

Rapport d'incidence

Annexe à la demande de permis d'environnement de Classe 1B pour des installations classées dans le bâtiment REMARD exploité par le Parlement Européen sis Rue Belliard 89 à 1000 Bruxelles



Version du 20/06/2019



Le demandeur
Parlement européen
Plateau du Kirchberg à 2029 Luxembourg - LUXEMBOURG



Réalisé en Mars et modifié en mai 2019 par
Sweco Belgium sa
Rue d'Arenberg 13, 1000 Bruxelles



Responsabilité

Titre : Rapport d'Incidences Environnementales

Sous-titre : Annexe à la demande de (renouvellement du) permis d'environnement de Classe 1B pour des installations classées dans le bâtiment REMARD

Numéro de projet : 59020047

Numéro de référence :

Révision :

Date : Juin 2019

Auteur(s) : Xavier Duyck, Delphine Desmet

Adresse E-mail : Xavier.duyck@swecobelgium.be

Contrôlé par : Xavier Duyck

Signature contrôle :

Approuvé par : Michel Piron et Sophie Jacquemain

Signature approbation :

Coordonnées : Sweco Belgium nv
Rue d'Arenberg 13, boîte 1
B-1000 Bruxelles
T +32 2 383 06 40
F +32 2 513 44 52
info@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Table des matières

0	Introduction	4
1	Description et localisation du projet	5
1.1	Type du projet	5
1.2	Localisation du bâtiment	5
1.3	Présentation succincte du bâtiment.....	6
1.4	Rubrique(s) de l'annexe B du CoBAT et de la liste des installations classées qui motive(nt) le présent rapport d'incidences	8
1.5	Présentation des activités classées	8
1.6	Historique	14
1.7	Délais de réalisation du chantier.....	14
2	Evaluation des incidences du projet sur l'aire géographique	15
2.1	L'urbanisme et le paysage	15
2.2	Le Patrimoine	29
2.3	Le relief, le sol, les eaux souterraines et de surface	30
2.4	Faune et Flore.....	32
2.5	Les eaux usées, les eaux pluviales et les eaux de distribution	33
2.6	Air et Athmosphère	34
2.7	L'environnement sonore et vibratoire	37
2.8	Micro-climat.....	40
2.9	Energie.....	40
2.10	La Mobilité.....	42
2.11	L'être humain	49
2.12	Le domaine social et économique	51
2.13	La gestion des déchets.....	52
3	Evaluation des incidences en phase chantier	53
4	Résumé non-technique	54

0 Introduction

Le présent rapport d'incidences est rédigé en complément de la demande de permis d'environnement relative au renouvellement d'activités classées dans le Bâtiment « REMARD » sis à la rue Belliard à Bruxelles ; le premier permis d'exploitation octroyé pour le bâtiment le 15 décembre 1988 doit être renouvelé. La présente demande ne porte donc que sur des installations classées ; aucun permis d'urbanisme ne s'avère nécessaire dans le cadre de celle-ci. Les installations actuelles ne doivent d'ailleurs pas être remplacées.

La demande en permis d'environnement est soumise à rapport d'incidences en vertu de l'article 175/15 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), en raison de la présence dans le bâtiment « REMARD » d'un projet qui est repris à l'Annexe B (25), à savoir *des parcs de stationnement situés en dehors de la voirie publique comptant de 50 à 400 emplacements pour véhicules à moteurs* Ce même type de projet relève de la classe 1.B (68-B) à l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement (OPE), qui soumet aussi cette installation à évaluation des incidences.

Tel que spécifié à <https://environnement.brussels/le-permis-denvironnement/le-guide-administratif/comment-preparer-sa-demande/le-rapport-et-letude-1>, le rapport doit comprendre deux parties distinctes :

1. la **description des activités** liées aux installations classées et celle du voisinage, c'est-à-dire de tous les éléments pertinents de l'aire géographique aux alentours qui peuvent être influencés par les activités projetées ;
2. **l'analyse des incidences nuisibles** que les activités projetées par le renouvellement et classées par la législation peuvent générer sur le voisinage ; les éventuelles incidences des activités non classées ne seront donc pas prises en compte par le présent rapport d'incidences.

A cette fin, le présent rapport sera structuré de la manière suivante :

1. Description et justification du projet ;
2. Evaluation des incidences du projet sur les éléments de l'aire géographique susceptibles d'être affectés par celui-ci, en ce compris la description de ces éléments ;
3. Evaluation des incidences en phase chantier
4. Résumé non-technique du rapport d'incidences

Le CoBAT [Article 175/1 §2] définit les "Incidences d'un projet" comme étant les effets notables directs, indirects, à court terme et à long termes, temporaires, accidentels et permanents sur :

- ✓ La population et la santé humaine;
- ✓ La biodiversité [Faune/Flore]
- ✓ Le sol, l'eau, l'air et le climat
- ✓ La consommation d'énergie, l'environnement sonore et les déchets;
- ✓ Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage, en ce compris le patrimoine immobilier;
- ✓ L'urbanisme, la mobilité globale et les domaines social et économique;
- ✓ l'interaction entre ces différents facteurs.

1 Description et localisation du projet

1.1 Type du projet

La présente étude est réalisée dans le cadre du **renouvellement de la demande en permis d'environnement** de classe 1B pour des installations classées qui sont implantées dans un bâtiment, dont l'adresse est 89 rue Belliard à 1040 Bruxelles. Ce Bâtiment connu sous le nom de « REMARD » [RMD] est la propriété du Parlement Européen de Bruxelles ; il a été construit en 1986 et rénové en 2001 [Ajout de la climatisation]. Le projet vise à y poursuivre l'exploitation des installations techniques dont le permis est arrivé à échéance.

Le dossier de demande a été introduit en date du 28 novembre 2018 ; dans son rapport de réception de dossier incomplet, datant du 18 décembre 2018, l'autorité compétente, Bruxelles-Environnement, demande d'annexer, au dossier de demande, un **rapport d'incidences**, lequel doit reprendre une description du voisinage, c'est-à-dire de tous les éléments structurants qui aux alentours du bâtiment [RMD] pourraient être influencés par l'activité liée aux installations classées ; ensuite, une analyse des conséquences possibles de ces activités sur le voisinage en matière de mobilité, de qualité de l'air, de bruit ambiant, ... ; enfin, les mesures envisagées pour atténuer ces incidences. Ces thématiques environnementales seront en conséquence plus particulièrement envisagées dans le présent rapport.

1.2 Localisation du bâtiment

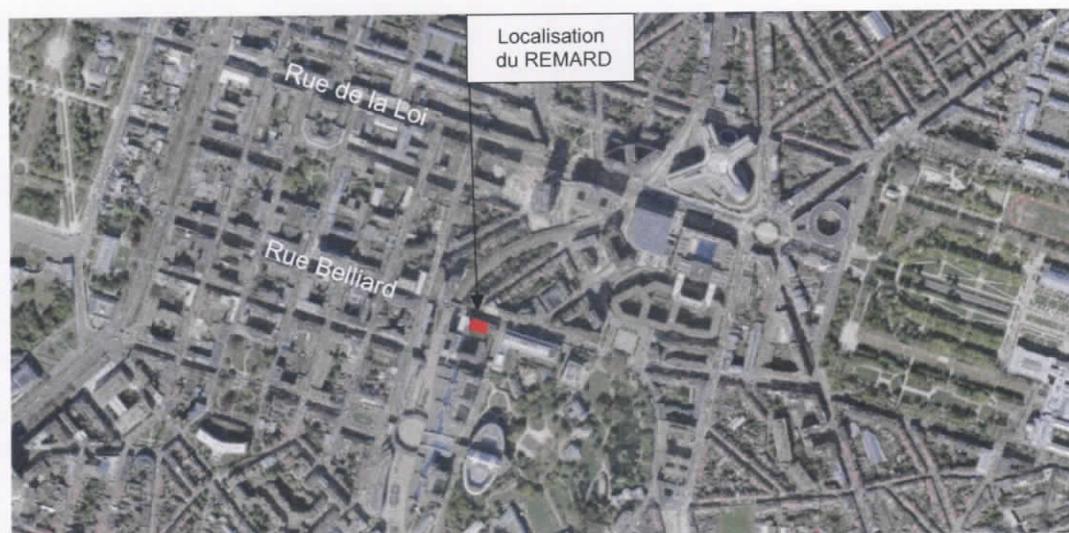


Figure 1 : Localisation du bâtiment REMARD [RMD] à la rue Belliard

Le bâtiment dont les installations font l'objet du présent projet de renouvellement est cadastré sous le numéro 441^{S8} à Bruxelles [5^{ème} Division et Section E7] ; cette parcelle d'une superficie de 1380 m² est bâtie sur environ 700 m². Au sud de la rue Belliard [Voirie régionale], le bâtiment est localisé dans un îlot délimité par des voiries communales : à l'Ouest par la rue de Trèves, à l'Est par la rue du Remorqueur et au sud par la rue Montoyer¹. Le bâtiment est situé au centre

¹ La petite rue d'Ardenne donne également accès au parking en sous-sol du bâtiment Atrium. Cet îlot est également traversé par la liaison ferroviaire entre Schuman et Luxembourg.

du territoire de la ville de Bruxelles, à l'Est du Pentagone [1040]. Cet îlot du **quartier Européen** est considéré par le Plan Régional de Développement Durable² [PRDD – Carte 2] comme faisant partie d'un **pôle de développement prioritaire**.



Figure 2 : Vue aérienne et délimitation de la parcelle cadastrale du bâtiment REMARD [RMD]

1.3 Présentation succincte du bâtiment

Le bâtiment qui abrite les installations classées est construit sur 8 niveaux jusqu'à la hauteur approximative de 25.5 mètres, auquel s'ajoute un étage technique³ en toiture, lequel est en retrait des façades principales. Ce bâtiment accueillant essentiellement des bureaux et des salles de réunion s'étire le long de la rue Belliard sur environ 35 m tandis qu'il s'enfonce à l'intérieur de l'îlot sur une profondeur d'une vingtaine de mètres.

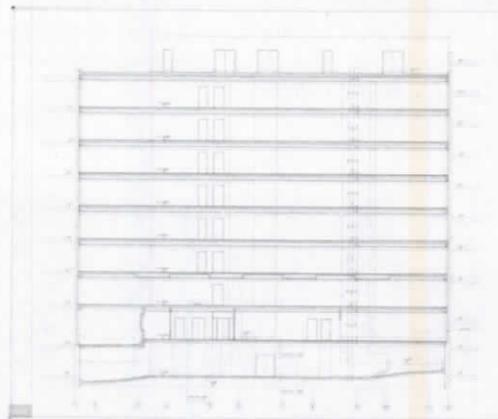


Figure 3(a) : Coupe sur la façade à rue du Bâtiment REMARD

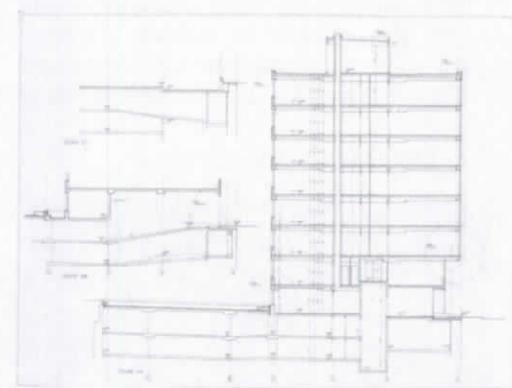


Figure 3(b) : Coupe sur le pignon du Bâtiment REMARD



Vue façade

Depuis le point bas sur la rue Belliard du bâtiment, deux niveaux souterrains de parkings sont accessibles par des rampes ; ces niveaux sont construits sur une profondeur supérieure d'environ 38 mètres tandis que les emplacements proprement dits sont disposés à l'arrière des circulations piétonnes verticales du bâtiment [Cage d'escaliers et d'ascenseurs].

Actuellement, ce bâtiment est composé essentiellement de bureaux fermés de type « cloisonnés » sur base d'une trame modulaire - module de façade - de 1,40 m. Les espaces de « second » jour sont réservés aux salles de réunion et les espaces aveugles aux fonctions de service (sanitaires, kitchenette, locaux techniques) et aux circulations. Les façades sont principalement vitrées à l'avant et à l'arrière tandis que celles à l'Ouest et à l'Est sont mitoyennes avec les bâtiments voisins, dont une aile du bâtiment ATRIUM.

² Arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelloise du 12 juillet 2018 arrêtant le plan régional de développement durable (PRDD), M.B. 5/11/2018, p. 84.038

³ Cet étage technique accueille les locaux de production de froid [Refrondissement] et de chaud [Chauffage] ainsi que les équipements de ventilation [Groupes de pulsion et d'extraction].

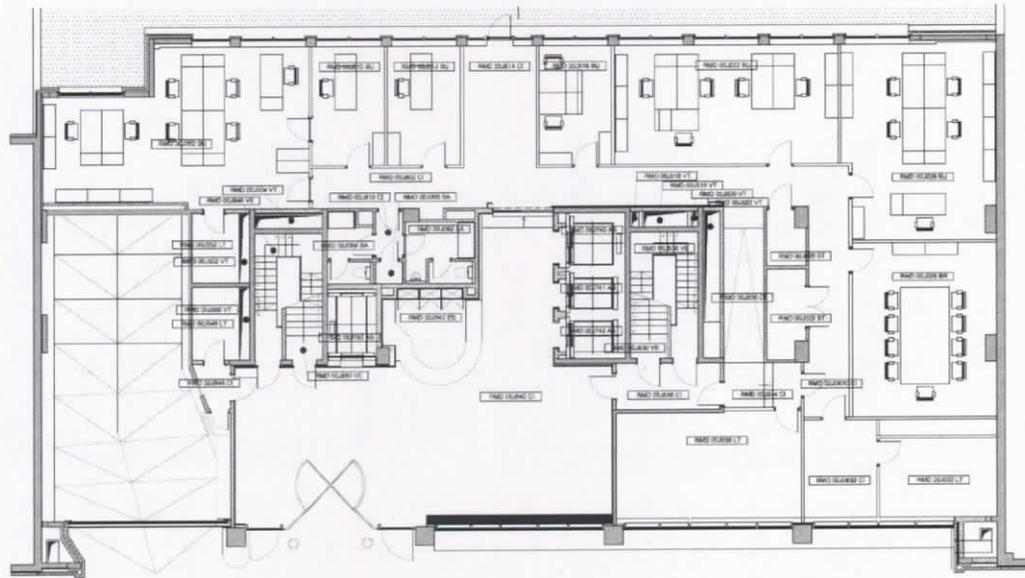


Figure 4(a) : Plan du rez-de-chaussée du Bâtiment REMARD

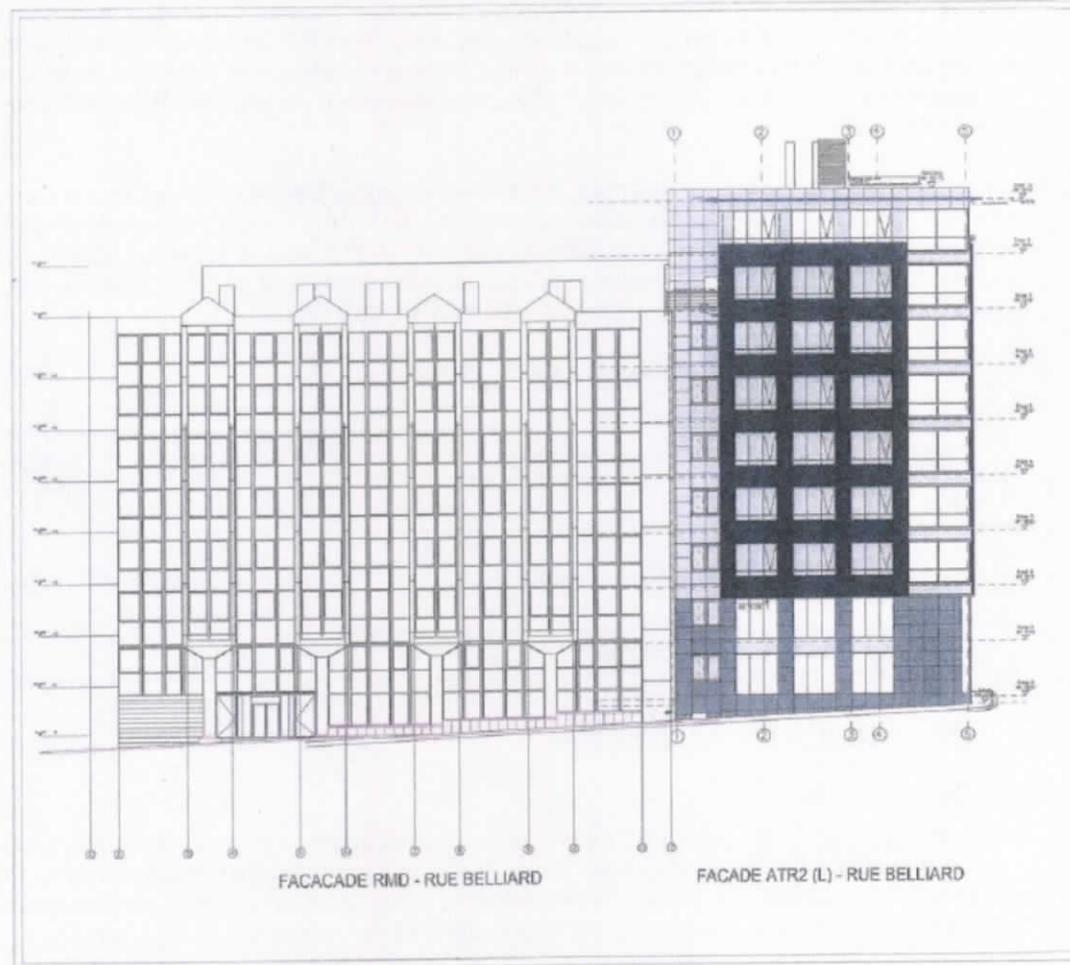


Figure 4(b) : Coupe des Bâtiments REMARD et ATRIUM (avant)



Figure 4(c) : Coupes du Bâtiment REMARD (arrière et transversale)

1.4 **Rubrique(s) de l'annexe B du CoBAT et de la liste des installations classées qui motive(nt) le présent rapport d'incidences**

Le présent projet de renouvellement de permis est soumis à Rapport d'Incidences dans la mesure où il concerne notamment, en application de la rubrique [25] de l'Annexe B du COBAT : des *espaces de stationnement situés en dehors de la voie publique et comptant de 50 à 400 emplacements pour véhicules à moteur*. Le parking souterrain du bâtiment REMARD compte en effet 56 unités.

Par ailleurs, le projet de renouvellement est soumis à permis d'environnement en ce qui concerne les rubriques 68 B « *Parc de stationnement couverts et/ou non couverts situés en dehors de la voie publique pour véhicules à moteur comptant de 51 à 400 véhicules à moteur* » ainsi que pour les rubriques 132 B « *Installations de refroidissement* » et 148 A « *Transformateurs statiques avec une puissance nominale : de 250 kVA à 1.000 kVA* ».

Les installations visées sont reprises au tableau ci-dessous :

Rub.	Dénomination	Niveau atteint	Classe
68-B	Parking couvert	56 emplacements	1B
132-B	Installations de refroidissement	380 kW 80 kg de R407C 141,9 Téq CO2	2
148-A	Transformateur statique	400 kVA	3

1.5 **Présentation des activités classées**

1.5.1 *Parking couvert*

Le parking du bâtiment REMARD est souterrain sur deux niveaux. Les niveaux [-1] et [-2] peuvent accueillir 24 et 32 véhicules – avec respectivement un et deux emplacements PMR à proximité des circulations piétonnes verticales. Les parkings pour les vélos sont localisés au niveau [-1] de même que deux emplacements réservés aux motos [18 et 19].

De manière générale, les emplacements pour les véhicules qui sont situés au centre de chaque niveau du parking ont des dimensions de 4 x 2,35 m ; ils sont disposés en biais par rapport aux voies de circulation et groupés par deux, tant dans la prolongation l'un de l'autre qu'entre les pilastres du bâtiment. Quant aux emplacements situés le long des murs, ils sont perpendiculaires à ces derniers, mais aussi plus longs et plus étroits, allant jusqu'à une profondeur de 5 m et une largeur de 2,15 m. Tous ces emplacements sont délimités à la peinture jaune sur le sol. La configuration des emplacements ne nécessite pas le déplacement d'un autre véhicule pour effectuer la manœuvre d'entrée/sortie d'un emplacement quelconque.

Les deux zones réservées aux vélos et aux motos disposent d'une largeur de 4,25 m et d'une profondeur de 5 m ; elles sont disposées le long du mur opposé à la rue Belliard, donc à distance des cages d'ascenseurs, et marquées au sol par une couleur rosée ; il y a donc eu recours à un marquage différent pour distinguer facilement les différents types d'emplacements. Des rateliers pour ranger 32 vélos sont disposés au milieu de la première zone, avec un recul d'environ 2 mètres et une interdistance d'environ 30 cm. Les rateliers sont en surélévation alternée, c'est-à-dire avec un décalage en hauteur de la roue avant : le guidon est disposé alternativement en dessous ou au-dessus de celui du vélo voisin. Ces systèmes de rateliers permettent d'attacher le cadre des vélos. L'autre zone est réservée à deux emplacements pour les motos. Les figures ci-dessous présentent la configuration des différents niveaux de ce parking souterrain.

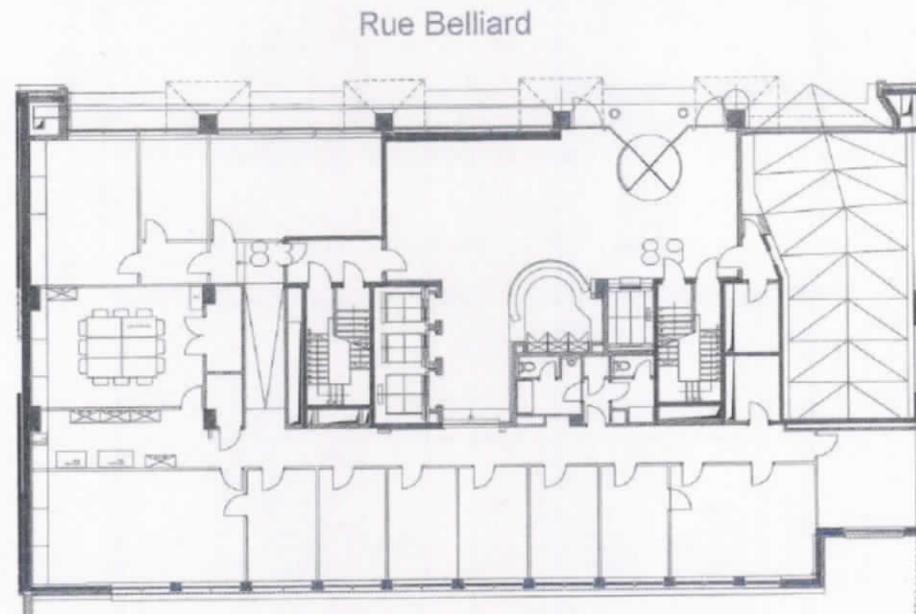


Figure 5(a) : Accès au parking du Bâtiment REMARD [Niveau 0]

Le revêtement de sol, en matériaux solides, est suffisamment lisse pour permettre un nettoyage aisé et empêcher la pollution du sol. Aucun itinéraire - via une signalétique ou avec marquage au sol différencié tant depuis la voirie/l'espace public jusqu'au parking-vélo que vers les circulations verticales - n'est spécifiquement indiqué au sol.

Ces niveaux souterrains accueillent également les locaux abritant les équipements électriques [Haute Tension ; TGBT ; Générateur de secours et UPS]. Le raccordement Haute tension est établi au niveau [-1]. Outre l'électricité, le bâtiment est également alimenté en gaz par la société concessionnaire.

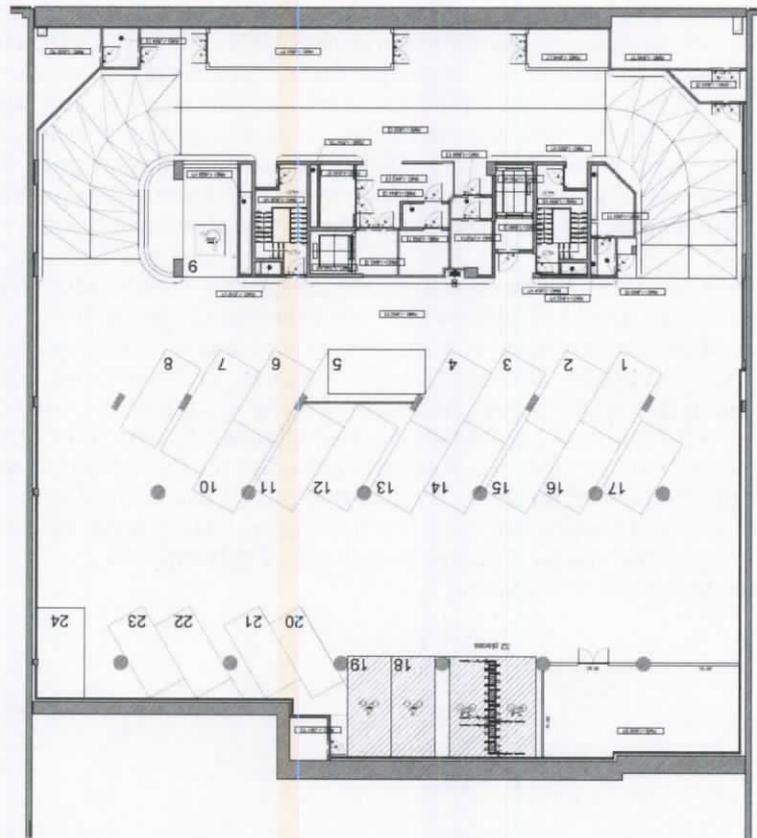


Figure 5(b) : Parking du Bâtiment REMARD [Niveau -1]

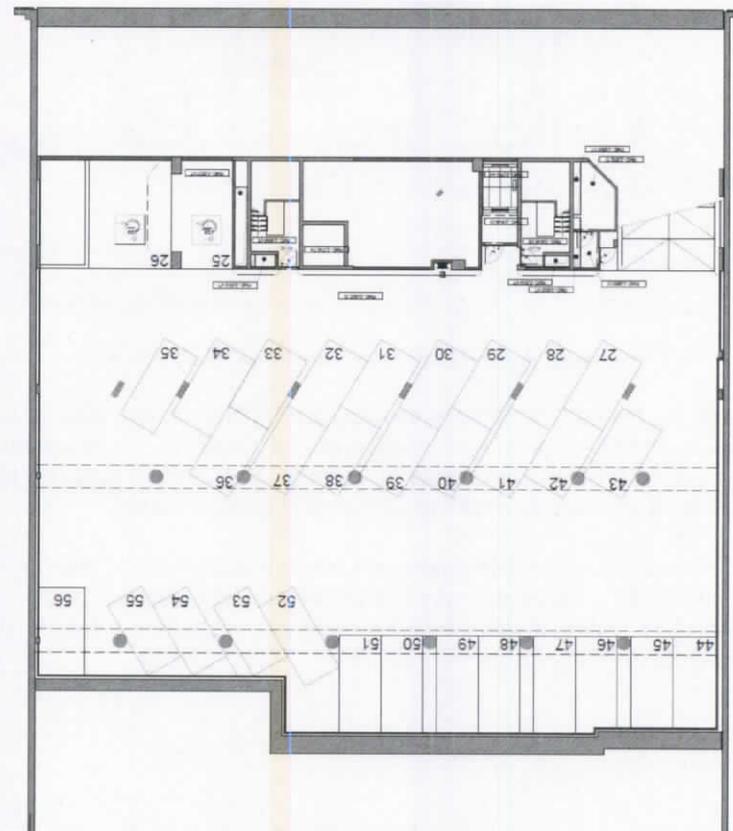


Figure 5(c) : Parking du Bâtiment REMARD [Niveau -2]

La législation en vigueur sera transcrite dans les conditions du permis d'environnement, à savoir essentiellement (1) l'Arrêté Royal du 19 décembre 1997 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments doivent satisfaire [Annexes 2, 3 et 4] et (2) le Règlement Général de Protection du Travail [RGPT] (Chapitre 1, Section V : incendie). Ces législations fixent les **conditions spécifiques** liées aux parkings en sous-sol, lesquelles ont pour objectifs :

- d'assurer la sécurité des utilisateurs et des piétons ;
- de limiter les nuisances pour le voisinage et de favoriser la mobilité ;
- de préserver l'environnement (éviter la pollution des sols, des eaux et de l'air) ;
- de minimiser la dépense énergétique.

En outre, des conditions générales du permis d'environnement sont relatives au stationnement et au livraison, lesquelles fixent généralement tant le nombre d'emplacements imposés que la dimension de ceux-ci, renvoyant le cas échéant tant au Règlement Régional d'Urbanisme [RRU], titre VIII, ou au COBRACE⁴. Cependant, dans la mesure où le bâtiment REMARD n'abrite pas de logements ou n'est pas considéré comme un immeuble de bureaux, mais plutôt en tant qu'institution publique comme un équipement de services publics, il n'est pas soumis à ces diverses réglementations.

1.5.2 Installations de refroidissement

Les **installations frigorifiques** sont installées en toiture dans le coin sud-ouest du bâtiment. Cet équipement a été mis en service en l'an 2000, date de l'ajout de la climatisation dans le bâtiment. Une **installation de réfrigération** se définit comme tout appareillage et accessoire nécessaire au fonctionnement d'un circuit frigorifique ; elle utilise un fluide frigorigène pour transférer la chaleur⁵ dans le circuit.



Dans le cas du bâtiment REMARD, la puissance de l'installation est de 380 kW frigorifique⁶ ; son coefficient de performance est de 2,85. Le groupe refroidisseur est équipé de deux compresseurs « monovis » à variation de puissance continue. Le gaz réfrigérant est réparti dans deux circuits à raison de 45 et 35 kg. En raison de telles caractéristiques, la puissance électrique⁷ est d'environ 85 et 51 kW électrique, soit sous le seuil des 100 kW électrique.

Le gaz utilisé par la machine est un mélange zéotropique : le R407C⁸. En tant qu'Hydrofluorocarbène [HFC], ce fluide frigorigène est moins nocif pour la couche d'ozone, ayant été développé comme solution de transition pour faire face à l'interdiction d'emploi des CFC (R22...). Les fluides réfrigérants sont classés en fonction de plusieurs critères, tels que leur toxicité et leur inflammabilité ainsi que leur impact sur le réchauffement climatique. Les HFC à un composant ou en mélanges, comme le R407C, sont autorisés en raison de leur faible toxicité et

⁴ De manière générale, le COBRACE vise la réduction du nombre de places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour effectuer les déplacements « domicile-travail ».

⁵ Ce fluide d'une part absorbe la chaleur à basse température et basse pression ; d'autre part, rejette de la chaleur à haute température et haute pression.

⁶ La capacité de la machine à froid est dimensionnée pour produire l'eau glacée en secours pour les besoins vitaux (locaux, data, no-break) ainsi que pour le groupe de pulsion et les ventilo-convecteurs.

⁷ La puissance électrique est obtenue en divisant la puissance thermique [380 Kw] par le rendement de la machine à froid – soit le COP EER (régime 7/12°C) ou 2,85. Dans le cas du bâtiment REMARD, cette puissance est donc de 133 kw électrique, à répartir dans les deux circuits en fonction de la quantité différente de réfrigérants.

⁸ Mélange de R134a, de R125 et de R32, qui sont trois gaz avec des températures d'évaporation et de condensation différentes. De ce fait un phénomène de glissement de température d'environ 5 °C est observé et permet d'obtenir la température de changement d'état. Ce n'est pas donc un fluide pur (azéotrope), mais un HFC (Hydro Fluoro Carbones).

de leur caractère non inflammable [Classe A1]. Ce fluide permet ainsi d'effectuer la maintenance sur place. Par contre, l'impact du R407C sur l'effet de serre reste très important⁹.



Les conditions du permis reprennent ou compléteront les conditions indiquées dans deux *Ar-rêts du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 novembre 2018 et du 22 mars 2012*, lesquels fixent d'une part les conditions d'exploitation relatives aux installations de réfrigération et d'autre part, les exigences de qualification minimale des techniciens frigoristes, l'enregistrement des entreprises en technique de froid et l'agrément des centres d'exams. Les conditions fixées dans le permis d'environnement ont pour objectifs :

- d'assurer la sécurité des travailleurs et des citoyens ;
- de préserver l'environnement, et en particulier, de lutter contre le réchauffement de la planète en limitant les émissions de gaz à effet de serre fluorés ;
- d'éviter la destruction de la couche d'ozone.

Vu la manipulation de fluide réglementé [gaz à effet de serre fluorés], en l'occurrence des HFC, l'installation a été mise en place et conçue par une entreprise enregistrée par Bruxelles-Environnement en technique du froid, laquelle a vérifié la résistance aux vibrations prévisibles. De même, les contrôles d'étanchéité périodiques, les travaux d'entretien complets et les éventuelles réparations touchant à des parties de l'installation dans lesquelles peuvent se trouver des fluides frigorigènes, doivent être effectués par un technicien frigoriste qualifié.

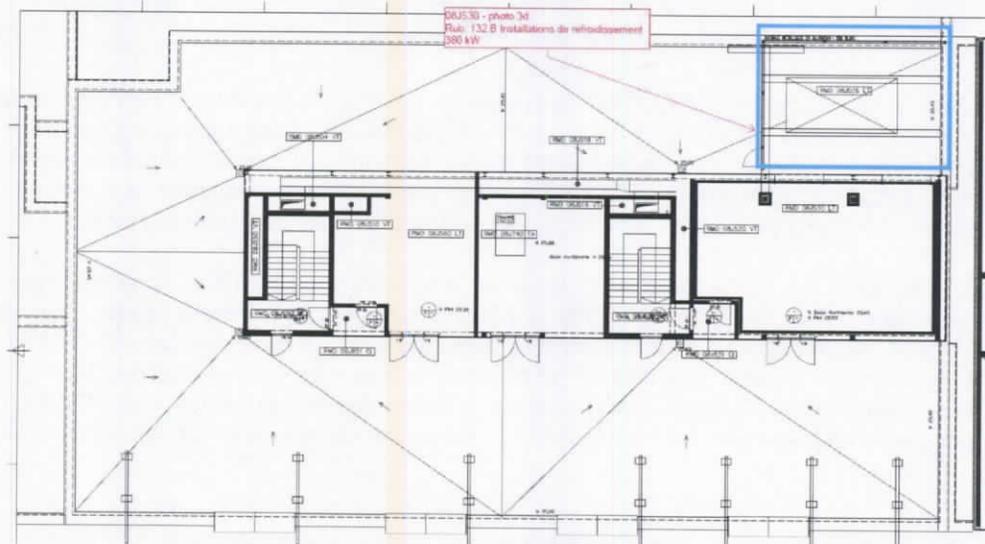


Figure 6(a) : Localisation du Système de refroidissement en toiture du bâtiment REMARD

⁹ L'impact potentiel des gaz sur le réchauffement climatique se mesure grâce à l'indice GWP : *Global Warming Potential*. Cet indice mesure l'impact du gaz dans l'atmosphère en comparaison du CO₂, dont le GWP est égal à 1, pendant une période de 100 ans (ce qui correspond au temps nécessaire à l'élimination du CO₂). Le GWP du R407C est de 1774. À partir du 1^{er} janvier 2020, l'utilisation de HFC dont le GWP est supérieur ou égal à 2 500 (R404A, R507,...) sera interdite.

Vu la localisation du dispositif en toiture et à l'air libre, la ventilation est donc suffisante en toutes circonstances. En ce qui concerne le bruit, les compresseurs, peu éloignés des murs mitoyens, ont été posés sur un système anti-vibrations et la machine de froid est entourée par une coiffe acoustique, dont les parois sont constituées par des matériaux absorbants classiques.

1.5.3 Transformateur statique

Le **Transformateur statique** de 400 kVa est mis en place au niveau [-1] dans le coin nord-est du bâtiment REMARD ; ce transformateur électrique est un convertisseur servant à modifier les valeurs de tension et d'intensité du courant de l'énergie électrique fournie par la distribution publique. L'énergie primaire y est transformée par induction électromagnétique dans un circuit ou bobine qui constitue la carcasse du transformateur. Cette installation est rendue indispensable pour augmenter la puissance nécessaire à alimenter les nombreux équipements particulièrement gourmands en électricité du bâtiment REMARD. Le transformateur a été mis en place en 2015 ; le diélectrique est une huile végétale biodégradable [315 litres] et le noyau de la bobine est une tôle magnétique à grains orientés.



L'utilisation d'un transformateur statique de plus de 250 kVa nécessite une autorisation (permis d'environnement) ; les conditions du permis reprennent ou compléteront les conditions indiquées dans l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 septembre 1999, lequel fixe les conditions d'exploitation relatives aux transformateurs statiques d'une puissance nominale comprise entre 250 et 1 000 kVa. Les obligations ont trait non seulement aux caractéristiques et équipements du transformateur mais aussi à la ventilation du local et aux précautions de maintenance à prendre.

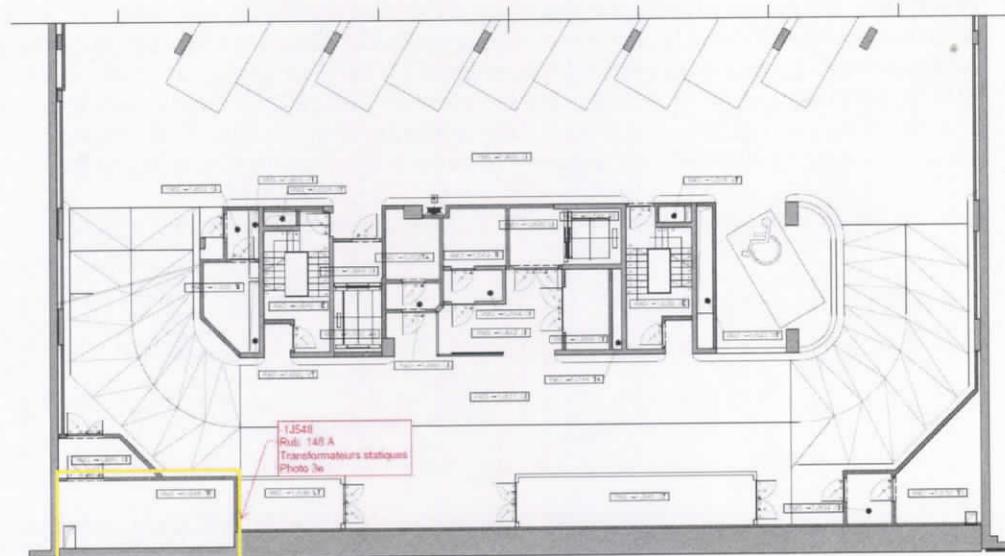


Figure 6(b) : Localisation du Transformateur Statique au niveau [-1] du bâtiment REMARD

Les conditions fixées dans le permis d'environnement ont pour objectifs :

- d'assurer la sécurité des travailleurs et des citoyens ;
- de limiter les nuisances et les risques ;
- de préserver l'environnement (éviter la pollution des sols et des eaux).

Conformément aux conditions fixées dans l'Arrêté, le transformateur a été placé dans un local situé au niveau [-1] afin garantir l'accès du Service incendie. En outre :

- L'accès au local est clairement interdit par un affichage spécifique, sauf pour un personnel qualifié averti; le local est fermé à clé.
- Le local a été conçu de manière à empêcher toute pénétration des liquides, conformément aux prescriptions du Règlement Général des Installations Electriques [RGIE], lequel est relatif aux lieux exclusifs du service électrique. Les murs, le sol et le plafond sont ainsi en béton ou en maçonnerie.
- Le transformateur a été surélevé de telle manière à ce que, par exemple, en cas d'accident ou suite à l'extinction d'un incendie, le niveau des liquides soit confiné en dessous des parties vitales de l'installation électrique.
- Le local est exclusivement réservé aux transformateurs. Aucun autre matériel n'y est placé.
- Le local ne comporte aucune autre canalisation que celles nécessaires à l'installation électrique ; en outre, il ne comporte pas de 'sterfput' ou autre système d'évacuation de l'eau.
- Les portes d'accès au local s'ouvrent vers l'extérieur ; les portes qui y donnent accès ont une résistance au feu d'au moins ½ heure. La résistance au feu pour les portes d'accès et les parois est fixée par la norme NBN 713.020. Toutes les autres parois du local ont une résistance au feu d'au moins 1 heure.
- Le local doit être ventilé pour que la température ne dépasse jamais 40°C ; la ventilation ne peut se faire directement vers l'extérieur du bâtiment de sorte que des grilles haute et basse ont été prévues dans le local de façon à générer un 'balayage' de l'air depuis et vers le niveau de parking, qui lui est ventilé de manière mécanique. Ce local intermédiaire est suffisamment vaste et est ventilé vers l'extérieur.

1.6 Historique

Les situations existante et projetée sont comparables dans la mesure où la présente demande est relative à l'autorisation de poursuivre l'exploitation d'installations techniques classées fonctionnant déjà dans un bâtiment, lequel a été construit en 1986 et rénové en 2000. Un premier permis d'exploitation a été octroyé pour le bâtiment le 15 décembre 1988.

Une modification des seuils du permis d'environnement [Référence 00972] a été autorisée le 13/08/1999, afin de permettre l'exploitation de 68 emplacements de stationnement. Cette décision a également modifié les conditions d'exploitation du bâtiment. Plus tard, la demande en modification du permis d'urbanisme [Référence 2017/184-215 (288)], introduite le 23 février 2017 et dont l'accusé de réception porte la date du 27/04/2017, visant la modification de la destination du parking sous le bâtiment WIB, a indirectement modifié la situation environnementale du parking REMARD en réduisant le nombre d'emplacements à 56 unités.

En suite de la modification, la situation autorisée est devenue la suivante :

N° DE RUBRIQUE	DESCRIPTION SUCCINCTE DE L'INSTALLATION	AVANT MODIFICATION		APRES MODIFICATION	
		PUISSANCE / VOLUME / POIDS / SUPERFICIE / NOMBRE	CLASSE	PUISSANCE / VOLUME / POIDS / SUPERFICIE / NOMBRE	CLASSE
68-B	Parking couvert	68 emplacements privatifs destinés aux occupants du bâtiment	1B	56 emplacements publics de type abonnement Européenne	1B

Le permis d'urbanisme a été octroyé par décision du fonctionnaire délégué en date du 11 mai 2018.

1.7 Délais de réalisation du chantier

La demande de renouvellement, autrement dit le projet, ne nécessite pas d'actes et travaux puisque les installations sont existantes dans le bâtiment.

2 Evaluation des incidences du projet sur l'aire géographique

2.1 L'urbanisme et le paysage

2.1.1 Aire géographique adoptée

Le long de la rue Belliard, axe important de circulation, le bâtiment REMARD se trouve stratégiquement en plein centre du **quartier européen**, lequel est approximativement délimité à l'Ouest par la petite ceinture, au sud par la rue du Trône et la Chaussée de Wavre [N4] et au nord par la Chaussée de Louvain [N2]. ; il englobe le parc du Cinquantenaire à l'Est. Premier quartier extra-muros de Bruxelles dès 1837, il a rapidement évolué pour devenir le **siège des institutions européennes** et le **premier pôle d'emploi international** de la ville de Bruxelles. A ce titre, le Quartier européen a toujours représenté un enjeu de développement majeur pour la Région de Bruxelles-Capitale.



Figure 7 : Photo aérienne : localisation du bâtiment REMARD dans la trame urbaine

En préparation du Schéma Directeur pour le Quartier Européen datant de 2008 [Cfr. Ci-après], le quartier avait fait l'objet d'un re-découpage sur base d'une étude¹⁰ sur la morphogenèse. Le bâtiment REMARD y est plus précisément localisé dans le quartier « **Léopold-Sud** », qui sera également l'aire géographique considérée. Cette entité est délimitée :

- ✓ Au Nord, par la rue de la Loi ;
- ✓ A l'Ouest, par les rues de Trèves et d'Arlon ;
- ✓ Au Sud, par la chaussée de Wavre et la rue du Trône, lesquelles sont néanmoins exclues du périmètre ;
- ✓ A l'Est, par la chaussée d'Etterbeek et le parc Léopold.

¹⁰ Etude « Space Syntax » disponible à l'adresse : <http://www.adt-ato.brussels/fr/zones-strat%C3%A9giques/cadre-strat%C3%A9gique/%C3%A9tude-space-syntax>, dont sont extraits notamment les figures 8 et 9.

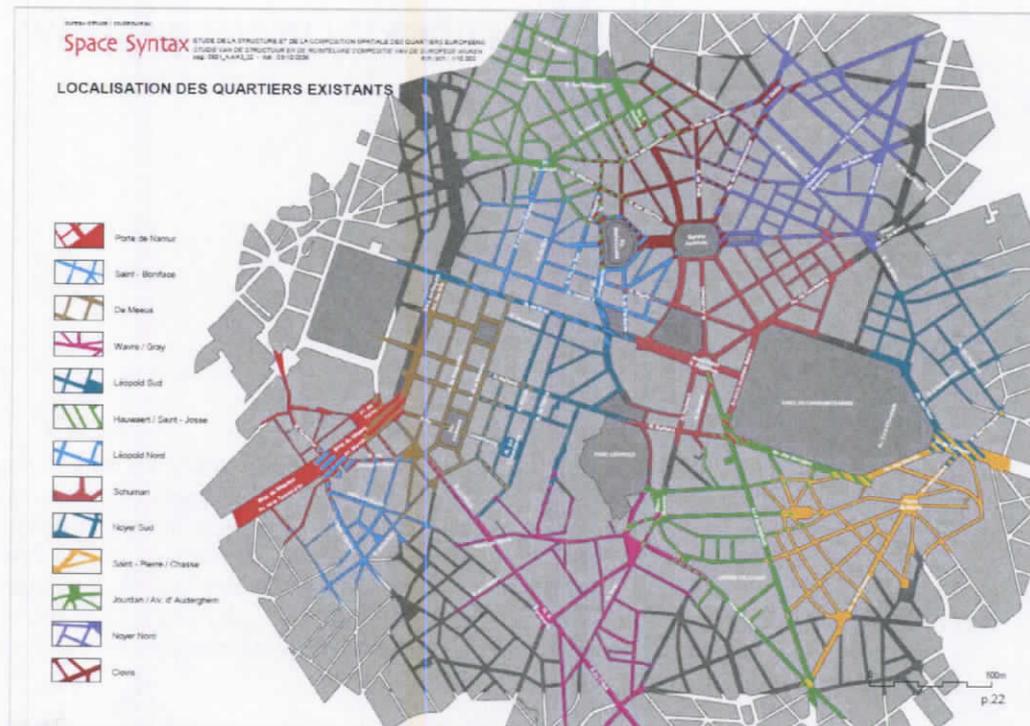


Figure 8 : Délimitation de l'entité « Léopold-sud » ou aire géographique dans le Quartier européen

Cette entité « Léopold-Sud » correspond assez bien à la deuxième phase d'urbanisation du quartier - datant de la période de 1840-1870 - sur le versant occidental de la vallée du Maelbeek. Les espaces structurants sont évidemment les rues de la Loi et Belliard, qui dans la première phase de la croissance urbaine ne traversaient pas encore la vallée. La limite actuelle de l'entité est le fond de la vallée, matérialisée par la chaussée d'Etterbeek.

2.1.2 Historique du quartier européen

Dans un premier temps¹¹, le quartier jouxtait les fortifications de la ville de Bruxelles, lesquelles furent érigées durant la seconde moitié du XVII^{ème} siècle. A la fin du XVIII^{ème} siècle, cette portion de territoire, non encore clairement définie, était une campagne essentiellement constituée de cultures maraichères et de terres agricoles ; le développement de la structure viarie (en mauve à la figure 9) était alors limité, caractérisé par des chemins vicinaux et quelques axes principaux, parmi lesquels la future chaussée d'Etterbeek reliant la chaussée de Louvain aux chaussées de Wavre et d'Ixelles. La chaussée d'Etterbeek longeait de manière tortueuse la vallée du Maelbeek, parcourue par le ruisseau du même nom. Quelques maisons dispersées et de villégiatures vouées aux classes aisées s'implantaient le long de ces différents grands axes ; seuls ces axes caractérisent encore la trame viarie actuelle du quartier Léopold, les anciens chemins et autres chaussées ayant en effet disparu sous l'extension urbaine, tracée sur les remblais de la vallée.



Carte de Ferraris - 1775



Carte de Vandermaelen - 1850

¹¹ Suivant la carte de Ferraris (1770-1778)

Au début du XIX^{ème} siècle, le quartier Léopold se développe en effet progressivement d'Ouest en Est vers la vallée du Maelbeek. Trois grandes opérations successives d'expansion urbaine peuvent être identifiées. A la suite du démantèlement en 1810 des fortifications sous l'ordre de Joseph II, une structure en damier¹² caractérise tout d'abord la forme urbaine du nouveau quartier Léopold (en rouge à la figure 9) ; elle se développe depuis le parc Royal entre 1837 et 1840 et se structure autour des squares Frère-Orban et de Meeûs, à l'aboutissement des actuelles rues Guimard et de Trône. Les fortifications cèdent la place aux boulevards de la ceinture de Bruxelles et sont aménagées comme une promenade à partir de 1819.

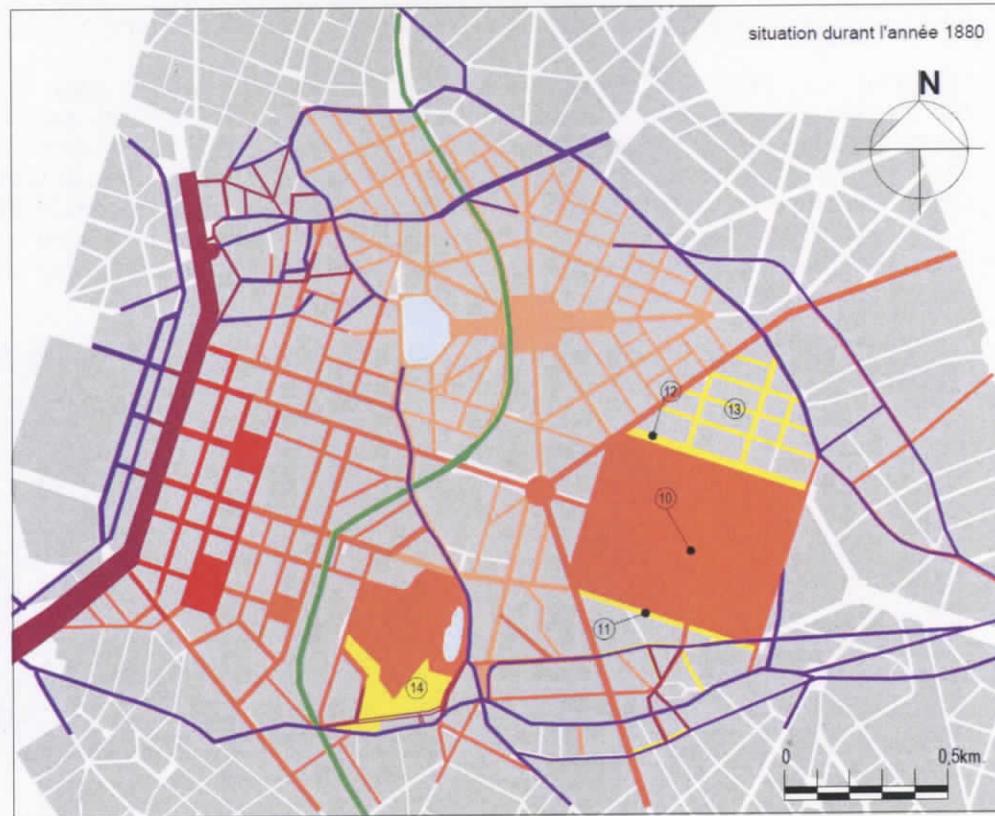


Figure 9 : Différentes phases d'urbanisation du quartier européen de Bruxelles (Source : Etude Syntax)

Cette première phase d'urbanisation fut le point de départ des extensions ultérieures. Entre 1840 et 1870, les axes Belliard et Loi sont tracés, au prix tant d'importants nivellements afin de limiter les pentes des voiries que de l'assèchement de plusieurs étangs et terrains marécageux le long du Maelbeek. Ces nouvelles voiries seront progressivement bordées de maisons et d'hôtel de maître remarquables ; les îlots les plus urbanisés (en orange à la 9) se situent d'ailleurs essentiellement entre les rues Belliard et Montoyer et autour de la place Léopold, sur le côté de laquelle sera mise en service en 1854 la gare. La rue de la Loi aboutira sur le futur rond-point Schuman, duquel divergeront deux grands axes : l'avenue de Cortenberg et l'avenue d'Auderghem, englobant ainsi le nouveau Champ de Manœuvre et actuel parc du Cinquantenaire, aménagé en 1850.

Dès 1850, le quartier Léopold se voit traverser par la voie de chemin de fer (en vert à la figure 9). Celle-ci inscrit dans le tissu urbain une rupture urbaine forte, arrêtant la trame orthogonale à hauteur de la rue de Trèves et laissant la place à une logique de développement urbain axée sur le chemin de fer, à l'exemple du tracé de la rue Van Maerlant. Les rues de Toulouse et De Pascale suivent le même tracé en vue notamment de s'adapter localement à la pente et d'ainsi favoriser la promotion immobilière de maisons. A cette même époque, la future chaussée

¹² Selon la Carte de Vandermaelen (1850). Entre 1837 et 1840, cette trame orthogonale singulière sera dessinée par l'architecte F. Suys (1783-1861), qui prendra comme référence les axes du parc Royal.

d'Etterbeek prendra sa forme finale, ayant comme principale vocation de relier les multiples hameaux des communes d'Ixelles, d'Etterbeek, de St-Josse-Ten-Noode et Schaerbeek.

Parallèlement, à la même époque (1840-1870), au nord de la rue de la Loi, le quartier Nord-Est commence à se mettre en place (en orange pâle à la figure 9). Durant plusieurs décennies, de nombreux projets s'enchaîneront pour agrandir le futur quartier européen vers les campagnes de St-Josse, donnant notamment naissance entre 1870 et 1880 au fameux quartier des Squares. De même, le jardin zoologique et des plantes sera agrandi laissant la place à un jardin d'agrément aménagé en parc à l'anglaise (actuel parc Léopold), accueillant désormais à partir de 1880 (en jaune à la figure 9) des bâtiments aux fonctions prestigieuses¹³.

Enfin, dans les années 1970, le quartier Léopold connaîtra une profonde mutation modifiant radicalement le parcellaire et le paysage du quartier, du fait de l'implantation massive des ensembles administratifs liés aux institutions européennes, à l'image du Berlaumont (1963-69)¹⁴, du Juste Lipse¹⁵ (1985-95) et de l'Espace Léopold¹⁶ (1989-95), en lieu et place des hôtels de maître qui le caractérisaient. De nouvelles infrastructures routières et de métro sont réalisées pour renforcer l'accessibilité du quartier. En 1989, la gare du Luxembourg sera désaffectée et une dalle en béton recouvrira les voies de chemin de fer, laquelle esplanade est plus communément connue sous le nom de « Mail européen ».



Photo aérienne - 1971

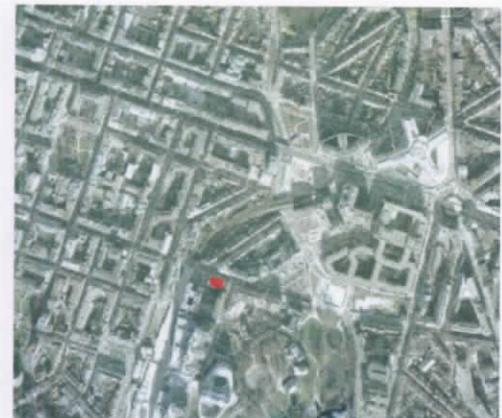


Photo aérienne - 2000

Malgré cette forte mutation urbaine, le quartier Léopold a su relativement préserver les vestiges de cette trame orthogonale, qui lui confère aujourd'hui son identité propre. Les grands axes comme la rue Belliard, la rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek demeurent les axes majeurs de circulation ; de même que le parc Léopold constitue le principal poumon vert du quartier avec les squares Orban et de Meeûs.

¹³ Un projet de Cité scientifique composé de plusieurs édifices fut développé dans le parc Léopold au tournant du XIX^{ème} siècle : Musée d'Histoire Naturelle (1891), bientôt suivi par la construction de plusieurs instituts en lien avec l'Université (Lycée Emile Jacqmain, Institut dentaire George Eastman devenu en 2009 Maison de l'histoire européenne).

¹⁴ Siège de la Commission européenne.

¹⁵ Siège du Conseil des Ministres européens.

¹⁶ En 1989, la région de Bruxelles-Capitale autorisa la société Espace Léopold [SEL] à construire une dalle sur les voies de chemin de fer et à y réaliser un ensemble d'édifices destinés aux institutions européennes. Il est composé du bâtiment Paul-Henri Spaak [PHS] et Altiero Spinelli [ASP], de deux nouveaux bâtiments qui portent les noms de Willy Brandt [WIB] et József Antall [JAN] et d'un bâtiment nouvellement réaménagé qui formait antérieurement l'entrée de la gare Bruxelles-Luxembourg [BQL].

2.1.3 Situation existante de fait

2.1.3.1 Cadre bâti

Le bâti riverain du quartier « Léopold-sud » prend la forme d'îlots construits en ordre fermé et se présente sous une typologie dominante : les **immeubles de bureaux** des rues Belliard, de Trèves, d'Arlon et Wiertz qui ont généralement des gabarits au-delà des R+8+T (avec toiture plate). Le bâti est aussi constitué de maisons d'habitation, parfois aménagées dans d'anciens hôtels de maîtres, qui ont été préservés de l'euphorisation du quartier et dont les gabarits sont des R+2+T (toiture à versant).

- **Immeubles de bureaux** : Ces bâtiments, concentrés le long des rues de Trèves et Belliard, présentent des dimensions disproportionnées au regard des anciennes maisons d'habitations et hôtels de maître du quartier européen, à savoir outre des largeurs importantes et des hauteurs pouvant atteindre une dizaine de niveaux. Ces bâtiments massifs s'implantent de manière imposante sur des parcelles larges et profondes - pouvant parfois atteindre plus de 50 m, intégrant dans la majorité des parkings souterrains et des annexes à l'arrière. Les superficies perméables sur ces parcelles sont d'ailleurs quasi inexistantes.

Construits dans les années quatre-vingt, ces bâtiments sont relativement récents et accueillent aussi bien des fonctions de bureaux liées à l'Union européenne [JAN, BQL, WIB, TRI, WIM] que des fonctions de lobbying [Ambassades ; Banques ; Assurances ; ...] qui recherchent la proximité vis-à-vis des institutions. Par ailleurs, la centralité et l'accessibilité du quartier au centre de Bruxelles, de la Belgique et de l'Europe est aussi un facteur attractif pour des bureaux qui ne sont pas directement liés à l'UE. D'ailleurs, le quartier dit « européen » accueille également une grande partie de l'administration belge qui fut la première à investir lors de la mutation du quartier.

Au niveau de la rue Belliard, les bureaux sont occupés par le Parlement européen¹⁷ et s'implantent de part et d'autre de la rue [ATR, RMD, JDE, B100], ainsi qu'entre le parc Léopold et le Mail [PHS, ASP, WIE, MHE].

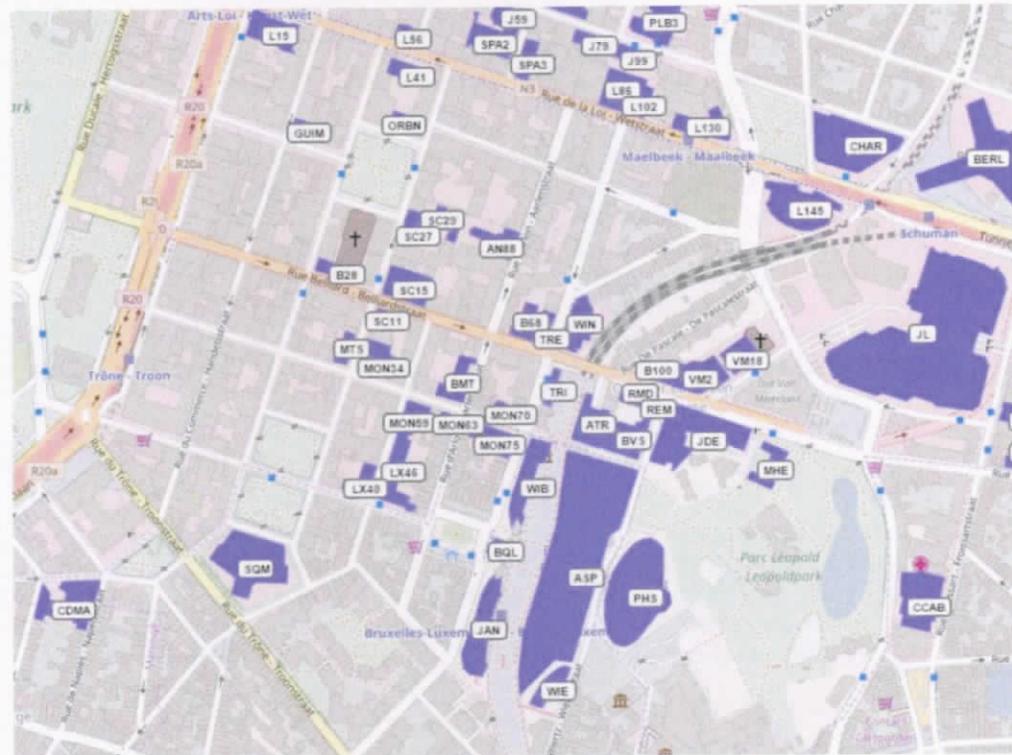


Figure 10 : Implantation des différents bâtiments de l'Union Européenne

¹⁷ La Commission a ses bureaux davantage localisés à la rue de la Loi.

Le bâtiment REMARD [RMD] – dont les caractéristiques morphologiques principales ont été précédemment décrites – est mitoyen d'une part du bâtiment ATRIUM – dont les deux ailes se déploient de part et d'autre de la rue d'Ardenne. Les bâtiments Atrium I & II (ATR) accueillent les secrétariats de divers groupes politiques et est aussi le point d'accueil des visiteurs du Parlement ; le premier a été achevé en 2000 et le second en 2004. Au-delà de la rue Montoyer, l'une des ailes permet d'accéder au bâtiment Altiero Spinelli [ASP¹⁸]. D'autre part, du bâtiment abritant, au n°99-101 de la rue Belliard, le Comité Economique et Social Européen – le long de la rue de Remorqueur [REM et BVS], lequel finit d'achever la composition de l'îlot du bâtiment REMARD.

Ce comité, de même que le Comité des régions occupent également – dans la perspective de la rue Van Maerlant et au-delà de la rue du Remorqueur – le bâtiment Jacques Delors [JDE], de même que, sur l'autre rive de la rue Belliard, les bâtiments VM2 et VM18, lesquels peuvent être rejoints via la fameuse arche piétonne surplombant le boulevard urbain que constitue la rue Belliard.



Précédemment utilisé par le Parlement européen et connu sous le nom de bâtiment « Belliard », ce bâtiment [JDE] fut réaménagé, notamment par le vitrage intégral de sa façade, et inauguré en 2006. Quant au bâtiment VM18, il s'agit d'un bâtiment singulier dans la mesure où il abritait l'ancien couvent Van Maerlant, qui avec la chapelle voisine, apportent une dimension plus humaine dans un contexte bâti constitué d'immeubles à la morphologie imposante.

En face du bâtiment « Jacques Delors » [JDE], celui situé à l'angle des rues Pascale et Belliard a été occupé jusqu'en 2017 par la Commission européenne [Service européen pour l'action extérieure]. Ce bâtiment d'angle [B100], par son traitement architectural singulier – toiture semi-circulaire - et son gabarit – R+7+T, crée un appel paysager, au contraire de la station d'essence Total lui fait face sur l'autre rive de la rue de Pascale. Au-delà de la ligne de chemin de fer, le long de la rue de Trèves, la vue butte dorénavant dans la perspective du Mail européen sur le bâtiment « Wilfried Martens Building » [WIM].

Ce bâtiment de 30.000 m² de bureaux, érigé le long de la rue Belliard¹⁹ est en effet situé dans l'axe qui prolonge directement l'esplanade longeant le bâtiment principal du Parlement. Développé par le Groupe Atenor, ce bâtiment de 12 niveaux, conçu par Jaspers Eyers Architects, est occupé par les services de cette institution européenne et a été construit en lieu et place d'un ancien bâtiment resté inoccupé pendant de nombreuses années – le bâtiment BACOB. Le rez-de-chaussée du nouvel immeuble, avec sa façade en retrait sur deux niveaux, permet aux piétons de profiter d'une promenade plus large et couverte. La construction de ce bâtiment à hautes performances énergétiques – presque passif – a été achevée en juin 2016.



Les tonalités utilisées pour les matériaux en façade de ces différents immeubles sont variées mais restent relativement froides et les styles des bâtiments sont assez éclectiques. Malgré leur respect de l'alignement et une certaine harmonie dans leurs gabarits, ces bâtiments s'inscrivent de manière brutale dans le paysage et définissent des 'skylines' en rupture avec celui des (anciennes) maisons d'habitations, relativement proches.

¹⁸ Le bâtiment Altiero Spinelli – abrégé ASP – est un lieu de travail du Parlement de l'Union européenne à Bruxelles. Il est relié par le pont Konstantinos Karamanlis au bâtiment Paul-Henri Spaak – par-dessus la rue Wiertz - et par le pont circulaire Konrad Adenauer aux bâtiments József Antall [JAN] et Willy Brandt [WIB] – au-dessus du mail européen.

¹⁹ A proximité de la rue de la Loi, à front de la Chaussée d'Etterbeek, deux tours de plus de 100 mètres de haut projetant essentiellement des bureaux sont en cours de construction en lieu et place de l'ancien hôtel Crown Plaza [Projet Leaselex par Europa Capital et Projet Brussels Europa par Atenor].

- **Maisons mitoyennes** : Les cordons de maisons mitoyennes groupées sont situés surtout au nord de la rue Belliard, aux rues de Toulouse, De Pascale et Jacques de Lalaing (côté impair). La zone de mixité du PRAS, au sud de la place et de la rue de Luxembourg, est également caractérisée par de telles maisons. Ces îlots présentent la particularité d'avoir conservé une partie importante du bâti ancien, lequel a échappé à la mutation, dans les années septante, du quartier européen en quartier de bureaux.

Ces maisons unifamiliales bourgeoises sont représentatives de l'architecture de la fin du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} siècle ; ces habitations sont en effet pour la plupart de styles néoclassique ou éclectique. Généralement, avec une largeur moyenne à rue de 5 à 7 mètres et trois travées de trois niveaux au-dessus du rez-de-chaussée (R+2 à R+3), ces bâtiments à façades verticales, alignées directement à front de rue, disposent d'une profondeur entre 10 et 12 m, voire 16 m pour certains, et sont surmontées de toitures à versants. Elles comprennent quasi toutes des constructions d'annexes et des jardins à l'arrière ; les parcelles sur lesquelles s'implantent ces maisons d'habitations sont longues et étroites.



La verticalité des façades est bien marquée par la hauteur importante de la porte d'entrée et par la dégressivité de la hauteur des baies au fur et à mesure des étages. Par contre, les balcons du 1^{er} étage procurent une horizontalité et un lien entre les immeubles, accentuant la perspective de la rue. Les façades ont le même langage que les hôtels de maître avec leur tonalité claire et leur soubassement en pierre bleue.

La majorité des habitations sont destinées aux logements, intégrant également des entresols habitables pour certains, des garages pour d'autres. La plupart des maisons ont été subdivisées en appartements ou en studios, ce qui dénote d'une forte pression immobilière à cet endroit. Le long de la rue de Trêves et autour de la Place du Luxembourg, les rez-de-chaussée sont commerciaux ou occupés par des établissements HORECA. Conçus à la base pour accueillir du logement, ces hôtels de maître sont aussi désormais occupés pour certains par des bureaux non liés à l'Union européenne.

Parallèlement à ces deux typologies, le quartier est ponctuellement bâti de quelques immeubles de logements collectifs et hôtels, lesquels, à quelques exceptions près, respectent les gabarits des immeubles de bureaux (R+8).

- **Immeubles de logements collectifs** : Dans le quartier européen, plusieurs complexes de logements collectifs ont été érigés suite à des destructions d'immeubles d'habitations, notamment aux abords de la place Jean Rey et du Parc Léopold. De nouveaux projets de logements collectifs se sont aussi élevés le long de la chaussée d'Etterbeek dans le périmètre de l'îlot Van Maerlant ; ces immeubles sont généralement situés aux angles des îlots, de manière à permettre des gabarits plus élevés et comprennent en général des commerces de proximité au rez-de-chaussée.

Au sud de l'entité « Léopold-sud », dans la zone à forte mixité du PRAS, le clos du Parnasse est un vaste projet immobilier qui a été réalisé à partir de 1976 par les architectes Jean Polak et René Stapels. Offrant des d'appartements de standing, ce clos a nécessité la démolition d'un grand nombre de maisons anciennes et de l'Institut Parnasse aux abords de la rue du Trône. Ce clos avec une rue intérieure serpentant entre les constructions est considéré comme un témoin important de l'europeanisation de l'ancien Quartier Léopold.

Ces ensembles s'inscrivent toutefois dans les gabarits moyens des immeubles de bureaux de la rue Belliard (R+8+T). Par contre, le nouveau projet attendu sur l'îlot Van Maerlant constituera un des plus grands complexes de logements du quartier avec équipements et commerces au rez-de-chaussée. Ce nouveau projet intègre en effet la construction d'une tour²⁰ de 24 étages (130 m de haut).

²⁰ Cette tour vient remplacer, en face du Bâtiment Juste Lipse de la commission européenne, un immeuble de gabarits R+11 qui constituait un repère le long de la chaussée d'Etterbeek par son traitement architectural au rez-de-chaussée et par le découpage des baies en façades.

En outre, des immeubles de logements collectifs de style éclectique s'inscrivent plus harmonieusement avec leur 5 niveaux [R+4] dans la rue de Toulouse et dans le bas des rues de Trèves et d'Arlon, assurant la transition entre les bâtiments de bureaux et les maisons d'habitations. Par ailleurs, certaines grandes maisons d'habitations ou anciens hôtels de maître ont été aménagées de manière à constituer de tels immeubles collectifs.

- **Les Hôtels :** Plusieurs hôtels se trouvent dans l'aire géographique du bâtiment REMARD ; le plus proche est le « Thon hôtel », lequel est situé à l'angle de la rue Jacques de Lalaing avec les rues de Trèves et d'Arlon. Celui-ci est de gabarit R+6, correspondant approximativement à ceux de la rue de Trèves. Il intègre notamment une galerie commerçante au rez-de-chaussée comprenant essentiellement des établissements Horeca.

A plus grande distance, en transition entre le clos Parnasse et la rive septentrionale de la rue du même nom, prend place l'Hôtel Renaissance, de gabarit R+4+T, et à l'angle de la rue du Luxembourg et de Bourgogne, l'Hôtel Léopold, de gabarit similaire, en intégration avec le cadre bâti environnant.

Comme précédemment signalé, l'activité commerciale est présente dans le quartier européen, au rez-de-chaussée des immeubles, principalement autour ou à proximité des places du Luxembourg et Jean Rey. Par contre, les équipements publics sont quasi absents, si ce n'est l'établissement scolaire Maria-Haps.

2.1.3.2 Paysage urbain

Le quartier européen présente une topographie particulière, caractérisée par des rues à la pente descendante (rues Belliard, Toulouse, De Pascale, Van Maerlant, Jacques de Lalaing) en direction du fond de la vallée du Maelbeek (au niveau de la chaussée d'Etterbeek). Le paysage perçu depuis l'espace public est le suivant :

- **La Rue Belliard :** Véritable autoroute urbaine, la rue Belliard démarre de la Petite ceinture pour aboutir au parc du Cinquantenaire. La rue est un axe très lisible dans la structure urbaine du quartier mais très peu qualitatif du point de vue de l'environnement paysager dans la mesure où elle est longée de bâtiments monofonctionnels et élevés ; plusieurs tronçons distincts peuvent être identifiés :
 - ✓ Le premier tronçon – de la petite ceinture à la rue de Trèves - est ponctué de bâtiments hauts (R+8 en moyenne) aux rez-de-chaussée aveugles, lesquels lui confèrent un effet d'entonnoir, particulièrement entre l'avenue des Arts (petite ceinture) et la rue d'Arlon.
 - ✓ Le second – de la rue de Trèves à la rue De Pascale – présente, même si la perspective s'ouvre davantage, un caractère toujours peu qualitatif, coïncé entre l'aboutissement du Mail européen, le pont du chemin de fer et la station-service Total. Ce tronçon reste en outre actuellement très difficilement franchissable par les modes doux, ce qui ne facilite notamment pas les liaisons entre les différentes institutions européennes.
 - ✓ Le troisième tronçon – de la rue De Pascale à la place Jean Rey - fait notamment face au bâtiment REMARD. D'une part, il dévale en direction de la chaussée d'Etterbeek et comprend la trémie du tunnel²¹ Belliard-Cortenbergh. D'autre part, deux bandes de circulation prennent le long de la trémie la direction de la place Jean Rey, où la voirie se rétrécit, accueillant désormais une bande de bus complémentaire le long de la place. A hauteur de la place, le paysage s'ouvre enfin, laissant découvrir en échappée visuelle : tant le complexe du « Léopold Village » que le « Juste Lipse » et le parc Léopold.
 - ✓ Sur le dernier tronçon – de la place Jean Rey au parc du Cinquantenaire, la rue présente un caractère plus convivial, du fait de la présence de deux bandes de circulation à double-sens et d'une bande centrale de bus-taxi. Les bâtiments disposent de commerces et équipements au rez-de-chaussée, apportant une activité de quartier.

Au contraire de la rue de la Loi ou même de la rue du Trône, la rue Belliard n'est plus²² considérée comme un axe structurant par le Plan Régional du Développement Durable bruxellois.

²¹ Ce tunnel est la liaison directe du Pentagone à deux des voies de sortie les plus importantes de la Région : N3 et E40.
²² Alors qu'elle était une voie métropolitaine au plan régional de 2002.

- La **Rue de Trèves**, à double sens de circulation, représente un axe de liaison important entre la rue de la Loi et la place du Luxembourg. Elle est bordée de manière homogène d'immeubles de bureaux élevés (R+6 en moyenne), à l'exception des quelques immeubles d'habitations à l'approche de la place du Luxembourg.

Le schéma directeur du « Quartier européen » lui avait conféré un rôle majeur en termes d'axe de liaisons inter-quartiers entre les rues Belliard et Loi ; par contre, sur le tronçon entre la place du Luxembourg et la rue Belliard, elle a un rôle plus local, accueillant des fonctions de commerces et d'équipements au rez-de-chaussée des immeubles.

- La **Rue d'Ardenne**, prolongée à angle droit par la **rue Montoyer**, sont des voiries à sens unique de circulation – à l'exception des cyclistes qui peuvent l'emprunter en sens inverse. La rue d'Ardenne donne accès aux parkings sous le bâtiment Altiero Spinelli [ASP] tandis que la rue Montoyer est à l'arrière de l'îlot concerné par le bâtiment REMARD.
- La **Rue du Remorqueur** prolonge entre les bâtiments RMD et JDE la **rue Wiertz**, qui elle a tendance à longer le parc Léopold dans lequel est construit l'hémicycle du parlement. Elle a la même physionomie que la rue Montoyer avec ses deux bandes de circulation à sens unique, sauf qu'elle dispose quant à elle d'une piste cyclable spécifique à la place des bandes de stationnement. La chaussée asphaltée est longée de larges trottoirs en dalles de béton.
- La **Rue de Pascale** est une voie de type résidentielle, qui s'emprunte en sens unique dans le sens de la pente vers la Chaussée d'Etterbeek. Elle dispose d'une bande de circulation avec de part et d'autre des places de stationnement. Bordée de maisons d'habitations (R+3 en moyenne) et d'un alignement d'arbres hautes-tiges, l'ambiance y est paisible ; les couleurs claires des immeubles attenants lui confèrent un caractère fort lumineux. Elle comprend néanmoins en son extrémité sud, une station-service et des bâtiments de la Commission Européenne et dans le bas, des immeubles de logements collectifs réalisés récemment.
- La **rue Van Maerlant** est une voirie de dimension aussi adaptée à une desserte locale. Cette rue sera amenée à être modifiée par le nouveau projet Ilot Van Maerlant dans le sens où une zone de recul sera créée du côté oriental de la rue. Côté ouest, le front bâti est relativement continu avec la présence de l'église et de la chapelle. Les activités culturelles y sont fréquentes et régulières.

Des espaces publics de plus grande dimension animent également le quartier européen. Ils sont de type « ouvert » (places, esplanade, etc.) ou « fermé » (parc, bosquet, bois, etc.). Parmi les plus emblématiques se comptent :

- Le **Mail européen** : Recouvrant la zone de chemin de fer dans le but d'offrir un espace public de qualité au pied du Parlement européen, cette esplanade est dédiée aux cheminements piétons et cyclistes, permettant une liaison entre les différentes institutions européennes. Quasi entièrement minéralisée et ponctuée de lampadaires, cette esplanade offre néanmoins des aires de verdure, surtout du côté méridional. Sa connexion au quartier environnant se réalise à plusieurs endroits, dont les rues de Trèves, Belliard, d'Ardenne et Wiertz, qui se trouvent à proximité du bâtiment REMARD. Un escalier monumental jouté d'une rampe cycliste-PMR aboutit sur la rue Belliard. Par ailleurs, ce Mail accueille plusieurs fois par an des événements culturels et artistiques.
- Le **Parc Léopold** : D'une superficie d'environ 6 ha, il représente un immense poumon de verdure au sein du quartier européen. Malgré la présence à proximité de la rue Belliard, qui constitue une source de nuisance sonore, il représente un lieu de rencontre et de repos aux ambiances variées. Les visiteurs s'y promènent, y font du sport, se reposent sur les multiples bancs. Ils y jouent également dans la mesure où le parc propose aussi une plaine de jeux et un « agora-space ».

Conçu à l'origine pour accueillir un jardin zoologique, le parc est dessiné à l'anglaise agrémenté par un vaste étang, dernier vestige du Maelbeek. Situé au pied du quartier européen et de l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique (IRSN), le parc accueille également des bâtiments historiques aux fonctions diverses : le lycée Emile Jacqmain, l'institut Eastman (future maison de l'histoire européenne), l'institut d'Anatomie Warocqué, la Tour Eggevoort, etc..

Le parc Léopold est accessible au public en plusieurs endroits. Bien que parfois peu visibles, trois accès sont disposés sur la rue Belliard, le premier à hauteur de la trémie – entre les bâtiments [JDE] et [MHE] et les deux autres à proximité de la chaussée d'Etterbeek – Place Jean Rey.

2.1.4 *Situation existante de droit*

Les différents documents de la situation juridique sont principalement cités à titre informatif et de manière à être relativement complet. En effet, le présent projet ne nécessite pas de modification d'un bâtiment existant, qui plus est construit antérieurement à la date de mise en vigueur de la plupart de ces outils d'urbanisme. Ils ne sont donc pas d'application dans le cadre de la présente demande en renouvellement du permis d'environnement.

2.1.4.1 Le PRAS

L'aire géographique est affectée principalement au Plan Régional d'Affectation des Sols en **zone administrative** et dans une moindre mesure, par îlots, d'une part en **zone d'habitation à prédominance résidentielle** [Rue de Pascale et de Toulouse] ; d'autre part, en **zone mixte** [Ilots au nord et au sud de la place du Luxembourg] – ou à forte mixité [Clos Parnasse]. L'aire est également traversée par une zone de chemin de fer.

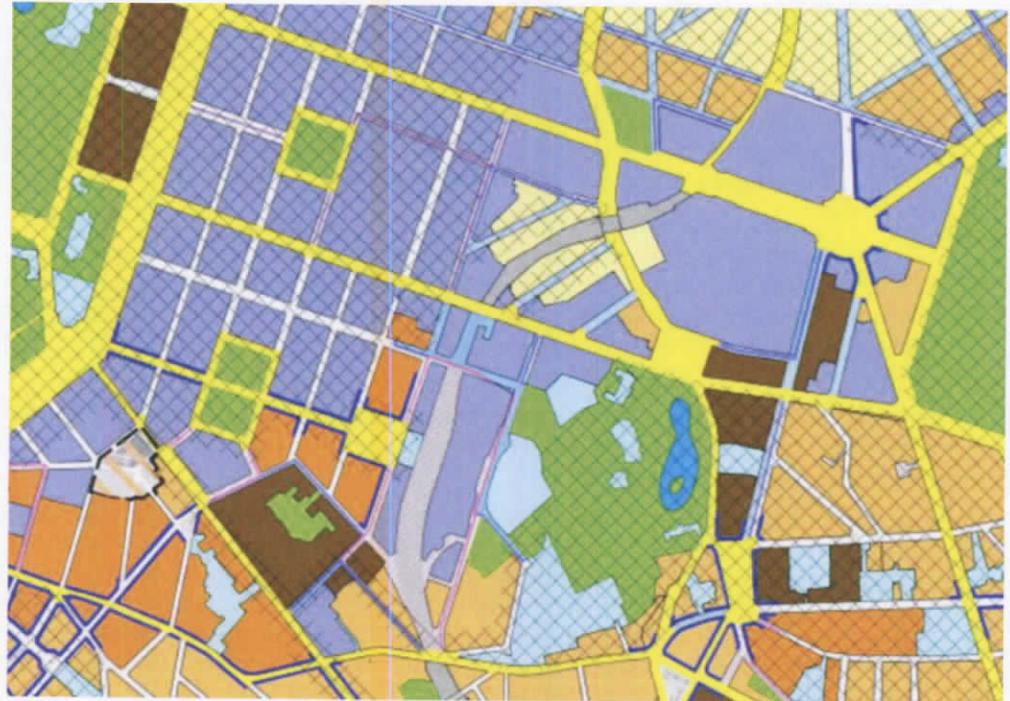


Figure 11 : Extrait du PRAS [Source BruGis]

L'ouest de la rue de Trèves et le Parc Léopold ainsi que l'îlot constitué des rues de Toulouse et De Pascale, le bas de la rue Jacques de Lalaing sont compris dans un périmètre d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement [ZICHEE – Carte 7 du PRDD].

La rue Belliard ainsi que les rues de la Loi du Luxembourg, la chaussée d'Etterbeek et la place Jean Rey sont repris comme espaces structurants.

Le bâtiment REMARD est situé dans un îlot exclusivement repris en zone administrative. Selon le PRAS :

- ✓ [Article 7.1] : Ces zones sont affectées aux bureaux et aux logements. Elles peuvent également être affectées aux établissements hôteliers, et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

- ✓ [Article 7.2] : Ces zones peuvent être affectées aux activités productives pour autant qu'elles soient compatibles avec les affectations visées au 7.1.
- ✓ [Article 7.3] : Ces zones peuvent aussi être affectées aux commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m² par projet et par immeuble.
- ✓ [Article 7.4] : Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations doivent s'accorder avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité

2.1.4.2 Le PPAS « Léopold »

Le Plan Particulier d'Affectation du Sol 60-01/02 « Léopold » est applicable à l'îlot du bâtiment REMARD ; il englobe en effet tous les îlots de la rive méridionale de la rue Belliard entre les rues d'Arlon et du Remorqueur ainsi que la partie du Parc Léopold qui a accueilli l'hémicycle du Parlement. Ce PPAS a comme limite le trottoir sud de la rue Belliard et se superpose donc partiellement avec le « PPAS Belliard-Etterbeek ». Ce PPAS ne comporte cependant pas de prescriptions spécifiques²³ pour les voiries. Le PPAS « Léopold » a été approuvé par Arrêté Royal du 5 juillet 1987 ; mis en révision en 1990, il a fait l'objet d'une révision partielle approuvé par Arrêté du Gouvernement bruxellois du 17/04/1997. La première version du PPAS est postérieure à la construction du bâtiment REMARD.



Figure 12 : Délimitation des PPAS dans l'aire géographique [Source : BruGIS]

Le PPAS « Léopold » avait comme objectif principal de favoriser les implantations d'équipements d'intérêt collectif et/ou de service public, à l'exemple des activités du Centre International de Congrès, au sein du Parc Léopold. Dans la même logique, à l'intérieur de l'îlot concerné par le bâtiment REMARD, les bâtiments d'entreprises à l'angle Montoyer-Remorqueur ont également été voués principalement à cette fonction d'équipement [Article 7 – Zone 3B], quoiqu'ils puissent aussi être partiellement affectés aux bureaux pour autant qu'ils soient une activité accessoire à la fonction principale.

Le plan d'affectation délimite la zone de construction de la parcelle du bâtiment REMARD ; les prescriptions de l'article 2 indiquent que la zone est affectée principalement au bureau ; cependant, les équipements collectifs et/ou de services publics ainsi que les commerces y sont aussi autorisés. D'ailleurs, les rez-de-chaussée des constructions reçoivent en priorité des fonctions d'animation de type commercial ou d'équipement, ou en rapport avec l'affectation des étages. Le plan indique également que la hauteur du bâtiment REMARD est limitée à 9 niveaux sous une toiture plate – les autres bâtiments de l'îlot peuvent atteindre 10 niveaux. L'article 3.4 disserte sur l'esthétique des constructions.

²³ Il y est seulement mentionné que les matériaux utilisés doivent être en harmonie avec le site.

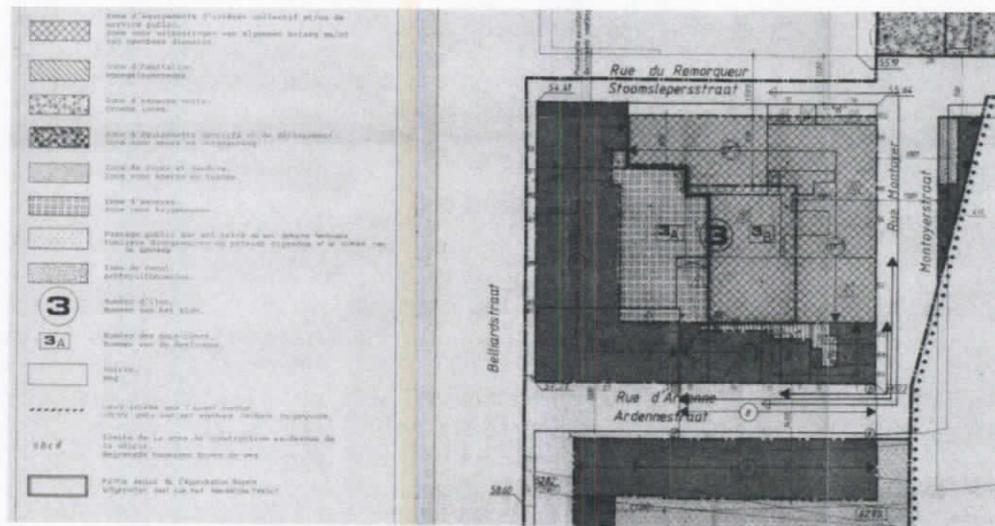
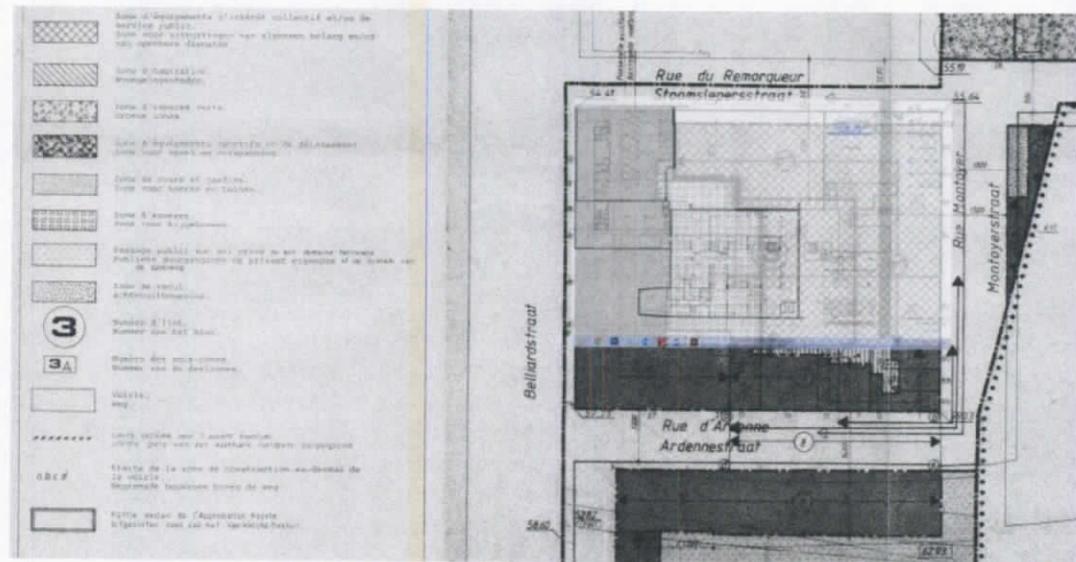


Figure 13 : Extrait du PPAS « Léopold » centré sur l'îlot du REMARD

L'îlot comprend encore une zone de cours et jardins [Article 5]. Ce type de zone ne peut recevoir de constructions hors sol et doit présenter un caractère d'agrément pour les immeubles avoisinants. Sont toutefois autorisés les équipements techniques de petits garbarit liés à l'infrastructure du bâtiment. Les constructions en sous-sol y sont autorisées pour autant qu'elles soient limitées à 60% de la zone, que la partie en pleine terre soit plantée et que la partie construite présente un aspect de jardin.



De même pour l'îlot Arlon-Belliard-Trève-Montoyer, le PPAS clarifie aussi les zones de cours de jardin dans le souci d'offrir des intérieurs d'îlot de qualité aux habitants. En plus des prescriptions générales, l'îlot Ardenne-Belliard-Trèves-Montoyer dispose de prescriptions particulières en vue de permettre à cet endroit la couverture des voies de chemin de fer dans sa totalité. Entouré de part et d'autre de zones de bâtiments, cet îlot comprend désormais une zone de passage public sur sol privé, qui sera essentiellement réservée à la circulation piétonne.

2.1.4.3 Le Schéma directeur pour le quartier européen

Tout en renforçant le potentiel d'emploi existant, l'ambition de la Région, traduite tout d'abord dans le **Schéma Directeur pour le Quartier Européen** approuvé en avril 2008²⁴, était d'en faire un quartier mixte et dense, en y intégrant du logement et des commerces. L'objectif stratégique était également de renforcer, au profit des Bruxellois, les atouts culturels²⁵ et de détente du Quartier, notamment²⁶ par la rénovation des parcs Léopold et du Cinquantenaire, deux espaces historiques à dynamiser davantage dans un cadre événementiel. Le Schéma Directeur se concluait par douze programmes urbanistiques et architecturaux, lesquels définissaient des actions à court, moyen et long terme à entreprendre d'ici 2020. Parmi ceux-ci figurait le réaménagement des rues de la Loi et Belliard.

Priorité de ce schéma directeur, plus de 165.000 m² de nouveaux logements ont vu le jour depuis 2008 dans le Quartier européen. Pour renforcer la mixité fonctionnelle, des projets de logements et de commerces furent réalisés le long des rues de la Loi et Wiertz ainsi que de la chaussée de Wavre. Cependant, la majorité des nouvelles unités résidentielles ont été développées sur l'axe constitué par l'avenue du Maelbeek et la chaussée d'Etterbeek ; le schéma propose d'encore transformer²⁷ cette dernière en boulevard urbain. Simultanément à ce développement résidentiel, de nouvelles unités commerciales ont été créées, principalement le long de la chaussée d'Etterbeek et sur la place Jean Rey.

Ensuite, afin de poursuivre et renforcer la création de logements dans le Quartier européen, la Région de Bruxelles-Capitale a modifié le Plan Régional d'Affectation du Sol en 2013 [PRAS Démographique²⁸]. Par ailleurs, la Ville de Bruxelles a entamé la réalisation de six Plans Particuliers d'Affectation du Sol [PPAS] qui étaient proposés par le schéma directeur. Le premier plan, dénommé « PPAS Belliard-Etterbeek »²⁹, est entré en vigueur en 2016 ; il imposait notamment des zones d'habitation prioritaire aux angles de la rue De Pascale avec la rue Belliard, en reconversion d'une pompe à essence et d'un immeuble de bureaux de l'Union. Et a démarré en juin 2017 la réalisation d'un deuxième plan, le « PPAS Science ».

A titre purement informatif³⁰, dans l'esprit du schéma directeur, le 16 décembre 2010, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé les lignes directrices du **Projet Urbain Loi [PuL]**, qui vise notamment à la diversification fonctionnelle de la **rue de la Loi** (bureaux, logements, commerces et équipements publics, ...), conformément aux principes de ville compacte et du développement durable. Ce projet vise aussi à une rationalisation des implantations de l'Union européenne dans le quartier, dont certains immeubles offrant un potentiel de reconversion ne sont plus occupés. Afin de lui donner un cadre juridique, le Gouvernement a décidé d'adopter un projet de Règlement Régional d'Urbanisme Zoné (RRUZ³¹) entré en vigueur le 9 février 2014 ; ce règlement, se substituant au Titre 1^{er} du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), institue de nouvelles règles concernant plus particulièrement les implantations, les gabarits, ... des immeubles de la rue de la Loi. Il met en place aussi une série de dispositions visant à créer des rez-de-chaussée animés et conviviaux. L'entrée en vigueur du Plan d'Aménagement Directeur Loi, dernier volet réglementaire concernant la rue de la Loi, est enfin prévue pour septembre 2019.

²⁴ L'intégralité du schéma est disponible à l'adresse : <http://www.adt-ato.brussels/fr/zones-strat%C3%A9giques/quartier-europ%C3%A9en/cadre-strat%C3%A9gique>.

²⁵ Le quartier européen présente des équipements de portée internationale, tel que l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique (IRSN), les Musées Royaux d'Art et d'Histoire, le Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire ; de même que des équipements de dimension plus modeste : le musée Wiertz, le théâtre du résidence palace, l'Espace Senghor - Centre culturel d'Etterbeek

²⁶ Mais aussi que par l'établissement de liens plus lisibles entre les différentes institutions culturelles, notamment la création d'un itinéraire européen balisé reliant le mont des Arts au Rond-point Schuman

²⁷ Cette rénovation se réalisera parallèlement au réaménagement du rond-point Schuman et de ses alentours.

²⁸ En date du 29/03/2012, le Plan Régional d'Affectation du Sol fait l'objet d'une modification partielle du plan dans l'optique principale de répondre à l'essor démographique prévue ces prochaines années. Dans la zone administrative, il y a lieu désormais de faire du logement une affectation principale au même titre que le bureau, afin d'y encourager la reconversion de bureaux en logements et d'y permettre plus largement l'implantation de ces derniers.

²⁹ Le périmètre du PPAS « Belliard-Etterbeek » inclut toute la largeur de la rue Belliard devant le bâtiment REMARD, sans toutefois concerner celui-ci.

³⁰ Car cela ne concerne pas directement le bâtiment REMARD situé à la rue Belliard.

³¹ Les deux premiers permis d'urbanisme s'inscrivant dans la logique du RRUZ ont été délivrés en décembre 2014, pour les projets « Brussels Europa » d'Atenor et « Leaselex » d'Europa Capital, lesquels portent sur la réalisation de deux tours mixant logement/bureau.

Le quartier européen n'a pas été repris en tant que tel dans la Déclaration de Politique Régionale [DPR], mais il figure en tant que **pôle de développement prioritaire** dans la dernière version du Plan Régional de Développement Durable [PRDD – Carte 2]. Le Gouvernement entend donc bien poursuivre le développement de ce quartier répondant à des besoins régionaux, sous les principes édictés par le Schéma Directeur du Quartier européen et du Projet urbain Loi, à savoir :

- ✓ Favoriser la mixité fonctionnelle en soutenant les projets de logements au sein d'espaces, aujourd'hui essentiellement monofonctionnels « bureaux » ;
- ✓ Rehausser la qualité de vie, tant résidentielle que de travail, notamment en aménageant les espaces publics pour plus de qualité paysagère et de convivialité.

2.1.4.4 Le Règlement Régional d'Urbanisme

Le Titre VII de ce Règlement concerne en particulier le traitement des voiries et de leurs abords et le Titre VIII les normes de stationnement en-dehors de la voie publique. Pour l'application du titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme et du Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de l'Energie, le périmètre est situé en zone d'accessibilités A « Très bien desservie en transport en commun ». Le zonage est défini sur la base des critères objectifs précisés à l'article 10 du titre VIII, dans la détermination d'une distance pédestre par rapport à une offre de transports en commun (gares, stations de métro, stations de pré-métro et arrêts de tram).

Toutefois, en guise de rappel, les activités du Parlement européen, considéré comme un équipement public, ne sont pas soumises au RRU (logement), ni au COBRACE (bureau). A titre d'information, ces politiques se manifestent tant au niveau de la révision des normes de construction de nouveaux parkings privés qu'au niveau de la gestion du stationnement en voirie (en favorisant certaines catégories d'usagers ou au détriment d'autres) ou encore en établissant, chaque fois que cela s'avère possible, des partenariats avec les exploitants de parkings publics.

2.1.4.5 Conformité avec la situation existante de droit

Tout d'abord, en conformité avec le **PRAS**, le bâtiment REMARD accueille bien (et exclusivement) des fonctions de bureaux. Les caractéristiques urbanistiques de cet immeuble s'accordent bien, notamment par leur gabarit, au cadre urbain environnant. En guise de rappel, le projet ne consiste cependant pas ni à un changement d'affectation, ni ne prévoit des actes et travaux d'urbanisme impliquant des modifications de l'enveloppe du bâtiment REMARD. Le PRAS ne s'applique donc pas directement à ce projet de renouvellement des autorisations d'exploitation des installations techniques classées à l'intérieur du bâtiment.

Ensuite, en ce qui concerne le **PPAS** « Léopold », les installations frigorifiques et le transformateur statique sont situés dans la zone de construction affectée au bureau tandis que le parking souterrain déborde à l'arrière sur la zone de cour et jardin. Ces installations sont des équipements 'normaux' d'un immeuble accueillant des bureaux tandis que le parking en sous-sol déroge à la limitation à 60% de la superficie de la zone, mais a été construit avant la mise en vigueur du PPAS.

Le bâtiment REMARD ne s'inscrit pas vraiment dans les dispositions du **Schéma directeur du quartier européen**, dans la mesure où il reste purement 'monofonctionnel'.

Enfin, le **Règlement Régional d'Urbanisme** (RRU) et le Titre I qui traite des caractéristiques des constructions et leurs abords ne seront pas applicables dans la mesure où les actes et travaux n'imposent pas un permis d'urbanisme et qu'ils sont en outre relatifs à une construction existante qui est maintenue dans son gabarit, son implantation et sa destination.

Les immeubles projetés doivent être considérés comme des constructions en mitoyenneté au sens du titre I du RRU, dans la mesure où elle comporte au minimum un mur situé sur ou contre une limite mitoyenne latérale. Ce sont donc les articles 3 et 6 de ce titre qui s'appliquent en matière d'implantation et de gabarit.

En l'espèce, en ce qui concerne la profondeur, l'article 4 §2 prévoit que « *La profondeur maximale en sous-sol de la construction est déterminée en conformité avec les règles prescrites à l'article 13. La construction en sous-sol est soit recouverte d'une couche de terre arable de 0,60 mètre au moins sur toute la surface qui n'est pas construite hors sol, soit aménagée en terrasse* ».

L'article 13, relatif au maintien d'une zone perméable, prescrit que : « *La zone de cours et jardins comporte une surface perméable au moins égale à 50% de sa surface. Cette surface perméable est en pleine terre et plantée. L'imperméabilisation totale de la zone de cours et jardins ne peut être autorisée que pour des raisons de salubrité, si ses dimensions sont réduites* ». En l'espèce, cette valeur de 50% est inférieure à celle prescrite par le PPAS dont question ci-avant, qui limitait les constructions en sous-sol à 60% de la zone.

2.2 Le Patrimoine

2.2.1 Situation existante de droit

L'ouest de la rue de Trèves jusqu'à la petite ceinture [Première extension en damier du quartier européen] et le Parc Léopold ainsi que l'îlot constitué des rues de Toulouse et De Pascale, le bas de la rue Jacques de Lalaing sont compris dans un périmètre d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement [ZICHEE – Carte 7 du PRDD]. La parcelle accueillant le bâtiment REMARD n'est cependant pas classée dans un tel périmètre.

A proximité, la Place du Luxembourg fait partie de la liste du patrimoine emblématique de Bruxelles [Carte 8 du PRDD]. Au contraire de la rue de la Loi, la rue Belliard ne relève pas du réseau d'axes structurants (patrimoniaux) [Cartes 9 et 20].

2.2.2 Situation existante de fait

L'îlot du bâtiment REMARD ne comporte aucun élément relevant du patrimoine immobilier, ni d'ailleurs ses environs immédiats. Cependant, l'aire géographique de l'entité « Léopold-sud » a classé quelques témoins de l'urbanisation du XIX^{ème} siècle, la plupart de style néo-classique, mais aussi éclectique. Sont ainsi classés dans cette aire en tant que monument et ensembles :

- L'Ancien atelier et maison du peintre Parmentier au 47 rue de Toulouse [Arrêtés du 19/01/1991 et 09/07/1992]. Cette maison construite en 1910 par l'architecte Dolf Vanroy est composée de deux corps de bâtiment. Le premier construit en retrait de l'alignement de la rue est de style Tudor et abrite l'atelier de l'artiste. Le second corps de bâtiment de style néo-renaissance flamande est rehaussé d'un cartouche affichant la devise de Jan van Eyck « Aze Ick Kan » ainsi que le millésime 1910.
- Un Ensemble de maisons néo-classiques au 63 rue d'Arlon [Arrêté du 21/03/1996]. Cet ensemble architectural construit entre la fin des années 1860 et 1880 est l'un des rares témoins cohérents de l'aspect initial du quartier Léopold. Il est constitué de deux maisons de trois travées et d'un hôtel de maître d'allure néo-classique de quatre travées sur trois niveaux.
- Un Ensemble de maisons néo-classiques autour de la place du Luxembourg [Arrêtés du 07/03/1991 et du 11/09/1992]. Les rez-de-chaussée, rythmés par des arcades en harmonie avec le dessin de la gare, ont reçu un traitement adapté à leur fonction commerciale. Conçue dans le même esprit que les grandes places classiques de la fin du XVIII^{ème} siècle, la place se distingue par sa cohérence, sa symétrie et sa rigueur.
- La Garde du Luxembourg à la rue de Trèves [Arrêtés du 06/09/1990 et du 21/11/1991] a été construite au terminus bruxellois de la ligne Bruxelles-Luxembourg, dans le quartier de la bourgeoisie et de la noblesse ; elle s'inscrit dans la perspective de la rue du Luxembourg et s'harmonise à la place du même nom, de style classique. D'un langage classique, elle se compose d'un corps central en pierre de taille qui abrite la salle des guichets, décorée de deux beaux vitraux. La salle d'attente est éclairée par des arcades vitrées en façade. Le premier étage, rythmé de pilastres, est percé de trois ouvertures et orné d'un balcon. L'élévation se termine par une balustrade et un fronton courbe qui abrite une horloge. La gare du quartier Léopold est la plus ancienne gare encore en service à Bruxelles.

- Un Ensemble de maisons d'hôtels de maître éclectiques au 53, rue de Trèves, [Arrêtés du 23/12/1993 et du 04/04/1996]. Ce groupe d'immeubles construits en 1875 appartient à la deuxième phase de lotissement du quartier Léopold, entreprise par la « Société immobilière de Belgique » à partir de 1864. Le n° 53 présente toutes les caractéristiques de l'hôtel de maître du XIX^{ème} siècle. Les façades des immeubles sont très représentatives du style éclectique. Elles sont caractérisées par le ressaut des travées axiales et une décoration raffinée. La composition du n° 53 est plus traditionnelle que celle des nos 55-57. Si celle-ci reprend le principe néoclassique de la façade monumentale unifiée, elle y introduit des éléments novateurs, typiquement éclectiques, comme l'angle arrondi ou le traitement décoratif en saillie de la première travée rue de Lalaing.
- Le Square Meudon [Arrêtés du 09/03/1995 et du 17/04/1997].

Les grands parcs aux alentours sont les sites classés du quartier Léopold, mais sont en dehors de l'aire géographique considérée : Parc du Cinquantenaire et le Parc Léopold [Arrêté du 18/11/1976], le Musée Wiertz et son jardin [Arrêtés du 13/04/1995 et du 23/10/1997], le Square de Meeûs [Arrêté du 08/11/1972 et Frère Orban [Arrêtés du 04/10/1974].

L'aire géographique ne se distingue pas non plus par la richesse de son patrimoine naturel, si ce n'est les nombreux arbres remarquables dans le Parc Léopold.

2.2.3 Situation projetée

Le projet est sans incidences, vu l'absence ou l'éloignement d'éléments patrimoniaux.

2.3 Le relief, le sol, les eaux souterraines et de surface

2.3.1 Situation existante

Le territoire de l'aire géographique fait partie du plateau brabançon, vaste pénéplaine tertiaire entaillée par de profondes vallées résultant d'une érosion ayant enfoncé les lits des rivières jusqu'à la base du sable bruxellien. La dépression topographique du Maelbeek fait partie de ces vallées ; cette dépression, orientée sud-nord comme bon nombre des vallées de la rive droite de la Senne, est encadrée de versants raides. Dans le périmètre d'étude, l'altitude varie entre 45 et 60 mètres. Le point le plus bas se trouvant à proximité de la chaussée d'Etterbeek (fond de vallée) et le point le plus haut au croisement des rues de Trèves et Belliard. Contrairement à la rue de la Loi, la rue Belliard épouse le relief naturel.

Excepté une partie se trouvant dans la forêt de Soignes, la quasi-totalité de la Région de Bruxelles-Capitale se situe dans le bassin hydrographique de la Senne qui forme un sous-ensemble du bassin de l'Escaut. Plus précisément, l'aire géographique se situe au sein du bassin versant d'un affluent de rive gauche de la Senne, le Maelbeek. De toutes les vallées bruxelloises, la vallée du Maelbeek-Est est sans doute celle qui a subi le plus de bouleversements. Depuis son premier voûtement (1853), le Maelbeek n'est plus considéré comme un cours d'eau mais uniquement comme un collecteur.

Le sous-sol de la Région de Bruxelles-Capitale est entièrement constituée de roches sédimentaires tertiaires, à l'exception des sols de couverture et les alluvions modernes³² quaternaires qui se sont développées sur les pentes et fonds des vallées de la Senne et de ses affluents, tels que le Maelbeek. Ces terrains tertiaires [Eocène] se succèdent en couches sub-horizontales sur un socle cambrien plissé, l'Anticlinal du Brabant, qui n'affleure nulle part en région bruxelloise mais qui au droit de l'aire géographique [Entre les vallées de la Senne et du Maelbeek] est par contre recouvert par un Crétacé secondaire intercalé.

L'Eocène est donc l'époque géologique dominante dans la région et ses sables tertiaires en occupent la plus grande superficie. La rive droite est avant tout caractérisée par le Bruxellien [Eocène moyen] (Complexe de sable et de grès sur 2 à 6 mètres d'épaisseur) tandis que les étages Yprésien [Eocène inférieur] (Complexe sablo-argileux sur des épaisseurs de 26 à 48

³² Ces terrains alluviaux, composés de graviers, de sables, d'argiles, de limons et de tourbes, sont d'âge Holocène [Quaternaire] et gisent sur une épaisseur d'une vingtaine de mètres en fond de vallée du Maelbeek.

mètres) et Landénien (Complexe sableux et argilo-sableux) [Paléocène] affleurent essentiellement en rive gauche de la Senne, où l'étage Bruxellien plus récent a été érodé. L'étage Bruxellien présente une bonne tenue géotechnique et une excellente perméabilité au contraire de l'étage Yprésien. Entre les vallées de la Maelbeek et de la Woluwe, des terrains plus récents [Lédien ; Asschien] surmontent encore le Bruxellien. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que la vallée du Maelbeek a été partiellement remblayée et les terres remaniées ; généralement, ces remblais présentent une épaisseur de 2 mètres, pouvant néanmoins atteindre jusqu'à un maximum d'une dizaine de mètres.

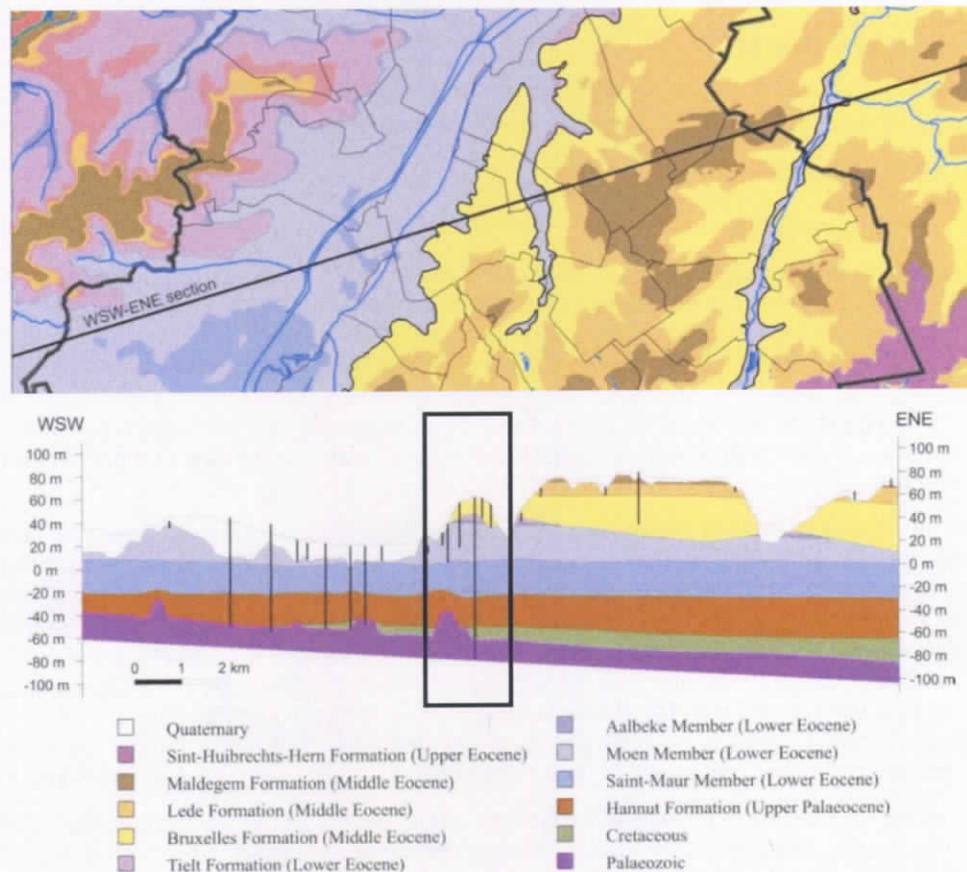


Figure 14 : Géologie simplifiée de la région Bruxelloise

La succession dans le sous-sol de formations à perméabilités différentes aboutit à la superposition de nappes captives (Landénien) ou semi-captives (Socle primaire ou Crétacé). Parmi les différentes nappes aquifères superposées au droit de l'aire géographique, la nappe libre³³ des sables du Bruxellien est la plus superficielle. Etant donné le relief du site, elle se situe en effet à une profondeur comprise entre 2 et 5 mètres. Ainsi, cette nappe alluviale, située à faible profondeur, pourrait être vulnérable à une éventuelle pollution. Aucune prise d'eau souterraine permanente n'est recensée dans l'aire géographique

Les formations composées de sables et de gravier ont par contre un caractère plus perméable qui les rend plus vulnérables aux pollutions. Au sein de l'îlot, la parcelle du bâtiment REMARD est reprise en catégorie 2 à l'inventaire de l'Etat des sols ; autrement dit, cette parcelle est légèrement polluée sans risques³⁴, au motif qu'une activité à risques³⁵ a eu lieu sur le site.

³³ Cette nappe est libre et voit son niveau piézométrique évoluer dans le temps. Le piézomètre à proximité de la Place du Luxembourg l'a repérée entre les niveaux 48,95 m (minimum) et 51,80 m (maximum).

³⁴ Ces parcelles respectent les normes d'intervention pas les normes d'assainissement, c'est-à-dire que les concentrations de polluants sous lesquelles les risques pour la santé humaine et pour l'environnement sont considérés comme négligeable. Les normes d'assainissement étant dépassées, les terres excavées par exemple ne peuvent être réutilisées sur un autre terrain bruxellois

³⁵ Ateliers d'entretien et de réparation de véhicules à moteurs et Dépôts de liquides inflammables.

Bruxelles Environnement dispose d'un dossier de reconnaissance de l'état du sol, lequel ne nécessite aucune mesure de suivi ou de sécurité, ni de restriction d'usage.

Une grande partie du territoire de ce quartier s'avère irrémédiablement perdue pour l'archéologie, du fait de l'occupation des espaces par des bâtiments construits sur un ou plusieurs niveaux en sous-sol, tels des bâtiments avec des parkings souterrains comme le REMARD. Des zones ont vu leur sous-sol détruit ou gravement perturbé du fait de déblais réalisés pour l'aménagement de la voie ferrée.

2.3.2 *Situation projetée*

Le projet ne prévoit aucun agrandissement de l'enveloppe du parking, laquelle aurait pu modifier le relief du sol. Il n'y a donc aucune incidence sur ce domaine de l'environnement.

2.4 **Faune et Flore**

2.4.1 *Situation existante*

Le projet se développe dans un **contexte urbain** densifié par les pratiques humaines tant passées qu'actuelles, lesquelles ont perturbé les milieux naturels : si l'îlot reste encore incomplètement bâti, les infrastructures de transport à proximité [Voirie, Chemin de fer, Voie d'eau] avec leur circulation très dense sont à l'origine d'effets de rupture importants sur le réseau écologique : pollutions diverses, y compris sonore avec une perte de quiétude pour la faune. En conséquence, les parcelles bâties dans l'aire géographique d'immeubles aux gabarits élevés, lesquelles imperméabilisent quasi toute la zone, présentent très **peu d'intérêt en termes de biodiversité**.

Seuls les espaces verts peuvent représenter des sites d'accueil pour la faune et la flore. Hors de l'aire géographique, le Parc Léopold, à l'arrière des rues Belliard et du Remorqueur est le plus proche du bâtiment REMARD. En périphérie du quartier européen, le parc est un vestige de l'ancienne vallée Maelbeek, à proximité du cours d'eau et de ses nombreux moulins ; des demeures de plaisance appartenant à l'aristocratie partageaient un paysage encore boisé et vallonné. Lors de l'indépendance de la Belgique, dans le contexte de la naissance du quartier Léopold dans la vallée du Maelbeek, le futur parc est d'abord un jardin zoologique et horticole, lieu d'agrément pour la bourgeoisie. Au cours des fêtes du Cinquantenaire de la Belgique, l'ancien jardin zoologique devient le « Parc Léopold » mais aussi une cité des Sciences.

L'étang du parc attire une avifaune typique des plans d'eau : canards colverts, hérons cendrés, poules d'eau, foulques, oies d'Egypte. Près d'une cinquantaine d'arbres du parc figurent sur la liste des arbres remarquables de la région bruxelloise : des marronniers (*Aesculus Hippocastanum*), des frênes (*Fraxinus Excelsior*), des érables sycomores (*Acer pseudoplatanus*), des cyprès chauves de Louisiane (*Taxodium distichum*) mais aussi un platane d'Orient bicentenaire. Ce patrimoine végétal a fait l'objet d'un relevé minutieux pour pouvoir mener les actions sanitaires et curatives. Les pelouses font également l'objet d'un soin tout particulier vu leur utilisation intensive et surtout leur importance dans ce paysage vallonné.

Dans l'aire géographique, aucun espace ne fait l'objet d'une protection particulière du point de vue de la législation sur la conservation de la nature.

2.4.2 *Situation projetée*

Le projet n'affecte aucun élément végétal et n'est pas de nature à entraîner des nuisances pour la faune ou la flore. Compte tenu, entre autres, de l'emprise du parking en sous-sol, l'arrière du bâtiment REMARD ne peut guère faire l'objet d'une zone d'accueil pour la faune, la flore et la biodiversité.

2.5 Les eaux usées, les eaux pluviales et les eaux de distribution

2.5.1 Situation existante

En région de Bruxelles-Capitale, VIVAQUA assure les activités administratives, techniques et commerciales liées à la **distribution d'eau** et à la **gestion des réseaux d'égouts**.

Toutes les voiries dans l'aire géographiques sont parcourues par plusieurs canalisations du réseau de distribution d'eau potable. Ainsi, à la Rue Belliard, sur son tronçon longeant l'îlot du bâtiment REMARD, ont été posées des conduites de 150 ou 200 mm de diamètre. Ces conduites sont, selon les endroits, en acier, en acier cimenté, en fonte ductile, ou encore en fonte ductile verrouillée.

Dès le milieu du XIX^{ème} siècle, les communes traversées par le Maelbeek construisent un réseau d'égouttage consistant en fait dans le voûtement du cours d'eau. Complètement achevé en 1873, ce collecteur s'avéra rapidement insuffisant, au point qu'il fallut à plusieurs reprises en augmenter la capacité, en le démultipliant, et ce jusqu'en 1967 (collecteur du Nouveau Maelbeek). En définitive, le Maelbeek n'est plus considéré comme un cours d'eau mais uniquement comme un collecteur ; il est composé de deux pertuis ; le débit y est de 150-200 litres/ sec.

Les eaux usées de l'aire géographique sont collectées par le collecteur du Maelbeek, qui commence place Flagey et se dédouble, au niveau de l'avenue de Livingstone, en l'ancien et le nouveau Maelbeek, avant d'aller rejoindre le collecteur de la Senne, dans le bas du boulevard Lambertmont – en ce qui concerne l'ancien - et au niveau de la rue du Lien - pour ce qui est le nouveau Maelbeek.

En amont du collecteur du Maelbeek, le réseau d'égouttage dans l'aire géographique (de même que le collecteur) est de type unitaire³⁶, recueillant et évacuant de manière indifférenciée les eaux usées et les eaux pluviales. De simples canalisations débouchant sur ce collecteur du Maelbeek, situé en fond de vallée, sont posés dans l'ensemble des rues de l'aire. Ainsi, dans la partie « haute », de la rue Belliard, depuis la rue de Trèves, un ovoïde d'une hauteur de 150 cm et d'une largeur de 80 cm est posé en son centre. A partir du mail européen, cette canalisation dévie légèrement vers le sud tout en gardant ses dimensions. Dès la rue d'Ardennes, cette canalisation se dédouble (ovoïdes de 200 et 150 cm de hauteur, et de respectivement 135 et 80 cm de largeur) temporairement pour que la canalisation la plus importante puisse desservir la rue De Pascale. Passé la rue du Remorqueur, la canalisation se dédouble à nouveau, l'une de ces deux branches (200 cm de hauteur et 135 cm de largeur) devient la canalisation de la rue Van Maerlant. L'autre branche (120 cm de hauteur et 80 cm de largeur) longe le parc Léopold avant de se jeter dans le collecteur du Maelbeek.

En aval du Maelbeek, le collecteur de la Senne achemine les eaux usées vers la station d'épuration de Bruxelles-Nord. Cette station d'épuration, entrée en service en mars 2008, qui traite les trois quarts des eaux usées générées par la Région bruxelloise (et une partie des communes périphériques), soit un équivalent de 1.100.000 E.H ou un volume de 250 milliers de m³ par jour. Dans la mesure où le réseau est historiquement de type unitaire, une partie des eaux usées est cependant déversées vers la Senne et le Canal via les déversoirs d'orage. A contrario, une part non négligeable d'eaux de ruissellement mais également d'eaux détournées du réseau hydrographique - tels le Maelbeek – parviennent à la station Nord. Les performances épuratoires de la Station Nord sont cependant considérées comme bonnes et stables ces dernières années³⁷. Les eaux assainies sont en finale rejetées dans la Senne.

³⁶ Ce qui peut avoir un impact sur les risques d'inondations dans la ou les communes avoisinantes ; toutefois dans l'aire géographique, le bassin d'orage « Belliard » de 17.000 m³ de même que celui de Flagey de 33.000 m³ pallient à cette problématique dans la vallée du Maelbeek.

³⁷ La station d'épuration de Bruxelles-Nord peut traiter certaines catégories de polluants, à savoir les matières organiques, les matières en suspension, l'azote et le phosphore. Les autres polluants ne sont pas traités dans ces installations mais sont partiellement captés par décantation dans les boues résultant des processus d'épuration.

2.5.2 Situation projetée

Le projet ne prévoit aucune modification du sol, ni des dispositifs de collecte des eaux ou d'installations à risque.

Les consommations induites par ces installations classées, en ce compris le nettoyage du parking sont relativement marginales par rapport au grand nombre d'emplois de bureaux dans l'aire géographique. En conséquence, le projet, qui plus est de renouvellement d'une autorisation pour des installations existantes, n'a aucun impact sur les réseaux de distribution et d'évacuation des eaux ; les quantités d'eau usées et pluviales rejetées ne sont en effet peu significatives.

2.6 Air et Atmosphère

2.6.1 Situation existante

La qualité de l'air fait l'objet d'un suivi permanent à Bruxelles grâce au développement d'un réseau de mesures en temps réel³⁸ de la pollution atmosphérique, qui enregistre les concentrations de tous les polluants influant sur la qualité atmosphérique [Dioxyde de Soufre ; Oxydes d'Azote ; Ozone ; Oxyde de Carbone ; Particules en suspension ; Mercure ; BTX (Benzène, toluène et xylène)]. Tous les indicateurs tendent à montrer une évolution positive en termes de qualité de l'air ambiant dans la ville. Ce constat est lié à l'élimination progressive d'importantes sources d'émissions (incinérateurs hospitaliers, cokeries, etc.), au renouvellement du parc automobile, à l'utilisation croissante du gaz naturel pour le chauffage, ...

La situation est toutefois extrêmement variable d'un quartier à l'autre selon le contexte local. Ainsi, l'aire géographique étant traversée par d'importantes voies métropolitaines très fréquentées (Rues de la Loi et Belliard, Chaussée d'Etterbeek), le trafic routier est la principale source d'oxydes d'azote [NOX] en particulier et de pollution atmosphérique en général. Des campagnes de comptage ont en effet permis de mettre en évidence le passage respectivement de plus de 42.000 et de 13.500 véhicules chaque jour aux rues de la Loi et Belliard. A cela s'ajoutent les véhicules en attente d'accès aux parkings ou en recherche d'autres zones de stationnement en voirie, dans la mesure où la circulation à faible vitesse implique la production plus importante de monoxyde de Carbone [CO]. Dans le quartier européen, la qualité de l'air est aussi impactée par les rejets des systèmes de ventilation et de chauffage qui équipent l'important parc de bureaux ainsi que par les émissions de poussière des nombreux chantiers.

Le plus haut taux de pollution du pays est en réalité enregistré à la station «Eastman Belliard». L'effet dit « canyon » qui s'applique à l'échelle de la rue de la rue Belliard et des rues riveraines de l'îlot n'y est évidemment pas étranger. Lorsque les bâtiments sont d'une hauteur disproportionnée par rapport à la largeur de la rue, en particulier si une seule rive est ensoleillée, se met en effet en place une circulation de type "cellulaire" qui, en ralentissant les échanges avec les couches supérieures de l'atmosphère, tend à accumuler les polluants émis depuis la rue dans les basses couches.

Un impact sur l'environnement, mais plus encore sur la santé humaine peut alors être déploré. En effet, la population est exposée à la pollution atmosphérique de façon continue et à long terme. Ainsi, l'exposition régulière aux différents polluants potentiellement contenu dans l'air peut occasionner ou renforcer des pathologies cardiovasculaires et respiratoires. Les populations les plus à risque sont les enfants et les personnes âgées, lesquelles catégories ne fréquentent cependant que relativement peu les lieux.

³⁸ Les stations Belliard référencées « B005 » et « B006 » située au niveau du parlement européen, sont les plus proches du bâtiment REMARD.

2.6.2 Situation projetée

Le projet ne prévoit aucune modification des installations de ventilation, qui sont considérées comme suffisante dans la mesure où la présente demande en renouvellement de permis d'environnement ne modifie pas non plus le nombre d'emplacements de stationnement.

Pour assurer la qualité de l'air à l'intérieur du parking, celui-ci est ventilé mécaniquement ; l'air qui y d'abord est pulsé provient d'un groupe [de marque CIAT] situé dans un local technique situé au 8^{ème} étage du bâtiment [GE1] et installé avant 1992 ; ce groupe de transfert extrait l'air provenant initialement des bureaux/salles de réunion, pour le (re)pulser vers le parking à raison d'un débit de 16.150 m³/h. En finale, l'air vicié des parkings est extrait à l'aide d'un ventilateur situé dans une tourelle se trouvant sur la toiture du bâtiment et installé en 2014.



Le débit d'extraction de l'air du parking vers l'extérieur est de $\pm 12.800 \text{ m}^3/\text{h}$ ³⁹. L'air hygiénique et vicié transitent par des gaines calorifugées qui sont placées dans les trémies du bâtiment. La ventilation vise à ce que l'atmosphère dans le parking ne devienne jamais toxique ou explosive ; toute stagnation de gaz et concentration de monoxyde de carbone doit en effet être empêchée.

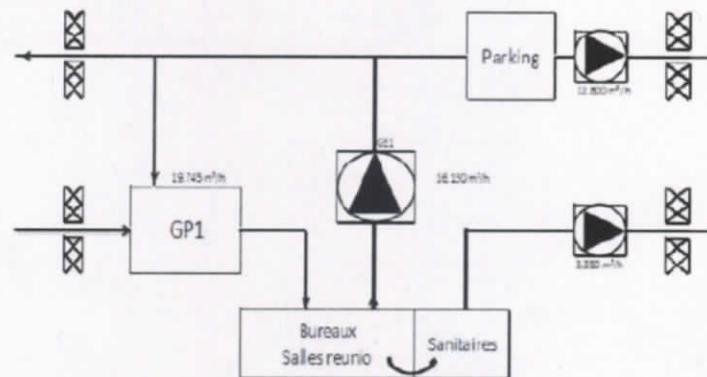


Figure 15(a) : Schéma simplifié de fonctionnement du système de ventilation dans le parking

L'installation de ventilation existante est donc suffisante pour permettre l'extraction d'un débit de minimum 200 m³/h/emplacements ; pour ce faire, le débit de ventilation minimum de la tourelle devrait en effet être égal à 56 unités * 200 m³/h, soit 11.200 m³/h.

Le système de ventilation n'est pas couplé à un système de détection du CO ou de présence mais fonctionne simplement de manière intermittente selon le rythme jour/nuit, c'est-à-dire aux horaires d'utilisation du parking. Dans le bâtiment REMARD, selon l'audit énergétique joint à la demande (p.32/67), les groupes sont libérés sur base d'un horaire spécifique : de 6h00 à 19h00 du lundi au vendredi. Le recyclage d'air (GE1) vers les parkings ou vers le GP1 ainsi que vers l'extérieur se fait au moyen de registre motorisés.

Tous les rejets d'air viciés des groupes de ventilation sont situés en toiture, de même d'ailleurs que ceux des chaudières à condensation du bâtiment qui rejettent dans l'air les produits de combustion du gaz. Cette localisation des rejets hors des couches basses de l'atmosphère évite que le voisinage ou les usagers de la rue Belliard soient exposés à cette pollution ; rappelons toutefois que le quartier européen est peu habité et est surtout fréquenté par des travailleurs en journée.

³⁹ Il existe également un petit groupe extracteur supplémentaire de 700 m³/h qui est un groupe de transfert de l'air vicié des salles de réunion du rez-de-chaussée uniquement vers le parking

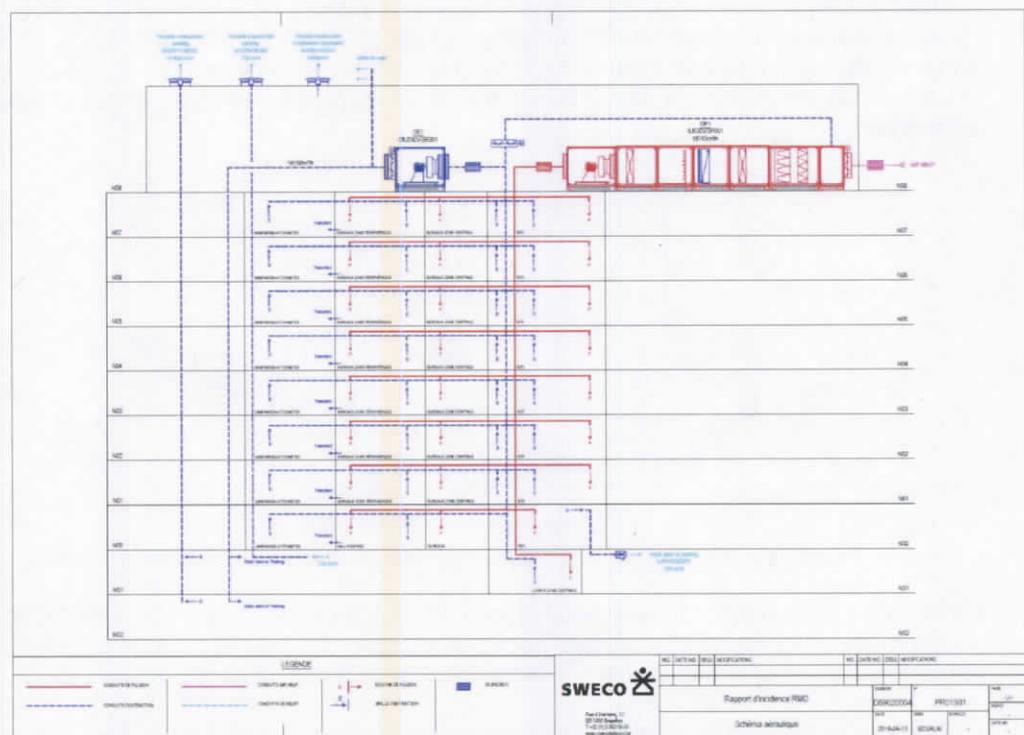


Figure 15(b) : Schéma complet de fonctionnement du système de ventilation dans le parking



Groupe d'extraction GE1

2.7 L'environnement sonore et vibratoire

2.7.1 Situation existante

Du point de vue physique, un son peut être défini comme une variation de pression qui peut être détectée par l'oreille humaine. La problématique du bruit en milieu urbain est la résultante de diverses sources : le trafic routier, les activités économiques, les chantiers, le voisinage, etc..., mais aussi les installations classées ; ces sources sont susceptibles d'engendrer des problèmes de coexistence surtout dans les quartiers d'habitations. Quant aux vibrations, ce sont des mouvements dynamiques autour d'une position d'équilibre, lesquels se propagent par le sol. Les sources les plus courantes de vibrations en milieu urbain sont d'une part la circulation des trains, des trams, des métros et des poids lourds et d'autre part, certaines activités sur les chantiers. Mais les installations dites « classées » sont aussi sources de vibrations.

L'ambiance acoustique et l'environnement vibratoire sont déterminés actuellement dans l'aire géographique par les nuisances sonores générées essentiellement par la ligne de chemin de fer 161 (Bruxelles-Namur), qui réapparaît à l'air libre au nord de la rue Belliard, et le trafic routier, circulant à grande vitesse, sur la rue Belliard.

- La ligne de chemin de fer est en effet parcourue par tous types de trains voyageurs (Internationaux, InterCity, InterRegio, Omnibus, trains de pointe...) avec une fréquence de passage très importante. En journée, les niveaux sonores enregistrés sont de l'ordre 75 dB à proximité immédiate de la voie.
- La rue Belliard relie le cœur de Bruxelles au parc du Cinquantenaire. Elle est très fréquentée, fonctionnant principalement comme un boulevard de sortie quasi-exclusivement dédié aux voitures. On y constate un volume sonore allant de 70 à 80 dB en journée, ce qui en fait un axe « très bruyant ».

L'impact sonore de la rue, bien qu'important, peut être relativisé par rapport à celui de la ligne ferroviaire. Les accès aux parkings sont également sources de bruit dans la mesure où les automobiles doivent manœuvrer pour accéder aux parkings, notamment souterrains sous les immeubles de bureaux.

Le bâtiment est par contre trop éloigné des lignes de tram pour en subir réellement les nuisances sonores et vibratoires. L'ambiance peut être en finale qualifiée de bruyante avec des niveaux sonores supérieur à 75 dB le long de la rue Belliard, perturbés par les bruits routiers et ferroviaires. Ce niveau de bruit important diminue par contre dans les voiries transversales.

Le bruit généré par les activités de transport et les chantiers entre 9h et 17h constituent des exceptions à la législation relative à la lutte contre le bruit [Cfr. Ci-après]. L'exposition prolongée à des bruits « excessifs » peut toutefois avoir des impacts en terme de santé publique : elle peut entre autres occasionner une perturbation du sommeil, une réduction générale du bien-être, des difficultés de concentration et de communication orale, un état de stress, des effets sensoriels (douleurs physiques à l'oreille), des modifications du comportement social (agressivité, isolement.) etc. Souvent, la gêne résultant des vibrations n'est que temporaire (dans le cas notamment d'activités de chantier), mais d'autres activités sont des sources de vibrations permanentes (train, métro etc.), lesquelles peuvent alors influencer sur la santé publique. Des vibrations intenses sont également susceptibles de dégrader des bâtiments, l'apparition de fissures étant le type de dégradation le plus courante.

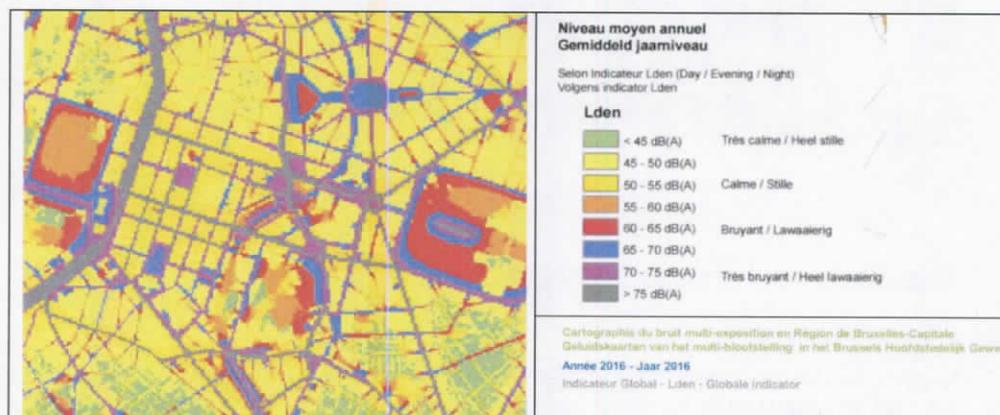


Figure 16 : Extrait de la carte du bruit multi-exposition 2016 (Bruxelles Environnement)

En Région de Bruxelles-Capitale, l'arrêté du 21 novembre 2002 relatif à la « lutte contre le bruit de voisinage » fixe les seuils maximums de bruit qui ne peuvent être dépassés dans ses environs immédiats par toute source sonore audible (installation ou activité bruyante). Des seuils différents existent en fonction de l'endroit où la gêne est perçue (intérieur ou extérieur, type de local, ...) mais également en fonction de l'heure de la journée, du jour de la semaine et de l'affectation urbanistique de la zone définie au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), avec un principe de seuils d'autant plus sévères que les zones (zones d'habitat) ou les périodes sont sensibles (le soir et la nuit).

En guise de rappel, l'aire géographique est en zone administrative au PRAS, ce qui correspond à cet arrêté à une Zone de type « 5 ». Des valeurs limites de bruit spécifiques ne peuvent être dépassées à l'extérieur d'un immeuble, en fonction non seulement de la localisation du bâtiment abritant l'installation, mais aussi de la tranche horaire et du type de jour (jours ouvrables, samedi, dimanche, jours fériés). L'article 2§1 de l'arrêté dont question ci-avant distingue 3 plages horaires (A, B et C), chacune correspondant à des valeurs de plus en plus strictes.

	Période A	Période B	Période C
Zone 1	42	36	30
Zone 2	45	39	33
Zone 3	48	42	36
Zone 4	51	45	39
Zone 5	54	48	42
Zone 6	60	54	48

Ainsi, le bruit de l'installation ne peut excéder 54 dB en journée (de 7 à 19h) les jours de semaine ; 48 dB en soirée (de 19 à 22h) et le samedi matin ; 42 dB la nuit (de 22h à 7h) ainsi

que le dimanche et les jours fériés. Certains bruits, notamment les bruits en provenance d'installations classées s'ils sont perçus (et mesurés) à l'extérieur, sont toutefois exclus du champ d'application de cette législation. Autrement dit, il faudrait que des bruits excessifs émis par ces installations soient perçus à l'intérieur des locaux des bâtiments voisins pour que des mesures d'atténuation soient prises.

2.7.2 *Situation projetée*

La plage horaire d'utilisation du parking est limitée à la période couvrant les heures habituelles de travail [Période A]. Le trafic généré est essentiellement diurne. De toute manière, la circulation générée par une centaine de mouvements journaliers, en approche de l'accès, va se fondre dans l'environnement acoustique existant de la rue Belliard, lequel est en guise de rappel fort bruyant.

Les installations classées sont aussi source de bruits ; ainsi, les éléments d'une **machine à froid**, comme les compresseurs, les condenseurs et les ventilateurs, sont des sources connues de bruit. Parmi celles-ci, le compresseur est le cœur de l'installation frigorifique, lequel assure l'apport d'énergie mécanique pour élever la température et la pression du gaz frigorigène. Les compresseurs à vis, majoritairement utilisés pour les équipements HVAC et notamment dans la machine à froid du REMARD, sont parmi les moins bruyants⁴⁰ sur l'ensemble du spectre sonore.

Le bruit de la machine à froid a été mesuré autour de 75 dB (sans la coiffe acoustique). Ce niveau est supérieur à celui de l'ambiance sonore dans la mesure où, par rapport à la rue Belliard, la machine est non seulement située à une hauteur de 25 m mais aussi à l'arrière du bâtiment REMARD, ce qui vu la diminution de la nuisance acoustique avec la distance⁴¹ amène théoriquement le bruit ambiant autour d'une valeur d'environ 45 dB.

L'implantation en toiture de la machine, comme dans le cas du REMARD, est cependant idéale dans la mesure où il n'y a pas de locaux d'habitations dans l'îlot ou de bureaux, tant au même niveau que cette toiture mais surtout à des niveaux supérieurs ; aucune plainte n'a d'ailleurs été déposée pour les nuisances sonores occasionnées par cette installation de sorte qu'aucune mesure anti bruit supplémentaire ne s'avère nécessaire. Rappelons aussi que la machine à froid est entourée de la coiffe acoustique, qui permet l'atténuation et la propagation du bruit et dont on considère généralement qu'il atténue le niveau sonore d'environ 10 dB. Le niveau sonore de la machine à froid a d'ailleurs été mesuré à 62,5 dB à l'extérieur du caisson. La ventilation du parking se fait par contre via des tourelles d'extraction directement à l'air libre [sans dispositifs acoustiques].

Les bruits (exercés par tout équipement motorisé, tournant et/ou un des fluides en mouvement) vont se transmettre via les fixations de l'équipement à la structure porteuse du bâtiment. Ainsi une énergie sous forme de vibration se transmettra dans la structure du bâtiment porteur ainsi que dans tout bâtiment en contact avec celui-ci. Parallèlement aux mesures prises contre le bruit, la machine à froid du REMARD a été posée sur des supports anti-vibratiles, en l'occurrence des ressorts.

Par souci de complétude, le transformateur statique est installé dans un local technique au niveau [-1] du bâtiment. Les locaux techniques constituent à eux seuls un véritable moyen d'action pour réduire le bruit rayonné vers l'extérieur.

En conclusion, le projet n'aura pas d'impact significatif au niveau du bruit et des vibrations sur le voisinage du bâtiment REMARD, dont l'ambiance est déjà fort bruyante. Néanmoins, le permis d'environnement fixera les niveaux de bruit qui devront être respectés lors de l'exploitation de ces installations classées. Des valeurs limites y seront imposées pour le bruit perçu à l'extérieur, en dehors du site de l'établissement, ainsi que pour les émergences de bruit qui peuvent être perçues dans les bâtiments voisins de l'exploitation.

⁴⁰ Le bruit des compresseurs est constitué des bruits de carcasse, de moteur d'entraînement, de pulsation du fluide transmis par les conduits frigorifiques situés entre le compresseur et l'échangeur, ...

⁴¹ De manière générale, le niveau de bruit diminue de 6dB chaque fois que la distance double par rapport à la source

2.8 Micro-climat

2.8.1 Situation existante

Cette situation existante peut être appréhendée à la fois par l'ensoleillement et les déplacements d'air. Dans le quartier européen et dans l'aire géographique, ces deux paramètres sont fortement influencés par la hauteur très élevée des immeubles de bureaux.

Les bâtiments existants caractérisant le périmètre de l'îlot ne sont pas suffisamment éloignés les uns des autres pour ne pas se porter de l'ombre. Aux équinoxes, les rayons du soleil atteignent brièvement la rue Belliard tôt le matin et la rue de Trèves en début d'après-midi. Positionné au sud, le bâtiment ASP porte ombrage sur la façade méridionale du bâtiment RMD, dont seuls les étages supérieurs peuvent être parfois atteints par les rayons du soleil, dans la mesure où les deux gabarits sont significativement différents. Le centre de l'îlot est beaucoup trop peu vaste pour que les gabarits élevés et massifs des immeubles riverains ne lui causent préjudice une grande partie de la journée. La situation est conforme à celle qu'on peut attendre d'un quartier urbain dense, où seul en finale le Mail Européen peut bénéficier d'un bon ensoleillement.

Sachant que la direction dominante – la moitié du temps - du vent sur la région de Bruxelles (source IRM) est sud-ouest mais que des hauts bâtiments ont tendance à rabattre les vents, les déplacements d'air sont fortement perturbés et ont fortement tendance à être tourbillonnants. Les vitesses moyennes dans le quadrant SO sont de l'ordre de 18 à 20km/h [à 10 m du sol] alors que la moyenne dans toutes les directions est de 15km/h. Des pointes supérieures à 30km/h environ sont atteintes 10 jours/an. Un vent dans la direction particulière de la rue Belliard pourrait donc être source d'inconfort pour les piétons (effet "couloir" lié à la canalisation du vent dans ce passage étroit) à partir du moment où il dépasse ces vitesses moyennes [18 à 20 Km/h].

2.8.2 Situation projetée

Le projet n'envisage pas de modification des volumes bâtis et n'entraîne de ce fait aucune incidence (ombrage, turbulence, ...) en matière de micro-climat. La situation existante est donc maintenue.

2.9 Energie

2.9.1 Situation existante

2.9.1.1 Réseau Haute-tension

En Belgique, la société Elia est le seul gestionnaire chargé de transporter l'électricité sur le réseau haute tension (de 30 à 380 kV). Cette dernière amène l'électricité des producteurs jusqu'aux réseaux de distribution afin qu'elle puisse être acheminée vers les consommateurs. Trois postes d'alimentation concernent l'aire géographique : la station Wiertz, Charles-Quint et Naples.

En ce qui concerne le réseau électrique, divers réseaux de câbles à haute tension (HT) sont posés à des profondeurs variant entre 0,5 et 2 mètres, comme :

- ✓ les deux câbles souterrains de 36 kV reliant les sous-stations Wiertz et Scailquin et transitant notamment par les rues d'Ardenne et Montoyer.
- ✓ les deux câbles souterrains de 36 kV reliant les sous-stations de Demot et de Wiertz et longeant la rue Belliard du côté des numéros impairs.
- ✓ en outre, un câble de réserve de 36 kV longe également la rue Belliard (côté numéros impairs) en direction d'Arts-Loi.

Actuellement, le réseau électrique est suffisant.

2.9.1.2 Réseau Basse et Moyenne-tensions

En Région Bruxelloise, SIBELGA est l'entreprise responsable de la gestion des réseaux de distribution à moyenne et basse tension. SIBELGA achemine l'électricité vers les clients (les habitants, les entreprises, les institutions, etc...) et est aussi en charge de l'éclairage public.

L'ensemble du périmètre est bien desservi par ce réseau ; plusieurs cabines de distribution sont recensées au sein du périmètre d'étude.

2.9.1.3 Réseau de gaz

SIBELGA achemine également le gaz naturel vers les clients via le réseau de distribution. Diverses installations liées au gaz sont relevées au sein de l'aire géographique. Ainsi, le réseau de gaz moyenne pression emprunte la chaussée d'Etterbeek (depuis Arts-Loi, côté numéro pair), la rue Van Maerlant (côté numéro pair) et enfin la rue du Remorqueur. La rue Belliard est également longée, à certains endroits seulement et de part et d'autre de la voirie, par une conduite de gaz de moyenne pression. On retrouve également des conduites à la rue d'Ardenne, la rue de Trèves (le long de la gare du Luxembourg) et enfin, la rue d'Arlon (côté numéro impair). Plusieurs postes de détente sont également répertoriés ; ces derniers permettent de diminuer la pression du gaz qui peut ainsi être acheminé vers les consommateurs. Le réseau de gaz basse pression est lui aussi bien répandu. SIBELGA assure l'acheminement du gaz sur la plupart des voiries situées sur le périmètre de l'îlot.

2.9.2 Situation projetée

Plus de 6500 m² doivent être chauffés et refroidis. Le bâtiment n'ayant pas recours au mazout pour se chauffer, la consommation énergétique annuelle d'électricité est de l'ordre de 635.000 kWh et celle du gaz de 475.000 kWh. Pour la plupart des établissements, hors logements, de plus de 3500 m², la demande de permis d'environnement ou de prolongation de celui-ci doit être complétée d'un audit énergétique. Celui-ci est réalisé et a été approuvé le 2 octobre 2018. En outre, une comptabilité énergétique annuelle est tenue.

Le projet ne prévoit pas de modifications des parois ou de l'occupation du volume chauffé du bâtiment et n'entraîne de ce fait aucune incidence, lesquelles pourraient l'exposer à des législations nouvelles ; ainsi certains volets du CoBrACE⁴² sont d'application pour les projets dont la demande de permis d'urbanisme est déposée après le 1/1/2015⁴³.

Toutefois, les nombreuses installations à l'intérieur du bâtiment REMARD, qu'elles soient classées ou non (chaudière ; groupes d'extraction ; ascenseurs ; pompes ; ...), sont fortement consommatrices d'électricité, ce dont témoigne la nécessité d'un transformateur statique [Installations classées]. Le tableau du formulaire de demande en permis d'environnement reprend les consommations électriques de ces différentes installations.

L'électricité consommée par ces installations n'est pas produite sur place mais est a priori totalement produite à partir d'énergies renouvelables [« Energie verte »], évitant ainsi de manière générale, les rejets de gaz de combustion dans l'air. Ces derniers contribuent à divers processus de dégradation du milieu naturel imputable à une concentration excessive dans l'atmosphère terrestre ; la concentration des gaz à effets de serre étant à l'origine des changements climatiques. Ces polluants peuvent affecter la santé humaine et perturber les écosystèmes ; ils dégradent également les édifices bâtis et diminuent la visibilité atmosphérique.

⁴² Le 13 novembre 2002, le Plan Air-Climat est approuvé par le Gouvernement de la région de Bruxelles-capitale, qui visait à rencontrer à l'époque les objectifs de Kyoto au niveau belge à l'horizon 2012. Le 2 mai 2013 fut adopté le « Co-BrACE », outil intégrant l'ensemble des mesures à respecter en matière de qualité de l'air, de climat et de maîtrise de la consommation énergétique. Ce code intègre notamment l'ordonnance PEB promulguée en juin 2007.

⁴³ Le CoBrACE n'est pas une simple démarche codificatrice ; il introduit en effet de nombreuses mesures nouvelles pour répondre aux objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir d'une part, réduire d'ici 2025 les émissions de gaz à effet de serre de 30% par rapport à celles de 1990 et d'autre part, assurer une bonne qualité de l'Air.

2.10 La Mobilité

2.10.1 Situation existante

2.10.1.1 Circulation automobile

Les voiries dans l'aire géographique peuvent être hiérarchisées en réseaux 'primaire', 'inter-quartier' et 'de quartier' [Plan IRIS 2] ; le PRAS ne reprend que le réseau primaire. La carte ci-dessous reprend la hiérarchie du réseau de voiries ceinturant l'îlot, telle qu'elle avait été définie par le Plan Régional de Développement [2002].



Figure 18 : Extrait de la Carte [5] du Plan Régional de Développement [2002]

Historiquement, la hiérarchisation des voiries a été mise en œuvre à Bruxelles depuis la Deuxième guerre mondiale, dans une approche unimodale visant très spécifiquement le trafic motorisé. Celle-ci a mené à de grands travaux d'infrastructures (tunnels, viaducs, autoroutes urbaines, parkings, ...) favorisant d'abord la croissance de l'usage de la voiture, la dispersion du trafic dans la ville ; puis, la congestion et même le blocage de la circulation et la dégradation de l'espace public. Le nouveau Plan Régional de Mobilité [PRM ou « Good Move »] répond au besoin d'une spécialisation multimodale des voiries ; ce plan a été approuvé en première lecture par le Gouvernement Bruxellois le 4 avril 2019 et est à l'enquête publique jusqu'à la mi-octobre.

- La **rue Belliard**, jusqu'à la rue Van Maerlant et prolongée sous le tunnel du même nom, y est reprise, tout comme la **rue de la Loi**, en tant que 'Voies Métropolitaines' [Rouge foncé], lesquelles donnent généralement accès aux grands équipements métropolitains ; en tant que prolongation de l'Autoroute E40, ces rues sont considérées comme des axes de pénétration entre le Ring et le centre de Bruxelles. Le statut de la rue Belliard change néanmoins à partir de la rue Van Maerlant, à partir de laquelle elle devient une 'voie principale'. Au PRM, la rue Belliard relève bien évidemment du niveau supérieur de la hiérarchie en ce qui concerne le trafic automobile [« AUTO PLUS »] tandis qu'il est d'un niveau « CONFORT » pour le trafic lourd des camions.

Véritable autoroute urbaine dans la mesure où la largeur est quasi exclusivement dévolue à la circulation automobile à grande vitesse, la rue Belliard dispose de cinq bandes asphaltées à sens unique, dont trois plongent vers le tunnel Belliard-Cortenbergh tandis que, du côté droit, les deux autres irriguent en surface en direction de la chaussée d'Etterbeek. Ce secteur de Bruxelles se caractérise par un fort encombrement dû au trafic des véhicules automobiles à toutes heures de la journée.

En plus, les dimensions étroites et la largeur fort inégale des trottoirs (en moyenne 1,60 m et généralement en dalles de pavés bétons), la faible protection des pistes cyclables par des bordures provisoire à ras des bandes de circulation ainsi que l'absence de plantations

d'alignement rendent leur pratique insécurisante tant pour les piétons que pour les cyclistes, compte tenu de la vitesse des véhicules. L'aménagement récent d'une piste cyclable sur l'une des bandes de circulation traduit la volonté du PRM d'inscrire la rue Belliard dans les itinéraires cyclistes principaux [« VELO-Plus »]. Le stationnement n'est pas autorisé le long de la rue Belliard.

- Entre les rues Belliard et de la Loi, les **rues d'Arlon et de Trèves** ainsi que la **Chaussée d'Etterbeek** sont classées au PRD [2002] comme des 'voies inter-quartiers' [Jaune]. Ces voies sont réservées à la circulation urbaine à courte et moyenne distance. Entre la chaussée et respectivement les rues de Trèves et Belliard, les tronçons de la rue Jacques de Lalaing et Van Maerlant, relèvent aussi de cette même catégorie.

La rue de Trèves dispose de 2x1 bandes de circulation. Les trottoirs y sont plus larges qu'à la rue Belliard mais restent encombrés par la signalisation routière. Les cyclistes circulent sur la chaussée dans les deux sens. La rue de Trèves a été conçue de manière à faciliter la circulation des lignes de bus et leur connexion à la place du Luxembourg. Au PRM, la rue de Trèves relève toujours du niveau intermédiaire du réseau tant pour les bus [« TC-Confort »] que pour les vélos [« Vélos-Confort »]

Depuis la rue Jacques de Lalaing vers la rue Belliard, la circulation est à sens unique, avec une bande dévolue aux autobus et l'autre aux voitures. Entre la place du Luxembourg et la rue Belliard, la circulation est à cette fois à double sens, mais n'est autorisée depuis la place vers la rue Belliard qu'aux seuls autobus et taxis (ainsi qu'au Corps Diplomatique). Le stationnement est organisé unilatéralement le long de la bande de la chaussée sur laquelle peuvent circuler les voitures.

- Les autres tronçons du quartier Léopold-sud et, en particulier, les **rues d'Ardenne, Montoyer et du Remorqueur**, directement riveraines du périmètre de l'îlot du bâtiment REMARD, sont des rues locales [en zone 30], étant simplement destinées à la desserte des activités riveraines [Mauve].

Avec sa chaussée asphaltée d'une largeur de 7 mètres, cette enfilade de rues fonctionne en sens unique, créant une boucle depuis et vers la rue Belliard autour de l'îlot du bâtiment REMARD. Ces rues disposent, en accotement et de chaque côté, d'aires de stationnement (également en asphalte) – dont certaines zones sont spécifiquement réservées aux autobus devant reprendre en « drop-off » les visiteurs du Parlement. Les cyclistes circulent sur une piste marquée sur la chaussée, tandis que les trottoirs plus ou moins larges sont en dalles de béton. Toutefois, en sortie du parking ATRIUM, la rue d'Ardenne fonctionne en double sens. Au PRM, elle relève d'un niveau inférieur en ce qui concerne la circulation motorisée [Autos, camions, bus], à savoir le réseau « QUARTIER ».

Au sud de la rue Belliard, les prolongations des rues de Trèves et d'Arlon jusqu'à la rue du Luxembourg sont des voiries jouant toutefois un rôle de collecteur, rabattant la circulation vers les réseaux hiérarchiquement supérieurs.

Tous les carrefours de ces rues secondaires avec la rue Belliard sont gérés par des feux tricolores. Toutes les voiries sont des voiries communales, à l'exception de la rue Belliard ainsi que de la rue de la Loi et de la Chaussée d'Etterbeek, qui sont des voiries régionales. Il est d'usage que la Région possède le pouvoir de gérer, sur une distance de 30 mètres, les morceaux de voiries communales qui croisent les voiries régionales.

2.10.1.2 Circulation des Transports en commun

L'aire géographique est traversée par plusieurs lignes de bus et de nombreux arrêts de bus ou de métro se situent à proximité directe du bâtiment REMARD. Le réseau des transports en commun dans le quartier européen est particulièrement dense dans la mesure où le quartier, fréquenté par des dizaines de milliers de travailleurs, doit être le plus aisément accessible afin d'éviter l'usage excessif de la voiture

Les stations de métro les plus proches sont "Maelbeek" et « Schuman », dont les accès sont localisés le long de la rue de la Loi. Ces stations sont desservies par deux lignes de métro. D'une part, la ligne 1 relie la gare de l'Ouest à Stockel en passant par le centre-ville de

Bruxelles ; d'autre part, la ligne 5 va d'Erasmus à Hermann-Debroux, son tracé se confondant avec le trajet de la ligne 1 entre la gare de l'Ouest et Mérode. Ces deux lignes principales sont connectées à de nombreuses autres lignes de la STIB (tram, bus), dont toutes les lignes de métro et de pré-métro. Depuis la station Arts-Loi, située une station de distance de Maelbeek, il est possible de rejoindre les lignes 2 et 6 de métro. En considérant qu'une station de métro dessert un périmètre de 500 m, tout l'aire géographique et l'îlot sont en conséquence bien desservis ; en heures de pointe, les fréquences sont cadencées entre 5 et 6 minutes. Par contre, le métro ayant remplacé un grand nombre de lignes, plus aucun tram ne circule dans le quartier européen.

L'offre en lignes de bus est particulièrement abondante. Les lignes STIB 12, 21, 27, 59, 64 en provenance de la place du Luxembourg transitent par la rue de Trèves. Tandis que les deux premières tournent à droite dans la rue Belliard – passant devant le bâtiment REMARD – les autres poursuivent tout droit par la rue de Trèves. Les directions de ces différentes lignes de bus STIB sont les suivantes :

12 : Luxembourg / Brussels Airport
 21 : Luxembourg / Brussels Airport
 22 : Luxembourg / Montgomery

27 : Gare du Midi / Andromède
 64 : Machelen / Porte de Namur

Le point d'arrêt « Trèves » le plus proche est accessible à pieds à moins de 150 mètres en empruntant les trottoirs des rues riveraines, sans traversée de voiries si ce n'est la rue d'Ardenne. En outre, des arrêts des lignes de bus STIB 22, 34, 36, 38, 60, 63, 79, 80, 95 sont également disponibles à la gare de Bruxelles-Luxembourg.

Deux gares importantes en termes de trafic sont situées dans le quartier européen : Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman, lesquelles ne sont distantes l'une de l'autre que de 500 m. Ceci s'explique par la volonté d'offrir une excellente desserte à ce quartier riche en bureaux et accueillant les institutions européennes.

Au sud-ouest, la gare de Bruxelles-Luxembourg, inaugurée en 1854, est une des plus anciennes⁴⁴ d'Europe. La gare, dotée de 6 voies, est desservie par plusieurs lignes Intercity (IC) et Interrégion (IR), locales et internationales. Elle dispose d'une très bonne intermodalité avec neuf lignes de bus ayant leur arrêt sur la place du Luxembourg et des stations Cambio, Zen Car et Villo!; les taxis y attendent aussi évidemment les clients.

La gare de Bruxelles-Schuman est située au nord-est du quartier européen. Sa construction ne date que de 1969, soit plus d'un siècle après sa voisine. Elle se situe en sous-sol et permet de desservir les bâtiments principaux du Conseil de l'Union européenne (Juste Lipse) et de la Commission européenne (Berlaymont) qui sont situées juste au-dessus, le long de la rue de la Loi, à l'intersection avec le rond-point Schuman. La station et la gare ont été récemment réagencée de manière à faciliter l'intermodalité. Quatre arrêts de bus de la STIB en surface et des bornes Villo! et Zen Car se trouvent à proximité. La nouvelle liaison ferroviaire entre Schuman et Josaphat a été achevée et permet de rejoindre de manière plus directe l'aéroport de Zaventem tout en désengorgeant partiellement la jonction Nord-Midi.

L'offre de moyens de transport font du quartier Léopold-sud un des quartiers les mieux desservis de la Région de Bruxelles-Capitale. Les déplacements depuis et vers n'importe quel point de la ville peuvent donc se faire aisément. La multimodalité est un des grands atouts du quartier européen, dans la mesure où les correspondances sont aisées entre les trains, les bus, les métros, les vélos et les voitures partagées. Néanmoins, malgré le nombre important de lignes de transports en commun et leur excellente fréquence, il n'est pas rare qu'ils soient bondés en heure de pointe. Au moindre incident, cette saturation du réseau peut engendrer des accroissements importants du temps de parcours.

⁴⁴ De cette époque ne subsiste plus que la façade qui est intégrée dans le complexe du Parlement Européen. Les quais de la gare se situent actuellement sous une grande esplanade, appelée "Mail" alors qu'elles étaient en plein air avant l'implantation des bâtiments des institutions européennes.

2.10.1.3 Stationnement

Relevant la sous-utilisation des parkings liés aux surfaces de bureaux et des parkings publics, avec en conséquence des impacts importants sur le stationnement en voirie, la Ville de Bruxelles constate que la gestion de l'offre en parking pose davantage de problème que l'offre totale d'emplacements. Pour ces raisons, elle a souhaité mener une gestion plus efficace du stationnement automobile dans la Capitale. Parallèlement, la ville souhaite également adapter l'offre en voirie à l'usage qu'elle désire favoriser, à savoir le stationnement de type rotatif 'court' aux dépens de celui des voitures ventouses.

Le maintien de l'exploitation du parking sous le bâtiment « REMARD » répond à cette préoccupation de la ville de Bruxelles, en conservant une offre de stationnement tant pour des personnes devant accéder à ses bâtiments (employés ; visiteurs de ses bâtiments ouverts au public ; entreprises de travaux devant accéder aux locaux du Parlement tout en devant transporter du matériel ; ...). Sans ce parking, une partie de ce type d'utilisateurs aurait certainement été contraintes de recourir au parking en voirie pour une durée plus ou moins longue.

Par ailleurs, l'offre de stationnement en voirie a été dans l'aire géographique évaluée par l'étude de mobilité⁴⁵ jointe au dossier de demande pour le permis d'urbanisme (2018). Ce périmètre autour de ces bâtiments comprenait environ 350 emplacements de stationnement, dont plus d'un quart était accessible avec certaines restrictions (réservés à des entrées privées de garages ; aux taxis, bus, livraisons, corps diplomatiques, ...) et dont plus de dix pourcents étaient temporairement inaccessibles pour des raisons de travaux et de chantier.



Figure 19 : Localisation des tronçons de rues concernés par le relevé d'occupation

Sur les voiries de l'îlot du bâtiment REMARD, mais aussi du côté oriental de la rue de Trèves, le stationnement est généralement en zone verte, c'est-à-dire à durée illimitée mais payant. En guise de rappel, le stationnement est interdit le long de la rue Belliard. Les rues d'Ardenne, Montoyer et du Remorqueur réservent des emplacements aux autocars ; les deux dernières aux « corps diplomatiques » et aux livraisons.

⁴⁵ Réalisée par le bureau Up&Cie Ingénieurs Conseils, elle était jointe au Rapport d'Incidences sur l'environnement concernant la demande de modification du permis d'urbanisme délivré en 2018.

Le stationnement est globalement saturé avec un taux d'occupation global légèrement supérieur à 100% dans la mesure où non seulement un nombre important de véhicules sont en stationnement illégal, parce que garés sur un emplacement sans y avoir droit (« réservé ») ou illicite (« infraction »). Néanmoins, parallèlement, restent encore disponibles un nombre relativement important d'emplacements, de l'ordre de 20% du total disponible. La présence d'emplacements libres en période de saturation est révélateur d'un bon fonctionnement du stationnement de type rotatif.

En période nocturne, le taux de disponibilité est globalement positif bien que le stationnement puisse être saturé dans les poches à caractère résidentiel, qui présentent typiquement une demande élevée pour une offre privée faible. Le nombre de places disponibles pour le stationnement nocturne apparaît comme suffisant bien qu'à certaines heures – par exemple en début de soirée – le taux de disponibilité puisse être plus faible. Le jeudi soir, qui est un jour de forte affluence des bars et des restaurants du quartier, la recherche d'un emplacement peut poser problèmes. Ce phénomène n'est pas typique du quartier et n'est pas induit par la présence du Parlement européen.

Le maintien du parking « REMARD » est une mesure particulièrement pertinente de manière à favoriser la rotation du stationnement en voirie, tant en journée qu'en début de soirée. L'impact sur le quartier continuera à être positive. A ce propos, cette mesure ne fait qu'appliquer certaines options définies en matière de stationnement par le schéma directeur du quartier européen, lesquelles peuvent être résumées de la façon suivante : Privilégier la suppression d'une partie des emplacements en voirie en faveur de parkings hors voirie afin de dégager davantage d'espace pour les modes de transports alternatifs (cyclistes, piétons, autobus, ...).

Il faut aussi signaler qu'il existe 'hors voirie' d'autres parkings publics dans l'aire géographique, dont les plus proches sont les parkings 'Thon' (Indigo) et Loi mais qui sont cependant relativement excentrés et éloignés par rapport à la place du Luxembourg et au bâtiment REMARD. Au sud, le parking sous l'hotel « Renaissance » dispose également d'emplacements de type rotatif exploité sous le régime de stationnement 'Bepark'⁴⁶.

2.10.1.4 Modes doux

Au sein du périmètre de l'aire, le partage de l'espace public se fait clairement en faveur de l'automobile, voire des autobus. Le quartier européen est en effet un espace de transit important, traversé par des voies métropolitaines très fréquentées entre le centre et la périphérie de Bruxelles, dont sont emblématiques les rues Belliard et de la Loi. Cette prédominance de l'automobile est génératrice de diverses problématiques : dépassement fréquent des limites de vitesse, sentiment d'insécurité pour les autres modes de déplacement, participation à un cadre urbain peu valorisant, rendant la pratique de la marche à pied difficile aux alentours du bâtiment REMARD. Par exemple, des dénivelés de rues importants mais surtout la traversée des grandes voies métropolitaines génèrent des coupures urbaines importantes dans les déplacements piétons ; les passages piétons de la rue Belliard sont à ce propos jugés particulièrement insécurisants

Néanmoins, les principaux flux piétons restent influencés par un certain nombre de lieux générant et attirant du trafic. Il s'agit essentiellement des arrêts de transport en commun (métro, train et bus) ainsi que les grandes institutions et entreprises du quartier, voire les commerces et établissement HORECA sur le période du midi ; d'importants flux piétons remontent ainsi entre la rue de la Loi et le Mail du Parlement (via la rue de Trèves).

Les trottoirs le long des voiries au sein du périmètre ont été décrits précédemment dans leurs caractéristiques essentielles (matériaux ; largeur ; ...) ; certains dénivelés ainsi que la qualité du revêtement du sol sont variables d'un trottoir à l'autre et participent à conditionner la bonne accessibilité des lieux. Plusieurs escaliers à l'air libre et publics, notamment entre la rue Belliard et le Mail Européen, peuvent constituer un obstacle à l'accessibilité des PMR. Si l'état

⁴⁶ Emplacements louables à l'heure via une application 'smartphone'.

des trottoirs reste globalement satisfaisant, des revêtements de sol sont abîmés sur certaines parties de la voie piétonne, notamment de la rue Belliard.

En ce qui concerne les cyclistes, le bas de la rue Belliard (entre la rue du Remorqueur et la place Jean Rey) ont été récemment pourvues d'une piste cyclable séparée des chaussées destinées aux automobilistes. Les cyclistes empruntaient précédemment le trottoir réservé aux piétons, avec tous les risques que cela comportait pour les uns et les autres.

Par contre, l'aire géographique comporte plusieurs Itinéraires Cyclables Recommandés [ICR], lesquels permettent des liaisons cyclables plus ou moins sécurisées. Les ICR⁴⁷ sont des cheminements recommandés pour des déplacements à vélo à moyenne et longue distance, soit à travers plusieurs communes (itinéraires cyclables régionaux), soit au sein d'une même commune (itinéraires cyclables communaux). Ces itinéraires sont notamment repris à la carte 22 du PRDD [2018] : Réseaux cyclables, laquelle montre aussi que la rue de la Loi et la Chaussée d'Etterbeek relèvent du futur Réseau Express Régional pour les vélos [RER⁴⁸]. En guise de rappel, la rue Belliard a été ajoutée au PRM, appliquant le PRDD, au réseau cycliste « PLUS ».



Figure 20 : Extrait de la carte 22 du PRDD [2018] : ICR [Rouge] et RER-vélo [Jaune]

L'ICR [7] emprunte la rue de Trèves⁴⁹ avec des formes diverses plus ou moins adaptées : voie propre au vélo ou mixtes bus-vélo ou auto-vélo avec des marquages de type « chevron » marqué sur l'asphalte de la chaussée. La rue de la Loi accueille le tracé des ICR [2], [3] et [4] qui permettent par contre des liaisons assez sécurisées depuis le sud-est de Bruxelles [Woluwé-saint-Lambert ; Woluwé-Saint-Lambert ; Auderghem] vers le centre-ville. En effet, la piste unidirectionnelle se trouve en légère saillie mais sur le trottoir reconverti partiellement en voie cycliste, séparé de la chaussée par des barrières de protection. Complémentairement, les rues Van Maerlant, De Pascale et Toulouse permettent des circulations cyclistes bidirectionnelles.

⁴⁷ En règle générale, ces itinéraires empruntent des voiries locales, où le trafic est moins dense, moins rapide, et donc moins stressant que sur les voiries principales. Mais le franchissement de certains obstacles naturels ou artificiels (pont franchissant une vallée, canal, autoroute, passage sous une ligne de chemin de fer, etc.) ramène parfois les itinéraires sur les grands axes.

⁴⁸ Le RER vélo est le Réseau Express Régional pour cyclistes, lequel doit se composer de pistes cyclables droites, plates, avec le moins d'arrêts possible aux intersections pour offrir un confort optimal.

⁴⁹ La rue d'Arion accueille un autre ICR de type « radial » : ICR [8] tandis que la Chaussée d'Etterbeek et la rue Jacques de Lalaing le font pour un ICR de type « Rodeau » : ICR [M].

De manière générale, toutefois, la signalisation des pistes et cheminements cyclables peut apparaître peu claire pour une personne non habituée à les emprunter et peut potentiellement être à l'origine d'accidents ; les marquages au sol peuvent apparaître, à divers endroits du périmètre, assez peu visibles (peinture délavée). Les nombreux et fréquents chantiers participent par ailleurs à entretenir cet état : couloirs occupés par des camions, rues fermées à la circulation, etc... Peuvent aussi influencer sur la pratique du vélo dans le quartier l'insécurité liée au trafic routier, l'absence de parcs de stationnement et le manque de continuité des cheminements.

2.10.2 Situation projetée

En guise de rappel, le projet vise en fait à pouvoir poursuivre et renouveler l'exploitation du parking sous le bâtiment REMARD ; la présente demande ne sollicite pas de modification de la situation existante de droit.

2.10.2.1 Impact sur les habitants du quartier

Pour les habitants des quartiers environnants, la possibilité de continuer à exploiter ce parking sera positive car elle entrainera, tant en journée qu'en début de soirée, une diminution de la pression du stationnement - en voirie en suite du report en 'ouvrage' d'une partie des véhicules - et donc la libération de davantage d'emplacements à des fins résidentielles. De même, la suppression d'un stationnement de moyenne durée en voirie libère des emplacements pour le type 'rotatif court' tellement utile aux commerces de proximité. Quant aux utilisateurs du parking, ils trouveront avec certitude un emplacement de stationnement au plus proche des différents bâtiments du Parlement Européen.

La situation nocturne est inchangée et ne présente pas d'incidence, positive ou négative, pour les habitants des quartiers proches. Bien qu'une augmentation de l'offre de stationnement résidentiel hors de la voirie puisse toujours être une option intéressante, elle n'apparaît pas à l'heure actuelle nécessaire dans la mesure où la pression actuelle sur ces emplacements en voirie n'est pas critique la nuit. En outre, même si cette piste d'amélioration peut être appréciable, une telle offre supplémentaire est difficile à mettre en place puisque le mode de gestion prévoit de réduire l'usage du parking à la période diurne [6h30 à 22h00].

2.10.2.2 Impact sur la circulation

Le maintien de l'exploitation du parking « REMARD » a pour effet, comme point d'appel, de concentrer une partie du trafic générée par les activités présentes dans le quartier. Le projet n'a par conséquent pas d'impacts en termes de modification de trafic, lequel emprunte déjà et en situation existante les voiries aux alentours du bâtiment REMARD.

L'accès au parking, tant en entrée qu'en sortie, se fait au point bas du bâtiment REMARD sur la rue Belliard. L'accès au réseau structurant de la région bruxelloise est donc direct sans nécessiter de report de la circulation sur des voies secondaires. Ce constat est particulièrement vrai pour les arrivées depuis le centre de Bruxelles (et la petite ceinture) et les départs vers la périphérie (et le Ring de Bruxelles) ; en effet, vu l'organisation en sens unique du binôme Loi/Belliard, tant pour les arrivées depuis la périphérie que pour les départs vers le centre de Bruxelles, l'itinéraire nécessite de transiter par la rue de la Loi et, respectivement, par les voiries secondaires que sont les rues de la Science et la Joyeuse Entrée.



L'accès carrossable au parking souterrain n'est pas modifié. La baie d'accès présente une largeur utile de 5 mètres ; la rampe une largeur entre bordures de 4,80 mètres de sorte que l'accès peut par conséquent se faire à double sens. L'accès ne sera possible que pour les utilisateurs disposant d'un laissez passer valide (badge) ; est prévu à l'entrée du parking un contrôle d'accès via un agent de sécurité et une barrière. Le recul entre la barrière d'entrée et la façade étant supérieur à 5 mètres, le stationnement en zone d'attente d'un véhicule devant la barrière est possible sans gêne pour la circulation des piétons sur le trottoir ou des véhicules sur la route.

Les accès au parking depuis la rue Belliard rue subissant un trafic intense n'est évidemment pas idéale, mais la sortie pourra davantage profiter de la cadence des feux tricolores. En outre, même si le trafic des modes doux n'est guère favorisé par les aménagements qui leurs sont destinés en face du bâtiment REMARD, les véhicules en entrée/sortie du parking devront inévitablement traverser le trottoir et le cas échéant, s'arrêter en fonction de la présence de l'un ou l'autre piéton/cycliste. La visibilité de l'accès carrossable est relativement bonne et dans la mesure où l'accès est réservé à des abonnés, la mise en œuvre d'une signalétique particulière n'est pas prévue. L'accès piéton au parking se fait par le hall d'accueil de l'immeuble via la cage/ascenseur dédié.

Le stationnement génèrera une à deux rotations par jour et par emplacements, soit une centaine de mouvements, principalement en heures de pointe du matin et du soir. Ce nombre de mouvements est négligeable dans le flux comptant plus d'une dizaine de milliers de véhicules sur la rue Belliard ; il apparait en outre que les heures de pointe sur la rue Belliard sont moins marquées que sur la rue de la Loi.

2.11 L'être humain

2.11.1 Situation existante

L'impact sur l'être humain peut être appréhendé pour les populations riveraines en termes de :

- Santé, laquelle est liée à la qualité de l'air, à l'environnement sonore et vibratoire ainsi qu'au micro-climat de l'aire géographique. Ces différentes thématiques ont déjà été précédemment abordées. En résumé, dans le quartier européen, l'air est pollué, l'ambiance acoustique est bruyante et les rayons du soleil sont obstrués la plupart du temps par les gabarits imposants des immeubles, ce qui a des impacts potentiel sur la santé de ceux qui fréquentent (habitent) le quartier.
- Sécurité : la question de la sécurité routière a déjà été abordée au chapitre précédent relatif à la mobilité. Par ailleurs, l'absence relative de lieux-repères dans l'espace public ajouté au côté monofonctionnel du quartier dédié largement à la fonction administrative sont des éléments peu favorables à générer un sentiment de sécurité parmi les usagers.

L'effet canyon des rues de l'aire géographique, dû à la hauteur et à la typologie uniforme des bâtiments qui les bordent, écrase le piétons, même si la rue Belliard peut offrir quelques points de repère à hauteur d'une part, du mail européen et du pont ferroviaire, puis d'autre part, du parc Léopold et de la place Jean Rey. D'autres points de repère marquants de cette rue sont la passerelle traversant la rue et la trémie du tunnel.

Les immeubles de bureaux ne sont habituellement pas structurés pour que puisse s'exercer à partir de ceux-ci un quelconque contrôle social : de nombreuses 'devantures' ne sont guère 'transparentes' et les intérieurs d'îlots restent fermés, ne générant aucun contact visuel entre les intérieur et extérieur. Certains immeubles, offrant façades 'avant' et 'arrière' sur l'espace public, ne sont pas non plus structurés en conséquence, générant des zones peu actives du côté « arrière ». Certains endroits cachés sont peu sécurés, résultant de colonnades massives tel qu'à l'angle Belliard-Trèves. L'éclairage le long des rues n'est pas toujours réparti de façon homogène.

Plus que de lieu, le contrôle social dans le quartier est une affaire de temporalité. En effet, vu le caractère monofonctionnel des zones entourant le bâtiment REMARD, les espaces publics ne sont animés qu'en semaine et en journée. Aux heures de bureau, l'ensemble du quartier est traversé⁵⁰ de manière quasi permanente par les usagers qui se rendent dans les divers bâtiments, parkings et stations de métro. Par contre, les accès à la station de métro Maelbeek sont désertés en soirée tandis que les haltes d'attente des transports publics sont installées dans des endroits qui ne sont plus fréquentés en dehors des heures de bureau. Les rues du quartier bordées de bureaux et de chantiers sont abandonnées tant le week-end qu'en soir de semaine. Les activités connexes qui animent le quartier en journée sont pour la plupart fermées les week-ends et en soirée. Ce manque de contrôle social est susceptible d'attirer des comportements peu respectueux, tels que vandalisme, les graffitis ou tags, les vols dans véhicules,

Par ailleurs, les chantiers contribuent également à ce sentiment d'insécurité du quartier ; la présence de nombreux containers et autres machines de chantiers en journée constituent des obstacles pour les piétons et les cyclistes, lesquels sont amenés à les contourner, souvent sans qu'aucun dispositifs de sécurité n'aient été mis en place. La déviation des trajectoires est source de conflits d'usage entre les automobilistes et les modes de transport alternatifs (autobus, piétons, cyclistes).

- Cadre de vie, qui est notamment lié à la mobilité dans le quartier, à l'urbanisme et au patrimoine, aux équipements du quartier (commerce de proximité, espaces verts, espaces récréatifs, écoles, ...).

Les espaces verts ont des effets positifs très importants pour les habitants dans la mesure où ils représentent notamment un lieu de calme, de détente ou de récréation. ; leur présence contribue donc à un cadre de vie agréable. Les espaces verts publics, qu'ils soient simplement aménagés en voirie [Square de Meeûs] ou en parcs [Par Léopold], sont plutôt situés dans le périmètre élargi du quartier. Les intérieurs d'îlot accueillant des bureaux laissent peu de place aux espaces plantés ; seuls, de l'autre côté de la rue Belliard, quelques jardins existent en arrière de parcelle le long des rues De Pascale et de Toulouse.

L'habitabilité d'un quartier repose également sur l'existence de commerces de proximité et d'équipements, répondant aux attentes des habitants et autres usagers. La prédominance de la fonction administrative ne laisse que peu de place à ces fonctions de proximité, limitant l'animation du quartier. Les commerces les plus proches sont aux alentours de la place du Luxembourg et les équipements en bordure du périmètre sont localisés dans le parc Léopold ou du Cinquantenaire.

L'accessibilité par les modes actifs garantit généralement l'animation des rues et des espaces publics. Les mesures de sécurisation des bâtiments prises par les institutions et autres bureaux ne permettent généralement au sein de l'aire géographique aucune traversée d'îlot, dont les dimensions sont imposantes compte tenu du gabarit des immeubles. Les ruptures sont dans le périmètre 'physiques', comme la trémie du tunnel Belliard, ainsi que 'psychologiques', comme les distances perçues sur la rue Belliard, peu animées et monotones. L'appropriation de l'espace public y est donc difficile. La bonne desserte du quartier en transports publics et sa facile accessibilité depuis/vers d'autres pôles de la Ville restent toutefois un indéniable atout.

Les salissures, essentiellement dues aux chantiers en cours, n'aident pas à améliorer le sens civique des uns et des autres, ni à lutter contre les éventuels dépôts clandestins. Ces facteurs liés aux chantiers concourent à augmenter un sentiment d'insécurité après les heures de fermeture des bureaux.

2.11.2 *Situation projetée*

Compte tenu de la situation existante, le projet n'impacte que très peu le niveau de pollution [Rejet d'air vicié des parkings], la sécurité routière [entrée/sortie d'un parking en traversant un

⁵⁰ Le mail du Parlement qui relie la place du Luxembourg et la gare du même nom, même s'il est très fréquenté en journée, reste une zone de transit, n'offrant aucun espace de séjour. De même, l'aménagement des abords de la rue Belliard n'encourage cependant pas le déplacement des piétons.

trottoir mais diminution de la pression sur le parking en voirie] et le cadre de vie du quartier européen. La situation n'est d'ailleurs pas modifiée par rapport à une situation déjà autorisée.

2.12 Le domaine social et économique

2.12.1 Situation existante

Ancien quartier résidentiel prestigieux, développé à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, le quartier Léopold a connu un bouleversement fonctionnel radical à partir de 1957, date de la signature du Traité de Rome et de l'implantation du siège des premières institutions européennes autour du rond-point Schuman. La structure en damier tout-à-fait caractéristique du quartier et la taille exceptionnelle pour Bruxelles des parcelles cadastrales, en raison des imposants hôtels de maîtres qui y étaient érigés, ont facilité sa transformation en espace essentiellement administratif.

De manière générale, le quartier Léopold et l'entité 'Léopold-sud' en particulier sont des centres administratifs où prédominent les bureaux principalement liés aux institutions européennes [Parlement ; Commission ; Conseil des Ministres] à Bruxelles. La présence de l'Union Européenne a un impact économique et social fort à Bruxelles. La prospérité de la Ville en dépend car elle compte pour 10% de son activité. Avec une densité d'environ 2.600.000 m²/km² de bureaux (2016), le quartier Léopold est le quartier d'affaires par excellence de Bruxelles et peut être qualifié de particulièrement monofonctionnel.

Même si plus de 93% de superficies planchers ne sont pas affectées aux logements, l'aire géographique comprend néanmoins quelques enclaves résidentielles, dont les deux principales sont :

- D'une part, au nord de la rue Belliard, le quartier d'habitations autour des rues de Toulouse et de Pascale ainsi que de la rue Jacques de Lalaing (côté impair), lequel est encore constitué de maisons individuelles mitoyenne, avec un jardin étroit à l'arrière [Type 'Bruxellois'] ; en guise de rappel, des immeubles de logements collectifs ont été récemment construits en abouts de ces rues le long de la chaussée d'Etterbeek.
- D'autre part, les quartiers d'habitation au sud de la place et de la rue du Luxembourg, avec davantage d'immeubles de logements collectifs.

Ces deux îlots présentent donc la particularité d'avoir conservé une partie importante du bâti ancien, lequel a échappé à la mutation en quartier de bureaux.

En raison de son caractère administratif marqué, le nombre d'habitant dans le cœur du quartier européen est faible en valeur absolue ; la densité de population y est d'ailleurs aujourd'hui une des plus faibles (du centre) de la région bruxelloise avec moins de 2.500 habitants par kilomètre carré – soit environ le tiers de la moyenne régionale. En raison de l'accroissement de la demande de superficies de bureaux, liée notamment à l'élargissement progressif de l'Union Européenne, le nombre de logements a ainsi chuté jusqu'en 2001, époque où la spéculation foncière a été freinée⁵¹. La croissance démographique récente (entre 2012 et 2017), du fait de l'impact du schéma directeur de 2008 ayant l'ambition d'une diversification fonctionnelle, y est une des plus importantes avec une croissance annuelle de 4,75%. En effet, récemment porté par une évolution positive des prix de vente de l'immobilier résidentiel dans le quartier européen, la chaussée d'Etterbeek s'est affirmée comme un nouvel axe de développement des projets de logements.

La population est caractérisée par une part largement supérieure à la moyenne régionale de ressortissants étrangers et des revenus des ménages élevés. Si la part du parc privé de logements se reconstitue progressivement, la part de logements publics et sociaux en particulier est quasi nulle, en raison de l'incidence foncière excessive.

La densité d'emploi et du personnel des bureaux, plus que celle de la population, permet à ces quartiers⁵² de première couronne de bénéficier d'une large gamme de services et de com-

⁵¹ Par l'adoption du PRAS qui a clarifié le statut des différents îlots.

⁵² Si la plupart des quartiers de l'est de la première couronne ont entre 4 % et 7 % de commerces locaux, le quartier Européen affiche une valeur bien supérieure de 15 unités par 1000 habitants.

merces de proximité (boulangerie, librairie, supérette...), lesquels sont principalement concentrés dans l'aire géographique autour de la place du Luxembourg. Cette place située en face des bâtiments du Parlement Européen et de la gare Bruxelles-Luxembourg, est en effet l'une des entrées principales du quartier européen ; de nombreux arrêts de la STIB sont situés sur le pourtour, facilitant l'accès de nombreux travailleurs à leur lieu de travail. En raison de ce type de clientèle, il s'agit cependant essentiellement d'établissements HORECA, des restaurants et de bars, mais aussi de banques, pharmacies, supérettes, Leurs heures d'ouverture sont liées directement aux horaires de travail (midi ; début de soirée).

Par contre, tant les équipements de proximité que ceux de rayonnement métropolitain sont quasi absents du quartier européen, si ce n'est évidemment les deux gares et quelques musées. Le « Parliamentarium » et la « Maison de l'histoire européenne »⁵³ sont ainsi des musées disposant d'expositions retraçant l'histoire de la construction européenne.

2.12.2 *Situation projetée*

Sans impact, dans la mesure où les installations dont l'autorisation à renouveler n'est pas susceptible d'influencer ni la population, ni le nombre d'emplois.

2.13 La gestion des déchets

2.13.1 *Situation existante*

Sans objet.

2.13.2 *Situation projetée*

L'exploitation d'un parking privatif n'entraîne pas la production de déchets spécifiques. Les déchets liés au parking seront gérés avec ceux de l'immeuble REMARD et centralisés dans un autre bâtiment du Parlement.

Le diélectrique utilisé dans le transformateur est une huile biodégradable. Les fluides réfrigérants usés devront être collectés par une entreprise agréée pour la collecte de déchets dangereux dans la mesure où la machine à froid a recours à des Hydrofluorocarbones [HFC]. En cas de mise hors service, l'installation devra être vidangée par le même type d'entreprise et démantelée dans les deux ans.

Un contrôle d'étanchéité par une entreprise en technique du froid devra être réalisé tous les 6 mois dans la mesure où la machine a une capacité supérieure d'environ 142 tonnes équivalent CO₂ par circuit.

⁵³ logée dans le bâtiment de l'ancienne clinique dentaire Eastman à l'entrée du Parc Léopold.

3 Evaluation des incidences en phase chantier

Le projet de renouvellement du permis d'environnement des installations classées dans le bâtiment REMARD ne nécessite pas de chantier.

Les installations sont à l'heure actuelle en bon état de marche et ne nécessitent pas d'être remplacées.

4 Résumé non-technique

Le présent rapport d'incidences est rédigé en complément de la **demande de permis d'environnement** relative au renouvellement d'activités classées exploitées dans un immeuble de bureaux appartenant au Parlement Européen, connu sous le nom de Bâtiment « REMARD » et dont l'adresse est 89 rue Belliard à Bruxelles.

Le premier permis d'exploitation octroyé pour le bâtiment le 15 décembre 1988 doit être renouvelé. Les activités classées tels que reprises dans la demande en renouvellement du permis d'environnement sont au nombre de trois :

- ✓ Un **parking couvert**, construit en 1986 en même temps que le bâtiment, est souterrain sur deux niveaux ; il est destiné à accueillir 56 véhicules. Ce parking accueille aussi au niveau [-1] une aire réservée au stationnement des vélos, à raison de 32 unités
- ✓ Une **machine de refroidissement**, dont la puissance thermique est de 380 Kw, est installée depuis 2000 [mise en service de la climatisation] à l'angle sud-ouest de la toiture du bâtiment ; Le fluide frigorigène [R407C], utilisé à raison de 80 Kg répartis dans deux circuits, est un Hydrofluorocarbone [HFC], faiblement toxique, non inflammable et moins nocif pour la couche d'ozone que d'autres gaz réfrigérants [CFC ; HCFC]. Par contre, l'impact du gaz utilisé sur l'effet de serre reste très important avec 142 tonnes équivalent CO₂.
- ✓ Un **Transformateur statique** est mis en place depuis 2015 au niveau [-1] dans le coin nord-est de l'immeuble ; ce transformateur électrique convertit l'énergie électrique fournie par la distribution publique afin que les nombreux équipements consommateurs d'électricité dans le bâtiment REMARD puissent être correctement alimentés. Le diélectrique utilisé est une huile végétale biodégradable.

La demande ne porte donc que sur ces trois seules installations classées ; aucun permis d'urbanisme ne s'avère nécessaire pour accompagner la présente demande. Les installations actuelles ne doivent pas être remplacées. Le projet vise à pouvoir poursuivre l'exploitation des installations techniques.

Le long de la rue Belliard, axe important de circulation automobile à Bruxelles, le bâtiment REMARD se trouve stratégiquement en plein centre du **quartier européen** ; premier quartier extramuros de Bruxelles vers la moitié du XIX^{ème} siècle, il a profondément muté dans les années septantes pour devenir le **siège des institutions européennes** et le **premier pôle d'emploi international** de la ville de Bruxelles. Aujourd'hui, ce quartier « Léopold-sud » abrite essentiellement des immeubles de bureaux aux gabarits imposants, ne contribuant guère à un cadre de vie agréable ; les ensembles résidentiels n'y subsistent plus que sous la forme de quelques poches au sein desquelles les anciens hôtels de maître ont été transformés en immeubles d'habitation.

En conséquence, le projet impacte davantage des populations sur leur lieu de travail que sur leur lieu de résidence ; en outre, le milieu a tellement été transformé par l'homme que la « nature » n'y existe plus que sous des formes extrêmement résiduelles : la vallée de la Maelbeek a été fortement remblayée et son cours voûté pour en faire un collecteur d'eaux usées tandis que faune et flore ne peuvent plus subsister que dans les grands parcs aménagés au XIX^{ème} siècle ; les cours intérieurs des îlots imperméabilisés ne peuvent constituer pour les végétaux un terreau fertile. La qualité de l'air est rendue médiocre et l'ambiance acoustique bruyante en raison de l'intensité de l'activité humaine dans ce quartier, ce qui nuit au caractère agréable du cadre de vie, voire au sentiment de sécurité et à la santé humaine.

Les principales incidences **négatives** des installations classées sont relatives à des rejets de gaz dans l'atmosphère, en provenance directe du bâtiment [Air vicié en provenance du parking] ou indirecte [via l'importante consommation électrique des diverses installations (non)classées du bâtiment]. La machine à froid est une installation source de nuisances sonores et vibratoires. Afin d'impacter le moins possibles les populations humaines, les rejets et cette machine à froid ont été reportés en toiture du bâtiment REMARD. Des mesures complémentaires visant à diminuer aux limites de la parcelle cadastrale le bruit (mur anti-bruit) ainsi que les vibrations (ressorts) de la machine à froid ont été prises. Le bruit occasionné par les véhicules en approche de l'accès du parking ne peut être considéré comme une réelle nuisance tant l'ambiance acoustique au niveau de la rue Belliard atteint déjà en journée des niveaux juste inférieurs au seuil de risque pour la santé humaine [80 dB]. Ces installations ne produisent par contre pas de déchets. Les conditions du permis ainsi que les législations existantes veilleront à limiter ces différentes nuisances dans un environnement qui en situation existante est déjà pollué et bruyant.

Le projet a des incidences **positives** sur la mobilité dans la mesure où le maintien en exploitation du parking sous le bâtiment REMARD offrira des opportunités aisées de stationnement aux utilisateurs autorisés. Ces véhicules plus ou moins légers, en recherche d'une place de stationnement, ne contribueront plus d'une part à ralentir le trafic automobile (sources de pollution) ; d'autre part, la pression sur le stationnement sera diminuée dans la mesure où ces véhicules étaient précédemment contraints d'occuper des emplacements en voirie pour des périodes plus ou moins longues ; des emplacements seront donc libérés pour des rotations beaucoup plus courtes, répondant aux souhaits de la région bruxelloise. Par contre, piétons et cyclistes, déjà peu en sécurité sur les trottoirs étroits de la rue Belliard, verront 'ponctuellement' leur itinéraire emprunté par ces véhicules devant accéder au parking. La porte du parking est cependant suffisamment en recul de l'alignement pour permettre au véhicule de patienter.

En ce qui concerne les impacts sur le milieu naturel (relief, sol, eaux de surface et souterraine ; faune ; flore), le projet peut être considéré comme assez '**neutre**' au vu de la situation existante affectée par les activités humaines actuelles et passées.