



P-24-1106 – SCHAERBEEK – BACK – UP

Demande de permis d'urbanisme - note explicative

* ajouts 15 août 2026

1. Objet de la demande

La présente note explicative accompagne la demande de permis d'urbanisme introduite par la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB) pour le bâtiment situé Avenue Monplaisir 60, 1030 Bruxelles, sur la parcelle cadastrale 2181310091/22_000.

Le projet vise la rénovation lourde du bâtiment existant, d'une superficie d'environ 700 m² au rez-de-chaussée, ainsi que la réalisation d'une extension en partie supérieure d'environ 370 m², portant la superficie totale projetée à 1070 m².

L'intervention consiste à :

- restaurer et revaloriser un ancien bâtiment ferroviaire datant de 1913;
- adapter le bâtiment pour accueillir des espaces de formation et des bureaux pour les services de sécurité de la SNCB ;
- assurer la mise en conformité du bâtiment avec les besoins actuels de fonctionnement, de sécurité, d'accessibilité et d'efficacité énergétique ;
- intégrer le projet dans son environnement immédiat, en tenant compte du caractère ferroviaire du site et de la proximité d'une zone d'habitation.

La demande porte donc sur un projet de requalification complète du bâtiment existant, incluant une extension architecturale, afin d'assurer sa réutilisation, sa pérennité et son intégration fonctionnelle dans les activités de la SNCB, tout en respectant les enjeux patrimoniaux et urbanistiques du site.

2. Contexte réglementaire

2.1 Monuments et sites

- Le bien n'est repris dans aucun dispositif de protection du patrimoine : il n'est ni classé, ni inscrit sur la liste de sauvegarde, ni concerné par une procédure de classement.
- Il ne se situe pas non plus dans une zone de protection d'un monument, ensemble ou site classé ou inscrit, et n'est donc soumis à aucune contrainte patrimoniale réglementaire liée à un périmètre protégé.
- Pour mémoire, en vertu de l'article 333 du CoBAT, le bâtiment avait été considéré comme inscrit d'office à l'inventaire du patrimoine immobilier, sa construction datant d'avant 1932. Cette disposition n'est plus applicable depuis la publication de l'inventaire, ce qui a levé la contrainte de protection.
- Malgré l'absence de protection juridique, la Direction du Patrimoine culturel reconnaît au bâtiment un intérêt patrimonial certain, lié à son architecture industrielle ferroviaire du début du XX^e siècle et à sa relation avec la gare de Schaerbeek (voir rapport de réunion de projet, annexe 12).

2.2 Urbanisme

- Le bien a fait l'objet en 2016 d'une demande de permis de démolition, refusée sur la base de l'article 333 du CoBAT qui le considérait alors comme bien inscrit d'office à l'inventaire.
- Le site se situe dans le périmètre du Pôle de développement prioritaire "zone du Canal".
- Selon le PRAS, le bien est implanté en zone de chemin de fer, zone dont le maintien et le développement de la fonction ferroviaire constituent la vocation première.
- Environnement
- Le bien n'est pas repris à l'inventaire de l'état du sol
- La Promenade verte longe directement le bâtiment



- Le bâtiment existant constitue un écran acoustique naturel entre les voies ferrées et le quartier résidentiel situé en vis-à-vis
- Le site est repris à la carte d'évaluation biologique avec un score C (valeur biologique importante).

2.3 Mobilité

- Le bâtiment est longé par un Itinéraire Cyclable Régional (ICR)
- L'avenue Monplaisir se trouve sur le tracé de la cyclostrade C36 (liaison Bruxelles Nord ↔ Haren).
- L'étude de faisabilité Beliris (2023) prévoit notamment :
 - l'optimisation du franchissement du boulevard Lambermont grâce à un passage le long de la voie ferrée : raccordement avant que l'Avenue Monplaisir ne commence à s'élever vers la R21 ;
 - l'optimisation de la piste cyclable bidirectionnelle existante, avec une signalisation claire en tant que C36.

2.4 PUB

PROCEDURE (toutes affectations PEB)	À Transmettre à	À Transmettre à	À Transmettre à	À Transmettre à
Conseiller PEB agréé	✓	✓	✓	Facultatif
Étude de faisabilité (EF)	Toutes UN Maitre d'Ouvrage	Si Σ UAN+URL > 5.000 m ² Maitre d'Ouvrage	Si Σ UAN+URL > 5.000 m ² Maitre d'Ouvrage	/

Puisque la surface du bâtiment < 5 000 m², une étude de faisabilité n'est pas nécessaire.

3. Situation existante

3.1 Titre de propriété

La propriété prescrite appartenait à l'État belge depuis plus de trente ans.

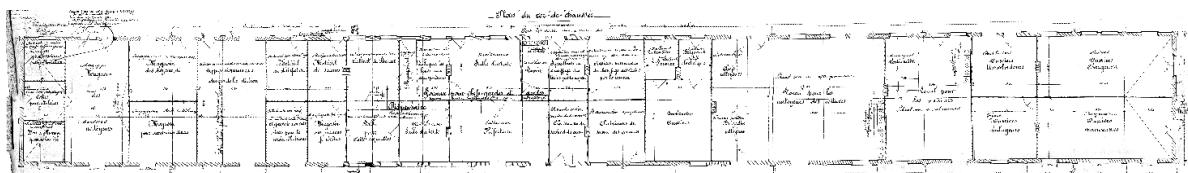
Conformément à l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins belges, remplacé par l'article 3 du décret royal du 30 septembre 1992, approuvant le premier contrat de gestion et fixant les mesures relatives à cette société, ledit bien a été transféré par effet de loi à la N.M.B.S. le 14 octobre 1992.

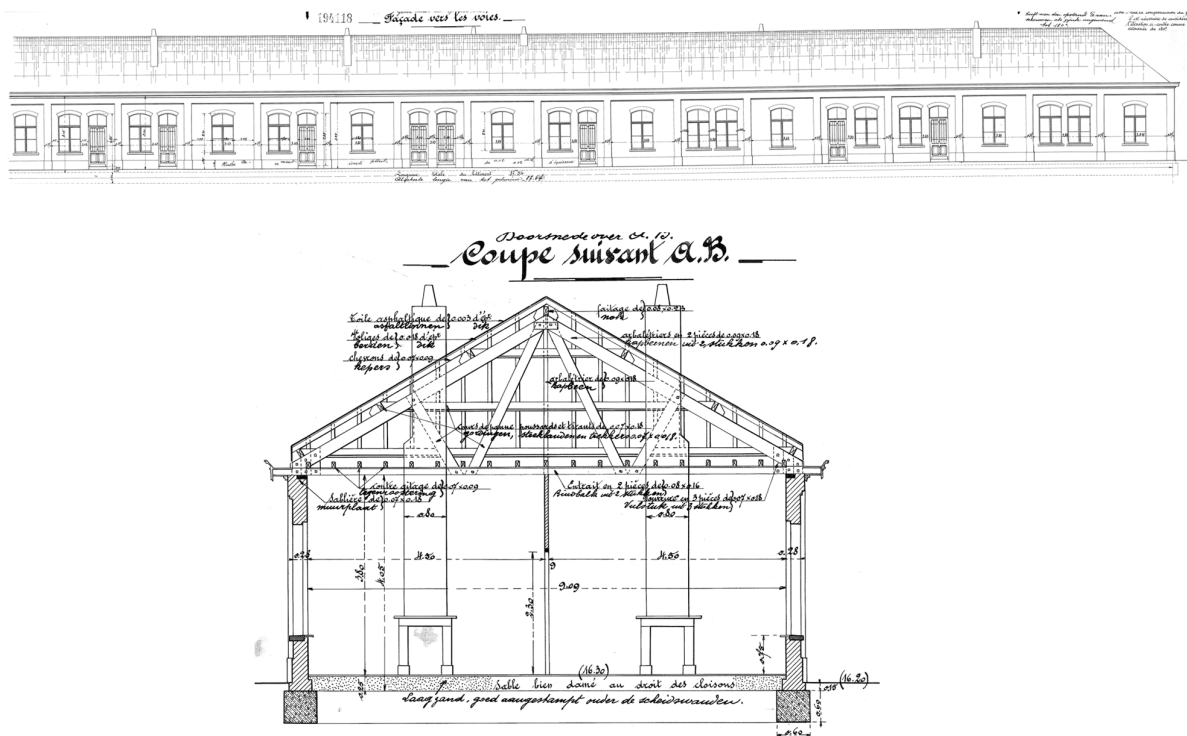
Le nom de cette société a été changé en SNCB-Holding le 1er janvier 2004 puis en Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, abrégé en SNCB, le 1er janvier 2014.

3.2 Historique du bâtiment

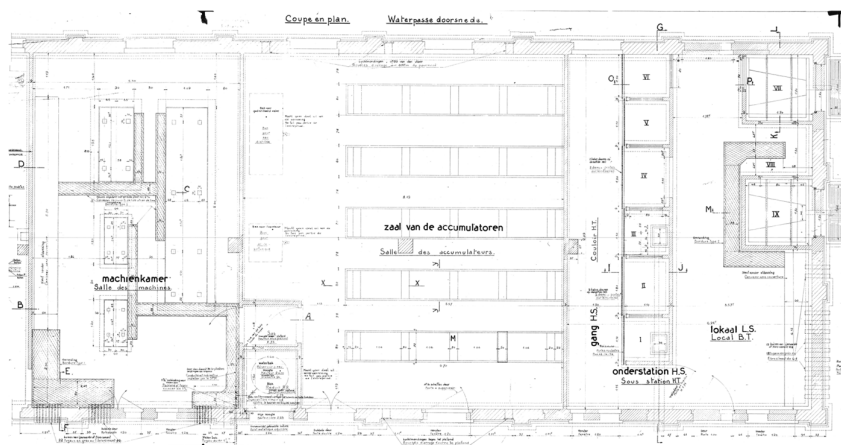
Le bâtiment, érigé en 1913, appartient à l'ensemble des infrastructures ferroviaires liées à la gare de Schaerbeek. Conçu pour accueillir des usages divers, il a abrité notamment :

- des espaces de service (réfectoire, lavoir, local pour ouvriers),
- des locaux fonctionnels (magasin pour accessoires divers, stockage de charbon),
- des espaces d'accueil (salle d'attente),
- ainsi qu'un cabinet médical destiné au personnel.

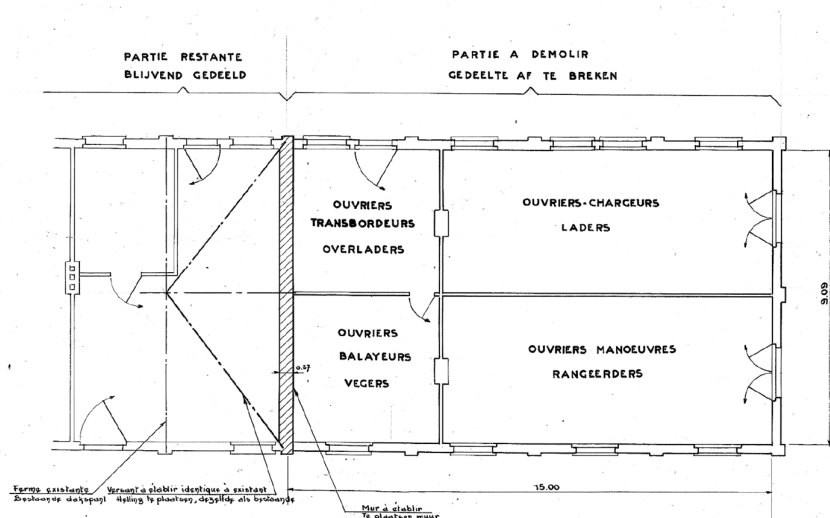




- 1937 : aménagement d'une partie du volume en sous-station de signalisation électrique, dans le cadre de la modernisation du réseau.



- 1951 : démolition de quatre travées d'extrémité, réduisant la longueur totale du bâtiment de 87,5 m à 72,5 m.



- 1951–2000 : succession de travaux d'entretien et de réaffectation, incluant des interventions sur les réfectoires, la chaufferie, les ateliers, les magasins, l'égouttage et la toiture.
- Depuis plus de dix ans : le bâtiment est désaffecté, muré, régulièrement squatté et se trouve aujourd'hui dans un état avancé de dégradation.



3.2 État architectural et structurel

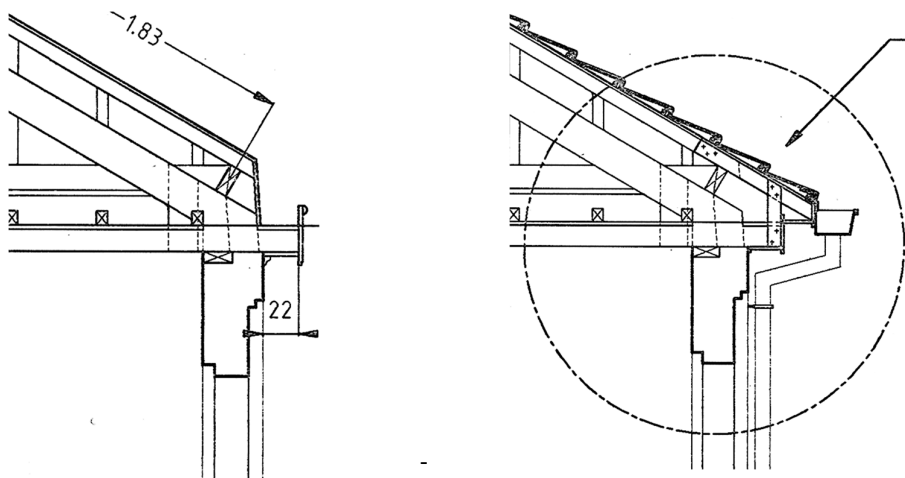
Structure

La structure d'origine est conservée et composée de

- quatre murs porteurs disposés en long pan, contreventés par une trame régulière de piliers en briques espacés de 3,80 m.
- d'un charpente en bois franchissant la largeur du bâtiment, libérant ainsi un plan intérieur et répondant aux besoins de flexibilité de l'aménagement des espaces.

Volumétrie et toiture

- La volumétrie d'origine est globalement conservée, à l'exception de la réduction longitudinale suite à la démolition des quatre travées en 1951.
- Lors d'interventions ultérieures, un débord de toiture a été ajouté au niveau de la corniche, modifiant la lecture initiale du bâtiment. À l'origine, seule la corniche se détachait légèrement ; aujourd'hui, le débord renforce visuellement la massivité du volume de toiture.



Le revêtement de toiture d'origine, en toile asphaltique, a été remplacé par une couverture en ardoises.

Façades

- Les façades sont composées :
 - o d'un soubassement en cimentage,
 - o d'un mur en briques rouges,
 - o d'ouvertures reprises dans une trame régulière.
- À l'origine, les fenêtres mesuraient 120 × 210 cm et les portes 100 × 285 cm, toutes dotées d'un linteau cintré.



- Au fil des réaffectations, certaines baies ont été comblées, créées ou modifiées, entraînant une hétérogénéité dans le rythme des percements.

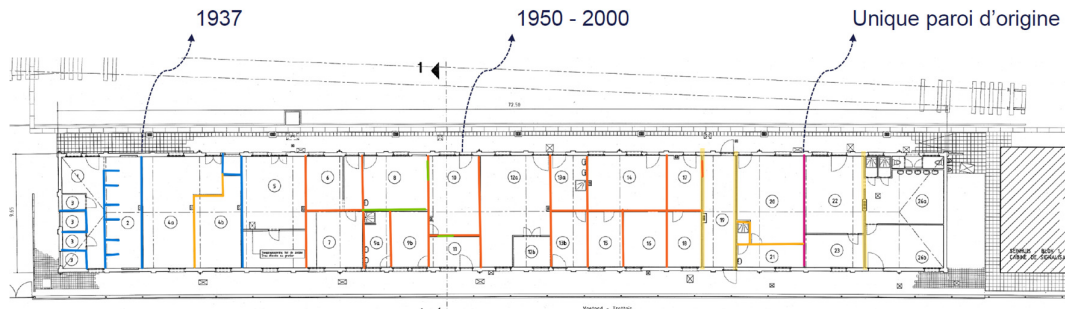


- Les façades sont aujourd'hui largement **taguées**, témoignant de l'abandon prolongé du bâtiment.

Aménagements intérieurs



- Les cloisons d'origine ont pratiquement toutes disparu. Leur suppression résulte des nombreuses adaptations fonctionnelles opérées pendant la vie du bâtiment.



- L'intérieur se présente aujourd'hui comme un espace cloisonné d'une succession de pièces ne communiquant pas toujours entre elles. L'ensemble est fortement dégradé, et nécessite une intervention lourde pour retrouver un niveau d'usage conforme aux pratiques contemporaines.

Environnement urbain

Le bâtiment s'inscrit dans un contexte urbain hybride, caractéristique des interfaces entre infrastructures ferroviaires et tissus résidentiels traditionnels. Situé le long de l'avenue Monplaisir, il constitue un élément bâti linéaire en bordure immédiate du domaine ferroviaire, tout en faisant face à un tissu de logements mitoyens du début du XX^e siècle. Cette position particulière en fait un marqueur paysager à l'articulation entre deux ambiances urbaines distinctes : d'une part, l'univers ferroviaire fonctionnel et technique ; d'autre part, le quartier résidentiel de Schaerbeek, dense et structuré.



Du côté voies ferrées, c'est-à-dire du côté du bâtiment, celui-ci est jouté par un bâtiment voisin moderniste de deux niveaux. Ce volume sobre et orthogonal introduit une écriture architecturale contrastée, plus récente, qui complète la lecture du front bâti ferroviaire et contribue à structurer le paysage industriel du site.



A l'origine, le bâtiment présentait une forte visibilité depuis l'espace public, notamment en raison de :

- la largeur de l'avenue Monplaisir,
- sa volumétrie allongée et parallèle au faisceau ferroviaire,
- et la présence d'un linéaire continu de façade de près de 70 mètres.

Aujourd'hui, alors que le bâtiment est limité à un niveau de plain-pied, sa visibilité depuis l'espace public est fortement réduite. Les plantations linéaires situées le long de la piste cyclable — introduites dans le cadre de l'aménagement de l'avenue Monplaisir — dissimulent en grande partie la façade. Ce retrait visuel renforce la perception de l'avenue comme axe vert, mais atténue la présence du bâtiment dans le paysage malgré son emprise au sol importante.

Abords

Abords côté voies ferrées

La zone située à l'arrière du bâtiment correspondait autrefois à un espace entièrement occupé par des voies ferrées. Aujourd'hui, ces voies ont disparu et laissent place à un large dégagement, offrant une importante profondeur visuelle vers le faisceau ferroviaire. Toutefois, cet espace reste difficilement exploitable et ne peut accueillir d'usages complémentaires sans interventions lourdes, en raison de la présence de nombreux câbles, tant enterrés qu'en surface, liés aux installations ferroviaires.



Abords côté avenue Monplaisir

La zone avant est délimitée par la façade du bâtiment et la clôture séparant le domaine ferroviaire de l'espace public. Cet espace intermédiaire, aujourd'hui fortement envahi par une végétation spontanée,



constitue un lieu propice au squattage et aux actes de délinquance, renforçant l'image d'abandon du bâtiment. Cette situation résulte principalement :

- du manque de visibilité depuis l'avenue, dû à la végétation dense et haute implantée le long de la piste cyclable ;
- du retrait de la façade par rapport à la rue, créant un espace en creux difficile à surveiller ;
- de la présence d'une barrière métallique légère aisément franchissable.



L'absence de contrôle social, combinée à cette configuration en recoin et au manque d'entretien des abords, génère un sentiment d'insécurité et contribue à la dégradation progressive de l'image du site.



garantir une flexibilité maximale dans l'usage et de favoriser une communication fluide entre les différents services.

À l'étage, un paysager séparé est dédié à un service spécifique, tout en conservant une organisation adaptable.

L'objectif général est de ne pas figer les aménagements, le bâtiment étant utilisé de manière ponctuelle et non permanente, et ses usages étant susceptibles d'évoluer au fil du temps.

Espaces de repos

Un espace de convivialité, composé d'une zone de pause et d'une cuisine équipée, est aménagé afin d'offrir au personnel un lieu de repos et de regroupement. Cet espace a été dimensionné de manière raisonnée, en tenant compte du caractère non permanent de l'occupation du bâtiment. L'objectif n'est donc pas d'y créer un réfectoire au sens strict, mais de garantir un niveau de confort adéquat pour les équipes lors de leurs présences ponctuelles sur le site.

En complément, un espace café est prévu au rez-de-chaussée. Sa localisation, plus proche des bureaux, le rend pratique d'accès et facilite les pauses rapides, sans nécessiter de rejoindre l'espace de convivialité principal.

Salle de réunion

Une salle de réunion pouvant accueillir ±20 personnes est prévue pour les réunions internes et formations. Celle-ci est aménagée à l'étage, à proximité de l'espace cuisine facilitant ainsi les temps de pause et de convivialité lors des formations et réunions.

Fonctions de support et espaces de services

Les espaces de services regroupent :

- les vestiaires,
- les sanitaires,
- la circulation verticale,

Ces fonctions sont rassemblées dans la partie nord du bâtiment, à proximité directe de l'entrée principale, permettant un parcours intuitif pour les travailleurs : entrée → vestiaires → accès aux bureaux.

Locaux techniques

Les locaux techniques sont quant à eux implantés à l'étage, au centre du bâtiment ce qui permet d'assurer une répartition efficace des installations techniques sur les deux niveaux et de maintenir une proximité directe avec la toiture plate, qui accueille une partie des équipements.

La surface dédiée aux locaux techniques est particulièrement importante, car les services de sécurité reposent sur un volume conséquent d'infrastructures IT et de systèmes de communication essentiels à la continuité de leurs missions. Ces installations nécessitent des espaces spécifiques, sécurisés et adaptés, justifiant l'ampleur des zones techniques prévues dans le projet.

Espace extérieur de stockage et emplacements pour véhicules de service

À l'extérieur, une zone est réservée au stockage de matériel (DISC, caméra de sécurité sur remorque) ainsi qu'aux huit emplacements destinés aux véhicules de service.

4.3 Intervention sur le volume existant

Conservation et démolitions

Le projet prévoit la démolition complète des aménagements intérieurs, afin d'adapter le bâtiment à ses nouveaux usages et de garantir une flexibilité maximale. La quasi-totalité des murs intérieurs n'étant pas d'origine, cette démarche s'inscrit dans la logique historique du bâtiment, qui a toujours été réaménagé en fonction des besoins successifs de la SNCB. L'objectif est de dégager un plan libre permettant une organisation évolutive des espaces.

Les façades sont quant à elles conservées et restaurées dans leur état d'origine au maximum. Le projet prévoit :



- la récupération et le nettoyage de la brique d'origine pour révéler sa texture et sa couleur,
- la remise en état du soubassement en cimentage,

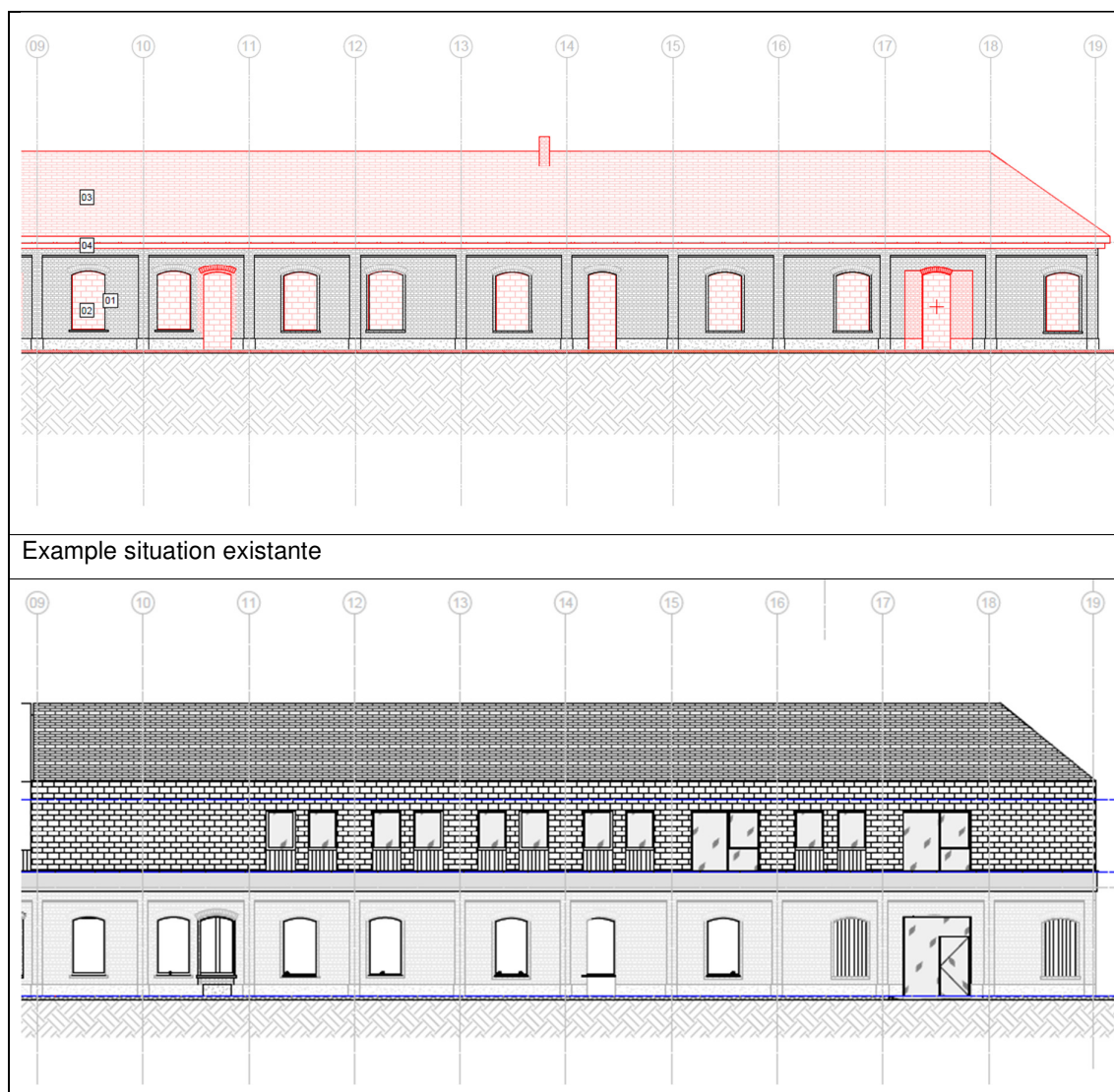
Le programme actuel ne nécessitant pas, à ce stade, d'une extension sur toute sa longueur du bâtiment, le projet propose une intervention partiellement ciblée : démontage de la totalité de la toiture existante, avec la création d'une extension sur une partie du bâtiment, et la mise en place d'une toiture plate sur l'autre partie, capable d'accueillir dans un premier temps les panneaux photovoltaïques et les équipements techniques, et potentiellement, à long terme, une extension supplémentaire si l'évolution des besoins le justifie.

Traitement des baies

Les baies d'origine constituent une composante majeure de l'architecture du bâtiment. Le projet vise à rétablir la cohérence, la lisibilité et le rythme caractéristiques de ces façades.

Réouverture et restauration des baies d'origine

- Réouverture des baies aujourd'hui obturées et placement de nouvelles menuiseries respectant la forme cintrée du linteau.
- Suppression des obturations et transformations hétérogènes accumulées, afin de retrouver une lecture homogène et fidèle au bâtiment historique.





Exemple situation projetée

Adaptation des baies d'origine

Plusieurs anciennes portes ou fenêtres ne correspondent plus aux usages actuels.

Elles sont donc adaptées selon les principes suivants :

- Conservation du gabarit de l'ancienne baie.
- Comblement total ou partiel au moyen d'un matériau différencié, légèrement en retrait, permettant de lire l'ancienne ouverture tout en lui donnant une fonction contemporaine. (voir § matériaux)

Nouvelle entrée principale

L'une des portes existantes, située côté avenue Monplaisir, est élargie et requalifiée pour devenir la nouvelle entrée principale.

Cette intervention permet de :

- clarifier la hiérarchie des accès,
- rendre l'entrée visible et identifiable depuis l'espace public,
- améliorer la fonctionnalité et le cheminement du personnel.

4.4 Extension projetée

Volume et gabarit

L'extension est implantée en partie nord du bâtiment, à l'emplacement de la toiture démontée. Ce choix permet de raccorder naturellement son gabarit à celui du bâtiment moderniste voisin, tout en préservant l'ensoleillement optimal de la toiture plate située au sud, destinée à accueillir les panneaux photovoltaïques.

La volumétrie de l'extension a été définie sur base de plusieurs critères :

- offrir les surfaces nécessaires au fonctionnement interne du bâtiment ;
- proposer une lecture architecturale cohérente en réinterprétant l'esprit de la toiture d'origine : l'extension est conçue comme une extrusion contemporaine de cette toiture, avec des pans inclinés identiques à ceux d'origine ;
- maintenir un équilibre visuel entre le volume historique et l'ajout contemporain.

Afin d'éviter un effet de masse trop important, l'extension est implantée légèrement en retrait par rapport aux façades du bâtiment existant. Ce décalage permet d'alléger l'intervention et de renforcer la distinction entre ancien et nouveau, tout en assurant une transition harmonieuse. Cette volonté est également renforcée par l'ajout d'un bandeau périphérique sur tout le pourtour du bâtiment existant. Celui-ci remplit plusieurs fonctions :

- il permet de traiter le pont thermique inhérent à la jonction de l'extension avec l'existant isolé par l'intérieur ;
- il rappelle l'ancienne corniche déjà en débord,
- et il assure une liaison nette et lisible entre l'existant et l'extension contemporaine.

La partie du bâtiment qui n'accueille pas l'extension est couverte par une toiture plate, destinée à recevoir les panneaux photovoltaïques ainsi que les équipements techniques, tout en maintenant la possibilité d'un développement ultérieur si les besoins venaient à évoluer.

Pour assurer la finition supérieure du bâtiment existant — désormais dépourvu de sa toiture d'origine — un acrotère est aménagé en retrait du bandeau périphérique. Cet acrotère reprend la hauteur des allèges des fenêtres de l'extension et utilise le même matériau, créant ainsi une cohérence visuelle et une continuité formelle entre l'existant et l'extension.



Trame et ouvertures

L'extension reprend la trame structurelle historique du bâtiment, caractérisée par des travées régulières de 3,80 m portées par les piliers en briques. Cette trame sert de fil conducteur à la fois pour l'organisation du plan et pour la composition des façades, de manière à ancrer l'intervention contemporaine dans la logique constructive d'origine.

Cette approche garantit :

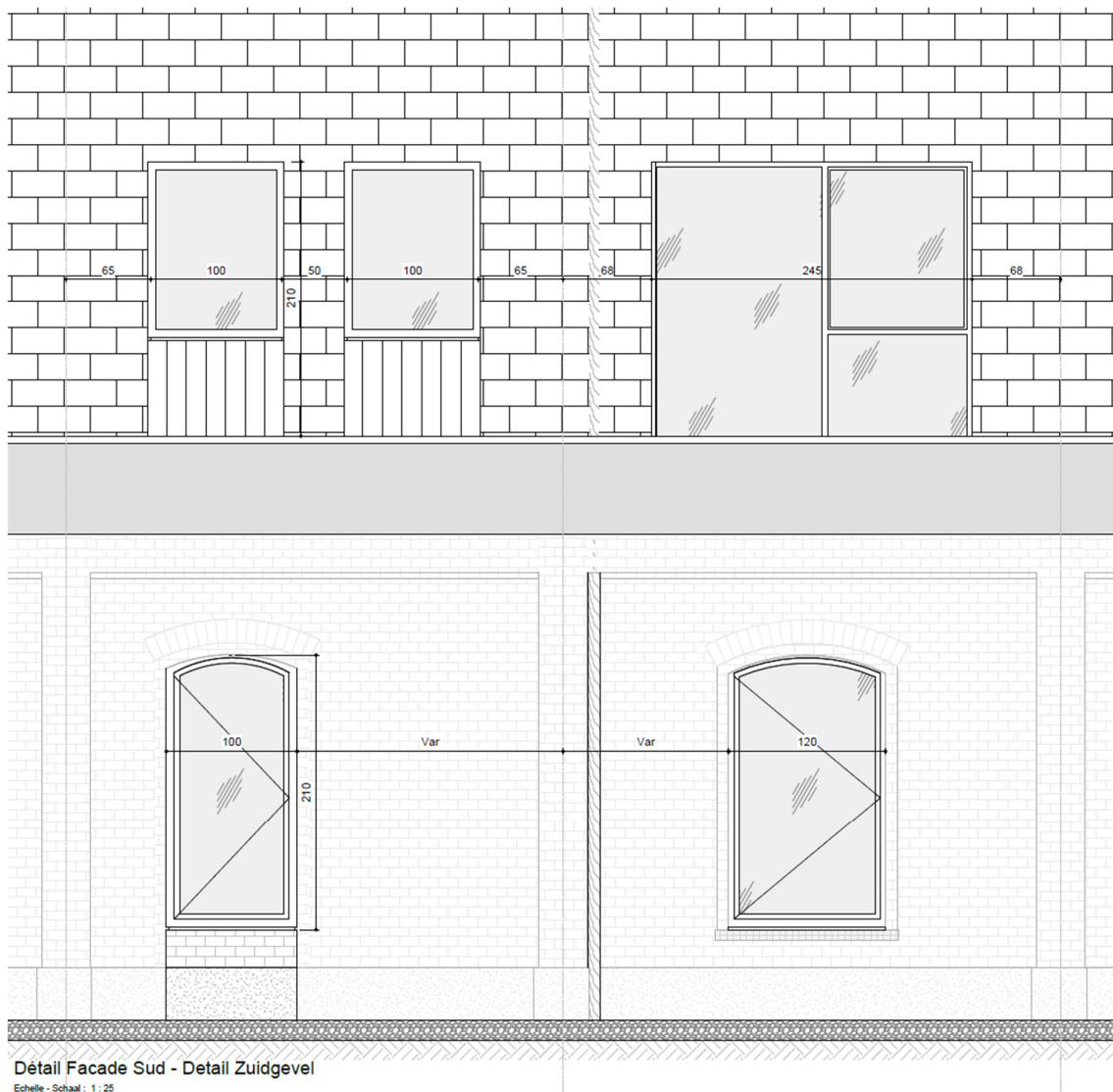
- une continuité naturelle entre le volume existant et l'ajout,
- une lecture harmonieuse des rythmes de façade,
- une cohérence constructive facilitant les interventions ultérieures et l'évolution du bâtiment.

Concrètement, les baies de l'extension adoptent des dimensions similaires à celles de l'existant (100 × 210 cm) et sont réparties deux par trame, comme c'est le cas sur majoritairement sur les façades du bâtiment d'origine. Leur implantation est alignée sur les ouvertures existantes afin d'assurer un raccordement visuel précis.

Dans les espaces de bureaux, une allège pleine est ajoutée en partie basse. Celle-ci est réalisée dans un matériau distinct et en léger retrait, permettant de conserver la lecture des proportions caractéristiques des baies d'origine.

Dans la salle de réunion et l'espace de repos, les ouvertures adoptent des dimensions plus généreuses, offrant une expression plus contemporaine tout en restant alignées sur la trame existante. Cette adaptation permet d'introduire davantage de lumière et de qualité d'usage sans rompre la cohérence rythmique du bâtiment.

De même, la porte d'entrée du rez-de-chaussée est dimensionnée dans le même esprit et s'aligne sur ces proportions élargies, assurant une lecture harmonieuse de l'ensemble des percements de la façade.



Détail Facade Sud - Detail Zuidgevel
Echelle - Schaal : 1 : 25

Matériaux

Le choix des matériaux vise à affirmer le caractère contemporain de l'extension tout en s'inscrivant dans la logique d'une extrusion de la toiture existante. L'objectif est de créer un ensemble cohérent, lisible et respectueux du bâtiment d'origine.

Les principes retenus sont les suivants :

- Revêtement extérieur en ardoises en fibres-ciment, couvrant à la fois les façades et la toiture de l'extension.

Ce matériau assure une continuité formelle avec la toiture inclinée originale, tout en distinguant clairement l'intervention contemporaine du socle en briques restauré.

- Bardage en bois utilisé comme élément d'accompagnement :
 - pour les allèges des fenêtres de l'extension,
 - pour le comblement partiel des anciennes baies existantes,
 - et pour l'acrotère.

Ce traitement crée un lien visuel entre l'ancien et le nouveau. Le bois sera thermo-traité et pré-grisé, garantissant une stabilité esthétique dans le temps. Il s'agit d'un matériau simple, largement utilisé dans la construction traditionnelle comme dans les projets contemporains — tout comme les ardoises.



- Teintes et textures coordonnées, privilégiant des tons anthracite et gris à finition mate. Ces choix permettent de mettre en valeur la brique rouge existante, tout en affirmant l'identité contemporaine de l'extension.
- Le bandeau périphérique, destiné à assurer la transition entre l'existant et l'extension, sera traité dans la même teinte anthracite que les ardoises. Sa finition lisse clarifie la lecture entre les interventions anciennes et nouvelles.

4.5 Qualité architecturale

Dialogue entre patrimoine ferroviaire et extension contemporaine

L'architecture de l'extension adopte une posture volontairement mesurée et respectueuse, cherchant à s'accorder avec le caractère industriel d'origine sans le reproduire ni le concurrencer. Ce dialogue repose sur plusieurs principes :

- Différenciation assumée : l'extension se distingue du volume en briques par des matériaux contemporains, des lignes plus épurées et une expression volontairement minimaliste.
- Continuité structurelle : la trame des travées existantes est reprise comme base de composition, assurant une harmonie constructive entre les deux volumes.
- Cohérence des toitures : la toiture inclinée de l'extension interprète la silhouette d'origine, tandis que la toiture plate adjacente accueille les équipements techniques de manière discrète.
- Respect des percements d'origine : La restitution des baies d'origine au rez-de-chaussée, et les proportions cohérentes des ouvertures de l'extension, assurent une continuité équilibrée entre l'existant et le nouveau.

Ainsi le projet propose une lecture complémentaire entre l'ancien et le nouveau : l'existant est mis en valeur, et l'ensemble compose une unité cohérente qui renforce la qualité du site.

Flexibilité

Le bâtiment a été conçu comme un outil pleinement adaptable, capable d'accompagner l'évolution des besoins opérationnels de la SNCB à court, moyen et long terme.

Cette adaptabilité repose sur un principe fondamental : un plan libre sur l'ensemble du bâtiment.

Grâce à l'absence de cloisonnement structurel contraignant, il est possible de reconfigurer facilement tout type d'espace : bureaux, salles de formation, zones de soutien, mais aussi locaux techniques, dont la surface pourra être augmentée ou réduite selon les besoins futurs.

Cette capacité d'évolution est renforcée par la conception même de l'extension : en s'alignant strictement sur la trame constructive du bâtiment, elle peut être prolongée facilement si nécessaire. Le langage architectural simple et modulaire de l'intervention facilite également toute extension future.

La combinaison d'un plan entièrement flexible, d'espaces non figés et d'une extension évolutive fait du bâtiment une infrastructure résiliente et adaptable, capable de soutenir efficacement les besoins des services de la SNCB, aujourd'hui comme demain.

4.6 Aménagements des abords

Accès

Accès piétons

L'entrée principale du bâtiment est créée du côté de l'avenue Monplaisir, afin d'offrir un accès direct et intuitif pour le personnel arrivant depuis la gare ou le parking.

Actuellement, le bâtiment présente plusieurs anciennes portes en façade, sans hiérarchie ni véritable entrée principale. Le projet corrige cette situation en créant une nouvelle entrée clairement identifiée et lisible depuis l'espace public.

Accès véhicules

Pour les véhicules de service, l'accès se fait via l'entrée existante, qui est conservée dans son implantation actuelle. Cet accès répond déjà aux besoins opérationnels du site et ne nécessite aucune modification significative.



Le trottoir longeant l'avenue Monplaisir est déjà aménagé pour sécuriser les traversées à proximité de cet accès. Dès lors, aucun réaménagement supplémentaire n'est requis.

Stationnement

Le site bénéficie d'une accessibilité exceptionnelle en mobilité douce, grâce à la présence de plusieurs modes de transport situés dans un rayon immédiat d'environ 200 mètres. La gare de Schaerbeek, accessible en moins de deux minutes à pied, constitue le principal point d'accès pour le personnel SNCB, qui utilise majoritairement le train pour ses déplacements domicile-travail. La gare est également desservie par plusieurs lignes de tram et de bus, permettant une connexion directe avec les quartiers avoisinants et le reste du territoire bruxellois.

Le projet prévoit l'aménagement de huit emplacements de stationnement destinés exclusivement aux véhicules de service de la SNCB. Ces places sont réservées aux besoins opérationnels des équipes techniques et de sécurité.

Le personnel ne nécessitera pas ou peu de stationnement automobile sur le site, les déplacements domicile-travail se faisant principalement en train ou en transports en commun, la gare de Schaerbeek et les lignes de bus avoisinantes se trouvant à proximité immédiate. En cas de besoin ponctuel, le personnel dispose déjà d'un accès au parking automobile de la gare de Schaerbeek, ce qui évite d'augmenter l'emprise automobile sur le site.

Concernant la mobilité douce, le personnel bénéficie de l'accès au parking vélo sécurisé de la gare de Schaerbeek, situé à moins de deux minutes à pied. Cette infrastructure garantit un stationnement sûr et adapté pour les déplacements quotidiens à vélo.

Ainsi, l'organisation du stationnement répond de manière équilibrée aux besoins réels du bâtiment, considérant les infrastructures déjà existantes et tout en s'inscrivant dans une approche de mobilité durable.

Accessibilité PMR

Le bâtiment est exclusivement destiné au personnel de la SNCB et n'accueille pas de public extérieur. Dans ce contexte, il n'est pas prévu d'aménager un emplacement de parking PMR directement sur la parcelle.

Les membres du personnel à mobilité réduite disposent toutefois de deux modes d'accès pleinement fonctionnels :

- Via les transports en commun, la gare de Schaerbeek ainsi que ses arrêts de bus se trouvant à proximité immédiate du site.
- En véhicule individuel, en utilisant les places PMR situées dans le parking de la gare de Schaerbeek, accessibles au personnel et implantées à courte distance du bâtiment.

Dans les deux cas, l'espace public est suffisamment aménagé et continu pour permettre un cheminement confortable : trottoirs larges, traversées sûres, dénivelés limités et absence d'obstacles majeurs entre la gare et l'entrée du bâtiment.

À l'intérieur, le bâtiment est conçu pour être entièrement accessible, grâce à des circulations de plain-pied, des cheminements dégagés et des aménagements permettant une utilisation fluide des espaces par tous les membres du personnel, y compris ceux à mobilité réduite.



Sécurisation

Compte tenu du stockage de matériel sensible et de la présence d'équipements spécifiques à l'intérieur du bâtiment, une attention particulière est portée à la sécurisation du site et organisée à plusieurs niveaux :

- Pose de barreaux aux fenêtres, afin de prévenir toute intrusion, d'autant plus que le bâtiment n'est pas occupé quotidiennement.
- Clôture périphérique renforcée, limitant l'accès non autorisé au site et protégeant les véhicules de service stationnés à l'arrière.
- Dégagement des zones végétalisées encombrantes, permettant d'ouvrir des vues traversantes depuis l'espace public et de renforcer le contrôle social (voir § Dialogue avec l'espace public)

Ces interventions réduisent significativement les situations propices à l'insécurité et améliorent la perception urbaine du site tout en garantissant une protection adaptée aux usages de la SNCB.

Espaces plantés

Le site présente aujourd'hui une végétation spontanée non maîtrisée mais la présence importante de câbles enterrés et en surface limite fortement la possibilité d'intervenir de manière structurée sur l'ensemble des abords.

L'intervention paysagère se concentre donc sur les zones où cela est techniquement possible, c'est-à-dire là où les plantations n'affectent ni l'intégrité du bâtiment, ni la sécurité du site, ni le réseau de câbles existant.

Dans ces zones plantées, le projet privilégie :

- des espèces indigènes et des essences locales à faible entretien,
- des arbustes bas favorisant la biodiversité tout en préservant la visibilité et en évitant toute occultation excessive.

Sur le reste du site, où les contraintes techniques sont importantes, un empierrement drainant est privilégié. Cette solution garantit à la fois la perméabilité du sol, la stabilité des surfaces et la limitation de l'entretien, tout en assurant une gestion cohérente des abords dans ce contexte ferroviaire.

Végétation intégrée à l'architecture

Vu la présence des panneaux photovoltaïques et des équipements techniques, nous n'avons pas opté pour l'aménagement d'une toiture végétale.



Pour compenser cette absence de végétalisation en toiture et ramener du vert dans la composition architecturale du projet, une solution spécifique est proposée :

- prolonger visuellement le volume de l'extension par l'ajout de deux portiques positionnés dans l'alignement des deux travées suivantes,
- relier ces portiques par un filet tendu, destiné à supporter une végétation grimpante,
- installer les plantations dans des bacs disposés sur la toiture plate, sans impact sur les panneaux PV.

Ce dispositif permet :

- de dissimuler partiellement les équipements techniques situés en toiture,
- d'introduire une végétation verticale intégrée à l'architecture,
- de prolonger la lecture du rythme des travées du bâtiment,
- et de contribuer à la renaturation du site, en apportant une touche de verdure perceptible depuis l'espace public.

Gestion des eaux pluviales

Les eaux de toiture seront intégralement collectées et dirigées vers une citerne de récupération de 20 m³ (voir document de dimensionnement joint), destinée à couvrir les usages internes du bâtiment. Le trop-plein de cette citerne sera évacué vers l'égout, car il est impossible de créer des zones d'infiltration naturelle sur la parcelle (le sol est constitué de remblais et la présence importante de câbles ferroviaires, enterrés et en surface, ne permet pas d'intervenir en sous-sol).

En revanche, toutes les eaux de ruissellement provenant des cheminements extérieurs seront infiltrées directement dans le sol, grâce à l'utilisation systématique de revêtements perméables sur l'ensemble des abords. Ce dispositif permet de limiter au maximum le rejet au réseau d'égout compte tenu des contraintes du site.

Toiture verte

Comme nous sommes en cours de rénovation (le support est fait sur les murs et fondations existants), il y a une limite de charge, c'est pourquoi nous n'avons pas opté pour un toit végétal combiné à des panneaux solaires

Dialogue avec l'espace public

Pour améliorer la relation entre le bâtiment et l'avenue Monplaisir tout en garantissant un niveau de sécurité adapté au site ferroviaire, le projet prévoit plusieurs interventions ciblées :

- Suppression de la végétation anarchique présente dans l'espace situé entre le domaine public et la façade, afin d'ouvrir les vues et d'améliorer la lisibilité du bâtiment.
- Remplacement de la clôture existante par une clôture plus qualitative et mieux intégrée dans l'environnement public. Le projet propose d'utiliser le même modèle que celui du projet "Centre documentaire", situé de l'autre côté de la gare de Schaerbeek, permettant d'assurer une cohérence visuelle et un niveau de sécurité conforme aux exigences du site ferroviaire.

Pour renforcer la visibilité depuis l'espace public et améliorer le contrôle social, une intervention complémentaire — mais hors du périmètre du projet — serait nécessaire. Il s'agirait de conserver la végétation du domaine public située le long de la piste cyclable, mais en la limitant en hauteur, afin d'éviter qu'elle ne constitue un écran visuel.

Une telle intervention permettrait de rendre la façade du bâtiment à nouveau perceptible depuis l'avenue, réduisant ainsi les zones peu visibles qui favorisent aujourd'hui des situations d'insécurité.

Ces mesures permettent de réintégrer pleinement le bâtiment dans son environnement urbain, d'en améliorer la présence visuelle et de consolider son rôle dans la structuration du front bâti le long du futur tracé de la cyclostrade.

Projet de Cyclostrade

Le site est directement concerné par le futur tracé de la cyclostrade **C36**, qui longera les voies ferrées et assurera la liaison entre Bruxelles-Nord et Haren. Afin de faciliter la continuité de cette infrastructure



6. Conclusion

Les travaux ne violent en aucun cas les droits des voisins d'à côté.

La demande a été communiquée aux propriétaires du terrain sur lequel les travaux sont prévus (une copie de l'avis a été ajoutée au dossier de candidature).