrivent dans la continuité des bâtiments autonomes existants de la zone A et constituent eux aussi des bâtiments isolés qui s'ouvrent sur les abords sur leurs quatre côtés ; que l'espace public périphérique forme une continuité avec les rues existantes entre les bâtiments de Bruxelles Environnement (BGO) et Herman Teirlinck (Méandre) ;

Considérant que fonctionnellement, le bâtiment A10 est un immeuble unique mais articulé en plusieurs parties : un socle de 5 niveaux hébergeant une mixité de fonctions, sur lequel reposent deux volumes distincts : une tour de bureau côté ouest (A11) et une tour de logements côté est (A12) ;

Considérant que l'implantation en zone X1 est globalement conforme à l'art. 3.2.1 du PPAS en ce que la construction est implantée en bâtiment isolé, que des voiries nord-sud sont maintenues de part et d'autre du bâtiment A10, que le rez-de-chaussée a une hauteur supérieure à 4,00 m (6,00 m) et que la hauteur de la tour A12 (126,20 m) est inférieure aux 150 mètres autorisés par la prescription 3.2.1 c) du PPAS pour la portion de la zone X1 située en ZIR 6A ;

Considérant que l'exploitation de cette grande hauteur permet de se conformer par le biais d'un seul bâtiment / émergence à l'art. 2.6.2 du PPAS qui impose la réalisation de minimum 25.000 m<sup>2</sup> de logement en zone A ;





Considérant que volumétriquement, le bâtiment A10 n'est pas traité de façon monolithique, mais qu'un jeu de terrasses, de toitures vertes, de retraits et de décrochages vient fragmenter son échelle, adoucissant progressivement sa silhouette vers le sommet, accentuant ainsi son élancement vertical et son caractère domestique ;

Considérant que le socle du bâtiment A10 joue un rôle de protection au vent du nouvel espace public mais également d'activation de celui-ci par les fonctions qu'il contient (dont des commerces et des équipements, ainsi que les accès aux bureaux et logements) et assure une liaison entre la drève Anna Boch et la place Chantal Akerman au travers d'un atrium vitré ;

Considérant que le bâtiment A20 est une construction de type pavillonnaire, d'une typologie et d'un gabarit comparable à celui de Bruxelles Environnement voisin et respectant les impositions du PPAS ; que le bâtiment présente un gabarit étagé descendant graduellement vers le parc au sud grâce à un système de terrasses en cascade, offrant des vues vers les étangs et les bâtiments historiques ; que son inflexion et sa courbature au rez-de-chaussée côté nord permettent de dilater quelque peu l'espace public et de marquer l'entrée ;

Considérant toutefois que ce geste, limité au rez-de-chaussée, n'est pas proportionné à l'échelle des bâtiments environnants (en particulier le A10 avec lequel il dialogue directement) et aboutit à une proportion relativement écrasée du rez-de-chaussée ; qu'il y a lieu de l'amplifier en intégrant également le 1<sup>er</sup> étage ;

*Implantation et volumétrie - B01 à B14 :*

Considérant que la longueur de l'îlot du Courtyard correspond à la largeur de la Gare Maritime située en vis-à-vis, avec une dimension maximale de 107 mètres ; que le jeu des volumes et les ouvertures autour du Courtyard permettent une lecture du site dans ses différentes profondeurs ; que des voiries secondaires nord-sud sont prévues de part et d'autre, que le projet respecte le volume capable tel que défini au PPAS en plan et en coupe, les volumes les plus élevés étant situés du côté de la drève avec une alternance de gabarits hauts et bas, que cet îlot n'est pas traité de manière monolithique, mais décomposé en 14 volumes d'empreinte relativement identique mais variant fortement en hauteur ; que ces variations permettent à la fois de conférer une identité propre à chaque bâtiment mais aussi d'apporter une échelle humaine au développement ;

Considérant que les bâtiments offrent une hauteur de rez-de-chaussée de minimum 4 m le long de la drève Anna Boch (5 m en moyenne) ;

Considérant que ces alternances de bâtiments bas, moyens et élevés permet aussi de diversifier les orientations des logements et d'ainsi en maximiser les vues et l'ensoleillement, hormis les réserves formulées ci-dessus à l'encontre des bâtiments B13 et B14 ;

Considérant que le long de la drève Anna Boch, le projet respecte le front de bâtisse de type 1 prévu au plan d'implantation du PPAS, qui peut être interrompu sur un maximum de 35% de sa longueur (selon l'art. 3.1.3) ; que tous les bâtiments de ce côté sont alignés avec au moins une partie de leur volume sur une longueur correspondant à 70% de la longueur de l'îlot (soit 216 m sur 308) et que seuls des volumes d'une hauteur supérieure à 60 m sont en recul conformément à la prescription 3.1.3 a) du PPAS ; que le long de ce front de bâtisse, un socle continu est toutefois créé donnant sur la drève Anna Boch ; que sa hauteur varie en fonction des caractéristiques des bâtiments afin de conférer une dynamique le long de la drève mais présente une hauteur moyenne de 5 m, respectant ainsi la hauteur minimale de 4 m prévue par le PPAS ;

Considérant que la suppression du volume supérieur du bâtiment B13 tel qu'évoqué ci-dessus n'affectera pas la conformité de l'implantation au regard de cette prescription, mais aura un effet





bénéfique certain en matière de perception des volumes et de la réduction de leur caractère oppressant sur la drève ;

Considérant que la délimitation du projet le long de la limite sud de la zone Y vers le parc et les étangs est conforme à l'art. 3.1.3 b) du PPAS qui précise que les constructions en recul sont autorisées sur les fronts de bâtisse de type 2, à condition que la zone de recul soit traitée dans la continuité des zones adjacentes ; ce que le projet exploite en prévoyant des reculs successifs et orthogonaux qui permettent à la fois d'agrandir l'espace public du parc qui est traité dans la continuité de celui-ci jusqu'aux façades, d'aménager des zones-tampon permettant davantage d'intimité aux logements du rez-de-chaussée et de permettre des ouvertures latérales ; ce qui est bénéfique pour les vues et la ventilation transversale des logements ; que cette approche, combinée avec les gabarits modérés de ce côté vers le parc confère au projet un caractère plus convivial et accessible et une transition progressive vers les gabarits plus élevés au nord sur la drève ;

Considérant que le caractère public du parc n'est pas altéré par cette implantation, que sa superficie est par ailleurs légèrement augmentée du fait de son prolongement jusqu'aux façades des bâtiments ;

Considérant qu'un axe de perspective libre de toute construction est maintenu entre la Gare Maritime et la Gare de Service, conformément à l'art. 3.2.2 g) ; que ce geste répond à la réglementation mais permet également d'augmenter l'ensoleillement et de laisser entrevoir au public le jardin intérieur, réservé aux résidents ; qu'afin de ne pas créer un tunnel dans lequel pourrait s'engouffrer le vent, les ouvertures du Courtyard ne sont toutefois pas alignées entre elles ; ce qui signifie que cet axe n'est pas orthogonal comme représenté au plan d'implantation du PPAS, mais oblique, ce qui pourrait être assimilé à une dérogation au plan d'implantation ; Considérant cependant qu'hormis sa largeur imposée de min 10 m, le PPAS ne précise pas les caractéristiques de cette percée visuelle, et que le plan ne précise pas si l'orientation orthogonale de cette connexion est obligatoire ; que la percée telle que prévue permet toutefois de rencontrer l'objectif souhaité, avec une largeur de 11 m et en établissant une connexion visuelle de la gare maritime vers la gare de service au travers du Courtyard, ce qui rend la dérogation autorisable ;

Considérant qu'en plus des deux ouvertures principales donnant sur le parc et sur la drève Anna Boch, le Courtyard comprend deux entrées secondaires orientées vers la Ruelle du Quai à l'ouest (sous B10) et la Main Street Lake Side à l'est (sous B03) ;

Considérant cependant que le bâtiment B11 voisin est le seul qui ne dispose pas d'un accès direct ou au travers du hall d'entrée au jardin intérieur, ce qui le déconnecte de celui-ci ; qu'il est essentiel que le cheminement vers le jardin soit le plus optimal possible pour l'ensemble des résidents ; qu'il y a lieu d'étudier la possibilité d'inverser le plan du bâtiment voisin, le B10 afin de rapprocher le passage commun au rez de la limite mitoyenne avec B11 (et ce d'autant plus que ce passage fait potentiellement double emploi avec le porche d'entrée de B09 situé de l'autre côté) ;

Considérant que d'après la note explicative de la demande amendée, l'accès au jardin du Courtyard sera public en journée, mais réservé aux résidents et à leurs visiteurs en soirée et la nuit ; que cette approche se justifie par la volonté d'offrir une diversité de typologies d'espaces extérieurs et de garantir la quiétude du jardin intérieur ainsi que l'intimité des logements attenants vu la présence d'un grand nombre de logements à sa périphérie et le besoin de contrôle social sur cet espace ; qu'à contrario, l'ensemble des espaces ouverts à la périphérie des bâtiments A10, A20, B15 et de l'îlot formé par le Courtyard sont totalement accessibles au public et connectés aux espaces publics environnants ; qu'aucune imposition réglementaire ne





pourrait justifier d'exiger du demandeur de donner un caractère public permanent à l'espace intérieur du Courtyard, cet espace n'étant pas situé en zone de parc au PPAS, mais en zone de construction ;

Considérant par ailleurs que la présente demande prévoit de remplacer des bâtiments autorisés précédemment par le permis de 2009 (D3, D4.1, D4.2, D5.1 et D5.2) ; qui étaient organisés sous forme d'îlots traditionnels à cour centrale privatisée, par une implantation visuellement beaucoup plus ouverte au sein du projet, ce qui améliore globalement et visuellement l'emprise des espaces verts au sein du site et garantit une continuité verte ;

Considérant cependant que le traitement architectural de ces fermetures n'est pas détaillé actuellement et qu'il y a lieu de le préciser ;

*Implantation et volumétrie – B15 :*

Considérant que le bâtiment du parc B15 se présente comme un élément séparé, immergé dans le parc ; qu'il est situé dans l'alignement des bâtiments isolés (les « solitaires ») de la phase I du développement Parklane, longeant la Gare Maritime à l'ouest, et leur est comparable en termes de gabarit ; ce qui lui permet de jouer un rôle de connexion entre les deux développements situés de part et d'autre du parc, que son volume est orienté sur les quatre côtés, offrant des vues à 360° et que son gabarit respecte les prescriptions du PPAS ;

Considérant que ce bâtiment, bien que situé en bordure de la zone de parc, est également situé dans la zone de construction Y du PPAS ; que l'impact de ce volume sur le parc attenant sera toutefois limité compte tenu de sa localisation à l'est du parc et le fait que son ombrage quittera totalement l'emprise de celui-ci dès le milieu de la journée en toutes saisons ;

*Expression architecturale :*

Considérant que le concept du masterplan permet, par l'attribution des bâtiments à 7 équipes d'architectes différents qui suivent les mêmes « guidelines » (ou BKP), l'expression d'une certaine diversité, en conférant à chaque bâtiment une identité propre sans rompre le concept urbanistique et architectural d'ensemble ;

Considérant que ce principe se réfère aux îlots traditionnels bruxellois, où chaque entité individuelle dispose de sa propre et identité architecturale tout en offrant à la fois certains traits architecturaux et chromatiques communs qui lient les bâtiments entre eux ; que ce principe est également le prolongement de celui qui a prévalu au niveau de la zone C en cours de réalisation ;

Considérant que le projet adopte une palette de couleurs chaudes, dont les variations s'adaptent aux spécificités de chaque bâtiment, en harmonie avec son environnement immédiat ; qu'elle s'inspire notamment des quartiers résidentiels avoisinants, des bâtiments historiques patrimoniaux et industriels du site, ainsi que des phases de développement plus récentes en privilégiant pour la plupart des bâtiments l'utilisation de la brique ; que des éléments distinctifs viennent également enrichir cette palette diversifiée ; que la répartition des couleurs entre les bâtiments est pensée pour assurer une perception cohérente sous divers angles de vue, qu'ils soient proches ou éloignés dans le but d'éviter la monotonie et la répétition entre bâtiments adjacents tout en limitant les contrastes trop marqués ; que les bâtiments les plus hauts adoptent des teintes claires afin d'atténuer leur impact visuel, tandis que les constructions plus





modestes se distinguent par des couleurs plus soutenues, mettant en valeur leur présence, ce qui est globalement pertinent ;

Considérant que cette approche a un effet positif sur la gestion spatiale de la densité importante du projet en lui conférant une échelle domestique et une identité propre à chaque bâtiment permettant une appropriation symbolique ;

Considérant ainsi que la matérialité du bâtiment A10 joue sur les effets d'échelle en proposant différents niveaux de lecture : une grille tridimensionnelle régulière et uniforme en vision lointaine et une matérialité de remplissages plus complexe et détaillée en vision proche ;

Considérant que le bâtiment A20 propose une finition entièrement en bois, visant à affirmer sa conception durable ; en prévoyant un fort relief en façade destiné à favoriser l'ombrage passif par le biais de revêtements de trumeaux et d'allèges inclinés ; que cependant cette mise en œuvre pose question quant à sa résistance au vieillissement, en particulier compte tenu du matériau utilisé (le bois) dans un environnement urbain ; que la demande ne précise pas quelle finition est envisagée ; qu'il y a lieu d'apporter des précisions quant à la nature exacte et à la finition de ces ouvrages et des garanties quant à la résistance dans le temps de ce type de mise en œuvre (par exemple sur base de références comparables dans des environnements urbains similaires) ;

Considérant que la façade nord du bâtiment B09 présente de très grandes ouvertures totalement indifférenciées qui ne reflètent pas la spécificité des espaces qu'elle contient ; ce qui est superflu voire potentiellement problématique pour certaines fonctions nécessitant une certaine intimité et confort thermique telles que les salles de bain et dans une moindre mesure, les dressings ; qu'il y a lieu de revoir le dessin de cette façade en conséquence ;

Considérant que le projet déroge à l'art. 10 du Titre I du RRU dans la mesure où certaines grilles sont intégrées aux façades avant B01, B09, B11, B13, B14, A10 ;

Considérant qu'il s'agit selon les cas soit d'amenées d'air frais, soit d'évacuation d'air vicié d'espaces commerciaux ou d'équipements, de locaux de stockage au sous-sol, de locaux techniques, ou de locaux vélos ; que dans le cas des bâtiments élevés, il est techniquement difficile de rejoindre la toiture pour ces ventilations, que ces grilles sont correctement intégrées aux façades et donnent généralement soit en hauteur, soit dans des dégagements végétalisés des abords et non directement sur les cheminements ; que la note explicative ne mentionne pas la présence d'extractions mécaniques pour ces dispositifs, qui ne devraient par conséquent pas constituer une gêne sur le plan acoustique ni générer de flux d'air problématiques, ce qui rend la dérogation autorisable ; mais qu'il y a toutefois lieu de confirmer cette absence de ventilation mécanique (sorties de hotte, airco, extractions mécaniques...) au niveau des grilles en façade, ou dans le cas contraire, prévoir de déporter ces ventilations en toiture ;

### **Fonctionnement et habitabilité :**

#### *Typologie des logements :*

Considérant qu'en matière de répartition typologique, la demande prévoit 737 logements ainsi que 10 unités de coliving de 10 chambres, les logements classiques étant répartis comme suit :

- 12 studios soit 2%
- 245 logements 1 chambre soit 33%
- 361 logements 2 chambres soit 49%
- 117 logements 3 chambres soit 16%
- 2 logements 4 chambres soit moins de 1%





-----  
TOTAL : 737 logements

Considérant que cette répartition privilégie largement les logements 2 chambres, destinés à une famille avec un seul enfant (vu la taille généralement minimale des chambres), que les grands logements (3 chambres et plus) ne représentent que 17% de l'offre, ce qui n'est pas représentatif de la demande en région bruxelloise, en particulier au niveau du Quartier Maritime, dont la taille des ménages se situe largement au-dessus de la moyenne en région bruxelloise (2,45 en 2023 selon le Monitoring des Quartiers, pour une moyenne régionale de 2,14) ;

Considérant que la répartition proposée, selon le scénario d'occupation envisagé par l'étude d'incidences, représente 1.700 habitants soit une taille moyenne de 2,30 personnes par ménage, que pour approcher 2,45 il faudrait revoir cette répartition pour faire en sorte que les logements de 3 chambres et plus représentent plus de 25% de l'offre ;

Considérant qu'il a donc lieu d'augmenter cette proportion afin de répondre le plus largement possible à la demande locale de logements familiaux accessibles et que cette réflexion devrait se faire en lien avec les besoins identifiés et les impositions des opérateurs de logements sociaux pressentis pour reprendre certains bâtiments en gestion (cf ci-dessus) ;

*Habitabilité :*

Considérant que les logements disposent pour la plupart multiples orientations ou sont traversants, qu'ils disposent d'un espace extérieur, qu'ils sont pourvus pour la plupart d'espaces de stockage et de buanderies qui en améliorent le confort ; que la proportion de logements mono-orientés est limitée à l'échelle du projet ; que les quelques logements mono-orientés sont bien orientés (en étant toutefois protégés contre la surchauffe) et disposent de vues dégagées ; Considérant que les grands logements sont principalement situés en zone B, davantage en relation avec le parc, ce qui est plus attractif pour le public familial visé et que le co-living se situe logiquement à un endroit d'intensité urbaine plus affirmée, au croisement de la Main Street Lake Side avec la Drève des Rêves, ce qui est également cohérent avec la population visée par ce type d'habitat ;

Considérant toutefois que les problématiques suivantes ont été identifiées en termes d'habitabilité :

*Habitabilité - bâtiment A10 :*

Considérant que certains jeux volumétriques en façade aboutissent parfois à des configurations, superficies et qualités d'habitabilité très différentes pour certains logements qui sont pourtant comparables dans leur localisation et leur organisation générale (ex : 1705 vs 1706 et 1805 vs 1806), ou des terrasses inégales (ex 2901 vs 2902), mais que ces qualités restent la plupart du temps conformes et que ces variations permettent d'offrir une certaine variété de prestations et probablement des prix de vente différents ;

Considérant que dans certains cas cependant la superficie du séjour est très réduite pour un 2 chambres (ex : 0807 0907 1007, soit 28 à 29 m<sup>2</sup> y.c. cuisine, contre plus de 43 m<sup>2</sup> pour l'appartement en miroir) et que la superficie de la cuisine est très réduite (ex : 2103 ou 2201 et appartements comparables, soit un linéaire de 5 modules seulement) ou que cette dernière est difficilement aménageable (ex : 2104, 2207 et appartements comparables) ; que la superficie des séjours devrait être modulée par rapport au nombre de chambres et que les cuisines





devraient systématiquement proposer au minimum 6 modules entiers de 60 cm de large et être facilement aménageables ;

Considérant que certains logements deux chambres ne disposent que d'un WC (ex 2008, 2108), ce qui n'est pas admissible, qu'il y a lieu d'en prévoir au minimum 2 à partir de deux chambres (le deuxième pouvant se situer dans la salle de bains) ;

Considérant que certains logements (ex : Appartement 0501 et appartements comparables superposés) présentent un caractère déséquilibré entre la grande salle de bains dédiée à la chambre principale et la très petite salle de douche pour les deux autres chambres, ou un accès très complexe à la salle de douche pour la chambre secondaire (Appartement 0504 et 0505 – 4 portes à franchir et passage obligé par le séjour) et que ces configurations sont à améliorer ;

Considérant que certains logements présentent de trop nombreux conflits de porte (ex : 2105 et similaires – 6 portes concernées) ;

Considérant que certains logements (ex 2207 et logements comparables) présentent une largeur insuffisante pour la salle à manger, que celle-ci devrait être au minimum de 2,60 m ;

Considérant que certaines configurations de chambres sont complexes et parfois peu praticables ou difficiles à meubler (ex : ch 1 3105, ch 2 2305, 3303 et logements similaires superposés) ; que les chambres principales devraient systématiquement maintenir au minimum un cheminement libre de tout obstacle de 60 cm autour d'un lit double (de 1,60 x 2,00 m minimum) permettant l'ouverture des portes, châssis et armoires et les chambres principales et secondaires devraient présenter une superficie utile minimale de respectivement 14,00 m<sup>2</sup> et 9,00 m<sup>2</sup> sans les éventuelles zones d'entrée / dégagements qui ne seraient pas mises à profit pour y intégrer du mobilier (ex : 1205 et 1206, surface utile de la chambre 2 = 7,60 m<sup>2</sup> environ si l'on décompte la superficie inexploitable du dégagement d'entrée) ;

Considérant que certains logements ne disposent pas d'un accès à une salle de bains sans passer par une autre chambre (ex : 3302, 3402), ce qui n'est pas acceptable, qu'il y a lieu de revoir cette configuration ;

Considérant que la configuration des espaces communs et en particulier du hall d'ascenseurs de l'étage-type est fortement fractionnée et peu généreuse pour une tour de cette envergure (notamment par la présence du voile central entre ascenseurs et des portes coupe-feu formant sas), que compte tenu de la fréquentation et de l'usage qui en sera fait ; il y a lieu d'étudier la possibilité d'améliorer cette configuration ;

*Habitabilité - bâtiment B01 :*

Considérant que les trois logements situés au contact avec B02 aux étages inférieurs (logements 02 du 1<sup>er</sup> au 3<sup>ème</sup>) ne disposent que d'une ouverture latérale très réduite et indirecte à l'extrémité de leur séjour, alors que le local est particulièrement profond et présente donc une configuration problématique en termes d'éclairage naturel et de vue ; que cette problématique est encore aggravée au 3<sup>ème</sup> du fait de la réduction de la terrasse ; que cette situation pourrait être partiellement améliorée par la suppression du mur œillère fermant partiellement la terrasse et l'agrandissement de celle-ci au R+3, ou par le remplacement de ces logements par une autre affectation ou utilisation ;

Considérant que la configuration de la chambre 2 des logements 04 au R+1 et R+2 est problématique du fait de la présence d'une gaine au milieu de l'espace et qu'il y a lieu d'étudier la possibilité d'en revoir la localisation et l'aménagement ;





Considérant que la superficie utile (hors dégagement) des séjours / cuisines des logements 2 chambres 04 aux étages R+3 et R+4 est inférieure à 28 m<sup>2</sup> et qu'il y a lieu de l'agrandir et de l'optimiser ;

Considérant que l'alternance de la position des terrasses des logements 03 du 5<sup>ème</sup> au 18<sup>ème</sup> étage ne fonctionne pas de manière optimale aux étages impairs, la terrasse se retrouvant devant un couloir desservant un espace de stockage et une salle de bain et non en lien direct avec l'espace de séjour ; mais que cette alternance permet un meilleur ensoleillement des terrasses du fait de leur écartement ; qu'il y a toutefois lieu d'étudier la possibilité de modifier l'aménagement en conséquence un étage sur deux pour en tirer meilleur parti ;

Considérant que certains logements deux chambres ne disposent que d'un WC (ex AP 04 de l'étage R+3 au R+18), ce qui n'est pas admissible, qu'il y a lieu d'en prévoir au minimum 2 à partir de deux chambres (le deuxième pouvant se situer dans la salle de bains) ;

*Habitabilité - bâtiment B03 :*

Considérant que le plan du rez-de-chaussée comporte un espace technique sous forme de couloir en L apparemment destiné à la ventilation des caves aboutissant à une grille en façade arrière de la taille d'une porte, ce qui semble disproportionné par rapport aux besoins de ventilation de ces espaces et à la section de la trémie verticale, qu'il y a lieu d'étudier dans quelle mesure cette ventilation ne pourrait se faire via un caisson en faux-plafond dans le local vélo, afin de restituer la superficie de ce couloir au commerce et au local vélo respectivement ;

Considérant que l'aménagement du logement 1 chambre 01 côté Courtyard au niveau mezzanine est peu qualitatif, principalement par la disposition du dispositif d'entrée (long couloir étroit sans vestiaire), qu'il s'agit toutefois d'un logement unique et atypique dont l'aménagement est contraint par la présence du commerce à l'avant, du passage latéral et du noyau de circulation, mais qu'il serait intéressant au minimum d'étudier la possibilité d'ouvrir, voire d'élargir ce couloir d'accès vers la double hauteur du passage latéral vers le Courtyard ;

*Habitabilité - bâtiment B04/B05 :*

Considérant que ce bâtiment propose des logements de type co-living (10 unités de 10 chambres chacune) ; que chaque chambre a une superficie de 14 m<sup>2</sup> minimum ; que deux chambres PMR sont prévues par niveau dans le bâtiment B04 ;

Considérant que l'accessibilité PMR des chambres et des espaces communs est insuffisante et améliorable sur certains aspects afin que les PMR ne soient pas désavantagés (pas de kitchenette ni de meuble de rangement dans les chambres PMR) ; qu'il y a lieu de revoir ces aménagements pour améliorer cet aspect ;

Considérant qu'un espace de séjour collectif est prévu pour chaque unité et que des espaces collectifs communs à toutes les unités sont également prévus au rez-de-chaussée et au sous-sol (fitness et salle de projection) ;

Considérant que l'espace de séjour collectif de chaque unité est bien orienté et équipé d'un espace extérieur de type terrasse saillante pour le B05 et balcon filant pour le B04, que ce dernier est cependant extrêmement étroit (environ 80 cm), ce qui, couplé avec l'accès étroit et déporté, semble insuffisant par rapport à l'occupation potentielle de ce local et de sa loggia ; qu'il y a lieu de l'agrandir pour la rendre au minimum comparable en superficie aux terrasses saillantes de B05 ;





Considérant que la toiture du bâtiment B05 est partiellement aménagée en grande toiture-terrasse de 124 m<sup>2</sup> à l'usage de tous les résidents des co-living, bien orientée et disposant de vues dégagées vers les étangs et la gare maritime ; que cette zone est cependant séparée du bâtiment B06 voisin par une toiture plate végétalisée non accessible ;

Considérant que les sous-sols comportent des locaux de rangements privatifs assez spacieux (env. 5 m<sup>2</sup>), mais seulement au nombre de 52 pour 100 chambres individuelles, que cependant un espace de rangement collectif supplémentaire, éventuellement cloisonnable, est également prévu ;

*Habitabilité - bâtiment B06 :*

Considérant que ce bâtiment comporte son accès principal au nord, du côté intérieur du Courtyard (d'où le fait de placer les boîtes aux lettres dans le passage sous B03 y donnant accès) et un accès secondaire au sud vers les étangs ;

Considérant que le plan-type de ce bâtiment comporte trois logements par niveau, qu'ils sont traversant ou bi-orientés sur les côtés mais mono-orienté au centre ; que cependant ce dernier est orienté au sud et dispose d'une vue dégagée vers la Gare maritime et les étangs, ce qui est particulièrement qualitatif et rend cette configuration acceptable ;

Considérant que la superficie utile de la chambre 2 du logement 03 est fort réduite (7,90 m<sup>2</sup>) si l'on décompte l'espace de circulation inexploitable devant la salle de douche ; qu'il y a lieu de revoir l'aménagement pour l'agrandir ;

*Habitabilité - bâtiment B07*

Considérant que ce bâtiment (comme le B06 et le B08) comporte son accès principal au nord, du côté intérieur du Courtyard et un accès secondaire au sud vers les étangs ;

Considérant que le logement 01 au rez et les logements 02 aux étages R+1 à R+5 présentent une configuration de chambre peu optimale, que selon l'aménagement dessiné, il n'est notamment pas possible d'ouvrir complètement la porte de la salle de bain de la chambre 1 ; qu'il y a lieu d'améliorer ces aménagements ;

Considérant que l'entrée du séjour directement dans la zone cuisine pour ces logements n'est pas non plus optimale ; qu'il y a lieu d'en revoir l'aménagement ;

Que l'appartement 02 au rez propose proportion trop profonde pour la chambre 1 ; qu'il y a lieu d'en revoir l'aménagement ;

Considérant que le plan-type de ce bâtiment comporte trois logements par niveau, qu'ils sont traversant ou bi-orientés sur les côtés mais mono-orienté au centre ; que cependant ce dernier est orienté au sud et dispose d'une vue dégagée vers la Gare maritime et les étangs, ce qui est particulièrement qualitatif et rend cette configuration acceptable ; Considérant que la superficie utile de la chambre 1 pour le logement 01 de l'étage R+1 à R+5 représente moins de 12 m<sup>2</sup>, déduction faite de l'espace de dégagement inexploitable ; qu'il y a lieu d'en revoir l'aménagement ;

Que la configuration de l'espace de nuit (chambres et salles de bain) des logements 01 et 02 à l'étage R+6 est particulièrement peu optimale ; qu'il y a lieu d'en revoir l'aménagement ;

*Habitabilité - bâtiment B08 :*





Considérant que ce bâtiment étant symétrique par rapport au bâtiment B07, il présente les mêmes problématiques d'aménagement que ce dernier, en miroir ;

*Habitabilité - bâtiment B09 :*

Considérant qu'au niveau R+1 à R+7 la chambre 1 des logements 01 et 04 présente une superficie de moins de 12 m<sup>2</sup>, déduction faite de l'espace de dégagement inexploitable à l'entrée devant la salle de bains ; que ceci est compensé par la taille généreuse du séjour mais qu'il y aurait lieu d'étudier la possibilité de rééquilibrer ces superficies ;

*Habitabilité - bâtiment B10*

Considérant que l'ensemble des logements deux chambres du rez au R+3 ne disposent que d'un WC, ce qui n'est pas admissible, qu'il y a lieu d'en prévoir au minimum 2 à partir de deux chambres (le deuxième pouvant se situer dans la salle de bains) ;  
Considérant que la superficie de la chambre du logement 02 au rez est inférieure à 14 m<sup>2</sup> si l'on décompte la superficie inexploitable du dégagement devant la salle de bains, que la superficie de cette dernière est également extrêmement réduite ; que cette configuration pourrait probablement être améliorée moyennant un décalage du mur séparatif entre le logement et le hall d'entrée commun ;

*Habitabilité - bâtiment B11 :*

Considérant que les quatre logements situés au contact avec B12 aux étages inférieurs (logements 02 du 1<sup>er</sup> au 4<sup>ème</sup>) ne disposent que d'une ouverture latérale très réduite et indirecte à l'extrémité de leur séjour, alors que le local est particulièrement profond et présente donc une configuration problématique en termes d'éclairage naturel et de vue ; que cette problématique est encore aggravée du fait du positionnement d'un local de stockage devant la terrasse à l'emplacement le mieux éclairé, alors que celui-ci pourrait prendre place au centre de l'appartement dans une zone moins privilégiée ; qu'il serait par ailleurs judicieux de limiter la taille des pilastres extérieurs de la terrasse et la hauteur des murs séparatifs de terrasse pour favoriser l'éclairage de l'espace de vie ; qu'enfin l'agencement de la zone de nuit est peu optimale (couloir en U) ; qu'il y a lieu de revoir ces aménagements ou de proposer une autre affectation ou utilisation à ces emplacements ;

Considérant qu'il serait intéressant pour les mêmes raisons d'étudier la possibilité d'ouvrir la façade est, qui est située au-dessus de la façade de B12, si cela s'avère possible sur le plan structurel ;

Considérant qu'il est regrettable que la superficie des séjours des logements 2 chambres soit quasi identique à celle des 1 chambre (soit à peine plus de 28 m<sup>2</sup>) et qu'elle ne soit pas modulée en fonction du nombre de chambres ;

Considérant que la plupart des logements 2 chambres (soit la totalité des deux chambres jusqu'au R+5, à l'exception du logement 04 au R+5) ne disposent que d'un WC, ce qui n'est pas admissible, qu'il y a lieu d'en prévoir au minimum 2 à partir de deux chambres (le deuxième pouvant se situer dans la salle de bains) ; que par ailleurs et contrairement à l'ensemble des autres bâtiments, ces logements ne disposent que d'une salle de bain, ce qui en réduit le confort et qu'il y a lieu d'étudier la possibilité d'en prévoir une seconde ;





**Habitabilité - bâtiment B13 :**

Considérant que ce bâtiment présente globalement une configuration problématique en matière de qualité de logement, à savoir que l'aménagement du plan-type du R+1 au R+12 comporte beaucoup de couloirs, pas de véritable hall d'entrée (couloir étroit), que c'est la chambre 1, disposant du plus petit espace utile (environ 8,2 m<sup>2</sup> hors long couloir d'entrée) qui bénéficie d'une salle de bains attachée ; que cette chambre ne dispose pas d'un espace de circulation suffisant autour du lit ; que la position des terrasses rentrantes est problématique, en particulier pour le logement 02 dont l'espace de vie est décomposé en plusieurs sous-espaces très réduits et très problématiques à meubler ; qu'il y a lieu d'en revoir fondamentalement l'aménagement (pour les étages qui seraient maintenus en logement suite à la suppression du volume haut dont question au chapitre volumétrie) ;

**Habitabilité - bâtiment B14 :**

Considérant que les logements 02, 1 chambre côté sud aux étages R+1 à R+3 ne disposent que d'un WC qui est uniquement accessible via la chambre, ce qui n'est pas souhaitable (dans le cas de visiteurs) ;

Considérant que les logements 03, 3 chambres côté est aux étages R+1 à R+3 ont des proportions problématiques pour les chambres 12 et 3 dont la largeur est inférieure à 2,00 m, ce qui n'est pas acceptable ; que ceci pourrait probablement être solutionné en déplaçant la cloison centrale et celle séparant la chambre 3 de l'espace de vie ; qui est suffisamment généreux ; qu'il y a lieu de revoir l'aménagement en conséquence ;

Considérant que les chambres 1 des logements 02 et 03 aux étages R+13 à R+19 côté nord présentent une profondeur très réduite de 2,53 m, ce qui est insuffisant dans le cas d'un lit de 2,00 m ou plus ; qu'il y a lieu de revoir l'aménagement en conséquence ;

Considérant que la superficie du séjour des logements 01 et 04 aux étages R+14 à R+19 est minimale (env. 28 m<sup>2</sup>), n'est pas modulée en fonction du nombre de chambres et est inférieure à celle des séjours de logements 1 chambre côté nord aux mêmes niveaux ; qu'il serait opportun d'étudier la possibilité de les agrandir ;

**Habitabilité - bâtiment B15 :**

Considérant que les logements 03, 1 chambre côté sud aux étages R+1 à R+3 ne disposent que d'un WC qui est uniquement accessible via la chambre, ce qui n'est pas souhaitable ;

Considérant que plusieurs logements deux chambres sur la plupart des étages (ex. 03, 06, etc...) ne disposent que d'un WC, ce qui n'est pas admissible, qu'il y a lieu d'en prévoir au minimum 2 à partir de deux chambres (le deuxième pouvant se situer dans la salle de bains) ;

**Habitabilité logements - Général**

Considérant que ces différents constats nécessitent une adaptation des plans permettant d'améliorer l'habitabilité des bâtiments concernés ;

Considérant que le projet amendé ne prévoit aucun espace communautaire à destination des résidents (contrairement à la demande initiale qui comportait un petit espace au 3<sup>ème</sup> étage du bâtiment B01) ; que cette absence représente une opportunité manquée de stimuler le sentiment d'appartenance au projet et de soutenir les initiatives génératrices de liens sociaux et





permettant de développer un sentiment collectif, ce qui est particulièrement important dans un projet d'une telle densité ; qu'il y a lieu d'étudier la possibilité d'en intégrer, par exemple au droit de logements moins bien situés ou disposant de moins bonnes qualités d'habitabilité ;  
Considérant que le projet déroge à l'art. 16 du Titre II du RRU en ce qu'il ne prévoit pas de local de stockage des ordures ménagères ; que comme détaillé dans la note relative aux aménagements des espaces extérieurs, le projet prévoit des containers de déchets enterrés situés en voirie pour le stockage des déchets des habitants en remplacement de locaux dédiés ; ce qui rend la dérogation autorisable ; que cette proposition aurait selon la note explicative fait l'objet d'une concertation avec Bruxelles Propreté ; que cependant Bruxelles-propreté n'ayant pas remis d'avis officiel dans le cadre de la procédure, il est indispensable d'obtenir leur accord formel et les éventuelles conditions encadrant l'emplacement, le nombre, la disposition et la configuration de ces dispositifs préalablement à la délivrance du permis d'urbanisme (ou de le transmettre au fonctionnaire délégué au cas où il aurait été obtenu directement par le demandeur) ;

Considérant que les bâtiments B02, B06, B12, B10, A10 et A20, où la récupération de l'eau de pluie et sa réutilisation sont prévues pour les chasses d'eau des toilettes, les robinets demandés dans le local d'entretien sont effectivement fournis, conformément à l'art. 18 du Titre II du RRU ;  
Considérant cependant que les bâtiments B01, B03, B04/05, B07, B08, B09, B10, B11, B13, B14 et B15 y dérogent dans la mesure où leurs locaux d'entretien ne comportent pas de seconde prise d'eau raccordée au dispositif de récupération des eaux de pluie ; que toutefois les principes de gestion et de récupération des eaux de pluie étant gérés au niveau de l'ensemble des bâtiments, la réalisation de ces prises d'eau engendreraient des difficultés techniques disproportionnées, ce qui rend la dérogation autorisable ;

*Habitabilité – équipement :*

Considérant que le projet prévoit plusieurs zones dédiées à de l'équipement ; que l'emplacement envisagé pour la crèche dans le socle du bâtiment B14 semble toutefois peu compatible avec cette affectation dans la mesure où il s'organise sur 3 niveaux (ce qui est une configuration généralement rejetée par les utilisateurs car très problématique en termes de gestion), que l'espace extérieur est à la fois fort limité et très exposé (terrasse de 1,70 m exposée plein sud et sans aucune intimité), que si cette affectation de crèche est évidemment souhaitable compte tenu de la densité du projet et des carences identifiées en la matière dans le quartier, il y aurait lieu de trouver un emplacement plus adéquat pour cette fonction, préférablement de plain-pied ou maximum en duplex) et disposant d'un espace extérieur suffisant (mais de préférence pas au rez-de-chaussée), ou d'adapter le bâtiment en conséquence ;

*Habitabilité – commerce :*

Considérant que l'espace dévolu au commerce au rez et R+1 du bâtiment B15 est extrêmement alambiqué de par sa configuration générale et la présence de nombreux obstacles, voiles et gaines qui le fragmentent en générant une multitude de recoins peu exploitables ; que par ailleurs aucune connexion visuelle n'existe entre la mezzanine et le rez-de-chaussée hormis via l'escalier, ce qui en compromet l'usage sur le plan commercial ; qu'il y a lieu d'améliorer significativement cette configuration ;





*Habitabilité – bureaux :*

Considérant que les bâtiments A10 propose des espaces flexibles, potentiellement compatibles avec à une multi-occupation par plateaux, des espaces extérieurs répartis à la périphérie des plateaux en fonction des jeux volumétriques proposés en façade ; que les hauteurs sous plafond généreuses (3,00 m entre faux-plancher et faux-plafond en occupation bureau, 4,00 m de dalle à dalle) et la configuration radiale sont potentiellement compatibles avec une convertibilité future en logement, pouvant s'organiser de manière similaire à la tour A12 ;

Considérant que le bâtiment A20 propose des espaces flexibles, potentiellement compatibles avec à une multi-occupation par plateaux, disposant de vues qualitatives sur l'extérieur, de terrasses et de jardins d'hiver qui améliorent le confort des bureaux ;

Considérant que les deux immeubles de bureaux prévoient des locaux déchets dans les bâtiments ; que leur dimensions ont été revues afin de respecter les recommandations de l'étude d'incidences et montent désormais à 62 m<sup>2</sup> pour le bâtiment A10 et 29,5 m<sup>2</sup> pour le bâtiment et A20 ;

*Divers :*

Considérant que les plans comportent certaines erreurs de représentation, comme par exemple pour le bâtiment B14 : la façade nord telle que dessinée au niveau R+13 (dédoublé des châssis et traitement erroné de l'angle nord-est) ; les garde-corps qui ne sont pas représentés au R+5 en élévation et une épaisseur d'isolant incorrecte en toiture sur la coupe D-D ; qu'il y a lieu de corriger ces erreurs de dessin ;

*Mobilité :*

Considérant que le projet est situé en zone d'accessibilité C (avenue du Port et drève Anna Boch) et B (rue Picard), respectivement moyennement et bien desservies en transports en communs ; que des améliorations en terme d'accessibilité sont déjà effectives (pont Suzan Daniel), attendues à moyen terme (tram rue Picard, demande en cours d'instruction) ou long terme (métro 3) ;

*Mobilité – cheminements :*

Considérant que le projet ne prévoit pas la création de nouvelles voiries carrossables, l'accès se faisant uniquement par la drève Anna Boch depuis l'avenue du Port et qui reste une voie en cul-de-sac de 2 x 1 bande, et ce, jusqu'à la mise en œuvre de la future drève Maritime est-ouest qui connectera le projet à la rue Dieudonné Lefèvre, mais dont la traversée ne sera possible que pour les modes actifs, transports en communs et services d'urgence ; que seules des adaptations ponctuelles sont prévues au niveau de la drève Anna Boch pour en rendre l'aménagement compatible (voir partie abords), en particulier au niveau des accès aux nouveaux parkings dont l'entrée se fait sous le bâtiment B01 à l'est et la sortie sous le bâtiment B12 à l'ouest ; que les voiries internes sont exclusivement réservées aux modes actifs, tout en permettant les interventions de secours ou les déménagements occasionnels grâce à l'installation de bollards fixes ou rétractables ; que le projet prévoit également dans cette optique





la suppression de l'accès et de la rampe situés à l'ouest du bâtiment BGO et la mutualisation de cet accès avec celui du bâtiment Herman Teirlinck et du parking public de l'esplanade au niveau de la rampe existante donnant sur la drève Anna Boch ;

Considérant qu'un parvis sera aménagé devant la façade nord du bâtiment BGO et qu'une allée assurera la desserte des fonctions accessibles depuis la façade ouest de ce bâtiment (local vélo, zone de livraison et accès de secours de l'auditoire, du parking et des bureaux) ;

Considérant que le projet prévoit la création d'un réseau de chemins piétonniers et cyclistes qui permettent de relier la drève Anna Boch au nouveau chemin longeant les étangs au sud du projet, et les bâtiments entre eux qu'ils soient existants ou nouveaux ; ce qui permet d'accéder à l'ensemble des fonctions du projet et bâtiments environnants sans traverser de voirie ; qu'un atrium sous le bâtiment A10 permet également de relier la drève à la future place Chantal Ackerman (entre les bâtiments BGO, A10 et A20) ; qu'il s'ensuit une simplification et une sécurisation des flux sur et aux alentours du site ; Considérant que les cheminements proposés permettent également une liaison facile vers la place Bockstael, la station de métro Pannenhuis via le parc en prolongeant les cheminements et que l'ensemble est directement connecté à l'accès principal du site de Tour et Taxis via la drève des Rêves ;

Considérant que l'ensemble de ces aménagements sont qualitatifs aboutissent à une grande lisibilité et sécurité des cheminements et assure une bonne connexion du projet avec son environnement ;

Considérant que la matérialisation de ces cheminements pose toutefois certaines questions, détaillées dans la partie abords ci-dessous) ;

**Mobilité – accès :**

Considérant que l'ensemble des fonctions et en particulier des logements ont un accès lisible et aisé depuis les espaces publics :

- la tour résidentielle A12 dispose d'un grand hall d'accueil à l'angle nord-est du bâtiment, orienté sur la drève et le passage entre les bâtiments Herman Teirlinck et BGO ;
- les logements du courtyard disposent à la fois d'un accès vers l'espace public et vers l'espace privatif du jardin, que ce dernier est également relié aux rues piétonnes et à la drève par des passages transversaux ; que l'ensemble des accès principaux des bâtiments (comportant les boîtes aux lettres etc..) se situent du côté de l'espace public ;
- le bâtiment B15 est accessible depuis la drève et la nouvelle place du Quai ;

Considérant que des accès communs aux parkings en connexion directe avec les espaces publics sont prévus dans les bâtiments B02, B11 et A10 ; que ces accès s'intègrent dans la composition architecturale des bâtiments concernés ;

**Mobilité – parkings :**

Considérant que le projet prévoit deux niveaux de sous-sol principalement situés sous le Courtyard et le bâtiment B15 et un niveau de sous-sol sous le bâtiment A10, 20 et une partie de la « Main Street Lake Side » ; que ces sous-sols sont principalement dédiés au parking pour





véhicules motorisés (sauf sous le bâtiment A10) ; locaux vélos et locaux techniques ; que la suppression du deuxième niveau de sous-sol totalement sous le bâtiment A20 et partiellement sous les bâtiments B06, B07, B08 et B09 dans la demande amendée pose toute question, et est abordée au chapitre *implantation et volumétrie – ensemble du projet*, ci-dessus ;

**Mobilité – parkings - Stationnement vélo :**

Considérant que l'ensemble de l'offre en stationnement vélo en ouvrage, soit 1.683 emplacements, est répartie comme suit :

- 1.456 emplacements pour les logements, soit 1,01 emplacement par chambre ;
- 192 emplacements pour les bureaux (132 pour A10 et 60 pour A20), soit un emplacement / 200 m<sup>2</sup> ;
- 35 emplacements pour les travailleurs des équipements et commerces, soit un emplacement / 200 m<sup>2</sup> ;

-----  
TOTAL : 1.683 emplacements toutes affectations confondues, dont 1.299 en sous-sol et 384 au rez-de-chaussée ;

Considérant que le projet prévoit également dans les abords 142 emplacements vélos pour les visiteurs de l'ensemble des fonctions, qu'aucun de ces emplacements n'est couvert, ce qui n'est pas confortable en cas d'intempérie principalement pour les visiteurs des bureaux ;

Considérant que le demandeur propose d'intégrer une partie du parking vélo des visiteurs (arceaux en espace public) dans le parking vélo sécurisé des Sheds (environ 500 places) ; que cette proposition semble peu crédible vu les besoins différents entre les visiteurs et les usagers du site (durée sur site différente) ; que pour accéder au parking sécurisé Sheds il est nécessaire d'être en possession d'un badge, ce que par définition les visiteurs n'ont pas ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de revoir cette proposition et d'intégrer si nécessaire la demande de parking vélo visiteur à l'extérieur et de proposer également des arceaux couverts pour protéger les vélos des intempéries ;

Considérant que l'offre de stationnement vélo intérieure est répartie en 25 locaux qui sont situés soit au rez-de-chaussée, soit en demi-sous-sol (niveau dénommé « souterrain » aux plans, uniquement pour les bâtiments résidentiels en bordure de parc), soit au R-1 ; que ces locaux sont soit attribués à un bâtiment spécifique soit partagés entre plusieurs bâtiments ;

Considérant qu'en ce qui concerne le logement, le projet atteint un ratio d'un emplacement de vélo par chambre à coucher et de 10% d'emplacements pour vélo-cargo, ce qui correspond aux recommandations du vademecum vélo de Bruxelles-Mobilité et se conforme aux recommandations de l'étude d'incidences ;

Considérant qu'en ce qui concerne les commerces et les équipements, 35 emplacements sont prévus, ce qui correspond à un emplacement par 200 m<sup>2</sup> de superficie, correspondant aux recommandations de l'étude d'incidences ;

Considérant qu'en ce qui concerne les bureaux, l'offre de stationnement vélo ne respecte pas les recommandations de l'Étude d'Incidence en restant identique au projet initial ; qu'en effet, le nombre de 192 est conforme au RRU (un emplacement pour 200 m<sup>2</sup>) mais ne reflète plus l'évolution des besoins actuels (part modale vélo sur le site atteignant 18,6% en 2021 et celle de Bruxelles Environnement (voisin du projet) 37,8%) et n'anticipe pas l'évolution des usages et l'accroissement de la part modale vélo d'ici 2030 (date de finalisation du projet), d'autant que le site est situé sur des axes cyclables majeurs et vise un standard écologique élevé ;





Considérant que le demandeur s'appuie également sur l'existence vélo des Sheds, sous-utilisé actuellement pour intégrer les besoins futurs en matière de stationnement pour les bureaux; que ce local vélo, bien que très qualitatif, est éloigné des futurs bureaux, ce qui ne le rendra pas attrayant pour ceux-ci ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de se conformer aux recommandations de l'étude d'incidences, à savoir de viser à terme 1 emplacement par 60 m<sup>2</sup> de surface bureau (soit 635 emplacements) et de ne pas descendre sous les 20 % de part modale vélo des futurs travailleurs présents sur le site (estimés à 1625, donc 325 emplacements vélo) ; qu'il conviendra donc d'augmenter la taille des locaux proposés dans les bâtiments A10 et A20, éventuellement en réduisant l'espace nécessaire pour le stationnement auto destiné aux bureaux ;

Considérant également que l'utilisation des locaux vélos est en lien direct avec leur bonne disposition et leur bonne accessibilité ; que celles-ci ont dans certains cas été améliorées par rapport à la demande initiale selon les recommandations de l'étude d'incidences mais qu'elles restent toutefois problématiques sur certains aspects ;

Qu'en effet certains locaux vélos sont destinés à plusieurs types de fonctions ce qui ne garantit pas le contrôle social et la bonne utilisation de ces locaux ; qu'il y a lieu de prévoir des locaux vélos avec une seul type d'utilisateur ;

Considérant que les zones de manœuvre ne sont pas suffisantes dans l'ensemble des locaux principalement pour les vélos de grande taille (longtail, cargo...) qu'il y a lieu de les adapter et de s'assurer que les aménagements des parkings tiennent compte des axes de giration des vélo hors normes ;

Considérant que les locaux aménagés au sous-sol ne sont accessibles que via des ascenseurs et un escalier doté de goulottes ; qu'il n'est pas souhaitable de demander aux usagers d'emprunter des escaliers pour accéder aux locaux vélo et que l'utilisation des escaliers n'est pas adaptée à tous les types de vélos ; que de plus les locaux ne sont pas situés à proximité immédiate de ces escaliers et implique pour certains utilisateurs des détours importants ; qu'en matière de disposition des locaux vélos pour les bureaux, celle-ci reste également peu optimale, que les cheminements internes au parking pour accéder à ces locaux pour les bureaux restent complexes et parfois étroits ; que le système d'accès par ascenseur, bien que compatible avec les grands vélos, n'est pas capacitaire (seulement 2 ascenseurs et attente imposée) ; que les ascenseurs ne sont pas de type traversant ; que ces aménagements ne sont pas suffisamment qualitatifs pour encourager la pratique du vélo au quotidien ;

Considérant qu'une des recommandations de l'étude d'incidences visait précisément la création d'une rampe d'accès qualitative, ou en cas d'impossibilité technique, à porter le nombre d'ascenseur vélos à 5 (au lieu des 2 prévus), afin de garantir aux usagers cyclistes un accès plus rapide et direct aux parking ;

Considérant que le demandeur a produit dans le cadre de la demande amendée une note spécifique pour justifier le non-suivi de cette recommandation, en démontrant par l'étude de différents scénarios d'implantation de la rampe, la complexité et l'impact défavorable de cette solution (réduction des surfaces de pleine terre, perturbation de l'écoulement des eaux souterraines, altération des aménagements paysagers, non-conformité aux prescriptions incendie, diminution du nombre de places de parking, conflits de circulation entre piétons, cyclistes et automobilistes, compliquant la gestion des flux au sein du site, etc...) ;

Considérant cependant que si l'intégration de rampes pour vélos au sein des bâtiments peut sembler complexe au regard de ces enjeux, cette complexité perçue semble disproportionnée par rapport à l'ensemble du projet, et qu'elle représente une intervention mineure et réalisable





dans le cadre d'un projet de cette envergure incluant 16 nouveaux bâtiments, et peut être conçue de manière à minimiser son impact visuel et structurel ;  
Considérant que le projet engendrera un nombre important de déplacements et nécessite dès lors un nombre conséquent d'emplacements vélos, justifiant ainsi une infrastructure adéquate pour encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport durable, et donc une adaptation mineure des aménagements paysagers ou structurels du projet ;  
Considérant que la révision de la géométrie des sous-sols telle qu'envisagée au chapitre implantation devrait permettre d'intégrer la rampe sans compromettre le nombre d'emplacements de parking, en utilisant des solutions créatives comme des niveaux intermédiaires ou la réorganisation des espaces ; qu'à cet effet, l'utilisation du niveau sous-terrain comme premier niveau d'accès ou la mutualisation des accès inutilement dédoublés des bâtiments jumeaux B07 et B08 constituent par exemple des pistes à explorer ;  
Considérant que des rampes intérieures, bien conçues, améliorent la sécurité et le confort des cyclistes en offrant une voie dédiée et protégée, réduisant ainsi les risques d'accidents et facilitant la gestion des flux de circulation ;  
Considérant que l'investissement dans une infrastructure pour vélos est un investissement à long terme qui favorise la durabilité et l'accessibilité, compensant les coûts initiaux par les bénéfices environnementaux et sociaux ;  
Considérant dès lors que pour rendre crédible l'utilisation de ces locaux vélo, qu'il s'agisse des logements ou des bureaux, il y a lieu d'intégrer dès à présent un dispositif d'accès confortable pour les cyclistes, sous la forme d'une rampe dont les caractéristiques répondent aux exigences du vade-mecum vélo ; afin de permettre aux usagers cyclistes d'arriver au plus proche des locaux de la façon la plus directe, et de simplifier au maximum les cheminements ;  
Considérant que plusieurs types de stationnement vélo sont prévus :

- du stationnement classique pour 76,83 % des emplacements ;
- du stationnement étagé ou vertical pour 12,77% des emplacements ;
- du stationnement pour vélo-cargo pour 10,4 % des emplacements ;

Considérant qu'il conviendra également de ne prévoir que des emplacements vélos de plain-pied pour les bureaux et de maintenir la proportion de 10% d'emplacements dédiés aux vélos de grande dimension ;  
Considérant qu'il convient de s'assurer que l'ensemble des locaux vélos pour le logement (et non en moyenne sur le site) respecte le ratio de maximum 25% de racks étagés ;

*Mobilité – parking - stationnement pour véhicules motorisés :*

Considérant que le projet ne prévoit aucun stationnement pour véhicules motorisés en surface, conformément aux impositions du PPAS que l'ensemble de l'offre est située en ouvrage, soit 590 emplacements, répartis comme suit :

- 336 emplacements pour les logements dont 293 voitures et 43 motos (soit un ratio de 0,4 emplacement / ménage) ;
- 192 emplacements pour les bureaux dont 182 voitures et 10 motos, soit un ratio d'un emplacement / 200 m<sup>2</sup> ;
- 8 emplacements pour les travailleurs des commerces dont 7 voitures et 1 moto
- 6 emplacements pour les travailleurs des équipements dont 5 voitures et 1 moto
- 39 emplacements à destination des visiteurs dont 37 voitures et 2 motos
- 9 emplacements d'auto partagées ;
- -----

TOTAL : 590 emplacements toutes affectations confondues ;





Considérant que ce nombre porte le total des emplacements pour stationnement motorisés au sein du site de Tour et Taxis à 3.105, en conformité avec la prescription 5.2 du PPAS limitant le nombre d'emplacements à 3.500 pour l'ensemble de la ZIR 6 ;

Considérant que les 336 emplacements de stationnement pour véhicules motorisés prévus pour le logement (739 logements) représentent un ratio de 0,4 emplacement par ménage, ce qui constitue une dérogation à l'art. 6 du Titre I du RRU ; que cependant ce taux de motorisation est le résultat des discussions et réflexions qui ont eu lieu dans le cadre de l'étude d'incidences, prenant en compte le profil des futurs utilisateurs, l'expérience des phases d'urbanisation précédentes du site, l'évolution des tendances de mobilité et de la politique régionale en la matière, et les efforts réalisés en matière de mobilité douce au sein du projet, que ce chiffre a donc été validé par cette étude, et permet de ne pas augmenter de manière excessive la proportion de sous-sols dédiés au parking, tout en répondant de manière pragmatique et réaliste à la demande de parking ce qui rend la dérogation autorisable ;

Considérant qu'il y a lieu de garantir ce nombre d'emplacements pour le logement en le délimitant par exemple par des barrières ;

Considérant que les emplacements de parking pour les différentes affectations du site ne sont pas réparties par « poches » mais dispersées dans l'ensemble du parking ;

Considérant que les emplacements PMR ne sont pas prévus à proximité des entrées et sorties du parking ;

Considérant qu'une réduction encore plus drastique de la capacité de parking aurait pour effet indésirable de reporter la charge du stationnement sur le quartier, ce qui n'est ni souhaitable ni réaliste ;

Considérant que les emplacements pour véhicules motorisés à destination des travailleurs des commerces et équipements dépassent les impositions du RRU et les recommandations de l'étude d'incidences ;

Considérant que le nombre d'emplacements prévus pour les bureaux (192 emplacements pour 38.312 m<sup>2</sup>, soit un emplacement pour 200 m<sup>2</sup>) correspond au maximum autorisable selon le Cobrace et le RRU en zone A, alors que le projet est situé en zone C, qui autoriserait au maximum 1 emplacement / 60 m<sup>2</sup> (ce qui représenterait un total de 638 emplacements) ;

Considérant qu'il y a lieu annuellement de fournir à Bruxelles Environnement un résumé démontrant que le nombre d'emplacements autorisés par le Cobrace est bien respecté ;

Considérant selon l'analyse faite par l'étude d'incidences, qu'il s'agit d'une approche qui nécessitera une politique de mobilité très ambitieuse et volontariste en faveur de la mobilité active de la part des futurs utilisateurs des bureaux afin d'éviter un risque de report et de saturation de l'offre en voirie ; d'autant que selon les considérations qui précèdent, y a encore lieu de revoir cette capacité à la baisse pour augmenter l'offre en stationnement vélo à destination des bureaux ;

Considérant que le nombre de bornes de recharge électrique prévues dans le parking est insuffisant pour répondre aux exigences de l'arrêté y relatif ;

*Mobilité – espace public :*

Considérant que l'espace public proposé est équipé de revêtements conformes en matière d'accessibilité piétonne/PMR ; que les largeurs proposées seront compatibles à leur usage ; qu'il conviendra néanmoins de construire une assise suffisamment solide pour éviter le déchaussement des pavés béton par le passage éventuel des camions de livraison et de





déménagement ou d'adapter l'aménagement si le demandeur ne peut garantir la solidité du revêtement ;

Considérant que la piste cyclable prévue sur la drève Anna Boch est interrompue au niveau du parvis ; que le projet prévoit la pose de clous pour guider les cyclistes entre les portions de pistes cyclables ; que ceci ne s'avère pas nécessaire puisque les vélos seront naturellement guidés par l'alignement d'arbres ; que ces clous représenteront par ailleurs un danger de glissade pour les piétons (accru par temps de pluie) ; qu'il conviendra donc d'éviter de les poser ;

*Circularité et durabilité :*

Considérant que la demande vise à atteindre des standards élevés en matière de performance et durabilité, par le biais de certifications environnementales internationalement reconnues (BREEAM, WELL,...) et en souscrivant au plan climat pour le territoire de la Ville de Bruxelles ; que la mixité du projet et son inscription dans son environnement rencontre les objectifs de la « Ville en 10 minutes » permettant d'accéder rapidement et facilement, à pied ou en vélo, à toutes les fonctions de la vie quotidienne ;

Considérant que le projet renoncera à tous les combustibles fossiles en visant un concept « basse énergie » et en utilisant l'énergie produite localement pour le chauffage et la climatisation en incluant un maximum de production locale d'énergie de type renouvelable ; que la production de chaleur sera réalisée par des pompes à chaleur eau/eau reliées à un EFC (Entreposage de Froid et de Chaleur ou Géothermie ouverte) ; que pendant les mois d'été, ce système présente l'avantage supplémentaire de refroidir passivement les appartements, de l'eau circulant à basse température dans le système de chauffage par le sol sans utiliser la pompe à chaleur, ce qui contribuera à un confort intérieur plus agréable en réduisant le risque de surchauffe ;

Considérant que des pompes à chaleur eau/eau seront installées dans les locaux techniques situés en sous-sol et que des pompes à chaleur supplémentaires seront installées sur les toits des bâtiments A11 et B11 ;

Considérant qu'au niveau énergie, le projet prévoit notamment un système géothermique ouvert composé de 7 doublets localisé dans le système aquifère du socle Paléozoïque ;

Considérant que 8 puits ont déjà été testés lors de deux phases précédentes, et qu'une demande de pompages d'essais a été introduite le 24/02/2025 pour tester 6 puits supplémentaires (soit la totalité des puits du projet) ;

Considérant qu'il serait opportun de mettre à jour l'étude hydrogéologique (y compris la partie relative aux impacts thermiques et piézométriques) avec les nouvelles données ;  
Considérant qu'en plus, des panneaux photovoltaïques seront installés sur les toitures dans la mesure du possible, permettant de réduire la quantité d'électricité prélevée du réseau pour faire fonctionner les pompes à chaleur ;

Considérant que l'ambition énergétique du projet vise à aller au-delà des exigences minimales de la PEB en souscrivant à la taxonomie de l'UE ; qu'en termes d'énergie, le projet dans son ensemble est donc 10% plus performant que les exigences en vigueur en termes de demande d'énergie primaire, visant à obtenir un bâtiment quasi zéro énergie (Q-ZEN) ;





Considérant que l'utilisation de l'outil TOTEM et une évaluation de l'analyse du cycle de vie (LCA) visent à optimiser l'impact environnemental total des matériaux, en réduisant l'empreinte carbone du projet ; que des efforts seront faits pour utiliser des matériaux renouvelables, recyclés et recyclables et qu'une attention particulière est accordée à la démontabilité des matériaux et à la flexibilité des conceptions ;

Considérant que les choix structurels varient en fonction des caractéristiques des bâtiments avec a volonté de promouvoir les aspects durables et circulaires ; qu'ainsi le bâtiment A10 propose pour la tour de bureaux un noyau en béton mais des planchers en CLT ; que le bâtiment A20 aura une structure entièrement en bois hormis le noyau de circulation verticale ainsi que des planchers en CLT et aura pour objectif de devenir l'un des immeubles de bureaux les plus circulaires de la région ;

Considérant les enjeux globaux, régionaux et locaux en matière de biodiversité et de transition climatique ;

Considérant la localisation du projet en zones de liaison et de développement du réseau écologique bruxellois, définies par l'ordonnance nature et cartographiés dans le plan nature adoptés par la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que la conception et la diversité des espaces verts, et les divers aménagements favorables au développement de la nature prévus dans le projet contribuent à maximiser la biodiversité dans le cadre de l'urbanisation du site ;

**Abords :**

*De manière générale :*

Considérant que le projet paysager est divisé en trois figures de paysages : le parc de la vallée, les collines (au centre du Courtyard) et la forêt ombragée (entre les bâtiments de la zone A) ;  
Considérant qu'une quatrième figure est constituée de la drève Anna Boch, qui est déjà partiellement réalisée, et sur laquelle sont prévues des adaptations afin de l'adapter au projet Lake Side ;

Considérant que les différentes espaces végétalisées offrent différentes fonctionnalités pour le quartier ainsi que différents biotopes et séquences paysagères ;

Considérant que vu la hauteur des bâtiments, différentes zones, comme la forêt ombragée et les collines seront en grande partie à l'ombre, mais que la palette végétale proposée dans le projet semble être adaptée à cette contrainte ;

Considérant qu'autour des bâtiments, afin de créer une zone-tampon par rapport aux espaces publics ou semi-publics (Courtyard), une végétation arbustive est proposée ;

Considérant que les nouveaux aménagements verts (les collines) dialoguent avec les espaces existants, qu'une vue depuis et vers l'ancien gare de service est préservée à travers le Courtyard ;

Considérant le potentiel que représentait une partie du site (vaste zone de friche et de type « gravière » très peu fréquentée par l'humain) pour certaines espèces rarement observées en Région bruxelloise (petit gravelot, gorgebleue...) ;

Considérant qu'une proportion suffisante d'espaces verts par nombre d'habitants permet le maintien d'espaces verts de qualité et nécessitant une gestion à moindre coût ;





Considérant que le projet prévoit que seules les zones « réservées à l'usage commun » du parc soient tondues, mais que la proportion de ces zones n'est pas précisée dans les documents fournis ;

Considérant que les sols sont déjà fortement perturbés sur le site et que les importants travaux de terrassement auront également un impact négatif sur la viabilité de la végétation prévue dans l'aménagement paysager du projet, qu'il y a lieu d'accorder une attention particulière aux soins apportés aux sols afin d'offrir à la végétation future (arbres, arbustes, herbes, prairies) des chances de survie optimales ;

Considérant que les structures de tous les sentiers et chemins entraînent un degré de fragmentation (facteur perturbateur important pour la faune) et d'étanchéité très élevé et que même les semi-chaussées auront peu de perméabilité à l'eau à long terme, qu'il y a lieu d'utiliser au maximum des matériaux hautement perméables à l'eau pour les chemins et sentiers, en accordant aussi une attention particulière à la perméabilité des couches de fondation sous ces structures ;

Considérant que le projet comme décrit dans la note explicative « Aménagement extérieur » du bureau Bas Smets déploie des efforts louables pour créer des biotopes intéressants et assurer ainsi la valeur naturelle du paysage ;

Considérant cependant qu'il y a lieu d'assurer le suivi, lors des plans d'exécutions (des façades), de l'intégration effective des aménagements favorables au développement de la nature, avec l'accompagnement d'un·e expert·e en biodiversité ou écologie ; et de réaliser des plans as build de ces aménagements afin d'en faciliter le suivi et l'entretien à long terme ;

Considérant également qu'il y a lieu de rendre la palette d'arbustes/arbres indigènes encore plus diversifiée, afin d'obtenir une plus grande valeur ajoutée pour un plus grand nombre d'espèces cibles (faune) ;

Considérant que la note explicative « Aménagement extérieur » du bureau Bas Smets précise qu'un plan de gestion doit être élaboré et que celui-ci devra être soumis à Bruxelles Environnement pour approbation ;

Considérant que le projet comme décrit dans la note explicative « Aménagement extérieur » du bureau Bas Smets fournit une palette intéressante de plantes à orientation indigène (arbres, arbustes, herbes), qui pourra encore être enrichie ;

Considérant que les mesures proposées pour une conception respectueuse de la nature des nouveaux bâtiments (toitures vertes et mesures relatives à la faune) reprises dans la note Bureau Bouwtechniek offrent des propositions intéressantes, mais qui peuvent être mises en œuvre de manière encore plus ambitieuse ;

Considérant que la ventilation et le désenfumage des parkings sont prévue dans les abords, via 2 grilles de ventilation masquées par de la végétation, que celles-ci empiètent donc sur les espaces verts du site, impactant négativement la structuration des espaces verts, leur continuité et leur qualité qu'il y a lieu pour ces raisons de les prévoir en toiture ;

Considérant de plus que, selon les documents reçus dans le dossier amendé, les débits des groupes de ventilation du parking couvert seront de 14.600 m<sup>3</sup>/h (groupe de ventilation non-classé) et de 57.400 m<sup>3</sup>/h, ce qui ne correspond donc pas à 200 m<sup>3</sup>/h/emplacement de stationnement couvert, qu'il y a lieu de clarifier ce calcul ;

*Abords - Courtyard et forêt ombragée :*

Considérant que les collines sont une toiture verte intensive, jardin sur dalle au-dessus des 2 niveaux de parking souterrain, que l'apport de terre avoisine une épaisseur maximale de 3 m au-





dessus de la dalle de parking ; que cet apport de terre semble suffisant au développement des arbres à haute tige qui y sont proposés ;

Considérant que les collines, en grande partie entourées de bâtiments, à l'exception de l'accès principal (axe visuel vers la gare de service, d'une largeur de 11m), seront en grande partie à l'ombre ;

Considérant le risque de stress hydrique dû à la sécheresse pour la végétation prévue sur les micro-collines ;

Considérant qu'entre la dalle du parking et la couche de substrat se trouvent des caissons avec des colonnes capillaires pour stocker et tamponner l'eau de pluie, pour un volume de tamponnement total de 1.580 m<sup>3</sup> ;

Considérant que ce dispositif fonctionne également comme dispositif de rétention permettant d'alimenter la végétation en eau par temps sec ;

Considérant toutefois que pour minimiser les risques potentiels de pollution, il est recommandé d'utiliser des matériaux naturels ou inertes dans la conception de massifs drainants, tels que des matériaux pierreux naturels : graviers, galets, roches concassées sans sable, offrant un coefficient de vide de 20 à 40 %, ou des matériaux pierreux artificiels : tels que l'argile expansée, qui présentent une porosité élevée et sont considérés comme inertes (recommandations issues du guide bâtiment durable) ;

Considérant que la zone A, où est proposé une forêt ombragée ou un sous-bois, est une zone essentiellement de pleine terre composée de parterres végétaux et de cheminements, que les espaces minéralisés sont assez importants, vu entre autre les contraintes d'accessibilité SIAMU et les différents angles de giration, que des parterres plantés entourent souvent les bâtiments, afin de créer des zones tampons entre l'espace public et privé ;

Considérant que les chemins d'accès droits ou diagonaux entre les placettes, l'espace central de circulation et les différents immeubles créent des poches verdurisées assez morcelées ;

Considérant qu'il serait opportun de profiter de cette surface, principalement de pleine terre, pour renforcer les continuités végétales du parc existant en créant des espaces verts plus continus ;

Considérant par exemple qu'une gradation avec les mêmes matériaux mais avec des joints plus écartés ou enherbés au pourtour des zones végétales pourraient agrandir ces zones et cela sans impacter la qualité de circulation pour modes actifs ; que cette continuité verte pourrait être matérialisée par une séparation moins marquée entre les surfaces minérales et végétales ;

Considérant que cette forêt urbaine ne peut se développer sur l'entièreté de la zone A, étant donné que les arbres de première grandeur nécessitent de la pleine terre et que des parkings se trouvent également partiellement dans cette zone ;

Considérant que plusieurs noues se trouvent en espace vert et que celles-ci permettent une infiltration importante de l'eau de pluie ;

Considérant que des systèmes de citernes d'eau de pluie sont également prévus ;

Considérant que des strates hautes sont combinées avec des strates basses, ceci afin de ne pas créer de végétation trop dense, de permettre des vues traversantes et de la transparence, ce qui est important pour le contrôle social et la sécurité subjective (sentiment de sécurité) ; que des arbustes plus hauts se trouvent proches des bâtiments pour préserver l'intimité ;

Considérant que du mobilier urbain (banc et poubelles) se trouve dans cette zone ;

Considérant que plusieurs bancs, droits ou en courbe, permettent de délimiter les zones de cheminement des espaces plantés ;

Considérant que le demandeur s'engage à inclure dans les règlements et documents de gestion des futures copropriétés un plan de gestion des espaces végétalisés de l'espace vert « Les collines » respectant les recommandations de l'étude ;

Considérant que le ptéris de Crète (*Pteris cretica*) a été retiré de la palette végétale du projet en raison de son inadéquation au climat local ; que les *Alnus glutinosa* et *Betula pubescens* ont été exclus du projet et remplacées par des espèces indigènes mieux adaptées aux conditions du site, comme *Acer campestre* et *Carpinus betulus* ;





Considérant que toutes les clôtures et portails prévus autour du Courtyard ont été rehaussés de 10 cm pour favoriser la perméabilité pour la petite faune terrestre ;

Considérant que les portails du Courtyard seront ouverts au public du lever au coucher du soleil et seront équipés d'un contrôle d'accès automatisé ; que cette gestion différenciée des accès garantit à la fois la sécurité des résidents et la fluidité des déplacements pour les visiteurs ;

*Abords - Drève Anna Boch :*

Considérant que des modifications sont proposées pour la drève Anna Boch ; qu'il s'agit d'ajouts de bancs, d'arceaux vélo et de containers enterrés et qu'une partie du revêtement sera également modifié ;

Considérant que certains arbres devront être abattus, notamment au droit des arrêts de bus ;

Considérant qu'il n'y a pas de compensation de replantation pour ces arbres abattus directement sur la drève, mais que la végétation du Courtyard qui est actuellement un parking stérile peut être considérée comme une compensation ;

Considérant qu'il y a lieu d'étudier l'intégration des arbres dont l'abattage est proposé au sein des arrêts en s'inspirant du guide « arbre et arrêt » pour voir si un tel aménagement est possible et en veillant à ne pas altérer le caractère régulier des alignements en situation de droit pour la Drève ;

Considérant que la Drève possède des fosses de plantation souterraines en mélange terre-pierre reliant les différentes fosses de plantation et permettant une infiltration plus importante des eaux pluviales ainsi qu'un meilleur enracinement des arbres comparé à des fosses de plantation individuelles, ce qui a amélioré la conception en augmentant le volume de sol par arbre à 19,2 m<sup>3</sup> ;

*Abords - Cheminements et matérialité des revêtements :*

Considérant que les cheminement principaux entourant les différents bâtiments sont dédiés principalement aux modes actifs, mais que des bornes rétractables permettent également un accès SIAMU ;

Considérant que de petites zones sont réalisées en gazon carrossable ;

Considérant que cette technique permet de créer des zones d'accès pour camions pompiers tout en gardant un aspect végétalisé ;

Considérant que ceci est surtout une solution esthétique et paysagère ;

Considérant qu'outre l'infiltration de l'eau, elle n'apporte pas beaucoup de plus-value écologique ;

Considérant qu'elle permet néanmoins une intégration discrète des espaces carrossables ;

Considérant que différentes zones ont des matérialités différentes : pavés en béton, pavés en terre cuite, asphalte grenailé, clinkers d'argile, gravier porphyre ; que les pavés en terre cuite dialoguent avec certains bâtiments, historiques ou neufs également érigés en briques ; et forment une continuité avec la Place de la Musique ;

*Abords - Gestion des espaces verts et gestion de la pollution lumineuse (maillage noir) :*

Considérant que ces zones seront gérées de deux manières différentes : tonte classique et fauche tardive ;

Considérant qu'il y a lieu d'indiquer, bien qu'elle soit sujette à évolution dans le temps, ces différentes propositions de gestion spatialement sur une carte ou sur un schéma (dans la mesure où elles ont des impacts différents, qu'ils soient écologiques, visuels et en termes d'usage) ;

Considérant que la façon dont le paillage de la tonte tardive est réutilisé peut être spécifié également ;

Considérant que des haies de bois mort ainsi que des hôtels à insectes sont prévus dans différents espaces publics et semi-publics ;





Considérant que ceci simplifie la gestion des espaces verts et favorise la biodiversité ;  
Considérant que les différents programmes lumineux sont adaptés au contexte et à l'échelle et l'utilisation de l'espace ;  
Considérant qu'un système de dimmage peut être intéressant dans le courtyard ;  
Considérant qu'il est important de respecter une certaine continuité de la trame verte et noire depuis le parc existant ;  
Considérant que certains luminaires adaptés à certaines faunes peuvent être implémentés au besoin ; et qu'il y a lieu d'aménager tout nouvel éclairage selon les meilleures pratiques disponibles (voir page internet « Eclairage raisonné dans les espaces verts » et info fiche « recommandations techniques bâti & biodiversité » de Bruxelles Environnement) ;

*Abords - Gestion des déchets :*

Considérant que 4 bulles à verre ainsi que 24 moloks sont prévues dans le projet ; qu'ils sont regroupés en 7 emplacements distincts le long de la drève Anna Boch afin de faciliter l'enlèvement par les camions de Bruxelles-propreté ;  
Considérant que le projet amendé a revu l'emplacement de ceux-ci par rapport au projet initial afin de tendre au respect d'une distance maximale de 80 m par rapport aux entrées de bâtiments ; que la distance est inférieure à 80 m pour la majorité des bâtiments, à l'exception des bâtiments B07 (88 m) et B08 (89 m) et des bâtiments B04/B05 (94 m) et B06 (98 m) ;  
Considérant que ce groupement peut faciliter la récolte des déchets, mais que cette concentration, au début de la drève Anna Boch p.ex. peut également créer des nuisances ;  
Considérant que des locaux poubelles pourraient le cas échéant également être intégrés dans les bâtiments (comme c'est le cas pour les bureaux A10 et A20, suite aux recommandations de l'étude d'incidences) ;  
Considérant qu'aucun local déchet n'est prévu pour les commerces et les équipements ; que ceci est en lien avec les incertitudes concernant la nature et l'aménagement définitifs de ces activités ; mais qu'il y a lieu de s'assurer dès à présent que des locaux déchets pourront être intégrés dans l'emprise de ces aménagements, en partant de scénarios défavorables (de type HoReCa ou crèche par exemple) ;  
*Gestion des eaux pluviales :*

Considérant que dans le projet amendé, toutes les toitures vertes tant intensive que semi-intensive, y compris les semi-intensives, sont équipées d'une couche de rétention d'une hauteur minimale de 8 mm, ce qui permet une meilleure absorption de l'eau et réduit le volume d'eau dirigé vers les citernes ;  
Considérant que pour le bâtiment A20, les toitures intensives sont directement connectées aux ouvrages de tamponnement, évitant ainsi de passer par les citernes ;  
Considérant que des filtres supplémentaires seront installés pour garantir la qualité de l'eau réutilisée pour les sanitaires et l'arrosage tel que recommandé dans l'EIE ;  
Considérant que l'eau de pluie récupérée dans la citerne II est utilisée pour alimenter les réservoirs d'eau des toilettes dans plusieurs bâtiments, notamment B12 et B10 ; que de plus, des robinets pour l'entretien des communs sont également alimentés par cette eau ;  
Considérant que dans la note de gestion des eaux jointe en annexe de la demande précise que l'eau de pluie est utilisée pour les chasses d'eau, avec un calcul basé sur une consommation de 24 litres d'eau par jour et par oreiller ; que cela signifie que l'eau de la citerne II est effectivement utilisée pour des usages supplémentaires par rapport au projet initial, améliorant ainsi sa performance et optimisant la réutilisation des eaux pluviales sur le site ;  
Considérant que la gestion des eaux pluviales fait l'objet d'un projet d'ensemble intégrant celle de la Gare Maritime ; qu'une canalisation DN900 sera déviée de la Gare Maritime vers la citerne





de la zone A, avec des dispositifs pour gérer les trop-pleins et les urgences ; que cet ajout permet de réutiliser davantage les eaux pluviales et d'éviter leur rejet dans le canal ;  
Considérant que l'arrosage des toitures végétalisées est prévu avec une réserve d'eau utile sous le substrat et des dispositifs pour l'arrosage en cas de sécheresse, assurant ainsi une gestion durable des eaux ;

Considérant que le principe de récupération des eaux pour les surfaces de la dalle végétalisée (courtyard), ainsi que les modalités associées à son arrosage sont précisés comme suit :

- Les eaux de pluie collectées sur les toitures et autres surfaces sont dirigées vers des citernes de stockage dimensionnées pour recueillir un volume maximal de 50 litres par mètre carré de toiture, avec des ajustements en fonction du type de toiture verte.
- Les trop-pleins des citernes sont dirigés vers des caissons de rétention situés au-dessus de la toiture du parking de la zone B. Ces caissons jouent un rôle crucial dans le tamponnement des eaux pluviales, permettant une gestion efficace des volumes d'eau sur le site.

Considérant que l'irrigation se fait par capillarité ; que les caissons de rétention sont conçus pour humidifier la couche végétale sus-jacente grâce à l'action capillaire du système ; que cela permet une irrigation passive et continue des plantes situées sur la dalle végétalisée ;

Considérant qu'en cas de période de sécheresse prolongée, un système d'arrosage en surface peut être utilisé pour compléter l'irrigation capillaire grâce à l'eau stockée dans les citernes, un robinet d'alimentation en eau de ville est également prévu pour garantir que les besoins en arrosage en cas de pénurie ;

Revoir la capacité des volumes de tamponnement du projet et s'assurer de la cohérence de ces derniers à travers l'entièreté des documents de la présente demande de permis ;

Considérant que les volumes de tamponnement ont été calculés et ajustés en fonction des besoins du projet, avec une capacité totale de 562,400 litres pour la zone A, assurant une gestion cohérente des eaux pluviales ;

Considérant que le bâtiment B13 est équipé d'une toiture verte intensive avec un substrat de 60 cm ;

Considérant que les eaux pluviales des abords sont dirigées vers les ouvrages de gestion, avec des dispositifs pour l'infiltration vers la pleine terre, assurant une gestion durable des eaux ;

#### *Gestion des eaux souterraines :*

Considérant que d'après le rapport de suivi du niveau des eaux souterraines (AGT, 2024), la nappe d'eau terrain se situe entre 1 m et 8 m de profondeur par rapport au niveau de surface du projet, que dès lors, il est considéré que les niveaux souterrains du projet s'implanteront directement dans la nappe superficielle, et que par conséquent il y a lieu de prévoir un dispositif de rééquilibrage de nappe ;

Considérant qu'il y a également lieu, dans le cadre du chantier de construction, et préalablement à tout travaux de rabattement de nappe, d'introduire une déclaration de captage auprès du service « Eaux Souterraines » de la division Autorisations de Bruxelles Environnement et le cas échéant obtenir une autorisation de captage conformément à l'Arrêté Royale du 21/04/1976 réglementant l'usage des eaux souterraines ;

#### *Bruit :*





Considérant que le site sera soumis à des nuisances sonores dues aux passages d'avions, en particulier lors de l'utilisation de la route aérienne du Canal ;  
Considérant que des pompes à chaleur sont prévues en toiture, que celles-ci sont génératrices de potentielles nuisances sonores et que l'étude acoustique conclut en la nécessité de placer des enceintes acoustiques pour répondre aux exigences, qu'il y a lieu de les prévoir immédiatement ;  
Considérant qu'il y a lieu de respecter pour les logements les exigences de la norme NBN S 01-400-1 : 2022 relative aux critères acoustiques pour les immeubles d'habitation, en ce qui concerne l'isolation acoustique des façades, assorties des conditions supplémentaires de l'annexe E pour tenir compte des chambres à coucher soumises aux bruits du trafic aérien ;

*Charges d'urbanisme :*

Considérant qu'il n'appartient pas à la commission de concertation de se prononcer sur le calcul et l'attribution des charges d'urbanisme, notamment du fait que leur calcul pourrait sensiblement évoluer en raison des modifications à apporter au projet, en lien avec les conditions du présent avis ; et que le Collège n'a pas encore statué sur une proposition d'affectation de ces charges à ce stade ;  
Considérant qu'il y a lieu dans ce cadre de fournir les éléments de calcul visés par l'art. 6,1° et 2° de l'arrêté charges du 26/09/2013 ; (rapport p/s par zone et par immeuble) ;

*Conclusion :*

Considérant en conclusion, que le projet propose un ensemble qualitatif qui complète morphologiquement le site de Tour et Taxis conformément aux ambitions du PPAS, en proposant une mixité de fonctions et des logements globalement qualitatifs, ainsi que des espaces publics prolongeant et complétant la palette paysagère existante ; qu'il propose des solutions techniques durables et des espaces se prêtant à la reconversion ;  
Considérant de ce qui précède que les caractéristiques urbanistiques et architecturales du projet, s'accordent avec celles du cadre urbain environnant et concourent, moyennant respect des conditions ci-dessous, au bon aménagement des lieux ;

**Avis FAVORABLE à condition :**

**Affectation**

- 1) **d'augmenter significativement la proportion d'équipement en conséquence en visant au minimum 5% des superficies du projet, et en tenant compte des besoins locaux ;**
- 2) **de préciser le nombre et la localisation des logements conventionnés et conventionné + au sein du projet ;**
- 3) **d'éviter de localiser au rez-de-chaussée les commerces ou équipements qui n'activeraient pas suffisamment l'espace public (tels qu'une crèche, un cabinet médical ou ce type de programme introverti nécessitant une certaine intimité) et d'interdire l'occultation des fenêtres des commerces de type supermarché ;**
- 4) **de dédier à minima une partie significative du rez-de-chaussée, voir du 1<sup>er</sup> étage du bâtiment A20 côté Main Street Lake Side à une fonction publique (commerce ou équipement) et de renoncer à l'aménagement d'un commerce horeca au 5<sup>ème</sup> étage du bâtiment A10**





- 5) d'étudier la possibilité d'implanter une fonction publique (par exemple un horeca) au sommet de la tour A12 (ce qui aurait toutefois un impact en matière de circulations verticales), et ce, dans le respect des seuils prescrits au PPAS ;
- 6) de revoir la configuration du commerce au rez de B11 pour mieux exploiter le potentiel commercial de cet emplacement ;

**Implantation et volumétrie :**

- 7) de supprimer le volume élevé du bâtiment B13 à partir du 4<sup>ème</sup> étage (au-dessus de 16 m) et par ailleurs modifier ponctuellement la volumétrie du projet pour se conformer strictement à la prescription 3.3.2 c du PPAS ; tout en démontrant que le solde à développer permet d'atteindre la superficie plancher minimum par fonction et par zone conformément à la prescription 2.6.2 f) ;
- 8) de prévoir une couverture avec au minimum une végétation de sedum sur les toitures les plus élevées du projet ;
- 9) de prévoir la végétalisation intensive des toitures au moins jusqu'à R+8 ;
- 10) de dimensionner les aménagements de gestion des eaux pluviales sur base de 60 l/m<sup>2</sup> ;
- 11) de clarifier sur quelles toitures les eaux de pluie sont récupérées ;
- 12) d'identifier clairement dans le plan de gestion, les aménagements de gestion des eaux de pluie et le volume d'eau géré par ces aménagements ;
- 13) de fournir des calculateurs parcelle complets pour les 2 zones du projet ;
- 14) de déconnecter les toitures avec un substrat supérieur à 10 cm et avec réserve utile de 8 l/m<sup>2</sup> des citernes.
- 15) de retrouver significativement plus de pleine terre et de préférence aux endroits où elle sera la plus bénéfique, à savoir en dehors de l'emprise des bâtiments en superstructure et préférentiellement dans le prolongement du parc et autres espaces ouverts végétalisés; que dans ce but et afin de conserver la capacité proposée du parking, il y a lieu de maintenir au minimum deux niveaux de parking complets mais d'emprise réduite par rapport à la demande amendée, notamment en rétablissant un second niveau de sous-sol sous le bâtiment A20 en suivant l'emprise définie par le premier niveau de sous-sol ;
- 16) d'amplifier le geste architectural au niveau de l'entrée de A20 en intégrant également le 1<sup>er</sup> étage afin de réunir visuellement les deux niveaux inférieurs ;
- 17) d'étudier la possibilité d'inverser le plan du B10 afin de rapprocher le passage commun au rez de la limite mitoyenne avec B11 et ainsi faciliter l'accès au jardin pour les résidents du B11 ;
- 18) de préciser le traitement architectural des fermetures du Courtyard
- 19)

**Expression architecturale :**

- 20) d'apporter des précisions quant à la nature exacte et à la finition du revêtement en bois du bâtiment A20 et des garanties quant à la résistance dans le temps de ce type de mise en oeuvre (par exemple sur base de références comparables dans des environnements urbains similaires) ;
- 21) de revoir le dessin de la façade nord du bâtiment B09 pour qu'elle corresponde davantage à la spécificité des locaux qu'elle abrite ;
- 22) de confirmer l'absence de ventilations mécaniques (sorties de hotte, airco, extractions mécaniques...) au niveau des grilles en façade, ou dans le cas contraire, prévoir de déporter ces ventilations en toiture ;





**Typologie des logements :**

- 23) d'augmenter la proportion de grands logements (3 chambres et plus) de manière à ce qu'ils représentent plus de 25% de l'offre, afin de répondre le plus largement possible à la demande locale de logements familiaux accessibles et mener cette réflexion en lien avec les besoins identifiés et les impositions des opérateurs de logements sociaux pressentis pour reprendre certains bâtiments en gestion ;**

**Habitabilité des logements :**

- 24) de revoir les plans pour assurer une meilleure habitabilité des logements en lien avec les remarques formulées au chapitre concerné et notamment :**
- **moduler la superficie du séjour par rapport au nombre de chambres (ex : A10 – 0807, 0907, 1007 et logements similaires superposés) et prévoir systématiquement des cuisines de 6 modules entier au minimum (ex : A10 – 2103, 2201 et similaires), veiller au caractère facilement aménageable des cuisines (ex : A10 – 2104, 2207 et similaires) ;**
  - **prévoir systématiquement au minimum 2 WC à partir de 2 chambres, (le deuxième pouvant se situer dans une salle de bains (A10, B01, B10, B15,...));**
  - **rééquilibrer les proportions des salles d'eaux dans certains logements et en simplifier l'accès (ex : A10 - 0501, 0504, 0505 et similaires) ;**
  - **limiter les conflits de portes dans certains logements (ex : A10 - 2105 et similaires) ;**
  - **prévoir systématiquement une largeur minimum de 2,60 m pour les salles à manger (ex : A10 – 2207 et similaires) ;**
  - **veiller à ce que les chambres principales et secondaires de logements présentent une superficie minimale de respectivement 9,00 m<sup>2</sup> et 14,00 m<sup>2</sup> en dehors des zones d'entrée, couloirs, dégagements qui ne seraient pas suffisamment larges ou mis à profit pour y intégrer du mobilier de rangement, veiller systématiquement à maintenir un cheminement libre de tout obstacle de min. 60 cm autour des lits permettant l'ouverture des portes, châssis ou armoires, veiller à garantir la possibilité de meubler les locaux (ex : A10 – 1205, 1206, 3105, 2305, 3030, B06 – logement 03 / chambre 2, B07 et B08 – logement 01 au rez, 01 et 02 aux étages R+1 à R+5, B09 – chambre 1 des logements 01 et 04 du R+1 au R+7, B10 – chambre 02 au rez et logements similaires) ;**
  - **veiller à garantir un accès aux salles de bain pour toutes les chambres sans devoir passer par une autre chambre (ex A10 - 3302, 3402 et similaires) ;**
  - **étudier la possibilité d'améliorer la configuration des espaces communs (hall d'ascenseur en particulier) des étages-type de A10 ;**
  - **améliorer l'éclairage naturel des séjours des logements 02 du R+1 au R+3 du bâtiment B01 ou proposer une autre affectation à ces emplacements ;**
  - **améliorer la configuration de la chambre 2 des logements 04 au R+1 et R+2 du B01 ;**
  - **agrandir et optimiser les séjours des logements 04 au R+3 et R+4 de B01 afin qu'elle soit de minimum 28 m<sup>2</sup> hors dégagements ;**





- étudier la possibilité de modifier l'aménagement des pièces de vie en lien avec les terrasses un étage sur deux pour les logements 03 du R+5 au R+18 dans B01 ;
- étudier dans quelle mesure l'espace du couloir de ventilation au rez de B03 ne pourrait être remplacée par un caisson en faux-plafond dans le local vélo, afin de restituer la superficie de ce couloir au commerce et au local vélo respectivement ;
- étudier la possibilité d'ouvrir, voire d'élargir le couloir d'accès au logement 01 de B03 vers la double hauteur du passage latéral vers le Courtyard ;
- améliorer l'accessibilité PMR et l'aménagement des chambres PMR dans B04/05 ;
- agrandir l'espace extérieur de B04 au niveau de l'étage-type pour le rendre au minimum comparable en superficie aux terrasses saillantes de B05 ;
- revoir l'aménagement du logement 01 au rez et 02 aux étages R+1 à R+5 dans B07 et B08 pour en améliorer l'entrée (conflit avec la cuisine) ;
- revoir la configuration de la chambre 1 du logement 02 au rez de B07 et B08 pour en limiter la profondeur ;
- revoir l'aménagement de la zone de nuit des logements 01 et 02 au R+6 de B07 et B08 (chambres et salles de bains) ;
- revoir l'aménagement intérieur des 4 logements inférieurs de B11 en contact avec B12, pour en améliorer l'éclairage naturel et la vue, en déplaçant la zone de stockage vers le centre du logement, en revoyant l'aménagement de la zone de nuit pour l'optimiser, et en limitant l'impact des pilastres et mur séparatif en terrasse, ou proposer une autre affectation à ces emplacements ;
- étudier la possibilité d'ouvrir la façade latérale vers B12 pour améliorer l'éclairage de ce même logement au R+3 ;
- étudier la possibilité de prévoir une seconde salle d'eau pour l'ensemble des logements 2 chambres de B11 ;
- revoir fondamentalement l'aménagement du plan-type de B13 afin d'améliorer l'habitabilité des logements en fonction des remarques formulées (pour les étages qui seraient maintenus en logement suite à la suppression du volume haut dont question au chapitre volumétrie) ;
- revoir l'aménagement des logements 02 du R+1 à R+3 de B14 afin de permettre l'accès au WC sans passer par la chambre ;
- revoir l'aménagement des chambres secondaires des logements 03 du R+1 à R+3 du B14 pour leur garantir une largeur minimale de 2,00 m ;
- revoir l'aménagement des chambres 1 des logements 02 et 03 du R+13 au R+19 pour augmenter leur profondeur ;
- étudier la possibilité d'agrandir la superficie des séjours des logements 01 et 04 du R+14 au R+19 de B14 ;

25) d'étudier la possibilité d'intégrer des locaux communautaires pour les logements (par exemple au droit de logements moins bien situés ou disposant de moins bonnes qualités d'habitabilité) ;

26) d'obtenir l'accord formel de Bruxelles-propreté et les éventuelles conditions encadrant l'emplacement, le nombre, la disposition et la configuration des dispositifs de conteneurs enterrés préalablement à la délivrance du permis d'urbanisme ;





**Habitabilité des équipements :**

- 27) de proposer un emplacement mieux adapté pour la crèche (en simplex ou au maximum en duplex), disposant d'un espace extérieur suffisant (de préférence pas au rez-de-chaussée), ou adapter le bâtiment en conséquence ;

**Habitabilité des commerces :**

- 28) d'améliorer l'habitabilité du commerce au rez de B15, ainsi que la connexion entre le rez et la mezzanine ;

**Divers :**

- 29) de corriger les erreurs de représentation aux plans (ex : bâtiment B14) ;

**Mobilité :**

- 30) de revoir la proposition en matière d'emplacements vélos pour visiteurs en l'intégrant si nécessaire à l'extérieur et proposer également des arceaux couverts pour protéger les vélos des intempéries ;
- 31) Concernant la capacité de stationnement vélo pour les bureaux, de se conformer aux recommandations de l'étude d'incidences, à savoir de viser à terme 1 emplacement par 60 m<sup>2</sup> de surface bureau (soit 635 emplacements) et de ne pas descendre sous les 20 % de part modale vélo des futurs travailleurs présents sur le site (estimés à 1625, donc 325 emplacements vélo) ; et augmenter en conséquence la taille des locaux proposés dans les bâtiments A10 et A20 en réduisant éventuellement l'espace nécessaire pour le stationnement auto destiné aux bureaux ;
- 32) de prévoir des locaux vélos avec un seul type d'utilisateur (logement, bureau...) ;
- 33) de prévoir une zone de manœuvre de 2,8 m pour les vélos cargo, de 1,8 m pour les emplacements simples et de 2,65 m pour les emplacements étagés et s'assurer que les aménagements des parkings tiennent compte des axes de giration des vélos hors normes
- 34) d'intégrer dès à présent un dispositif d'accès confortable pour les cyclistes, sous la forme d'une rampe dont les caractéristiques répondent aux exigences du vademecum vélo, afin de permettre aux usagers cyclistes d'arriver au plus proche des locaux de la façon la plus directe, et de simplifier au maximum les cheminements ;
- 35) de prévoir 100% d'emplacements vélos de plain-pied pour les emplacements pour le bureau et maintenir la proportion de 10% d'emplacements destinés aux vélos de grande dimension ;
- 36) de s'assurer que pour l'ensemble des locaux vélos (et non en moyenne sur le site) pour le logement respecte le ratio maximal de 25% de racks étagés ;
- 37) d'assurer 345 emplacements pour le logement sur le site en les délimitant par exemple avec des barrières ;
- 38) de rassembler les différentes affectations (bureaux, commerces, logements...) en « poches » et non les dispatcher à plusieurs endroits du parking ;
- 39) de prévoir les emplacements PMR à proximité des entrées/sorties du parking ;
- 40) de fournir un résumé annuel démontrant que le nombre d'emplacements de bureau liés au COBRACE n'est pas dépassé ;





- 41) de prévoir un nombre de bornes de recharge dans le parking correspondant à l'arrêté (bureau : ratio de 30%, commerces et équipements : 20% et visiteurs : 30%) ;
  - 42) Concernant les cheminements extérieurs , de construire une assise suffisamment solide pour éviter le déchaussement des pavés béton par le passage éventuel des camions de livraison et de déménagement ou d'adapter l'aménagement si le demandeur ne peut garantir la solidité du revêtement ;
  - 43) d'éviter de poser de clous de guidage au niveau de la drève Anna Boch ;
- Circularité et durabilité**
- 44) de mettre à jour l'étude hydrogéologique (y compris la partie relative aux impacts thermiques et piézométriques) avec les nouvelles données ;

**Abords :**

- 45) de préciser la proportion, dans le plan de gestion des espaces (ou)verts, des zones de pelouse en gestion différenciée (fauche tardive annuelle) par rapport aux zones de pelouse « réservées à l'usage commun » : au moins 50% de la superficie de « pelouse » sera en fauche tardive ;
- 46) d'accorder une attention particulière aux soins apportés aux sols afin d'offrir à la végétation future (arbres, arbustes, herbes, prairies) des chances de survie optimales. Cela implique un choix optimal pour la composition, l'épaisseur et la texture des sols par type de biotope prévu, une gestion durable de l'eau associée et une mise en œuvre exemplative du chantier. Le projet doit faire un maximum d'efforts pour garantir des sols vivants ;
- 47) d'utiliser au maximum des matériaux hautement perméables à l'eau pour les chemins et sentiers, en accordant aussi une attention particulière à la perméabilité des couches de fondation sous ces structures ;
- 48) d'assurer le suivi, lors des plans d'exécutions (des façades), de l'intégration effective des aménagements favorables au développement de la nature, avec l'accompagnement d'un·e expert·e en biodiversité ou écologie ; réaliser des plans as build de ces aménagements afin d'en faciliter le suivi et l'entretien à long terme ;
- 49) de rendre la palette d'arbustes/arbres indigènes encore plus diversifiée, afin d'obtenir une plus grande valeur ajoutée pour un plus grand nombre d'espèces cibles (faune). Pour les arbres et arbustes, nous recommandons de faire une place aux espèces comme le sorbier des oiseleurs, le prunellier, la bourdaine, le chêne pédonculé et le bouleau argenté ;
- 50) d'élaborer un plan de gestion et le soumettre pour approbation à Bruxelles Environnement ;
- 51) de prévoir la ventilation du parking couvert en toiture ;
- 52) de s'assurer que le débit des groupes de ventilation du parking couvert est bien de 200 m<sup>3</sup>/h/véhicule ;
- 53) d'utiliser des matériaux naturels ou inertes dans la conception de massifs drainants, tels que des matériaux pierreux naturels : graviers, galets, roches concassées sans sable, offrant un coefficient de vide de 20 à 40 %, ou des matériaux pierreux artificiels : tels que l'argile expansée, qui présentent une porosité élevée et sont considérés comme inertes (recommandations issues du guide bâtiment durable) ;





- 54) de proposer une séparation moins marquée entre les surfaces minérales et végétales afin de maximiser la végétalisation et l'infiltration des eaux de pluie dans les zones de pleine terre ;
- 55) d'étudier l'intégration des arbres dont l'abattage est proposé au sein des arrêts sur la drève A. Boch en s'inspirant du guide « arbre et arrêt » pour voir si un tel aménagement est possible et en veillant à ne pas altérer le caractère régulier des alignements en situation de droit pour la Drève ;
- 56) d'indiquer, bien qu'elle soit sujette à évolution dans le temps, les différentes propositions de gestion des espaces verts (tonte classique ou fauche tardive) spatialement sur une carte ou sur un schéma (dans la mesure où elles ont des impacts différents, qu'ils soient écologiques, visuels et en termes d'usage)
- 57) de préciser la façon dont le paillage de la tonte tardive est réutilisé ;
- 58) d'adapter l'éclairage à certaines faunes en concertation avec Bruxelles Environnement et ce afin de prolonger la trame noire depuis la parc vers le nouveau développement ;
- 59) d'aménager tout nouvel éclairage selon les meilleures pratiques disponibles (voir page internet « Eclairage raisonné dans les espaces verts » et info fiche « recommandations techniques bâti & biodiversité » de Bruxelles Environnement) ;
- 60) de s'assurer dès à présent que des locaux déchets pourront être intégrés au sein des aménagements relatifs au commerces et aux équipements, en partant de scénarios défavorables (de type HoReCa ou crèche par exemple) ;

61)

**Gestion des eaux souterraines :**

- 62) de poser un drain de passage de nappe afin de rééquilibrer les niveaux piézométriques en amont et en aval du projet Lake Side ;
- 63) Dans le cadre du chantier de construction, préalablement à tout travaux de rabattement de nappe, d'introduire une déclaration de captage auprès du service « Eaux Souterraines » de la division Autorisations de Bruxelles Environnement et le cas échéant obtenir une autorisation de captage conformément à l'Arrêté Royale du 21/04/1976 réglementant l'usage des eaux souterraines ;

**Bruit**

- 64) de placer des enceintes acoustiques sur les pompes à chaleur pour répondre aux exigences acoustiques actuelles ;
- 65) de respecter pour les logements les exigences de la norme NBN S 01-400-1 : 2022 relative aux critères acoustiques pour les immeubles d'habitation, en ce qui concerne l'isolation acoustique des façades, assorties des conditions supplémentaires de l'annexe E pour tenir compte des chambres à coucher soumises aux bruits du trafic aérien ;

**Charges d'urbanisme :**

- 66) de fournir les éléments de calcul visés par l'art. 6,1° et 2° de l'arrêté charges du 26/09/2013 ; (rapport p/s par zone et par immeuble).





**AVIS MINORITAIRE :**  
**Commune de Molenbeek:**

Vu la demande de permis d'urbanisme introduite par PROJECT T&T S.A, représentée par Messieurs Peter DE DURPEL et Michel VAN GEYTE pour la modification du permis d'urbanisme délivré le 17/12/2009 (permis modificatif du permis initial : 04/AFD/189309) pour urbaniser les zones A et B du PPAS « Tour & Taxis » par la création d'un ensemble de 16 bâtiments comprenant principalement du logement et du bureau ainsi que des commerces et des équipements d'intérêt collectif, pour modifier l'accès au parking du bâtiment BGO et pour réaliser des aménagements extérieurs dont le déplacement de l'allée nord du parc et des modifications ponctuelles de la drève Anna Boch, Drève Anna Boch ;

Considérant que le projet se développe sur le territoire de la Commune de Bruxelles-Ville ;  
Considérant que la demande a été soumise aux mesures paraculières de publicité, sur le territoire adjacent de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean, du 07/02/2025 au 08/03/2025 pour les motifs suivants :

- Etude d'incidences - Art. 175/14 - MPP - Enquête de 30 jours ;
- Art. 188/7 MPP à la demande d'un PRAS, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU ;
- dérogation à l'art.10 du titre I du RRU (éléments en saillie sur la façade) ;
- art 176/1 MPP dans le cadre d'un projet mixte qui requiert à la fois un permis d'environnement de
- classe 1B ou 1A et un permis d'urbanisme ;
- dérogations aux prescriptions du PPAS n° 09-01 (Tour et Taxis) ;

Considérant qu'aucune remarque n'a été introduite, à la Commune de Molenbeek-Saint-Jean, lors de cette enquête publique ;

Vu la demande d'avis adressée au Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente en date du 14/01/2025 ;

Vu l'avis du BouwMeester Maître Architecte (BMA), établi en date du 19/02/2025 ;

Considérant que le bien se situe en zone d'activités portuaires et de transports et en zone d'intérêt régional au PRAS démographique fixé par arrêté du gouvernement du 2 mai 2013, ainsi que dans les limites du PPAS n°09-01 dénommé "Tour & Taxis", approuvé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 20/04/2017 et dans le périmètre du contrat de rénovation urbaine « Citroën – Vergote » ;

Considérant que le projet vise à urbaniser les zones A et B du site de Tour & Taxis par la construction d'un ensemble de 16 bâtiments reprenant 96.237 m<sup>2</sup> de logements (737 unités et 10 unités de co-living), 38.311 m<sup>2</sup> de bureaux, 3028 m<sup>2</sup> de commerce et 3996 m<sup>2</sup> d'équipement d'intérêt collectif ; qu'il projette ainsi la nouvelle construction de 141.574 m<sup>2</sup> de surface bâtie pour une parcelle située au cœur de l'ancien site industriel de Tour & Taxis ;

Considérant que le présent projet se présente sous la forme de plans amendés qui font suite à l'Etude d'Incidence et aux recommandations édictées ;

Considérant que le projet présente une densité hors norme, avec la projection de 16 bâtiments dont plusieurs tours très hautes (jusque R+35 – 145m de haut) ; que l'annexe I renseigne un P/S de 3,58 ; que celui-ci s'implante pourtant dans l'un des quartiers les plus densément peuplé de la Région de Bruxelles-Capitale (soit 20.000 habitants/km<sup>2</sup> contre une moyenne régionale de 7.440 habitants/km<sup>2</sup>) ; que cette densité excessive est également soulignée dans la note du BMA, soulevant une proposition dans sa forme actuelle inacceptable en termes de qualité ;  
Considérant que les gabarits envisagés ne s'intègrent pas dans le tissu urbain bruxellois traditionnel et environnant ;

Considérant que le Collège de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean s'inquiète de la typologie des logements projetés qui s'apparentent à des « logements de luxe » et qui vont influencer à la hausse les prix de l'immobilier dans le quartier ; qu'il rappelle le manque criant de logements abordables et l'attente de plus de 60.000 familles pour un logement social dans la Région de Bruxelles-Capitale ; qu'il souligne également le faible pourcentage de logements 3-chambres prévus dans le projet (15%) ;





Considérant que le dossier ne fournit aucune garantie concernant la création de logements sociaux sur le site ;  
Considérant que le programme manque d'espaces d'activités productives pourvoyeurs d'emplois locaux et peu qualifiés ; que l'équipement d'intérêt collectif n'est également prévu que sur un très faible pourcentage de surfaces (3%) ;  
Considérant que le projet risque dès lors d'engendrer une surcharge importante des infrastructures locales ;  
Considérant que des effets négatifs peuvent également être attendus en termes de mobilité ; que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean, située à proximité directe du projet, soulève une saturation, déjà existante, des places de parking dans les rues environnantes ; que le dossier ne fournit aucune garantie aux riverains de pouvoir profiter d'un accès à des places abordables sur le site de LakeSide ;  
Considérant qu'une telle construction aura aussi un impact considérable sur la biodiversité ; que celui-ci est détaillé par le rapport d'incidences environnementales ; que les nuisances sonores et lumineuses occasionnées ne sont pas non plus négligeables ;  
Considérant qu'aucune garantie n'est enfin donnée quant au fait que le parc restera bien public ;  
Considérant qu'une pétition, signée par plus de 3000 personnes, a été établie contre le projet ;  
que plus de 250 réactions négatives ont été signifiées dans le cadre des enquêtes publiques ;  
Considérant que le projet n'a pas fait l'objet de consultation en amont auprès des habitants, associations et comités de quartier ;  
Considérant que pour les raisons énoncées ci-dessus, le projet ne répond pas, selon le collège de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean, au bon aménagement des lieux ;

**AVIS DEFAVORABLE.**

