



**RAPPORT D'INCIDENTE**  
**SCHAERBEECK Back UP SNCB**  
**Avenue Monplaisir 60 Bruxelles**



**Juin 2026**

## Contenue

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. AUTEUR RAPPORT D'INCIDENCE ET DE LA PREUVE DE COMPÉTENCE.....                                | 4  |
| 1. JUSTIFICATION DE LA CONCEPTION, DESCRIPTION DES OBJECTIFS ET PLANNING DE MISE EN ŒUVRE ..... | 5  |
| 2.1. Justification du design .....                                                              | 5  |
| 2.2. Description des objectifs .....                                                            | 5  |
| 2.3. Planning d'exécution .....                                                                 | 5  |
| 1. ANALYSE DE CONCEPTION PAR DOMAINE.....                                                       | 6  |
| 3.1. Urbanisme et paysage .....                                                                 | 6  |
| 3.1.1. Zone géographique définie.....                                                           | 6  |
| 3.1.2. Situation actuelle .....                                                                 | 6  |
| 3.1.3. Situation projeté .....                                                                  | 6  |
| 3.2. Héritage .....                                                                             | 7  |
| 3.2.1. Zone géographique définie.....                                                           | 7  |
| 3.2.2. Situation actuelle .....                                                                 | 7  |
| 3.2.3. Situation projetée.....                                                                  | 8  |
| 3.3. Niveau social et économique .....                                                          | 10 |
| 3.3.1. Zone géographique définie.....                                                           | 10 |
| 3.3.2. Situation existant .....                                                                 | 10 |
| 3.3.3. Situation projeté .....                                                                  | 10 |
| 3.4. Mobilité (circulation, stationnement) .....                                                | 10 |
| 3.4.1. Zone géographique définie.....                                                           | 10 |
| 3.4.2. Situation existant .....                                                                 | 10 |
| 3.4.3. Situation projeté .....                                                                  | 10 |
| 3.5. Microclimat .....                                                                          | 10 |
| 3.5.1. Zone géographique définie.....                                                           | 10 |
| 3.5.2. Situation existant .....                                                                 | 10 |
| 3.5.3. Situation projeté .....                                                                  | 11 |
| 3.6. Énergie.....                                                                               | 11 |
| 3.6.1. Zone géographique définie.....                                                           | 11 |
| 3.6.2. Situation existant .....                                                                 | 11 |
| 3.6.3. Situation projeté .....                                                                  | 11 |
| 3.7. Qualité de l'air.....                                                                      | 11 |
| 3.7.1. Zone géographique définie.....                                                           | 11 |
| 3.7.2. Situation existant .....                                                                 | 11 |
| 3.7.3. Situation projeté .....                                                                  | 11 |
| 3.8. Sons et vibrations.....                                                                    | 11 |
| 3.8.1. Zone géographique définie.....                                                           | 11 |
| 3.8.2. Situation existant .....                                                                 | 11 |

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                          |    |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.8.3.  | Situation projeté .....                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12 |
| 3.9.    | Sol, nappe phréatique et eaux de surface.....                                                                                                                                                                                                                                            | 12 |
| 3.9.1.  | Zone géographique définie.....                                                                                                                                                                                                                                                           | 12 |
| 3.9.2.  | Situation existant.....                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12 |
| 3.9.3.  | Situation projeté .....                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12 |
| 3.10    | Afvalwater, regenwater en leidingwater .....                                                                                                                                                                                                                                             | 13 |
| 3.10.1. | Zone géographique définie.....                                                                                                                                                                                                                                                           | 13 |
| 3.10.2. | Situation existant.....                                                                                                                                                                                                                                                                  | 13 |
| 3.10.3. | Situation projeté.....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 13 |
| 3.11.   | Fauna et flora .....                                                                                                                                                                                                                                                                     | 13 |
| 3.11.1. | Zone géographique définie .....                                                                                                                                                                                                                                                          | 13 |
| 3.11.2. | Situation existant.....                                                                                                                                                                                                                                                                  | 13 |
| 3.11.3. | Situation projeté.....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 13 |
| 3.12.   | Mens.....                                                                                                                                                                                                                                                                                | 13 |
| 3.12.1. | Zone géographique définie.....                                                                                                                                                                                                                                                           | 13 |
| 3.12.2. | Situation existant.....                                                                                                                                                                                                                                                                  | 13 |
| 3.12.3. | Situation projeté.....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 13 |
| 3.13.   | Déchets.....                                                                                                                                                                                                                                                                             | 14 |
| 3.13.1. | Zone géographique définie.....                                                                                                                                                                                                                                                           | 14 |
| 3.13.2. | Situation existant.....                                                                                                                                                                                                                                                                  | 14 |
| 3.13.3. | Situation projeté.....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 14 |
| 3.14.   | Interactions entre ces zones.....                                                                                                                                                                                                                                                        | 14 |
| 1.      | ANALYSE DU SITE PAR ZONE .....                                                                                                                                                                                                                                                           | 14 |
| 1.      | DESCRIPTION DES ALTERNATIVES RAISONNABLES EXAMINÉES PAR LE DEMANDEUR<br>EN TENANT COMPTE DU PROJET ET DE SES CARACTÉRISTIQUES SPÉCIFIQUES, AINSI QUE<br>L'INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EN TENANT COMPTE DE<br>L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET ET DU CHANTIER..... | 15 |
| 1.      | RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'IMPACT.....                                                                                                                                                                                                                                            | 15 |

## 1. AUTEUR RAPPORT D'INCIDENCE ET DE LA PREUVE DE COMPÉTENCE

\* ajouts 15 août 2026

Ce rapport d'incidence a été rédigé par :

● **Referenties** qui prouvent que la SNCB a déjà réalisé des rapports d'incidences et/ou des études (en tant que maître d'ouvrage et/ou designer);

- Dossier avec référence 04/PFD/1849577 - Transformation du bâtiment du laboratoire en centre patrimonial avec un espace pour des bureaux, une salle de lecture et un entrepôt des collections patrimoniales
- Dossier avec référence 16/PFD/1700807 – Moensberg – Hub multimodal
- Dossier m avec référence 09/PFD/1905951 – Boondaal – Reconstruction de la station

## 2. JUSTIFICATION DE LA CONCEPTION, DESCRIPTION DES OBJECTIFS ET PLANNING DE MISE EN ŒUVRE

### 2.1. Justification du conception

Ce rapport d'incidence a été élaboré car le projet relève de l'annexe B du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire:

24) équipements d'intérêt collectif ou de service public dont la superficie de plancher dépasse 1.000 m<sup>2</sup>, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur, ou dont les installations couvertes et à l'air libre occupent plus de 5.000 m<sup>2</sup> de superficie au sol;

Le bâtiment pour lequel la demande de permis est déposée occupe une surface de 700 m<sup>2</sup> (1070 m<sup>2</sup> incluant l'extension au premier étage) dans la situation projetée. La surface extérieure est de 1487 m<sup>2</sup>.

### 2.2. Description des objectifs

La demande concerne la conversion d'un bâtiment existant, actuellement abandonné, en un Back up pour le SNCB. Le back-up constitue une infrastructure de soutien, pour assurer la continuité des services de sécurité, actifs 24h/24, 7 jours sur 7, au cas où les bâtiments principaux seraient temporairement indisponibles. Le bâtiment, construit en 1913, fait partie de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire reliée à la gare de Schaerbeek. Le bâtiment est situé à distance de marche de la gare de Schaerbeek.



Les points de départ importants pour la rénovation sont :

- la restauration et la modernisation d'un ancien bâtiment ferroviaire datant de 1913 ;
- adapter le bâtiment pour accueillir des salles de classe et des bureaux pour les services de sécurité de la SNCB ;
- veiller à ce que le bâtiment réponde aux besoins actuels en termes de fonctionnement, de sécurité, d'accessibilité et d'efficacité énergétique ;
- intégrer le projet à son environnement immédiat, en tenant compte de la nature ferroviaire du site et de sa proximité avec une zone résidentielle.

### 2.3. Planning d'exécution

Il est actuellement prévu que les travaux de rénovation commencent en avril/mai 2027. Le nombre de jours ouvrables est estimé à 240, ce qui signifie que les travaux prendront au total environ 12 mois.

### 3. ANALYSE DE CONCEPTION PAR DOMAINE

#### 3.1. Urbanisme et paysage

##### 3.1.1. Zone géographique définie

Comme le projet se limite à la rénovation d'un bâtiment existant et à la création d'un petit parking (8 places) derrière le bâtiment, la zone géographique définie reste limitée.



##### 3.1.2. Situation actuelle

La localisation de projet est désigné comme zone ferroviaire dans le Plan Régional du Sol .



L'arrière du bâtiment est adjacent au complexe ferroviaire du côté bruxellois de la gare de Schaerbeek. C'est un bâtiment datant de 1913, la structure d'origine a été préservée et se compose de

1. Quatre murs porteurs de long, renforcés par une grille régulière de colonnes remplies de briques d'une largeur de 3,80 m.
  2. Un toit en bois s'étend sur toute la longueur du bâtiment, offrant liberté et flexibilité à l'intérieur
- Entre 1913 et aujourd'hui, le bâtiment a connu une évolution, cette évolution étant incluse dans la note descriptive.

##### 3.1.3. Situation projeté

- Espaces de bureau

Le bâtiment abrite 85 postes de travail, répartis sur deux étages distincts. Au rez-de-chaussée, les espaces sont délibérément ouverts et généreux afin d'assurer une flexibilité maximale dans l'utilisation et de favoriser une communication fluide entre les différents départements. Sur l'étage, un bureau insulaire distinct est attribué à un service spécifique, tout en maintenant une organisation flexible.

L'objectif global n'est pas de geler les développements, car le bâtiment est utilisé de manière ponctuelle et non permanente, et les applications évolueront probablement avec le temps.

- Salle de repos

Un espace douillet a été aménagé, comprenant une salle de repos et une kitchenette équipée, afin que le personnel ait un endroit pour se reposer et se rassembler. Cet espace a été dimensionné de manière délibérée, en tenant compte de la nature non permanente de l'occupation du bâtiment. L'objectif n'est donc pas de créer un réfectoire au sens strict, mais d'assurer un niveau de confort adéquat pour les équipes lors de leur présence occasionnelle sur le terrain.

De plus, un café est prévu au rez-de-chaussée. Sa position, plus proche des bureaux, la rend facilement accessible et permet des pauses rapides, sans avoir à atteindre la pièce principale.

- Salle de réunion

Une salle de réunion pour  $\pm 20$  personnes est disponible pour des réunions internes et des formations. L'espace est situé à l'étage, près de la cuisine, ce qui facilite les pauses et la socialisation pendant les entraînements et les réunions.

- Zones de service

Les zones de service comprennent :

- vestiaires,
- installations sanitaires,
- espace de circulation,

Ces fonctions sont rassemblées dans la partie nord du bâtiment, juste à l'entrée principale, offrant aux ouvriers un itinéraire intuitif : entrée  $\rightarrow$  vestiaires  $\rightarrow$  accès aux bureaux. Les salles techniques sont situées au premier étage, au centre du bâtiment, ce qui assure une distribution efficace des installations techniques sur les deux niveaux et maintient une proximité directe avec le toit plat, où une partie de l'équipement est logée.

La surface allouée aux salles techniques est particulièrement importante, car les services de sécurité reposent sur un volume important d'infrastructures informatiques et de systèmes de communication, essentiels à la continuité de leurs missions. Ces installations nécessitent des espaces spécifiques, sûrs et adaptés, ce qui justifie la taille des salles techniques du projet.

1. Espaces de stockage extérieurs et espaces pour véhicules de service

À l'extérieur, une pièce est réservée au stockage du matériel (DISC, CCTV sur une remorque) ainsi que les huit places de parking pour véhicules de service.

## 3.2. Héritage

### 3.2.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover, prolongé par l'arrière du bâtiment (construction de 8 places de parking).

### 3.2.2. Situation actuelle

Le bien n'est pas soumis à la protection : le bâtiment n'est ni classé ni inscrit sur la liste de protection et n'est pas soumis à une procédure de protection.

Le bâtiment n'est pas situé dans une zone protégée d'aucun monument, groupe ou site classé ou protégé, et n'est donc soumis à aucune restriction réglementaire du patrimoine en ce qui concerne un périmètre protégé.

Pro memoria, Dans l'application de l'art. 333 du CoBat, le bâtiment a été automatiquement inscrit dans l'inventaire du patrimoine immobilier, sa construction datant d'avant 1932. Cette disposition n'est plus applicable depuis la publication de l'inventaire, qui a levé la protection.

Malgré l'absence de protection juridique, la Direction des monuments et sites confère au bâtiment une certaine valeur patrimoniale, liée à l'architecture ferroviaire industrielle du début du XXe siècle et à sa relation avec la gare de Schaerbeek (voir rapport de réunion de projet, annexe 12).

Il n'y a pas non plus d'arbres remarquables à proximité du bâtiment de secours.

### 1.2.3. Situation projetée

#### Préservation et démolition

Le projet comprend la démolition complète des aménagements intérieurs, afin d'adapter le bâtiment à ses nouvelles fonctions et d'assurer une flexibilité maximale. Comme presque tous les murs intérieurs ne sont pas d'origine, cette approche s'inscrit dans la logique historique du bâtiment, qui a toujours été rénové selon les besoins successifs de la SNCB. L'objectif est de créer un plan libre qui permette une organisation évolutive des espaces.

Les façades seront restaurées autant que possible à leur état d'origine. Le projet comprend :

1. Récupération et nettoyage de la brique d'origine pour révéler sa texture et sa couleur,
2. Restauration du socle en cimentation,

Le programme actuel ne nécessite pas l'extension du bâtiment sur toute sa longueur, le projet propose une intervention locale : démolition complète du toit existant, avec la création d'une extension au niveau d'une partie du bâtiment, et un toit plat sur l'autre, équipé de panneaux solaires et d'autres équipements techniques. À long terme, une expansion supplémentaire est également une possibilité.

#### Baies

Les travées d'origine constituent une partie importante de l'architecture du bâtiment. Le projet vise à restaurer la cohérence, la lisibilité et le rythme qui caractérisent ces façades.

Réouverture et restauration des travées d'origine :

- La réouverture des fenêtres, désormais fermées, et l'installation de nouvelles menuiseries extérieures respectant la forme d'arc du linteau.
- Suppression des remblais hétérogènes et transformations, afin de restaurer une représentation homogène et fidèle du bâtiment historique.

#### Ajustements de menuiserie

De nombreuses anciennes portes ou fenêtres ne correspondent plus à l'usage actuel.

Ils ont donc été adaptés selon les principes suivants :

1. Ancien menuiserie Gabarit à préserver.

Remplissage complet ou partiel par un matériau différencié, légèrement rétracté, afin que l'ancienne ouverture puisse être lue et qu'elle prenne une fonction contemporaine. (voir § Matériel)

#### Nouvelle entrée principale

L'une des portes existantes, située sur le côté de la Avenue Monplaisir, a été élargi et rééquipé pour devenir la nouvelle entrée principale.

Cette intervention permet de :

- clarifiant la hiérarchie des accès,
- rend l'entrée visible et reconnaissable depuis l'espace public,
- Amélioration de la fonctionnalité et du flow

#### Expansion

##### Volume en gabarit

1. L'extension est prévue sur le côté nord du bâtiment, sur l'endroit du toit démonté. Ce choix permet de relier naturellement le gabarit à celui du bâtiment moderniste voisin, tout en maintenant la lumière optimale du toit plat du côté sud, destiné à abriter les panneaux photovoltaïques.

Le volume de l'expansion a été déterminé sur la base de plusieurs critères :

- Équipé des surfaces nécessaires au fonctionnement interne du bâtiment ;
- Proposant un ensemble architectural cohérent en réinterprétant l'esprit du toit d'origine : l'extension est conçue comme une extrusion contemporaine de ce toit, avec des pentes en pente identiques à celles du toit original ;
- Maintenir un équilibre visuel entre volume historique et ajout contemporain.

Pour éviter un effet massif, l'extension a été placée légèrement en retrait par rapport aux façades du bâtiment existant. Ce changement permet d'alléger l'intervention et de renforcer la distinction entre l'ancien et le nouveau, tout en assurant une transition harmonieuse. Ce désir est également renforcé

par l'ajout d'une bande périphérique autour de tout le périmètre du bâtiment existant. Cette volume a plusieurs fonctions :

- Cela permet de traiter le pont thermique inhérent à la connexion de l'extension avec celui existant isolé de l'intérieur ;
- Cela rappelle l'ancienne corniche, déjà en porta faux,
- Et elle offre un lien clair et lisible entre l'existant et l'extension contemporaine.

La partie du bâtiment sans extension est couverte d'un toit plat, destiné à abriter les panneaux photovoltaïques et les équipements techniques, tout en maintenant la possibilité d'un développement futur en cas de changement.

Pour assurer la finition du bâtiment existant — désormais sans le toit d'origine — un garde corps fut installé sur l'acrotère. Ce garde corps a la même hauteur que les appuis de fenêtres d'extension et utilise le même matériau, créant une cohérence visuelle et une continuité formelle entre l'existant et l'extension.

#### Disposition et ouvertures

L'extension reprend la modelé du bâtiment historique, caractérisé par des travées régulières de 3,80 m, soutenues par des piliers en brique. Ce modèle sert de guide commun tant pour l'organisation du plan que pour la composition des façades, afin d'ancrer l'intervention contemporaine dans la logique constructive originale.

Cette approche garantit :

- une continuité naturelle entre le volume existant et l'extension,
- une lecture harmonieuse des rythmes de la façade,
- une cohésion constructive qui facilite les interventions ultérieures et l'évolution du bâtiment.

Plus précisément, les ouvertures de l'extension ont des dimensions similaires à celles des précédentes (100 × 210 cm) et sont divisées par une cadence de 2, comme pour les façades principales du bâtiment d'origine. Leur disposition est adaptée aux ouvertures existantes afin d'assurer une connexion visuelle précise.

Dans les bureaux, un remplissage est ajouté à la partie inférieure des fenêtres. Il est fabriqué dans un matériau significativement différent et légèrement rétracté, permettant ainsi de lire les proportions caractéristiques des baies originales.

Dans la salle de réunion et la zone de repos, les ouvertures auront des dimensions plus larges, offrant un aspect contemporain tout en restant en accord avec la grille existante. Cet ajustement permet d'ajouter plus de lumière et de qualité utilisateur sans perturber la cohésion rythmique du bâtiment.

De même, la porte d'entrée au rez-de-chaussée est aménagée dans le même style et s'inscrit dans ces proportions agrandies, assurant un rendu harmonieux de toutes les ouvertures de la façade.

#### Matériaux

Le choix des matériaux vise à confirmer le caractère contemporain de l'extension tout en faisant partie de la logique d'une extrusion du toit existant. L'objectif est de créer un ensemble cohérent, lisible et respectueux du bâtiment d'origine.

Les principes adoptés sont les suivants :

- Revêtement extérieur avec ardoise en fibrociment, qui recouvre à la fois les façades et le toit de l'extension.

Ce matériau assure une continuité formelle avec le toit incliné d'origine, tout en le distinguant clairement de l'intervention contemporaine de la base en brique restaurée.

Bardages en bois utilisés comme élément d'accompagnement :

- pour les rebords de fenêtre de l'extension,
- pour le remplissage partiel des ouvertures existantes,
- pour le parapet.

Ce traitement crée un lien visuel entre l'ancien et le nouveau. Le bois est thermotraité et pré-gris, ce qui garantit une stabilité esthétique dans le temps. C'est un matériau simple, largement utilisé dans la construction traditionnelle et dans les projets contemporains — tout comme l'ardoise.

- Des nuances et textures coordonnées, avec une préférence pour l'anthracite et les tons gris avec une finition mate. Ces choix mettent en valeur les briques rouges existantes, tout en confirmant l'identité contemporaine de l'extension.
- La bande périphérique, destinée à assurer la transition entre l'existant et l'extension, est traitée dans la même couleur anthracite que l'ardoise. La finition lisse permet de lire entre les anciennes et les nouvelles interventions.

### 3.3. Niveau social et économique

#### 3.3.1. Zone géographique définie

Het vastgelegd geografisch gebied blijft beperkt tot het te renoveren gebouw, uitgebreid met de achterzijde van het gebouw (aanleg 8 parkeerplaatsen).

#### 3.3.2. Situation existant

La zone de la gare de Schaerbeek fait partie d'un quartier résidentiel situé entre le Lambermontlaan, la gare de Schaerbeek et le Demolderlaan. Les larges avenues vertes et les places déterminent le caractère ouvert d'une partie du quartier.

Les places le long de la Huart Hamoiriaan forment les espaces verts du quartier.

Le quartier comprend de nombreuses demeures majestueuses, dont la plupart sont des propriétés locatives. Le quartier de la gare est en pleine transformation et est l'un des quartiers les plus densément peuplés de Schaerbeek.

Entre 2009 et 2010, la gare et la Prinses Elisabethplein ont été entièrement rénovées. Un musée ferroviaire et une auberge ont été construits et certaines avenues ont été repensées. En raison de la présence de Train World et de l'auberge Train, la place est très fréquentée par les touristes.

#### 3.3.3. Situation projeté

Comme le back-up sera installé dans un bâtiment existant, le projet a peu d'impact sur son environnement. En termes de fonctionnalité, le bâtiment sera entièrement en accord avec son environnement.

### 3.4. Mobilité (circulation, stationnement)

#### 3.4.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover, étendu pour inclure la gare de Schaerbeek et les rues environnantes.

#### 3.4.2. Situation existant

La Place du Princess Elisabeth est un point de rencontre où se rencontrent différents modes de transport : gare de Schaerbeek, lignes de tramway (92), lignes de bus (59/69), piétons, cyclistes et voitures.

La place dispose de larges trottoirs en bon état. Les plots podotactile sont prévues pour les malvoyants. Il y a un stand Villo pour les vélos sur la place. Les pistes cyclables ne sont pas disponibles.

La zone du projet est bien desservie par les transports en commun. Le bâtiment à rénover est adjacent au site de la gare de Schaerbeek, un arrêt de tramway se trouve devant le bâtiment et plusieurs lignes de bus partent de la place Elisabeth.

#### 3.4.3. Situation projeté

Le bâtiment abrite 85 postes de travail, répartis sur deux étages distincts. En plus de cette fonction, le bâtiment sera également plus fréquemment utilisé pour la formation du personnel. Son usage restera ponctuel et temporaire, sans occupation permanente.

La majorité des utilisateurs se rendent sur le site en train ou par tout autre moyen de transport en commun. L'utilisation de modes de transport durables est encouragée par la SNCB.

Seules 8 places de parking seront prévues derrière le bâtiment. Les employés qui voyagent en voiture devront principalement utiliser les places de parking payantes disponibles sur la voie publique ou le parking de la gare à gauche du bâtiment de la gare. Il est donc prévu que l'utilisation des voitures soit très limitée.

Les travaux nécessaires seront réalisés pour rendre le bâtiment pleinement accessible :

- Portes d'entrée automatiques à l'entrée adjacente à l'accès sans barrière
- Un ascenseur accessible en fauteuil roulant
- Mobilier adapté aux utilisateurs de fauteuils roulants
- Réglage des rampes à la hauteur standard

### 3.5. Microclimat

#### 3.5.1. Zone géographique définie

La zone géographique est limitée à un rayon de 100 mètres autour du bâtiment à rénover.

#### 3.5.2. Situation existant

Le bâtiment à rénover est situé sur la Montplaisierlaan et ne provoque ni tourbillons ni effet canyon.

Les maisons les plus proches ne sont pas ombragées par le bâtiment, car elles se trouvent déjà à une distance considérable du bâtiment à rénover.

### 3.5.3. Situation projeté

Il n'y a pas de changements dans l'état planifié par rapport à l'état actuel, ni en ce qui concerne les tourbillons ou l'effet de canyon, ni en ce qui concerne la formation d'ombres.

## 3.6. Énergie

### 3.6.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover.

### 3.6.2. Situation existant

Dans l'état actuel, le chauffage est hors service.

### 3.6.3. Situation projeté

#### **HVAC**

Dans la situation projeté, le chauffage, la climatisation et la ventilation seront réalisés à l'aide d'une pompe à chaleur air-eau, en combinaison avec 2 groupes de traitement de l'air. La centrale de combustion existante sera retirée. Les réservoirs de fioul sont vidés, nettoyés et remplis ou retirés.

Les nouvelles installations seront placées sur le toit plat et seront cachées à la vue par une construction légère en métal déployé.

#### **Isolation**

Le bâtiment sera isolé à l'intérieur.

Les panneaux isolants minéraux durs seront principalement utilisés, en raison de leur action capillaire. Ainsi, le risque de condensation et de formation de moisissure et autres est réduit au minimum.

Les menuiseries extérieures actuelles seront remplacées par des menuiseries à forte valeur d'isolation.

Le toit plat est isolé à l'extérieur. Le toit en pente sera isolé entre les chevrons de série.

#### **Protection solaire**

Afin de limiter l'entrée solaire autant que possible et ainsi maintenir la demande énergétique aussi basse que possible, une protection solaire (contrôlée) est assurée à l'extérieur (sud).

#### **Panneaux solaires**

Afin de fournir au moins une partie de l'électricité nécessaire à l'installation HVAC, à l'éclairage, aux fonctions administratives, ... l'installation de panneaux solaires est prévu. En raison du l'acrotère surélevé, les panneaux solaires ne sont pas visibles depuis la route publique.

#### **Verlichting**

L'éclairage est ajusté à la quantité de lumière naturelle disponible, ainsi qu'à la présence humaine. Ainsi, la consommation d'énergie est maintenue aussi basse que possible.

## 3.7. Qualité de l'air

### 3.7.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie comprend un rayon de 500 mètres autour du bâtiment à rénover.

### 3.7.2. Situation existant

Il n'existe pas d'entreprises Seveso ni d'autres activités à haut risque situées dans la zone géographique.

### 3.7.3. Situation projeté

Dans la situation prévue, aucune activité risquée n'est prévue.

Le chauffage et la climatisation se font avec une pompe à chaleur. L'impact de cela sur la qualité de l'air ambiant est moindre que lors du chauffage au fioul.

Les systèmes de traitement de l'air sont installés sur le toit. L'alimentation en air et l'extraction sont également effectuées par le toit.

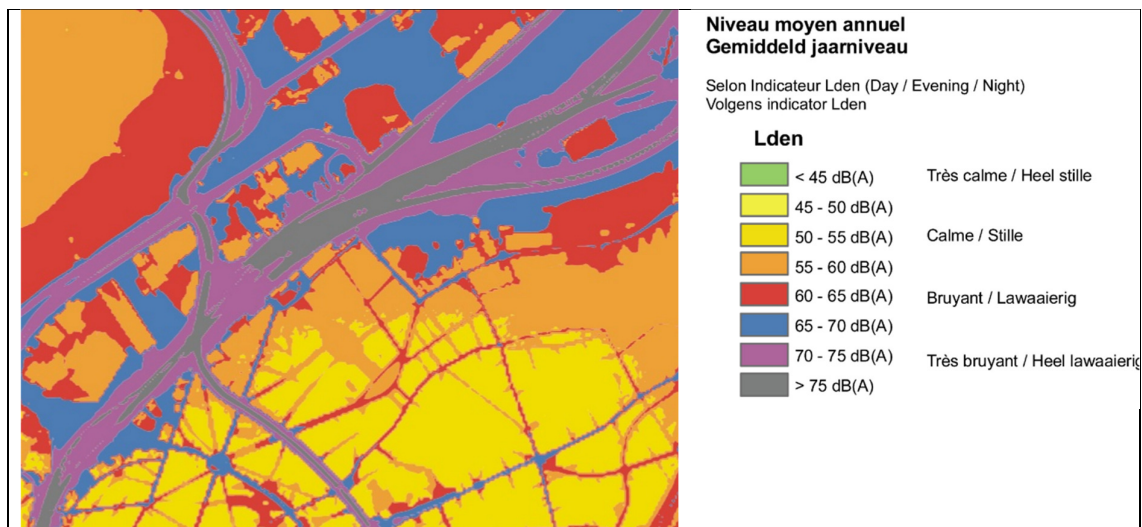
## 3.8. Sons et vibrations

### 3.8.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie comprend un rayon de 500 mètres autour du bâtiment à rénover.

### 3.8.2. Situation existant

Le bruit ambiant dans la zone géographique définie est dominé par le bruit de la circulation et peut être classé comme bruyant selon l'extrait ci-dessous de la carte multi-exposition 2021 de l'Environnement de Bruxelles.



### 3.8.3. Situation projeté

Les seules sources de bruit potentiellement pertinentes sont la pompe à chaleur et les systèmes de traitement de l'air installés sur le toit. Actuellement, seule une protection visuelle est fournie. Si, lors de la mise en service du bâtiment, il s'avère que le bruit provenant de ces installations resterait une nuisance pour l'environnement, des mesures seront prises pour réduire le niveau sonore, par exemple en installant des barrières anti-bruit

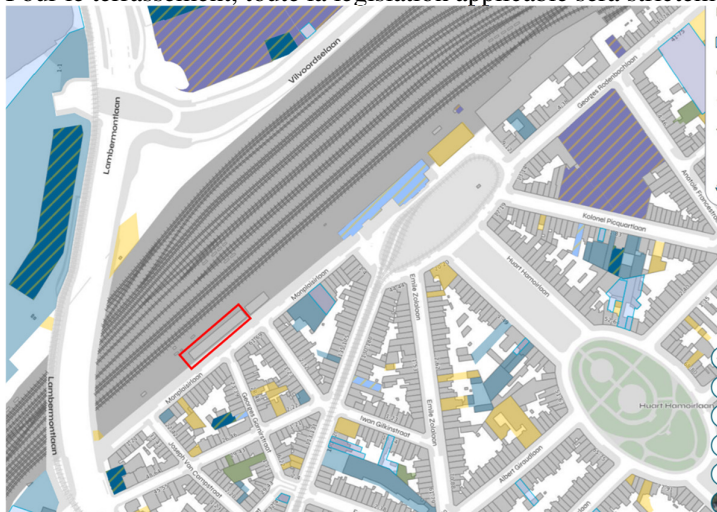
## 3.9. Sol, nappe phréatique et eaux de surface

### 3.9.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover et à l'espace extérieur.

### 3.9.2. Situation existant

Le bâtiment appartient à la catégorie 1 (parcelles non contaminées) dans l'inventaire des conditions du sol. Pour le terrassement, toute la législation applicable sera strictement respectée.



### 3.9.3. Situation projeté

Le projet comprend la rénovation d'un bâtiment existant et la création d'un petit parking (8 places de stationnement). Rien de substantiel ne sera modifié dans l'espace extérieur.

Le projet n'a aucun impact sur le relief, la perméabilité ou le drainage naturel du sous-sol.

### 3.10 Afvalwater, regenwater en leidingwater

#### 3.10.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover.

#### 3.10.2. Situation existant

Dans la situation actuelle, toutes les eaux de pluie et eaux usées du bâtiment sont évacuées vers le réseau public d'égouts. Il n'y a pas de réutilisation de l'eau de pluie.

La zone du projet est située dans une zone de code T 100 - chance moyenne - période de retour T 100 ans - de l'Environnement de Bruxelles.

#### 3.10.3. Situation projeté

Dans l'état prévu, une partie de l'eau de pluie qui tombe sur la surface du toit sera collectée et réutilisée pour la chasse d'eau et comme eau de nettoyage. À cette fin, deux réservoirs souterrains de 10 000 l chacun seront installés à côté du bâtiment. Au total, il y aura donc un volume tampon de 20 m<sup>3</sup>. Le débordement des réservoirs est relié au réseau d'égouts public.

Tous les nouveaux égouts d'eau noirs et gris seront également connectés aux collecteurs déjà présents, avec leur raccordement au réseau d'égouts publics.

### 3.11. Fauna et flora

#### 3.11.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover et à l'espace extérieur.

#### 3.11.2. Situation existant

Le back-up ne se trouve pas à l'intérieur ou à proximité d'une réserve naturelle, d'une zone Natura 2000 ou d'une zone de grande valeur biologique.

#### 3.11.3. Situation projeté

La plantation prévue pour le site de la gare de Schaerbeek est conçue en tenant compte du contexte écologique de la Région de Bruxelles-Capitale. Bien que le site du projet ne soit pas situé dans une zone Natura 2000, son aménagement s'inscrit dans les objectifs de préservation de la biodiversité, de renforcement des continuités écologiques et de soutien à la faune et à la flore indigènes. La conception prend également en considération les principes de la Carte d'Évaluation Biologique de Bruxelles Environnement, qui identifie les zones à haute valeur naturelle ainsi que les corridors écologiques potentiels.

Le massif de plantes vivaces est conçu comme une végétation durable et favorable à la biodiversité, inspirée des prairies sèches et des lisières fleuries. Le choix des espèces porte principalement sur des plantes indigènes riches en nectar et en pollen, présentant un intérêt écologique marqué pour les abeilles sauvages, les papillons, les syrphes et les autres insectes pollinisateurs. La palette végétale comprend notamment *Origanum vulgare*, *Knautia arvensis*, *Centaurea jacea*, *Salvia pratensis*, *Lotus corniculatus* et *Achillea millefolium*, complétées par des graminées indigènes telles que *Festuca rubra* et *Brachypodium pinnatum*.

Les espèces retenues sont adaptées aux conditions de station sèches et chaudes caractéristiques d'un environnement urbain ferroviaire. Grâce à la combinaison d'une longue période de floraison, d'un entretien limité et d'une forte valeur écologique, cette plantation contribue au renforcement de la biodiversité urbaine ainsi qu'au développement d'une infrastructure verte résiliente face aux changements climatiques. Le massif constitue ainsi non seulement un aménagement paysager de qualité, mais également un relais écologique participant au maillage vert de la Région bruxelloise

### 3.12. Mens

#### 3.12.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover, étendue pour inclure la zone juste derrière le bâtiment.

#### 3.12.2. Situation existant

Le bâtiment actuel fait partie de Montplaisir/laan depuis plus de 100 ans.

#### 3.12.3. Situation projeté

Le bâtiment s'inscrit dans un contexte urbain hybride, caractéristique du lien entre l'infrastructure ferroviaire et un environnement résidentiel traditionnel. Situé le long de l'avenue Monplaisir, le bâtiment

forme un élément linéaire à la limite immédiate du site ferroviaire, tout en surplombant des maisons du début du XXe siècle. Cette position spécifique en fait un repère paysager sur la connexion entre deux sphères urbaines différentes : d'une part, le monde ferroviaire fonctionnel et technique ; en revanche, la zone résidentielle de Schaerbeek, dense et structurée.

### 3.13. Déchets

#### 3.13.1. Zone géographique définie

La zone géographique définie est limitée au bâtiment à rénover.

#### 3.13.2. Situation existant

Dans la situation actuelle, il y a un problème avec les squatteurs.

#### 3.13.3. Situation projeté

Dans la situation prévue, aucun autre problème n'est attendu avec les squatteurs, la propreté ou les déversements illégaux.

La quantité de déchets générée par le Backup sera limitée. Ce ne sont que des déchets ménagers. Il n'y a pas de procédés de production ou de ce genre.

### 3.14. Interactions entre ces zones

Dans le cadre de ce projet, aucun choix n'a été fait dans l'un des domaines de recherche qui pourrait avoir un impact négatif sur un autre domaine.

## 3. ANALYSE DU SITE PAR ZONE

Le début des travaux est actuellement prévu pour avril/mai 2027. Les travaux devraient durer au total 12 mois.

La majorité des travaux auront lieu à l'intérieur du bâtiment existant. Les travaux extérieurs et la construction de l'extension ne feront partie que de ces 12 mois.

Un plan global de la disposition du site est présenté dans la figure ci-dessous :

Le site n'aura aucun impact sur le monument protégé adjacent, la gare de Schaerbeek. Les travaux (de rénovation) auront principalement lieu à l'intérieur du bâtiment existant. Les travaux de terrassement se limitent à la construction du parking et d'un nouvel étage dans le bâtiment. La possibilité de trouver des vestiges archéologiques est donc presque nulle.

Au niveau socio-économique, le site n'aura aucun impact sur la poursuite des activités sociales et économiques du quartier.

Le site générera un trafic très limité pour l'approvisionnement en matériaux (principalement béton aéré, matériaux isolants, bois et revêtement de façade). On estime qu'un maximum de 2 camions par jour seront concernés. Il est possible de se garer et de charger et de décharger sur la parcelle à gauche du bâtiment.

Ce n'est que lors des travaux de construction de l'extension et de l'environnement extérieur que l'on peut s'attendre à des nuisances sonores dans la zone environnante. Ces travaux prendront au maximum 12 mois. Le travail ne sera effectué que pendant la journée et en semaine.

Le terrassement est très limité et atteint un maximum de 1164 m<sup>3</sup>. Le déshydratation n'est nécessaire que si le niveau de la nappe phréatique est supérieur à la normale au moment des travaux. Les travaux de terrassement peuvent causer des nuisances de poussière dans une certaine mesure.

Aucun impact sur l'eau, la faune et la flore n'est attendu. Les arbres devant le bâtiment dans le domaine public ne seront pas touchés.

Un inventaire destructeur de l'amiante a été établi. De l'amiante a été trouvé à plusieurs endroits. Ces éléments seront retirés lors de la rénovation, en tenant compte des réglementations de sécurité nécessaires.

#### 4. DESCRIPTION DES ALTERNATIVES RAISONNABLES EXAMINÉES PAR LE DEMANDEUR EN TENANT COMPTE DU PROJET ET DE SES CARACTÉRISTIQUES SPÉCIFIQUES, AINSI QUE L'INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EN TENANT COMPTE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET ET DU CHANTIER

La demande concerne donc un projet de transformation complète du bâtiment existant, incluant une extension architecturale, afin d'assurer la réutilisation, la durabilité et l'intégration fonctionnelle dans les activités de la SNCB, tout en respectant les conditions patrimoniales et d'urbanisme du site.

#### 5. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'IMPACT

Het project omvat het verbouwen van een bestaand gebouw, op heden leegstaand, tot een Back up pour la SNCB. Le bâtiment de secours abritera des salles de classe et des bureaux pour les services de sécurité de la SNCB.

Le bâtiment est situé au 60 avenue Monplaisier à Bruxelles, près de la gare Schaerbeek.

Les points de départ importants pour la rénovation sont :

- la restauration et la modernisation d'un ancien bâtiment ferroviaire datant de 1913 ;
- adapter le bâtiment pour accueillir des salles de classe et des bureaux pour les services de sécurité de la SNCB ;
- veiller à ce que le bâtiment réponde aux besoins actuels en termes de fonctionnement, de sécurité, d'accessibilité et d'efficacité énergétique ;
- Intégrer le projet à son environnement immédiat, en tenant compte de la nature ferroviaire du site et de sa proximité avec une zone résidentielle.

La zone derrière le bâtiment était autrefois un espace entièrement occupé par des rails. Aujourd'hui, ces pistes ont disparu et laissent place à une zone vide, offrant une profondeur visuelle considérable à l'ensemble de circuits. Cependant, cet espace reste difficile à exploiter et ne peut offrir un usage supplémentaire sans interventions majeures, en raison de la présence de nombreux câbles, souterrains et en surface, reliés aux installations ferroviaires. L'aménagement de l'environnement est limité à la proximité immédiate du bâtiment.

Le bâtiment date de 1913 et a été conçu à l'époque principalement selon des principes fonctionnels. Le bâtiment ne comporte qu'un seul étage. Il possède des façades caractéristiques, typiques de son époque. La menuiserie extérieure sera remplacée, la disposition originale des fenêtres étant réutilisée. Les stores solaires installés à l'intérieur sont placés à l'extérieur pour maximiser l'efficacité.

La géométrie originale des fenêtres et des travées reste visible et sera adoptée dans l'extension au premier étage.

Le projet comprend la démolition complète des aménagements intérieurs, afin d'adapter le bâtiment à ses nouvelles fonctions et d'assurer une flexibilité maximale. Comme presque tous les murs intérieurs ne sont pas d'origine, cette approche s'inscrit dans la logique historique du bâtiment, qui a toujours été rénové selon les besoins successifs de la SNCB. L'objectif est de créer un plan gratuit qui permette une organisation évolutive des espaces. Dans le bâtiment de secours, seule une utilisation ponctuelle sera utilisée comme bureau ou salle de classe. La majorité de ses utilisateurs se rendront sur le site en train ou par tout autre moyen de transport en commun. L'utilisation de modes de transport durables est encouragée par la SNCB.

À l'avenir, il sera possible de garer 8 voitures à l'arrière du bâtiment. Les employés qui voyagent en voiture devront utiliser les places de parking payantes mises à disposition sur la route publique, ou le parking de la gare à gauche du bâtiment de la gare. Il est donc prévu que l'utilisation des voitures soit très limitée.

Dans l'état prévu, le chauffage, la climatisation et la ventilation seront réalisés à l'aide d'une pompe à chaleur air-eau, en combinaison avec 2 groupes de traitement de l'air. La centrale de combustion existante sera retirée. Les réservoirs de fioul sont vidés, nettoyés et remplis ou retirés. La pompe à chaleur et les systèmes de traitement de l'air sont placés sur le toit, sur le toit plat.

Le bâtiment sera isolé à l'intérieur de la coque extérieure. Les menuiseries extérieures actuelles seront remplacées par des menuiseries à forte valeur d'isolation. Le toit sera isolé à l'extérieur.

Afin de limiter l'entrée solaire autant que possible et ainsi de maintenir la demande énergétique aussi basse que possible, une protection solaire (contrôlée) est assurée à l'extérieur (côté sud).

Afin de fournir au moins une partie de l'électricité nécessaire au chauffage, à la climatisation, à l'éclairage, aux fonctions de bureau, etc. L'installation de panneaux solaires est assurée. Les panneaux solaires ne seront pas visibles depuis la route publique.

L'éclairage est ajusté à la quantité de lumière naturelle disponible, ainsi qu'à la présence humaine. Ainsi, la consommation d'énergie est maintenue aussi basse que possible.

Dans la situation prévue, l'impact sur le bruit ambiant sera très limité (bureaux uniquement / et 8 places de parking). Les seules sources de bruit potentiellement pertinentes sont la pompe à chaleur et les systèmes de traitement de l'air installés sur le toit. Actuellement, seule une protection visuelle est fournie. Si, lors de la mise en service du bâtiment de secours, il s'avère que le bruit provenant de ces installations resterait une nuisance pour l'environnement, des mesures seront prises pour réduire le niveau de bruit, par exemple en installant des barrières anti-bruit.

Le projet consiste en la rénovation d'un bâtiment existant et ne comprend donc pas de travaux majeurs de terrassement. Les travaux de terrassement sont limités pour la construction de l'environnement extérieur et la construction de la nouvelle dalle de sol. Le sol excavé sera réutilisé sur place si possible. Dans l'état prévu, une partie de l'eau de pluie qui tombe sur la surface du toit sera collectée et réutilisée pour la chasse d'eau et comme eau de nettoyage. À cette fin, deux citernes de 10,00 l seront prévus à côté du bâtiment. Au total, il y aura donc un citerne de 20 m<sup>3</sup>. Le débordement des réservoirs est relié au réseau d'égouts public.

Le début des travaux est actuellement prévu pour avril/mai 2027. Les travaux devraient durer au total 12 mois.

Au niveau socio-économique, le site n'aura aucun impact sur la poursuite des activités sociales et économiques du quartier.

Le site générera un trafic très limité pour l'approvisionnement en matériaux (principalement béton aéré, matériaux isolants, bois et revêtement de façade). On estime qu'un maximum de 2 camions par jour seront concernés. Il est possible de se garer et de charger et de décharger sur la propriété de gauche.

Ce n'est que lors des travaux de construction de l'extension et de l'environnement extérieur que l'on peut s'attendre à des nuisances sonores dans la zone environnante. Ces travaux prendront au maximum 12 mois. Le travail ne sera effectué que pendant la journée et en semaine.

Le terrassement est très limité et atteint un maximum de 1164 m<sup>3</sup>. Le drainage n'est nécessaire (pour la construction de la cage d'ascenseur / des réservoirs d'eau de pluie) que si le niveau de la nappe phréatique est supérieur à la normale au moment des travaux. Les travaux de terrassement peuvent causer des nuisances de poussière dans une certaine mesure.

Aucun impact sur l'eau, la faune et la flore n'est attendu. Les arbres entre le bâtiment de la station et le bâtiment de secours ne seront pas touchés.

Un inventaire destructeur de l'amiante a été établi. De l'amiante a été trouvé à plusieurs endroits. Ces éléments seront retirés lors de la rénovation, en tenant compte des réglementations de sécurité nécessaires.

De l'analyse ci-dessus, on peut déduire que la rénovation du bâtiment vacant en un remplaçant pour la SNCB n'aura pas d'impact environnemental significatif. Dans plusieurs domaines, la situation planifiée représente même une amélioration par rapport à la situation actuelle