Boulevard Industriel n° 18 à 1070 Anderlecht

Note explicative

V1 20 mai 2026

V2 24 aout2026

HUB DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE À ANDERLECHT

Le site des anciennes imprimeries IPM…



1: vue aérienne du site

…devient un Hub de logistique urbaine durable



Projet de transformation d'un site industriel obsolète en un hub logistique zéro émission, stratégiquement connecté aux grands axes de mobilité.

Alliant énergie verte, modularité et intégration paysagère, il réduit les nuisances sonores et environnementales en privilégiant une distribution urbaine par véhicules électriques et vélos cargos.

Cette infrastructure productive et résiliente s'inscrit durablement dans la ville, capable d'évoluer avec les futurs besoins économiques périurbains.

Sommaire

1 OBJET DE LA DEMANDE 4
1.1 LA DEMANDE SE COMPOSE DE 2 VOLETS 4
1.2 DONNÉES CADASTRALES ET LOCALISATION STRATÉGIQUE DU SITE 4
1.3 HISTORIQUE DU SITE 8
1.4 OBJECTIFS ET PHILOSOPHIE DU PROJET : LE HUB DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE 9
1.5 PROGRAMMATION FONCTIONNELLE, DENSIFICATION ET FONCTIONNEMENT DU SITE 9
1.6 ANALYSE DU SITE EXISTANT 10
1.7 PARTI ARCHITECTURAL ET INSERTION PAYSAGÈRE : UNE INDUSTRIE INTÉGRÉE DANS LA VERDURE 11
1.8 TABLEAUX DE SUPERFICIES EXISTANTES ET PROJETÉES. 13
1.9 LES TRAVAUX 14
1.10 PLACEMENT D'ENSEIGNES LUMINEUSES ET DE PANNEAUX PUBLICITAIRES 14
1.11 JUSTIFICATION DE LA PLUS-VALUE SOCIALE ET SOCIÉTALE DU PROJET 14
1.12 L'AUTORITÉ DE LA DÉLIVRANCE DE PERMIS 15
1.13 RÉSUMÉ DE LA DEMANDE 15

2 CONTEXTE URBANISTIQUE DES TRAVAUX PRÉVUS 15
2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE : LISTE DES RÉGLEMENTATIONS ET PLANS EN VIGUEUR 15
2.2 CADRE STRATÉGIQUE : 16
2.3 CONFORMITÉ DU PROJET AU CADRE RÉGLEMENTAIRE 17
2.4 COMPATIBILITÉ AU CADRE STRATÉGIQUE PRDD ET PCD 19
2.5 LES DÉROGATIONS ET LA MOTIVATION 19
2.6 ÉCHELLE DES PLANS – INTERPRÉTATION DU COBAT 24

3 ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE 24

4 MOBILITÉ 24
4.1 LES ENJEUX DES ACCÈS AU SITE : STRATÉGIE ET ARBITRAGES 24
4.2 L'ABOUTISSEMENT DE LA RÉFLEXION 26
4.3 DIMENSIONNEMENT DES INFRASTRUCTURES DE STATIONNEMENT. 30

5 PRÉVENTION INCENDIE 31
5.1 COMPARTIMENTAGE ET ÉVACUATION 31
5.2 ACCÈS POMPIERS ET LEURS EMPLACEMENTS 32
5.3 MESURES DE SÉCURITÉ PRÉVUES 32

6 ESPACES VERTS ET ABORDS 32
6.1 PLANTATION / ARCHITECTURE PAYSAGER 32
6.2 REVÊTEMENTS DE SOLS 33
6.3 FOSSÉS ET JARDIN DE PLUIE 33
6.4 ARBRES À ABATTRE 33

7 ÉCOLOGIE ET PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES 33
7.1 GESTION DURABLE DES EAUX PLUVIALES 33
7.2 POLLUTION DU SOL 34
7.3 ISOLATION ET PERFORMANCES DE L'ENVELOPPE 35
7.4 PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET CIRCULARITÉ : 35
7.5 CONCEPTION TECHNIQUE DU PROJET 35
7.6 STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE ET PRODUCTION RENOUVELABLE DU PROJET 36
7.7 SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT ET D'OMBRAGE 37

8 ORGANISATION ET PLANNING 38
8.1 PHASAGE DES TRAVAUX ET EMPRISE DE CHANTIER 38
8.2 PROCÉDURE DE PERMIS D'URBANISME 38
8.3 DÉBUT DES TRAVAUX 38
8.4 DURÉE ET FIN DES TRAVAUX 38

9 CONCLUSION GÉNÉRALE 38

1 Objet de la demande

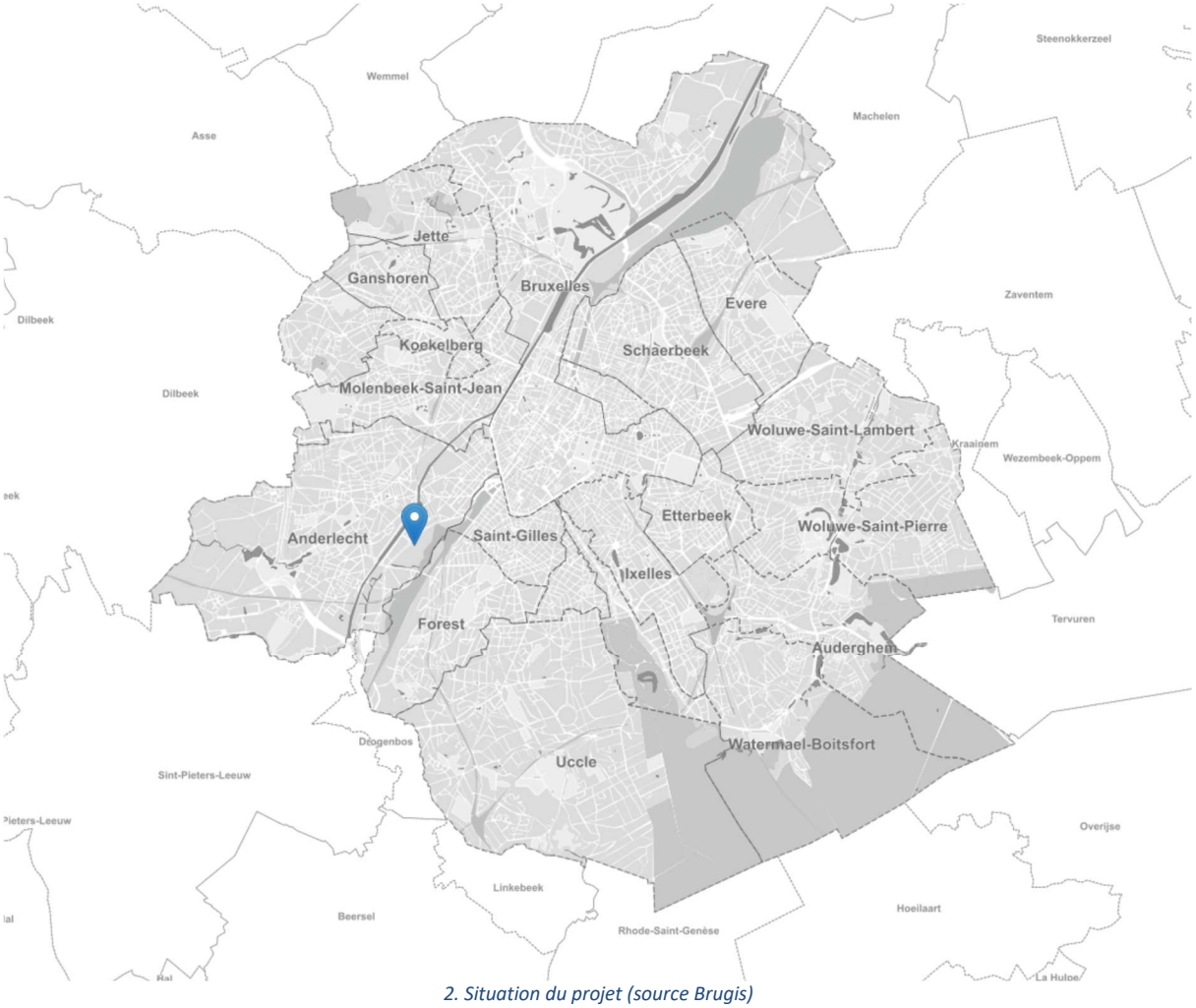
La présente demande de permis d'urbanisme porte sur la reconversion de l'ancien site de l'imprimerie IPM, situé au 18 Boulevard Industriel à Anderlecht, en un **pôle exemplaire alliant logistique, production artisanale et production d'énergie renouvelable**. Ce projet s'inscrit dans une démarche de densification économique.

1.1 La demande se compose de 2 volets

- D'une part la déconstruction des bâtiments obsolètes de l'ancienne imprimerie
- D'autre part la construction d'un hub de logistique urbaine composé d'un entrepôt logistique au rez-de-chaussée et de **3 espaces productifs ou logistiques légers de type PME** à l'étage ainsi qu'un parking en toiture et d'un auvent photovoltaïque sur ce toit-parking.

1.2 Données cadastrales et localisation stratégique du site

Le projet est situé à Anderlecht, à l'est de la région bruxelloise, au numéro 18 du boulevard Industriel.

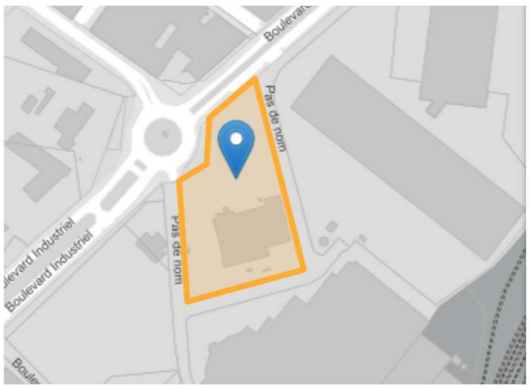


2. Situation du projet (source Brugis)

1.2.1 Le site concerne 3 parcelles cadastrales.

- La parcelle 1 pour laquelle le demandeur dispose d'un droit d'emphytéose.
- La parcelle 2 appartient à la RBC. Il s'agit de la parcelle longeant le rond-point Hermès. Le projet prévoit une modification de l'accès au droit du rond-point.
- La parcelle 3 appartient à la STIB. Cette parcelle englobe les voiries privées bordant la parcelle 1. Le projet prévoit l'aménagement paysager et des accès à la parcelle 1 depuis la parcelle 3.

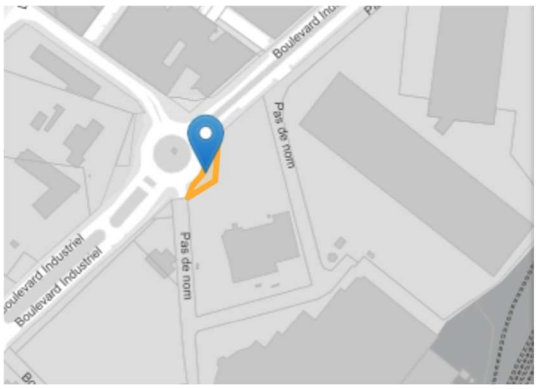
PARCELLE 1



Parcelle: 21306C0296/00F007

Surface	14978 m2
Centroïde	X/Y: 146325.75 m / 168598.10 m
Division	21306
Section	C
Identifiant de parcelle	296F7
Capakey	21306C0296/00F007

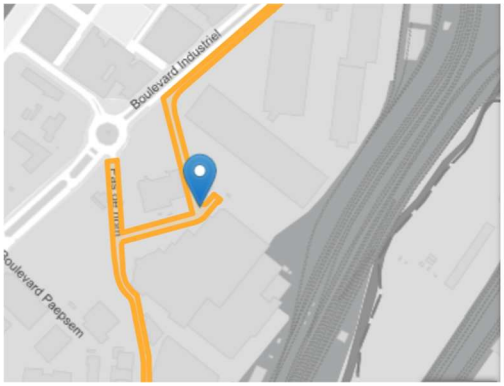
PARCELLE 2



Parcelle: 21306C0296/00G009

Surface	544 m2
Centroïde	X/Y: 146281.50 m / 168635.50 m
Division	21306
Section	C
Identifiant de parcelle	296G9
Capakey	21306C0296/00G009

PARCELLE 3



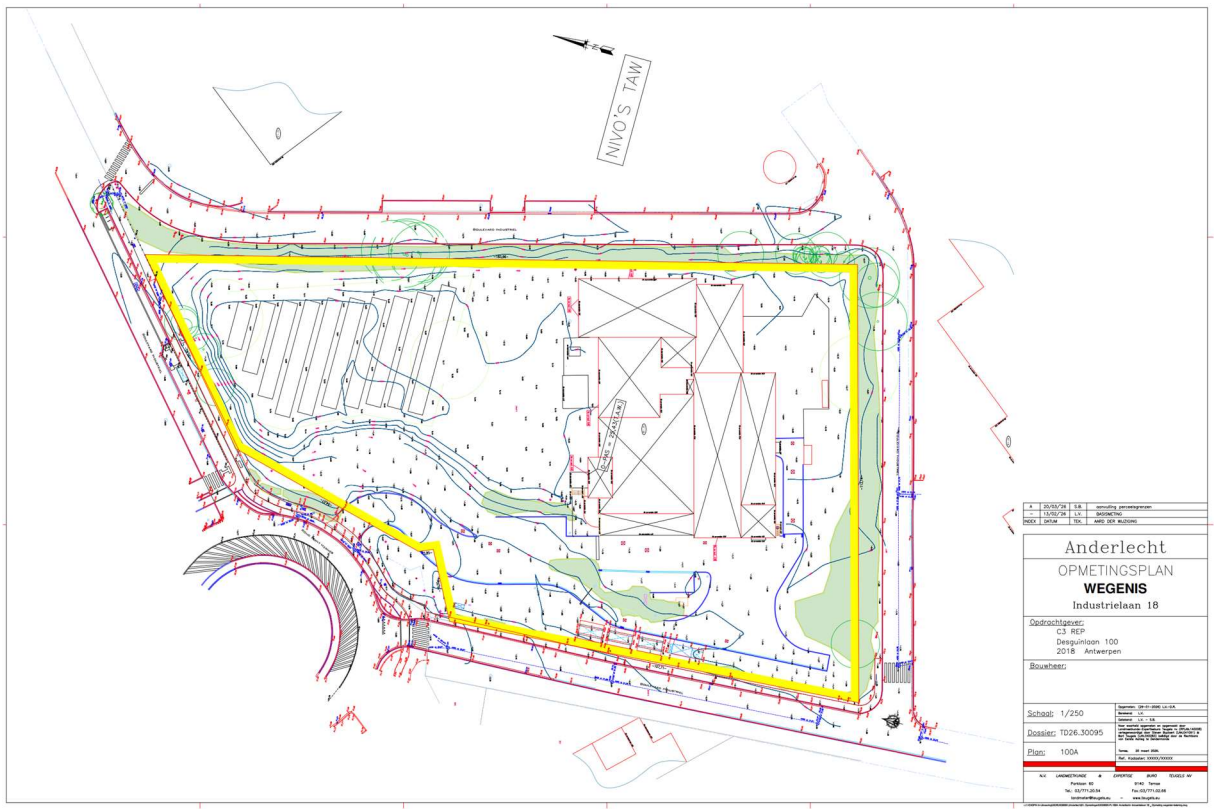
Parcelle: 21306C0296/00V008

Surface	14789 m2
Centroïde	X/Y: 146489.75 m / 168547.65 m
Division	21306
Section	C
Identifiant de parcelle	296V8
Capakey	21306C0296/00V008

(Sources : Brugis)

1.2.2 Définition des limites de parcelle

Les limites de parcelles ont été définies par le géomètre, sur base de l'historique des actes notariés.



3 Plan relevé géomètre (source : Teugels)

NOUS OBSERVONS LES ÉLÉMENTS SUIVANTS :

a) Le long de la voirie Ouest, la limite de parcelle n'est pas parallèle à la voirie.

b) La superficie de la parcelle cadastrale est 14.978 m², alors que La superficie de la parcelle selon le mesurage géomètre est de 15.083m²

c) Au droit du rond-point Hermès, le tracé des limites de propriété diffère du tracé des plans cadastraux. La parcelle 296G9 a été expropriée pour permettre l'aménagement du rond-point. Cette parcelle appartient à la Région Bruxelles Capitale.

d) La voirie entourant la parcelle du projet est privative et appartient à la STIB. Il ne s'agit donc pas d'une voirie du domaine public.



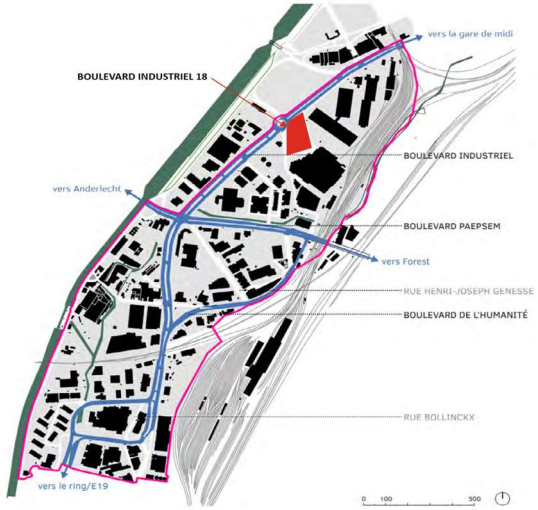
4 plan cadastre (source : Brugis)

1.2.3 Annexes II

Pour les interventions au droit des accès et le reprofilage des talus, des annexes II ont été envoyées aux propriétaires de ces parcelles, notamment la Région Bruxelles-Capitale et la STIB.

Des réunions de travail ont eu lieu avec la STIB et avec Bruxelles Mobilité pour évaluer les travaux projetés sur ces parcelles.

1.2.4 Localisation stratégique



5. Situation urbaine (Source : Rive Droite | Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du Pras et FFW)

SITUATION DU PROJET :

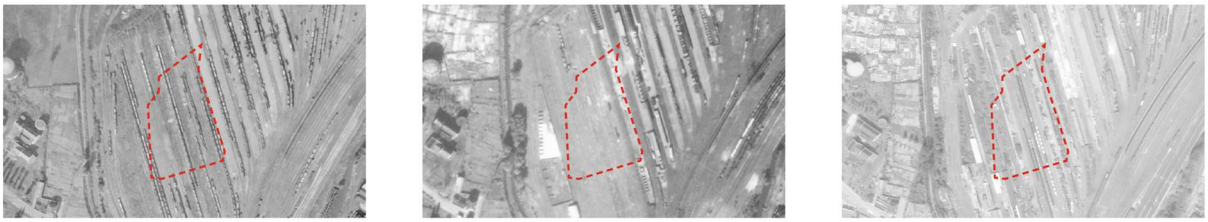
- En zone d'industrie urbaine (PRAS - ZIU) à Anderlecht,
- Le long du boulevard Industriel, **axe nord-sud** stratégique reliant le Ring au quartier de la gare du Midi,
- Proche du croisement avec le boulevard Paepsem, **axe est-ouest**, reliant Anderlecht et Forest.

Cette localisation est **stratégique** pour une activité de **logistique urbaine du type Last Mile**.



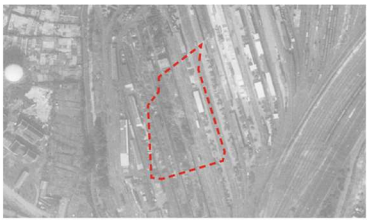
6.Vue aérienne du site (source Bruciel et FFW)

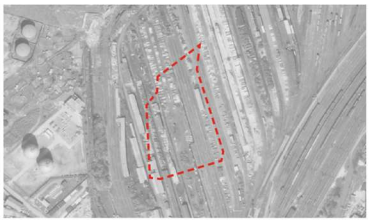
1.3 Historique du site


1935

1944

1953


1961


1977


1987


1996


2012


2024

ECHELLE MACRO : DE L'HÉRITAGE FERROVIAIRE À LA ZONE D'INDUSTRIE URBAINE

Origine ferroviaire : Historiquement, le secteur était un vaste site de triage de la SNCB, dédié au stockage et à la manutention en lien direct avec le réseau industriel du canal.

1962 - L'adoption du PPAS « Rive Droite » fixe l'organisation industrielle du secteur et prépare la mutation des emprises ferroviaires vers des activités productives.

Années 1960-1970 - Axe logistique : L'aménagement du Boulevard Industriel transforme le quartier en une porte d'entrée logistique majeure reliant le Ring au centre-ville.

Années 1970-1990 - Lotissement industriel : Le démantèlement des voies ferrées permet la création de parcelles accueillant de grands équipements techniques et productifs (STIB, Sibelga, B-Post)

2001 – L'adoption du PRAS : L'inscription en Zone d'Industrie Urbaine (ZIU) sanctuarise la vocation productive et logistique du site au sein de la planification régionale.

ECHELLE MICRO : D'UNE IMPRIMERIE DÉSAFFECTÉE À UN PÔLE D'AVENIR

1990-2007 - Pôle de presse : Implantation et extensions successives de l'imprimerie IPM/Sodimco (éditrice de La Libre Belgique et La Dernière Heure). Le site se dote de volumes industriels importants (jusqu'à Rez +4) adaptés aux rotatives lourdes.

2020 - Transition énergétique : Installation d'une première infrastructure photovoltaïque en toiture, préfigurant la mutation du site vers un hub énergétique.

2024-2025 - Fin de l'exploitation : Cessation définitive des activités d'impression en septembre 2024 et libération totale des lieux en mars 2025.

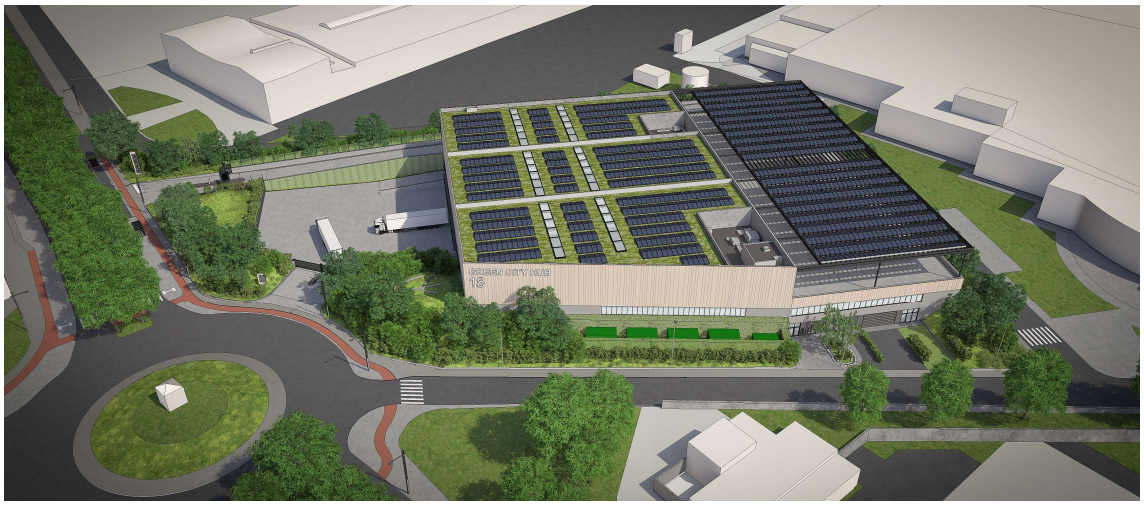
Aujourd'hui - Reconversion : Le site, désormais libre, offre une opportunité unique de concrétiser les ambitions du Plan Communal de Développement Durable (PCDD) d'Anderlecht, par la création d'un hub de logistique urbaine durable, compact et intégré dans son environnement.

1.4 Objectifs et philosophie du projet : le Hub de logistique urbaine durable

L'ambition centrale du projet est de transformer une parcelle industrielle contrainte en un **pôle de logistique urbaine exemplaire**, capable de concilier performance économique et transition écologique. Le concept repose sur la **rupture de charge** : intercepter les flux de poids lourds en amont de l'hypercentre pour redistribuer les marchandises via des modes de transport décarbonés, tels que des camionnettes électriques et des vélos-cargos.

Cette démarche s'appuie sur plusieurs piliers stratégiques :

- **Densification qualitative** : Optimisation du foncier rare en zone d'industrie urbaine par une superposition d'activités complémentaires sur plusieurs niveaux. (Concept « double-deck »)
- **Résilience et modularité** : Utilisation d'une trame structurelle flexible permettant au bâtiment d'évoluer selon les futurs besoins économiques périurbains.
- **Autonomie énergétique** : Intégration d'une production photovoltaïque massive couplée à un système de stockage pour alimenter une flotte de livraison majoritairement électrique.
- **Réduction des nuisances** : Limitation du trafic lourd en ville pour améliorer la qualité de l'air, la sécurité routière et le confort sonore.



1.5 Programmation fonctionnelle, densification et fonctionnement du site

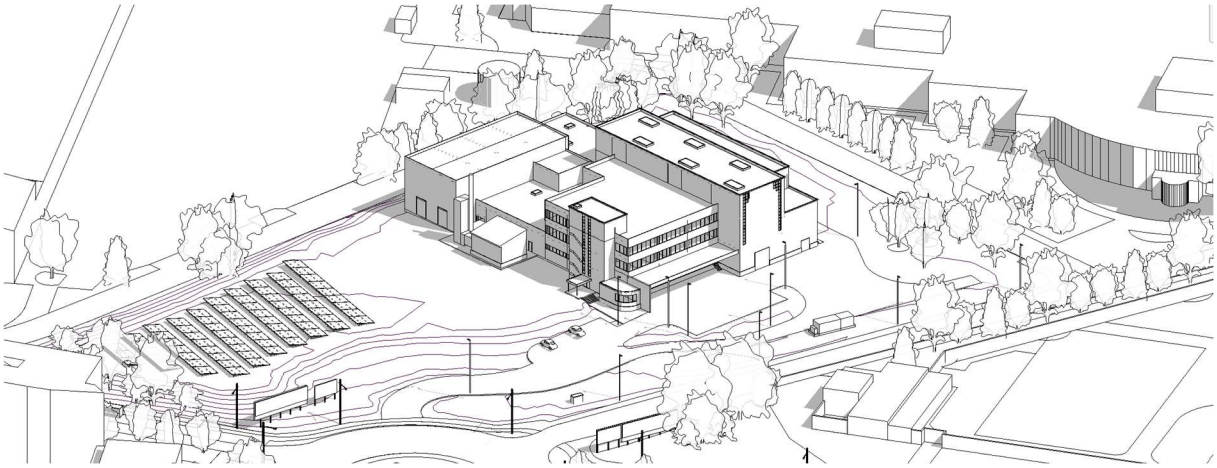
Le projet développe un programme mixte d'environ **14 166 m² bruts**, conçu selon un modèle « double-deck » pour maximiser l'usage du site. L'organisation spatiale se répartit comme suit :

- **Rez-de-chaussée (8 528 m²)** : Un hall principal dédié à la logistique lourde, équipé de huit docks de déchargement.
- **Mezzanine (894 m²)** : Des espaces administratifs et des locaux sociaux accessoires à l'activité principale.
- **Étage (4 744 m²)** : Trois halls indépendants destinés à la logistique légère ou artisanale, chacun disposant de ses propres bureaux accessoires .
- **Toiture** : Un parking de 78 places protégé par un auvent photovoltaïque ajouré, complété par des toitures végétalisées pour la gestion des eaux pluviales sur les halls.

Le fonctionnement du site est régi par une **hiérarchisation stricte des flux** pour garantir la sécurité et l'efficacité opérationnelle. Les poids lourds accèdent exclusivement au nord via le rond-point Hermès. La façade ouest est réservée à la distribution urbaine (vélos-cargos et camionnettes) avec des accès

physiques séparés pour chaque mode. Enfin, une rampe dédiée connecte directement le Boulevard Industriel au premier étage, isolant ainsi les circulations de l'étage de celles du rez-de-chaussée

1.6 Analyse du site existant



1.6.1 Constat de la situation existante

Le site accueille un complexe industriel hétérogène issu de plusieurs phases de développement : un volume principal (R+4) construit en 1990, complété par des extensions (R+2) réalisées en 2004 et 2007. D'une hauteur d'environ 17 mètres, l'ensemble est implanté en retrait dans la partie sud de la parcelle, sur une butte artificielle.

Conçu comme un « bâtiment-machine » dédié à l'activité d'imprimerie, le complexe présente une organisation interne très spécifique, structurée autour des rotatives et des flux techniques. Cette configuration engendre une trame porteuse dense et irrégulière, incompatible avec les exigences de flexibilité d'un programme logistique contemporain.

Le site comprend en outre d'importantes surfaces minéralisées (aires de manœuvre, zones de déchargement) ainsi qu'une installation photovoltaïque en toiture. L'ensemble apparaît aujourd'hui peu adaptable et faiblement réversible dans une logique de mutation des usages.

1.6.2 Déconstruction et préparation du site

La reconversion du bâti actuel est écartée car sa structure est incompatible avec un programme logistique moderne et empêche l'assainissement indispensable du sol. Le projet privilégie une déconstruction sélective encadrée par un Plan de Suivi de Démolition (SOP) pour maximiser la valorisation des matériaux :

- Circularité : le béton existant sera concassé et réemployé in situ pour le futur radier.
- Recyclage : tri rigoureux des métaux et matériaux et dépose complète des installations techniques et photovoltaïques.
- Assainissement : après un retrait ciblé de l'amiante localisée, la déconstruction totale permettra de traiter la pollution du sol en profondeur.

1.6.3 Assainissement et gestion des sols pollués

Le site, historiquement occupé par une activité d'imprimerie classée à risque, présente une pollution diffuse en métaux lourds et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dans les remblais. Il est

actuellement repris en catégorie 0+3, la classification 0 étant liée à l'impossibilité d'investiguer sous la dalle existante tant que celle-ci n'est pas déposée.

1.7 Parti architectural et insertion paysagère : une industrie intégrée dans la verdure

Le projet consiste en un bâtiment industriel compact et rationnel. Il privilégie la superposition des fonctions pour optimiser l'emprise au sol tout en assurant une intégration qualitative dans son contexte urbain et paysager.

1.7.1 Implantation et topographie

L'implantation du bâtiment est le résultat d'un travail approfondi, afin de trouver un équilibre optimal entre accessibilité, lisibilité des flux et respect du contexte environnant. Une attention particulière a été accordée à l'organisation des circulations, déterminante dans le positionnement final du projet, de manière à limiter les impacts sur les activités voisines.

L'implantation exploite la déclivité naturelle du terrain (entre 2 et 4 m au-dessus des voiries).

- Gestion des niveaux : Le hall logistique principal est positionné de manière que les quais de déchargement au nord se situent 1,2 m plus bas que le niveau du hall, limitant ainsi la hauteur totale bâtie perçue.
- Terrassements : Les excavations nécessaires au nivellement, permettant l'ancrage du hall dans le terrain, sont en partie compensées par le réemploi des terres pour la création de talus périphériques et de buttes paysagères le long du boulevard Industriel.



1.7.2 Traitement des abords

Le projet utilise la zone de recul de 10 m imposée par le PPAS comme un dispositif d'écran actif.

- Relief paysager : Le bâtiment est enchâssé dans des talus végétalisés qui masquent les zones de manœuvre depuis l'espace public.
- Végétalisation : Des alignements d'arbres à haute tige et des prairies fleuries indigènes structurent le front bâti le long du boulevard Industriel, favorisant la biodiversité locale.

1.7.3 Modularité et adaptabilité

Le bâtiment repose sur une structure préfabriquée en béton selon une trame modulaire régulière. Cette conception garantit la réversibilité des espaces et permet une reconfiguration des halls selon l'évolution des besoins économiques.

1.7.4 Matérialité et intégration paysagère des façades

Le traitement des élévations repose sur une recherche de durabilité et de cohérence visuelle, visant à réduire l'impact industriel du volume par une composition sobre et une palette chromatique naturelle.

Composition et matériaux



- **Socle** : Un soubassement en béton assure l'ancrage structurel du bâtiment dans le terrain naturel et facilite la transition avec les talus paysagers périphériques.
- **Bardage** : Les étages sont revêtus d'un **bardage métallique nervuré à lecture verticale de teinte beige - ocre**, dont le rythme évoque un bardage bois. Ce matériau a été privilégié pour sa pérennité, sa facilité d'entretien et ses performances de sécurité incendie supérieures à celles du bois naturel.
- **Apport de lumière** : Des **bandeaux vitrés continus** structurent les façades. Ils assurent l'apport de lumière naturelle au hall du rez-de-chaussée (qui ne peut être éclairé par la toiture) et aux espaces de bureaux, tout en animant les élévations pour éviter l'effet de "boîte aveugle".

Traitements spécifiques par orientation



- **Façade Ouest (Parvis et accès urbains)** : Conçue comme l'interface d'accueil du site, elle rend lisibles les accès piétons et cyclistes. Le local vélos du personnel est placé derrière une paroi vitrée protégée par une **résille en tôles ajourées**, conciliant éclairage naturel, ventilation et sécurisation contre le vol. Les accès logistiques pour véhicules légers et vélos-cargos sont intégrés dans le socle béton, sous le bandeau vitré de la mezzanine.



- **Façade Nord (Quais logistiques)** : Cette façade technique accueille les huit docks de déchargement des poids lourds. L'implantation des portes en contrebas, couplée à la création de **buttes paysagères boisées**, permet de masquer les flux de manœuvre et les équipements logistiques depuis l'espace public et les immeubles de bureaux situés de l'autre côté du boulevard (notamment le complexe Citydox).
- **Façade Est (Rampe et infrastructure)** : Elle est dominée par la rampe d'accès au premier étage, dont l'impact visuel est absorbé par son insertion dans le relief. Le mur de soutènement en béton se prolonge en acrotère pour former un **garde-corps continu** sécurisant le parking en toiture. L'espace résiduel sous la rampe est rationnalisé pour abriter les équipements techniques (réservoirs de sprinklage, bassin d'orage), les masquant ainsi totalement.



- Façade Sud (Insertion paysagère) : Presque intégralement absorbée par le talus végétalisé, sa visibilité est minimale. L'auvent métallique couvrant le parking de toiture participe à la fragmentation du volume bâti, atténuant la perception de la hauteur de l'entrepôt « double-deck ».

1.7.5 Toitures multifonctionnelles et actives

- Rétention et biodiversité : La toiture principale est végétalisée avec un système de stockage d'eau (50 l/m²) contribuant à la gestion des eaux pluviales et à la réduction de l'îlot de chaleur.
- Production d'énergie : Installation progressive de panneaux photovoltaïques sur la toiture principale et sur l'auvent du parking. Ils seront installés par phases en fonction des besoins et des capacités techniques du réseau.



- Intégration technique : Les équipements HVAC sont regroupés dans des zones décaissées, utilisant la structure du bâtiment comme écran acoustique et visuel.
- Toit-Parking: utilisation rationnelle du foncier
- Acrotères hauts : protection antichute et intégration discrète des champs photovoltaïques.

Ainsi, les toitures participent pleinement à la qualité architecturale, à l'intégration paysagère et à la performance environnementale du projet.

1.7.6 Intégration des équipements techniques :

Les infrastructures spécifiques, notamment les quatre unités de stockage par batteries (BESS), sont regroupées à l'ouest à proximité de la cabine électrique existante. Ce regroupement rationalise les réseaux techniques et limite les interventions sur le sol tout en restant accessible pour les services de secours.

1.8 Tableaux de superficies existantes et projetées.

Le projet se trouve sur un îlot comprenant trois parcelles : la parcelle 296F7 dont le demandeur est propriétaire , la parcelle 296G9 (532 m²) et une partie (1 575m²) de la parcelle 296V8. La superficie totale du site (périmètre d'intervention) est de 17 053m. Afin d'éviter des distorsions, les tableaux de superficie sont basés sur le terrain tel que mesuré par le géomètre et ne tient pas compte des superficies en dehors de la parcelle 296F7. (qui sont essentiellement de la pleine terre)

- Cadastre 14.978 m²
- Mesurage géomètre : 15.083m²

TABLEAUX DE SUPERFICIES : RAPPORT PLANCHER/SOL :

terrain Superficie du terrain *(m²)*	S	15.083	
		Existant	**Projeté**
CONSTRUCTION HORS-SOL			
Total de la superficie de plancher de tous les niveaux hors-sol *(totalement ou partiellement) (m²)*	P	5.450	13.711
Rapport plancher hors-sol/superficie du terrain	P/S	0,36	0,91

TABLEAUX DE SUPERFICIES : TAUX D'EMPRISE :

terrain Superficie du terrain *(m²)*	S	15.083	
		Existant	**Projeté**
EMPRISE DE LA CONSTRUCTION			
Superficie au sol, calculée en projection horizontale sur la(les) parcelle(s), occupée ou surplombée par des constructions hors-sol, déduction faite des auvents et marquises *(m²)*	E	3.168	8.528
Taux d'emprise	E/S	0,21	0,57

TABLEAUX DE SUPERFICIES : TAUX D'IMPERMÉABILISATION :

terrain Superficie du terrain *(m²)*	S	15.083	
		Existant	**Projeté**
SUPERFICIE IMPERMEABLE			
Superficie totale de la (des) construction(s), cumulée à la superficie de toutes les surfaces imperméables égouttées, telles que les voies d'accès, aires de stationnement, terrasses, constructions enterrées, … *(m²)*	I	5.933	11.577
Taux d'imperméabilisation	I/S	0,39	0,77

1.9 Les travaux

Le projet comprend les travaux suivants :

- Déconstruction des bâtiments existants et des aires de manœuvre
- Terrassements et dépollution du site
- Réalisation du nouveau hub logistique sur 2 niveaux
- Aménagement des aires d'accès et de manœuvre
- Aménagement des abords paysagers : création de talus et buttes paysagères, plantations

1.10 Placement d'enseignes lumineuses et de panneaux publicitaires

Le RRU classe le site dans une *zone d'enseigne et de publicité élargie*, ce qui autorise l'installation d'enseignes liée à l'activité exercée. Dans ce cadre, des enseignes de type totem seront prévues au droit des accès. Sur les façades, des espaces sont prévus pour les enseignes des entreprises. (non encore définies à ce stade du projet). Une demande de permis d'enseigne sera introduite en temps voulu.

Une identité visuelle « Green City Hub » est intégrée à l'architecture. Elle permet un repérage aisé de l'adresse des entreprises hébergées sur le site.

1.11 Justification de la plus-value sociale et sociétale du projet

Ce hub revitalise un site inactif, sécurisant le quartier Industrie Sud tout en créant 70 emplois (ETP) locaux majoritairement accessibles aux profils peu qualifiés. Idéalement situé, il optimise la logistique de proximité pour les entreprises bruxelloises et renforce l'attractivité économique de la zone. Cet investissement de 15 millions d'euros modernise durablement le tissu productif local en accélérant la transition vers une logistique urbaine responsable.

1.12 L'autorité de la délivrance de permis

La surface totale de planchers brute de ce bâtiment est de 14.166 m². La demande est soumise à rapport d'incidences. De ce fait, la compétence relève de la Région.
L'avis du Maître Architecte est requis.

1.13 Résumé de la demande

La demande de permis d'urbanisme pour le site du 18 Boulevard Industriel à Anderlecht se résume comme suit :

- Déconstruction d'un complexe industriel obsolète
- Construction d'un **pôle logistique urbain décarboné** superposant activités productives et production d'énergie solaire.
- **Densification verticale** qualitative optimisant le foncier en zone d'industrie urbaine.

2 Contexte urbanistique des travaux prévus

Le site est soumis à une superposition de normes réglementaires (contraignantes) et stratégiques (indicatives) :

2.1 Cadre réglementaire : Liste des réglementations et plans en vigueur

Parcelle cadastrale	21306C0296/00F007
Zonage	- PRAS : Zones d'industries urbaines, espaces structurants. - PPAS : Le bien **ne se situe pas** dans le périmètre d'un plan particulier d'affectation du sol **(PPAS)**. - Permis de lotir : Le bien **ne se situe pas** dans le périmètre d'un permis de lotir **(PL)**. - Natura 2000 : /

7.Extrait du PV de la réunion de projet du 14/11/2025

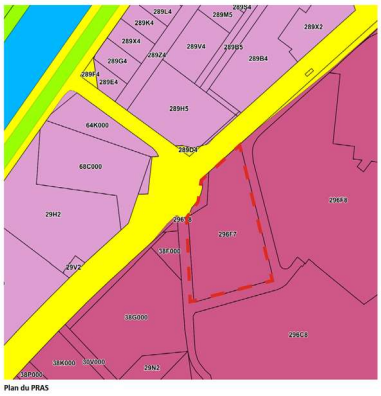
2.1.1 PAD

Le site n'est pas concerné par un PAD (plan d'aménagement Directeur)

2.1.2 PRAS (PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL)

PRAS – Zones d'Industries Urbaines (ZIU) : affectations autorisées

Les ZIU sont destinées prioritairement aux **activités productives**, artisanales, industrielles et aux **activités logistiques urbaines**. Sont également admises les activités de distribution en gros, dépôts, ateliers et services directement liés à la production. Les bureaux ne sont autorisés qu'à titre accessoire et strictement liés aux activités productives présentes sur le site. Les commerces sont possibles de manière limitée, pour autant qu'ils soient compatibles avec la fonction productive.



8. Source : Brugis

2.1.3 RRU

Le projet est concerné par les Titres suivants : I - Caractéristiques des constructions et leurs abords ; IV – accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite ; VI – publicité et enseignes ; VIII – normes de stationnement en dehors de la voie publique.

2.1.4 PPAS « Rive Droite » (Plan Particulier d'Affectation du Sol - 1962) :

Le plan « RIVE DROITE » de 1962 n'est pas à proprement parler un PPAS. Il s'agit d'un arrêté de protection des activités industrielles et commerciales. En ce sens, les prescriptions de ce décret sont d'application. Ce plan impose des règles d'implantation précises, plus particulièrement : (1) une zone de recul de 10 m le long des voiries publiques, (2) une emprise des aires de cours et manœuvres limitée aux 3/5èmes (60 %) du terrain, (3) une imposition en matière de parking hors voirie, (5) le type d'usines : « usine dans la verdure », (7) hauteur et gabarit : « Chaque construction industrielle étant un cas particulier, il n'est imposé ni gabarit en plan ni en hauteur ».

2.1.5 RCU (Règlement Communal d'Urbanisme – Anderlecht - 2016) :

Le Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) d'Anderlecht, adopté en 2016, modernise le cadre réglementaire pour répondre aux enjeux de développement urbain et environnemental du XXIe siècle. Son intention est d'adapter les constructions aux techniques actuelles tout en garantissant le confort des habitants et la préservation de l'harmonie architecturale. Pour ce projet, le RCU définit des prescriptions particulières spécifiques aux "zones d'industries urbaines", imposant de préserver le caractère paysager et verdurisé du site.

2.2 Cadre stratégique :

2.2.1 PRDD (Plan Régional de Développement Durable) :

Le PRDD est le cadre de référence pour une croissance urbaine durable, auquel le PCDD Anderlecht est subordonné. Le site du projet se situe dans le territoire du canal et à proximité immédiate d'un site prioritaire de développement. Il se trouve dans une zone d'activité portuaire et de transport et se situe dans un corridor de mobilité (bd Industriel).

2.2.2 PCDD (Plan Communal de Développement Durable) de la Commune d'Anderlecht :

Ce document stratégique place le site dans la zone « Canal-Sud ». Le PCDD vise la transformation du Boulevard Industriel en un véritable boulevard urbain structuré : Il prône la densification de la zone industrielle et le développement de bases logistiques innovantes pour répondre aux problèmes de flux tendus des entreprises.

2.2.3 Rive Droite : Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS

Il s'agit d'une étude de faisabilité sur la ZIU du PRAS, commandée par la Commune d'Anderlecht. Cette étude est réalisée par le bureau d'études « Lateral Thinking – CityTools (Arcadis) ».

Cette étude soutient la volonté de la commune de densifier les parcelles bordant le boulevard Industriel, d'y recréer un front bâti ou, dans le cas d'entrepôts au centre des ilots, un alignement d'arbres à haute tige.



CityTools | Lateral Thinking Factory Consulting

2.3 Conformité du projet au cadre réglementaire

2.3.1 Adéquation avec les prescriptions du PRAS

2.3.1.1 Prescriptions générales

0.2. (…) les demandes de certificat et de permis d'urbanisme () sur une superficie au sol de minimum 5.000 m² prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie au sol comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500 m² de superficie au sol chacun.

Avec une parcelle d'une superficie de 15.083m² et une surface de pleine terre conservée de 3.506m² subdivisée en 4 zones de respectivement 933m², 873m², 1.069m² et 419m², le projet rencontre pleinement les prescriptions de l'article 0.2

2.3.1.2 Prescriptions particulières relatives aux zones d'industries

Le terrain est situé en Zone d'Industrie Urbaine (ZIU).

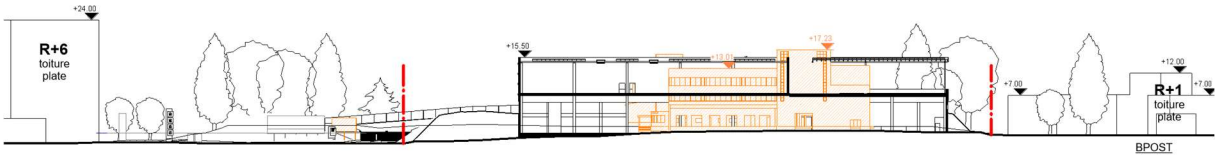
Cette affectation autorise exclusivement des activités productives, logistiques ou liées à l'amélioration de l'environnement. Les superficies de bureaux intégrés aux entreprises ne dépassent pas 3.500m². La nature des activités logistiques et productives est compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants (STIB, BPOST, SIBELGA). Les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager des abords favorisent l'intégration du Hub dans l'environnement urbain.

Le projet est donc pleinement en adéquation avec l'affectation de ZIU du PRAS.

2.3.2 Adéquation avec les prescriptions du RRU :

Le projet de hub logistique urbain respecte les principes du RRU en matière d'implantation, de gabarit, de qualité architecturale, d'intégration paysagère, d'accessibilité et de mobilité. Les quelques adaptations demandées sont limitées et justifiées par les contraintes propres à ce type d'infrastructure.

Le bâtiment, implanté de manière isolée, s'intègre correctement dans son environnement industriel. Son gabarit est compatible avec le contexte bâti et n'engendre pas d'impact notable sur l'ensoleillement ou les vues



Le projet accorde une attention particulière à la qualité architecturale et paysagère : traitement des façades, limitation des rez-de-chaussée aveugles et intégration dans des aménagements végétalisés (zones de recul, alignements d'arbres, toitures vertes), en cohérence avec le principe de « l'usine dans la verdure ».

La gestion des eaux est assurée via des dispositifs de récupération et de temporisation adaptés aux usages du site. L'accessibilité est garantie pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite.



Le stationnement est dimensionné de manière réaliste en lien avec la localisation (zone C) et complété par une offre vélo conséquente. Les flux logistiques sont organisés hors voirie, sans impact sur l'espace public. Les enseignes sont intégrées à l'architecture.



Dans l'ensemble, le projet respecte l'esprit du RRU en proposant une infrastructure fonctionnelle, intégrée et adaptée aux enjeux urbains actuels, avec des dérogations ponctuelles dûment motivées.

Le projet sollicite quatre dérogations motivées par l'évolution des objectifs de développement territorial (PCDD), qui seront motivées plus bas.

- Titre I – article 3 -Implantation
- Titre I - article 13-Maintien d'une surface perméable et toitures végétalisées)
- Titre I - article 16-Collecte et réutilisation des eaux pluviales
- Titre VIII - Article 3 – Pente de la rampe d'accès au parking

2.3.3 Adéquation avec les prescriptions du PPAS « Rive Droite » de 1962.

Réinterprétation de « L'Usine dans la verdure » : Le projet respecte l'Article 1 du PPAS en maintenant une zone de recul de 10 mètres le long du Boulevard Industriel. Loin d'être un simple espace résiduel, cette zone est traitée comme un écran paysager actif : l'usage de talus végétalisés, de plantations indigènes et d'arbres à haute tige permet d'intégrer les activités logistiques tout en renforçant la biodiversité locale, conformément à l'esprit d'intégration paysagère voulu par le législateur.

Le projet sollicite trois dérogations motivées par l'évolution des objectifs de développement territorial (PCDD), qui seront motivées plus bas.

- Zone de recul et accès depuis le boulevard Industriel (Article 1)

- Emprise bâtie (Article 2)
- Le Stationnement (Article 3).

2.4 Compatibilité au cadre stratégique PRDD et PCD

Le projet de hub de logistique urbaine s'inscrit en cohérence avec les orientations régionales et communales actuelles.

Il contribue d'abord à la densification économique du boulevard Industriel en remplaçant une activité peu dense (P/S 0,36) par un bâtiment plus compact (P/S 0,91), conformément aux objectifs du PCDD.

Sa localisation stratégique, à un carrefour d'axes métropolitains majeurs, en fait un site particulièrement adapté à la logistique urbaine décarbonée. Le projet favorise l'usage de véhicules électriques et de vélos cargos, participant ainsi à la transition écologique et à la structuration du boulevard comme axe structurant entre le Ring et le centre.

Enfin, il répond aux ambitions en matière de qualité environnementale, notamment par l'intégration de production d'énergie renouvelable et par son inscription dans une logique d'écologie industrielle.

Dans son ensemble, le projet réinterprète le concept de « l'usine dans la verdure » et transforme une friche industrielle sous-utilisée en un pôle logistique et énergétique au service de la ville.

2.5 Les dérogations et la motivation

Pour optimiser le projet, nous sollicitons les dérogations suivantes :

2.5.1 Dérogations RRU

2.5.2 Implantation et Gabarit (RRU Titre I)

Le futur hub est considéré comme une construction isolée. À ce titre, il répond aux articles 7 et 8 du RRU plutôt qu'aux règles de mitoyenneté.

1. Justification du recul (Article 7) : Le bâtiment n'est pas implanté à l'alignement du Boulevard Industriel pour trois raisons majeures :

- Obligation légale : Le PPAS « Rive Droite » impose strictement une zone de recul de 10 mètres.
- Géométrie du site : La forme irrégulière de la parcelle, influencée par le rond-point Hermès et les voiries latérales, impose une implantation adaptée à la configuration du terrain.
- Fonctionnalité logistique : Ce retrait est techniquement indispensable pour intégrer les zones de manœuvre des camions en dehors de la voirie publique.

2. Gabarit et hauteur (Article 8) : Le bâtiment affiche une hauteur de 15,5 mètres, ce qui assure sa conformité réglementaire car :

- Il se situe dans la moyenne du quartier (entre 12 et 24 m).
- Il est plus bas que le bâtiment actuel (17,23 m).

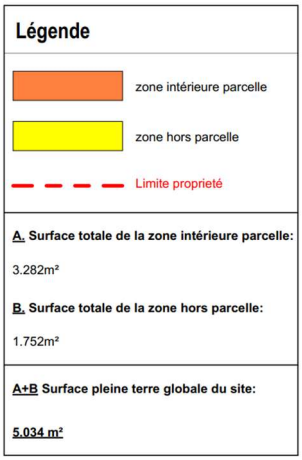
3. Qualité paysagère : Bien que le front bâti soit en retrait, l'alignement est assuré par une structure paysagère forte (talus végétalisés et rangées d'arbres). Ce dispositif permet de requalifier le Boulevard Industriel en "boulevard urbain" tout en respectant les besoins opérationnels du hub.



2.5.2.1 Titre I - article 13-Maintien d'une surface perméable et toitures végétalisées

Pleine terre : Le projet respecte le quota de 50 % de surfaces perméables en zone de cours et jardins, en préservant 53 % des abords en pleine terre. (3282m² de zone de talus et 48 m² de jardin de pluie = 3.330m²)

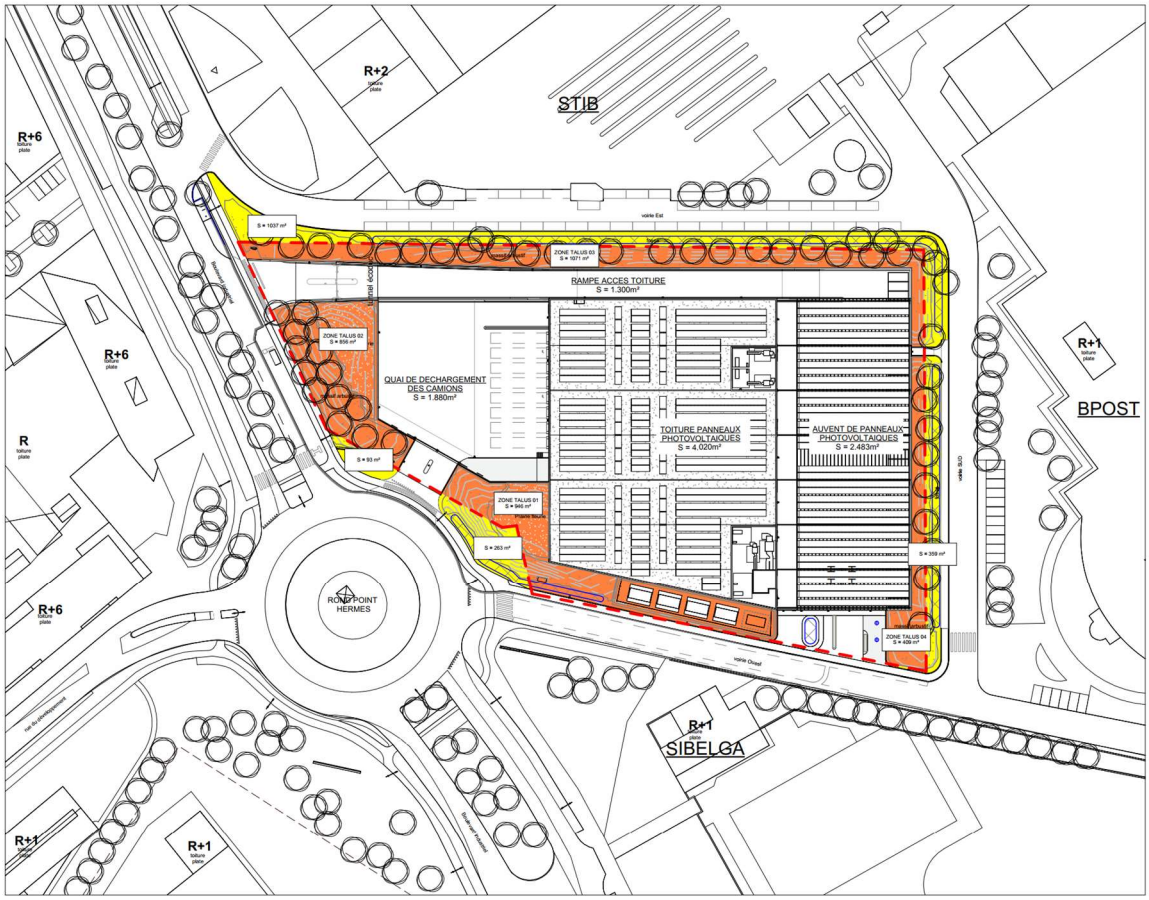
Quota de pleine terre de la zone de cours et jardin (m²)	Superficie nette	ratio
superficie parcelle	15.083	
superficie bâtie	8.528	
superficie abords	6.555	
dont - pleine terre et jardin pluie	3.330	53%
- revêtements semi perméables	176	
- zone imperméables	3.049	47%



L'intervention porte également sur l'aménagement des talus entre la limite de parcelle et la voirie. Cet espace représente 1.752m² de pleine terre additionnelle et porte le ratio à 63% de pleine terre dans les abords du projet global.

Quota de pleine terre de la zone de cours et jardin (m²)	Superficie nette	ratio	Superficie globale entre voiries	
superficie parcelle	15.083		16.835	
superficie bâtie	8.528			
superficie abords	6.555		8.307	
dont - pleine terre et jardin pluie	3.330	53%	5.258	63%
- revêtements semi perméables	176			
- zone imperméables	3.049	47%	3.049	37%

SUPERFICIES PLEINE TERRE



Toitures : L'objectif de végétalisation est atteint sur les halls logistiques de l'étage.

Dérogation : Une dispense partielle est sollicitée pour le toit-parking et les locaux techniques, où la végétalisation est **techniquement et fonctionnellement incompatible avec l'usage**. Cette exception ciblée ne modifie pas la cohérence environnementale du hub.

2.5.2.2 Titre I - article 16-Collecte et réutilisation des eaux pluviales

Motivation de la dérogation : Le ratio réglementaire (33L/m²) est **inadapté à la surface importante** de la toiture logistique. Appliquer strictement cette norme créerait une surcapacité de stockage sans usage réel possible, faute de points de puisage suffisants.

Solution proposée : Le projet privilégie un dimensionnement réaliste avec une citerne de **80 m³** couvrant les besoins effectifs (sanitaires, entretien). Le surplus est géré par des bassins d'orage, garantissant une maîtrise hydraulique totale, comme détaillé dans le Rapport d'Incidences (RI).

2.5.2.3 Titre VIII – Article 3 – Pente de la rampe d'accès au parking

Le projet sollicite une dérogation pour une pente de 4,5 % sur les 5 premiers mètres depuis l'alignement (au lieu de 4 % maximum).

Cette légère augmentation est justifiée par les points suivants :

- Visibilité optimale : Contrairement aux rampes ascendantes visées par la norme, celle-ci est descendante vers l'espace public, ce qui garantit une vue dégagée sur le trottoir et supprime l'angle mort créé par le capot des véhicules.
- Sécurité maintenue : La sécurité des usagers faibles est pleinement assurée, la configuration supprimant tout effet de masque pour les conducteurs.
- Équilibre technique : Cet écart mineur permet une meilleure insertion technique de l'infrastructure sans impact négatif sur l'aménagement urbain.

2.5.3 Dérogation au PPAS « Rive Droite »

2.5.3.1 Zone de recul : dérogation au PPAS « Rive Droite » (1962) -Art. 1

Les batteries (BESS) sont implantées dans la zone de recul à l'ouest. L'article 1 prévoit explicitement que la zone de recul pourra avoir une largeur moindre par endroits, à condition que sa largeur soit maintenue en moyenne, ce qui est largement le cas du projet. L'emplacement choisi pour ces batteries est optimal pour plusieurs raisons techniques et urbanistiques :

- Regroupement technique : Les unités sont installées à proximité immédiate de la cabine électrique existante. Ce regroupement est logique car il limite les tracés de câblage, évite des travaux d'excavation supplémentaires et réduit les pertes techniques.
- Bonne gestion de l'espace : En concentrant les installations techniques dans une zone précise, le projet évite la dispersion des infrastructures et préserve un maximum de surface pour les activités logistiques et productives du site.
- Contexte environnant adapté : Les batteries sont situées le long d'une voirie qui est une propriété privée de la STIB et non une voie publique. Le cadre industriel du site est approprié pour des installations techniques.
- Sécurité et accessibilité : Cette localisation garantit un accès direct et fluide pour les services d'intervention (SIAMU) en cas de besoin. Les risques (bruit, sécurité incendie) sont par ailleurs maîtrisés par des dispositifs techniques et de protection conformes aux normes en vigueur.

En résumé, cet emplacement constitue la solution la plus rationnelle pour assurer la performance énergétique du projet tout en minimisant les nuisances urbanistiques.

2.5.3.2 Création d'un accès direct depuis le Boulevard Industriel : dérogation Art. 1

Le projet prévoit la création d'une rampe d'accès (entrée/sortie) sur le Boulevard Industriel pour desservir le parking en toiture. Cette disposition, qui déroge à la prescription de 1962 qui assimilait cet axe à une autoroute, est motivée par les enjeux suivants :

- Sécurité et fluidité (Principe de séparation des flux) : L'accès direct permet de dissocier les flux légers (personnel et camionnettes) des flux lourds (semi-remorques) maintenus au nord via le rond-point Hermès. Cette configuration évite l'engorgement du rond-point et réduit les manœuvres complexes.
- Coordination avec la STIB et Bruxelles Mobilité : Le site est enclavé par les voiries privées de la STIB. L'accès par le boulevard préserve ces voiries d'une saturation opérationnelle et anticipe les projets régionaux, notamment l'implantation future d'une ligne de tram au sud de la parcelle. Cette option a été explicitement recommandée lors de la réunion de projet du 14 novembre 2025.

- Mise en œuvre du PCDD : La prescription de 1962 est obsolète au regard de l'ambition actuelle de transformer cet axe en « boulevard urbain » structurant. L'accès direct est une condition technique indispensable pour permettre la densification du site et l'implantation d'un hub logistique compact et performant, conformément aux objectifs communaux.

En conclusion, cet accès constitue le levier opérationnel d'une logistique urbaine apaisée, garantissant la viabilité du hub tout en sécurisant l'espace public environnant.

2.5.3.3 Emprise au sol et aires de manœuvre (Art. 2 du PPAS « Rive Droite »)

Le projet présente un taux d'emprise au sol de 77 % (incluant le bâtiment et les zones de manœuvre), dépassant le plafond de 60 % fixé par le PPAS de 1962. Cette intensification est motivée par les objectifs suivants :

- Densification économique : Nécessité d'atteindre une masse critique d'activités pour maximiser la création d'emplois, conformément au PCDD d'Anderlecht qui prône le renforcement urbain du Boulevard Industriel.
- Optimisation du site : Mutation d'une infrastructure sous-utilisée (densité existante de 0,39) en un pôle productif compact et performant (densité projetée de 0,91).
- Compensation paysagère : L'emprise accrue est compensée par l'aménagement de 10 % d'espaces verts linéaires qualitatifs sous forme de talus végétalisés et d'alignements d'arbres.

En résumé, cette dérogation permet de réinterpréter le concept de « l'usine dans la verdure » en conciliant efficience opérationnelle et insertion paysagère exemplaire, en accord avec les visions régionales actuelles.

2.5.3.4 Nombre de places de parking (PPAS « Rive Droite » (1962) -Art. 3

Le projet propose 78 emplacements en toiture au lieu des 139 imposés par les ratios obsolètes de 1962. Cette offre rationalisée est justifiée par :

- Adéquation aux besoins réels : Le Rapport d'Incidences (RI) confirme que 75 places suffisent pour couvrir l'occupation journalière de 84 employés et des visiteurs.
- Contraintes d'exploitation : La localisation en zone C et les horaires de nuit imposent une part modale automobile de 82 % pour le personnel.
- Standards modernes : L'offre pour les bureaux est volontairement limitée à 25 places pour respecter les plafonds du CoBrACE et du RRU (Titre VIII), les 53 places restantes étant dédiées à l'activité logistique.

Ce dimensionnement garantit le bon fonctionnement du hub en évitant tout report de stationnement en voirie, tout en s'inscrivant dans une logique de densification qualitative.

2.5.4 Conclusion du chapitre des dérogations

Les dérogations sollicitées adaptent pragmatiquement le cadre réglementaire aux spécificités du hub pour assurer sa viabilité opérationnelle. Elles permettent de requalifier un site sous-utilisé en un pôle productif performant sans compromettre les objectifs d'intégration urbaine, de mobilité ou d'environnement. Cette approche concilie l'efficience économique avec les ambitions de transition écologique portées par les autorités.

2.6 Échelle des plans – Interprétation du CoBAT

Compte tenu de la longueur importante des façades (environ 100 m), une représentation à l'échelle 1/100 ne permet pas une impression sur un format normalisé garantissant un niveau de lisibilité conforme aux exigences de l'AGRB du 12 décembre 2013.

Les plans et élévations sont dès lors présentés à l'échelle 1/200, échelle qui assure une lecture claire et cohérente du projet. Cette adaptation est d'autant plus pertinente que l'objet représenté — un hall industriel — ne nécessite pas un niveau élevé de détails graphiques pour en permettre une compréhension adéquate.

3 Accessibilité générale

Le projet garantit une accessibilité universelle conforme au Titre IV du RRU, en veillant à assurer autonomie et confort d'usage pour l'ensemble des utilisateurs.

L'accès depuis l'espace public est de plain-pied, complété par une rampe douce (max. 5 %), permettant une entrée simple et sans obstacle vers le bâtiment. Les circulations internes sont organisées de manière fluide, avec des largeurs conformes assurant les déplacements et manœuvres des personnes à mobilité réduite. Le site est desservi par deux ascenseurs, reliant tous les niveaux (rez-de-chaussée, mezzanine et étage), garantissant l'accès à l'ensemble des espaces. Le parking en toiture comprend 78 emplacements, dont 4 places PMR (au-delà du minimum réglementaire), situées à proximité immédiate des accès verticaux. Chaque entité logistique est équipée d'installations sanitaires adaptées, et l'aménagement futur des espaces intérieurs respectera les exigences du RRU en matière d'accessibilité.

Dans l'ensemble, le projet propose une infrastructure inclusive et fonctionnelle, qui dépasse certains minima réglementaires et assure une continuité d'usage entre l'espace public, le bâtiment et les zones de stationnement.

4 Mobilité

Une analyse détaillée de la mobilité est intégrée dans le rapport d'incidences.

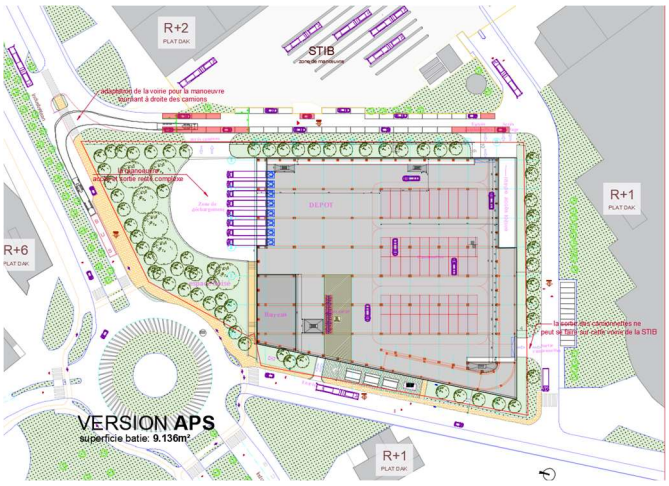
4.1 Les enjeux des accès au site : stratégie et arbitrages

L'organisation des accès constitue un enjeu central du projet en raison de la configuration particulière de la parcelle, enclavée sur trois côtés par des voiries privées de la STIB et uniquement ouverte au nord sur le boulevard Industriel. Dans ce contexte contraint, l'élaboration du schéma d'accessibilité a nécessité l'étude approfondie de plusieurs scénarios, en étroite concertation avec la STIB, Bruxelles Mobilité et un bureau d'études.

Les premières hypothèses ont rapidement mis en évidence de **fortes limitations**.

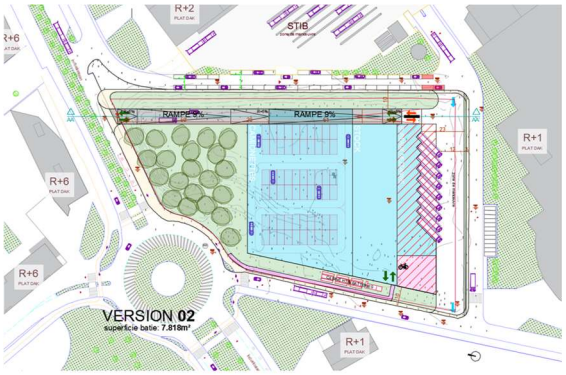
La voirie Est, appelée à être mise à sens unique et essentielle au fonctionnement du dépôt STIB, ne permet pas d'y implanter des accès logistiques sans compromettre le stationnement du personnel et la circulation interne.

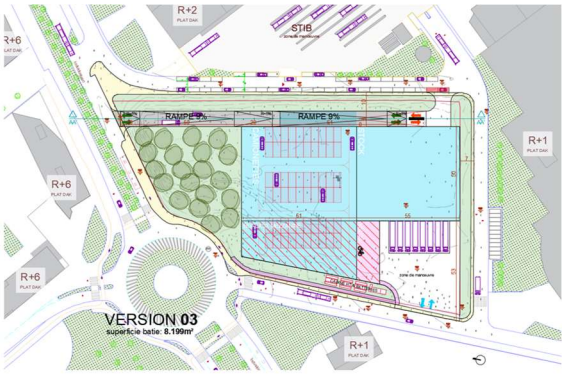
La voirie Sud est quant à elle réservée au développement futur d'une ligne de tram, excluant toute interaction avec des flux motorisés pour des raisons de sécurité. Ces contraintes rendent inopérants les scénarios impliquant des accès sur ces deux façades.

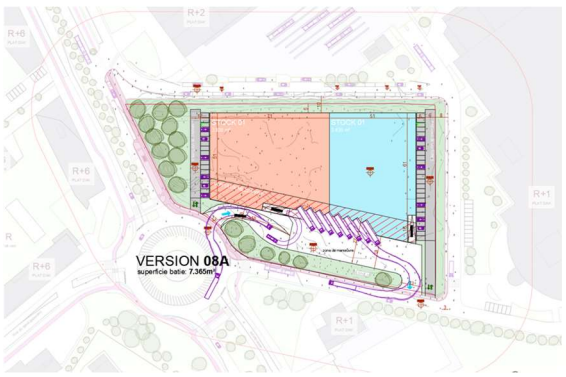


9 Le premier scénario, présenté en réunion de projet le 14/11/2025

Les analyses menées, incluant des tests d'implantation des zones de desserte sur l'ensemble du pourtour du site, ont également montré que certaines configurations empêchaient la mise en œuvre de la rampe d'accès au niveau supérieur, élément pourtant déterminant pour la mixité fonctionnelle et la densification du projet. D'autres options induisaient des conflits importants avec l'exploitation du site STIB ou nécessitaient des adaptations lourdes des voiries existantes.







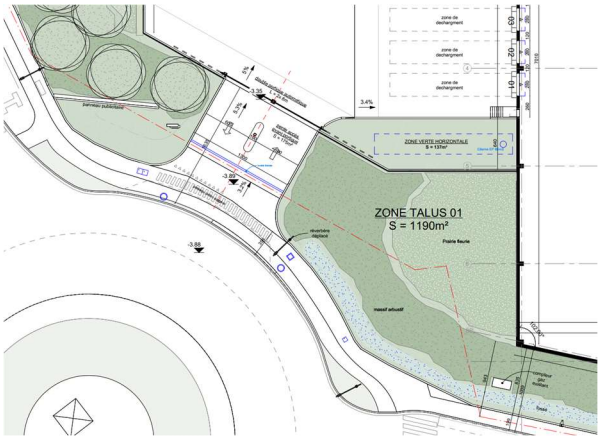


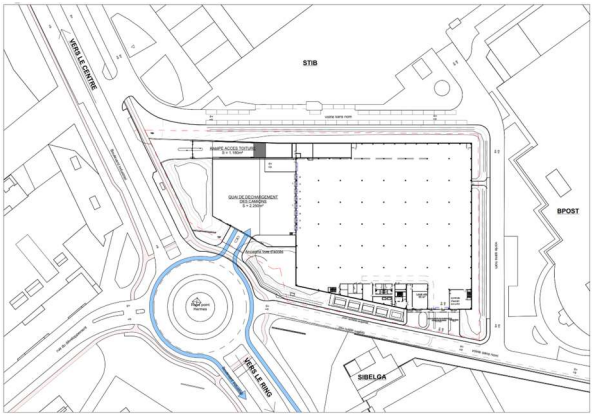
4.2 L'aboutissement de la réflexion



Au terme de ce processus itératif, le schéma retenu s'appuie sur une **répartition claire et hiérarchisée des accès**, concentrée sur les façades nord et ouest, seules compatibles avec les contraintes identifiées. Cette configuration permet de **séparer efficacement les flux** (poids lourds, véhicules légers, mobilités actives), de garantir la sécurité des usagers et de préserver le bon fonctionnement des infrastructures de transport public environnantes. Elle constitue ainsi la solution la plus équilibrée au regard des contraintes techniques, urbanistiques et opérationnelles du site.

4.2.1 L'accès depuis le rond-point Hermès



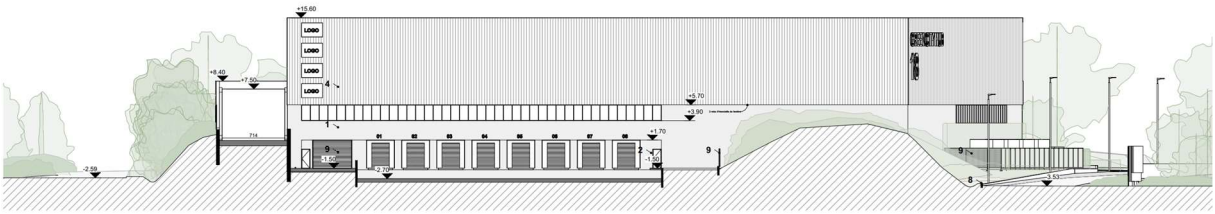


3 circulation camions

LE FLUX DES POIDS-LOURDS

L'accès existant au droit du rond-point Hermès est réaménagé, en le décalant légèrement vers le nord pour faciliter les manœuvres des poids-lourds devant les quais de déchargement.

Huit docks de déchargement pour **camions semi-remorques** sont aménagés et s'ouvrent directement sur le hall logistique du rez-de-chaussée.

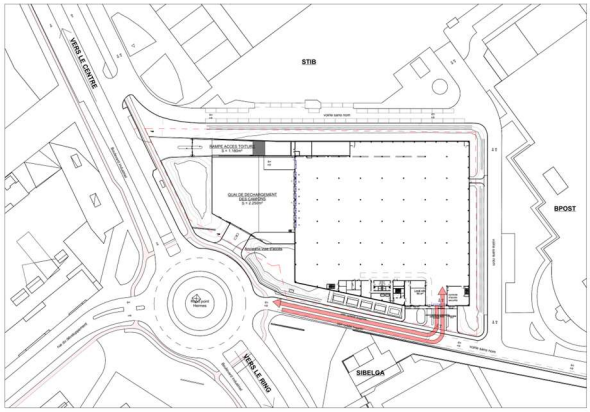


4 | Elevation Nord

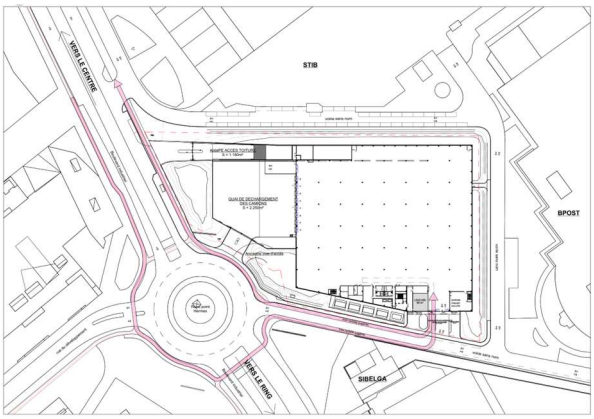
4.2.2 Les accès par la voirie Ouest



Les accès en façade ouest sont organisés de manière claire et hiérarchisée afin de garantir la lisibilité et la sécurité des circulations. **Les camionnettes et les vélos cargos** dédiés à la distribution urbaine accèdent au hall du rez-de-chaussée depuis la voirie ouest, via des entrées distinctes. Ces accès desservent directement les zones de réception et de chargement, adaptées aux opérations de logistique fine.

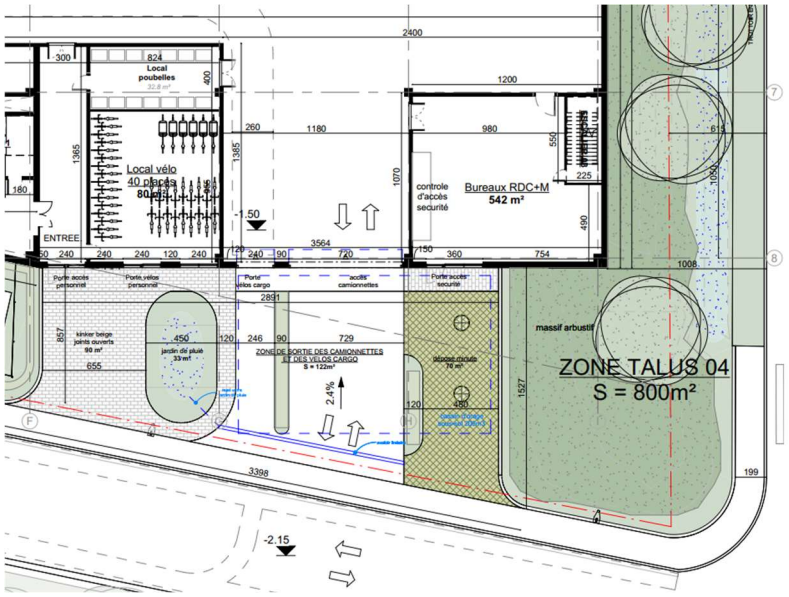


1 circulation camionnettes



4 circulation vélos

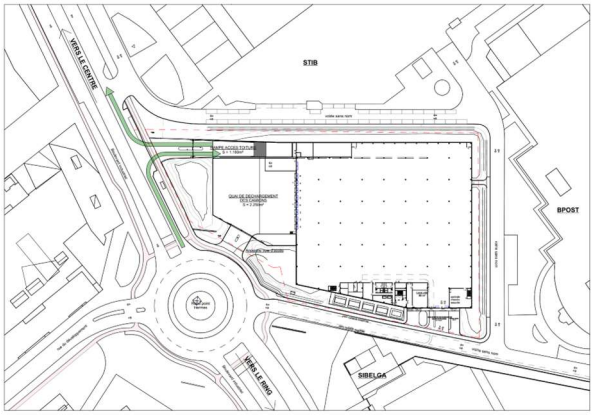
Le parvis est conçu pour assurer une **séparation physique des flux** : les piétons, cyclistes du personnel et visiteurs disposent d'un large accès confortable, clairement dissocié des circulations logistiques. Un jardin de pluie constitue une première séparation avec le flux des vélos cargos, eux-mêmes isolés des camionnettes par une haie. Chaque flux logistique bénéficie ainsi de sa propre porte sectionnelle et de trajectoires indépendantes, limitant les conflits d'usage.



Un espace de dépose-minute complète l'aménagement pour les livraisons ponctuelles de courte durée. L'ensemble du dispositif contribue à une **lecture claire et intuitive des accès en façade ouest**, tout en assurant un fonctionnement fluide et sécurisé du site.

4.2.3 Le flux vers le 1er étage : rampe d'accès depuis le boulevard Industriel

Les flux liés au premier étage — comprenant le parking (78 places) ainsi que les activités de logistique légère et de production artisanale desservies par camionnettes et petits camions (jusqu'à 13 t) — sont organisés via une rampe d'accès dont l'implantation a fait l'objet d'une analyse approfondie.

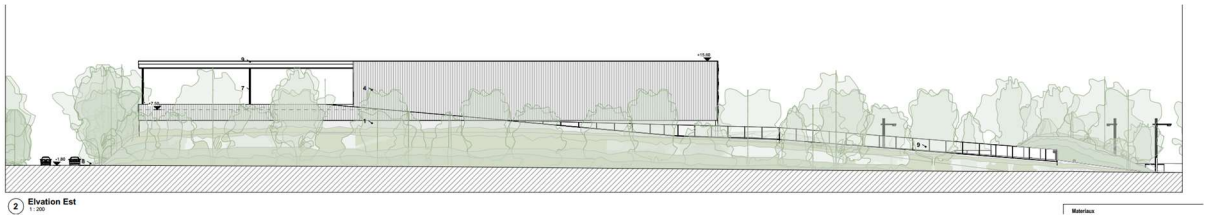


2 circulation vers rampe

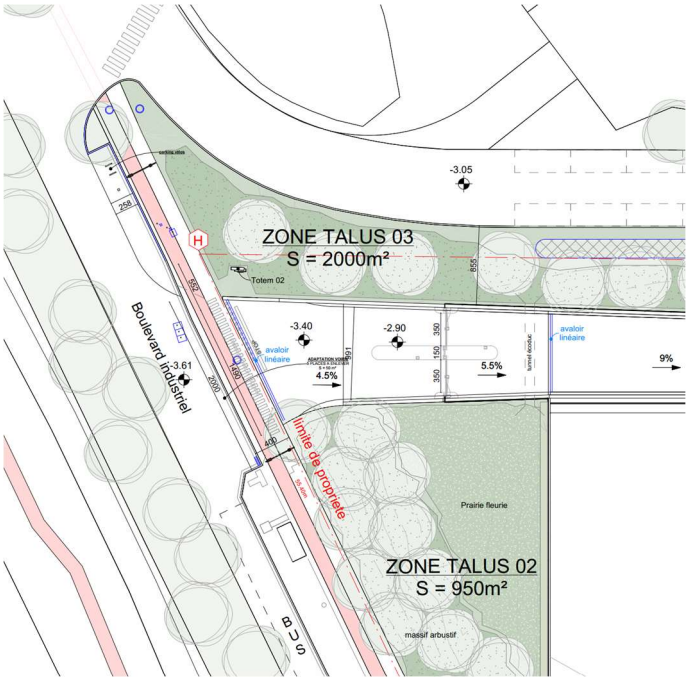
Initialement envisagée depuis la partie haute du site au sud, la rampe a été repositionnée afin d'éviter les conflits avec les flux du dépôt de la STIB, existants et projetés (bus et futur tram). La solution retenue consiste en un accès direct depuis le boulevard Industriel, qui s'est imposé comme l'option la plus pertinente tant sur le plan fonctionnel qu'urbanistique. Cette configuration permet de dissocier clairement les flux du rez-de-chaussée (poids lourds, vélos cargos et camionnettes) de ceux de l'étage, tout en bénéficiant de la longueur maximale de la parcelle pour développer une rampe confortable malgré le dénivelé à franchir.



Ce choix permet également d'optimiser l'implantation générale du projet : l'arrivée de la rampe à l'étage en façade sud a conduit à organiser le parking en toiture à cet endroit, sous un auvent photovoltaïque, tout en libérant la façade nord, rendue plus sobre et moins exposée visuellement depuis les immeubles situés de l'autre côté du boulevard.

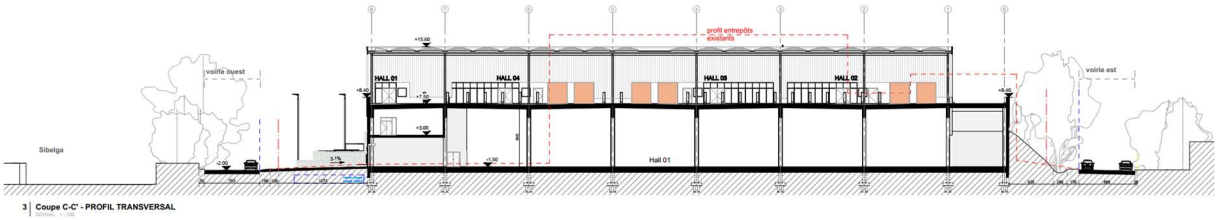


La rampe est conçue de manière progressive, avec une pente principale maîtrisée et des zones de transition à pente réduite (environ 5 %), notamment en pied, en sommet et au niveau d'un palier intermédiaire, améliorant le confort d'usage et contribuant à modérer la vitesse des véhicules. En pied de rampe, un dispositif de type « speed gate » permet de réguler les accès, positionné en retrait afin de ne pas perturber la circulation, ni empiéter sur le trottoir ou la piste cyclable. Le raccordement à la voirie est traité en éventail afin de garantir des manœuvres aisées pour les petits camions sans perturber le trafic.



Implantée après un arrêt de bus, la rampe n'interfère pas avec la sécurité des piétons. Son insertion nécessite toutefois la suppression limitée de quelques emplacements de stationnement en voirie, sans impact sur les aménagements cyclables existants (arceaux). Elle permet par ailleurs de préserver la configuration actuelle de la voirie de la STIB, qui en gardant sa configuration en « épingle à cheveux » réduit les accès non-autorisés.

En toiture, la rampe dessert à la fois le parking et les zones de livraison des trois halls de l'étage (six portes au total). L'organisation du plateau est conçue de manière à éviter tout conflit entre stationnement et opérations logistiques, assurant un fonctionnement fluide, sécurisé et efficace de l'ensemble.



4.3 Dimensionnement des infrastructures de stationnement.

4.3.1 Contexte d'accessibilité et profil de mobilité

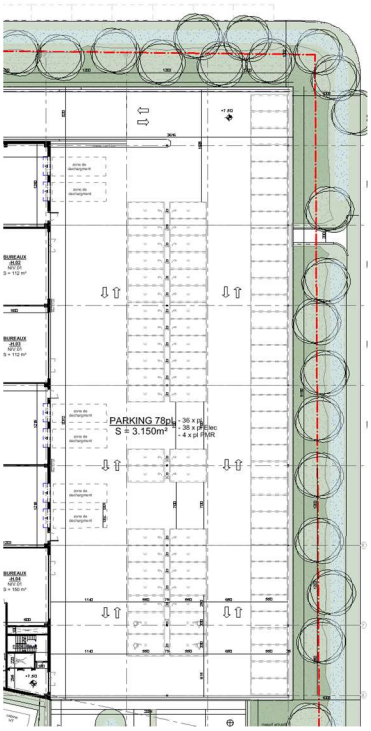
Le site est classé en zone d'accessibilité C selon le RRU, caractérisée par une desserte moyenne en transports en commun. Bien que les lignes de bus 73 et 78 desservent le front de parcelle, et que les lignes 49 et 74 soient accessibles à 850 mètres, l'activité logistique impose des contraintes spécifiques. Le démarrage des cycles de travail en fin de nuit, avant l'activation des services de transport public, justifie une part modale automobile estimée à 82 % pour le personnel

4.3.2 Définition de l'occupation journalière

L'exploitant final n'étant pas encore désigné, le dimensionnement repose sur une programmation prudente et réaliste validée par le Rapport d'Incidences (RI) :

- Densité d'emploi : Ratio de 50 ETP / 10 000 m², soit 70 ETP pour les 14 000 m² de surfaces utiles.
- Headcount réel : Un total de 84 employés présents par jour (coefficient 1,2 par ETP).
- Visiteurs : Une estimation de 8 visiteurs par jour sur la base d'un ratio de 1 pour 10 employés

4.3.3 Stratégie de stationnement automobile (Toiture)



Le projet privilégie une gestion compacte du sol en intégrant l'intégralité du stationnement en toiture, accessible via une rampe intégrée dans les talus paysagers. L'offre de **78 emplacements** est dimensionnée comme suit pour répondre aux différents besoins du site :

- **Ventilation par usage :** Sur les 78 places, **25** sont affectées à la fonction de bureaux (quota maximal autorisé par le CoBrACE et le RRU Titre VIII), tandis que les **53** places restantes sont dédiées à l'activité logistique, incluant le stationnement des employés de nuit, des visiteurs et des camionnettes logistiques.
- **Conformité PMR :** Conformément à l'Article 7 du Titre IV du RRU, le projet prévoit **4 emplacements réservés aux PMR** (dépassant le minimum de 3 requis pour un parking de cette strate), situés à proximité immédiate des noyaux de circulation verticale.
- **Électromobilité :** Anticipant les normes régionales, **42 places (53 % de l'offre)** dont les 4 places PMR sont équipées de bornes de recharge électrique dès la phase de mise en service.

Bien que le PPAS "Rive Droite" prescrive un nombre de places plus élevé (139 places), le projet limite volontairement son offre à 78 places. Couvrant les besoins réels tout en évitant une surconsommation d'espace, en cohérence avec les objectifs de densification qualitative de la zone d'industrie urbaine.

4.3.4 Stationnement vélos : Une infrastructure volontariste

Le projet adopte une approche dépassant largement les prescriptions minimales du Titre VIII du RRU afin de répondre aux ambitions climatiques régionales.

- Cadre réglementaire (RRU Titre VIII) : Pour les surfaces de bureaux (Art. 13) et les activités logistiques (Art. 17), le strict respect des ratios imposerait une dizaine d'emplacements.
- Offre et confort d'usage : Le projet prévoit un local sécurisé de 40 places situé au rez-de-chaussée, dimensionné pour les besoins des 84 travailleurs du site et des visiteurs. Ce local est accessible de plain-pied directement depuis la voirie Ouest, facilitant les flux quotidiens.
- Mixité des formats : vélos cargos et "longtails" (6 places dédiées).
- Sécurité et contrôle : local fermé, couvert et intégré au système de contrôle d'accès.

En résumé, le projet dépasse largement le minimum strict du RRU pour les bureaux en proposant environ 40 places pour l'ensemble du personnel, répondant ainsi à l'objectif régional de favoriser un transfert modal vers le vélo.

5 Prévention incendie

Les dispositions de sécurité incendie du projet sont établies par le bureau FPC-Risk (Sweco) conformément aux Normes de base (AR 07/07/1994).

La stratégie de sécurité repose sur la classification du hub en **bâtiment industriel de classe C.**

5.1 Compartimentage et évacuation

Le projet s'articule autour de trois entités distinctes : le hall logistique au rez-de-chaussée (8 528 m²), trois halls logistiques à l'étage (de 1 425 à 1 715 m²) et un parking ouvert en toiture. Avec une hauteur

conventionnelle d'environ 10,50 m, le bâtiment est classé comme **bâtiment de moyenne hauteur**. Les compartiments de l'étage sont isolés du rez-de-chaussée par un **plancher EI 120**.

5.1.1 Occupation totale des compartiments

Les bureaux de moins de 500 m² sont intégrés aux compartiments industriels (1er étage). Ceux du hall en rez-de-chaussée sont plus grands que 500m² et sont compartimentés par rapport au hall qu'ils desservent. Le taux d'occupation est calculé selon le ratio de **1 pers./10 m²**, garantissant une évacuation fluide ne nécessitant pas plus d'une unité de passage (UP) par zone de bureaux.

5.1.2 Evacuation en cas d'incendie : le scénario

Au rez-de-chaussée, l'évacuation est assurée par des sorties implantées dans 3 des 4 façades. A l'étage, les 3 halls ont un accès direct vers l'extérieur (parking en toiture) via la rampe. Chaque hall constituant un compartiment distinct, il peut servir de **refuge (lieu sûr)** pour le compartiment adjacent. La distance maximale à parcourir est limitée à **90 m** pour ces locaux sprinklés.

5.2 Accès pompiers et leurs emplacements

Le périmètre du bâtiment étant supérieur à 5 000 m², les **quatre façades sont accessibles** aux services de secours via les voiries ceinturant la parcelle, lesquelles ne comportent aucun cul-de-sac. Des bornes d'incendie (hydrants) sont présentes autour du site.

5.3 Mesures de sécurité prévues

Le bâtiment bénéficie d'une protection active, notamment : **Détection :** Installation automatique de type surveillance totale (NBN S21-100). **Extinction :** Système de **sprinklage ESFR** couvrant l'ensemble des halls et bureaux. **Gestion des eaux :** Une rétention des eaux d'extinction d'environ **1 230 m³** est intégrée au projet.

6 Espaces verts et abords

Voir note paysagère établie par le bureau d'étude, jointe à la demande. Le résumé est repris ci-dessous.

6.1 Plantation / architecture paysagère



Le projet met en œuvre une stratégie paysagère **« d'industrie dans la verdure ».**

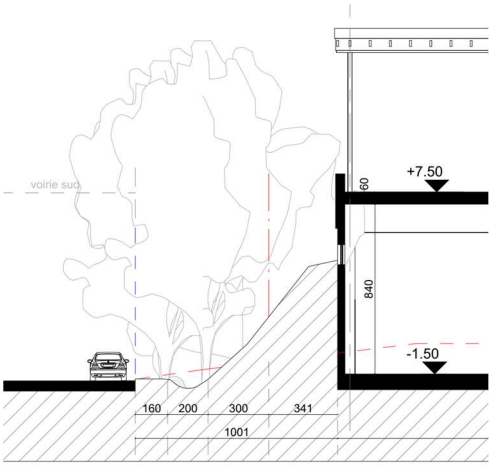
Afin de réduire l'impact visuel du hall logistique, celui-ci est intégré dans des talus fortement végétalisés.

Les talus sont profilés de façon à créer une dépression au pied, avant la voirie. Ceci afin de récolter et infiltrer localement l'eau de ruissellement des talus et façades. Ces aménagements ont fait l'objet d'échanges avec la STIB, propriétaire de la voirie autour de la parcelle du projet.

Les accès logistiques sont masqués par deux buttes paysagères et une rangée d'arbres à haute tige recrée un alignement à front de rue.

Toutes les essences sont indigènes et choisies parmi celles recommandés par Bruxelles Environnement pour favoriser la biodiversité, notamment pour renforcer la population locale de lapins de garenne via des haies libres denses et des prairies fleuries. La rampe d'accès vers le parking en toiture est également intégrée dans ces dispositifs de talus boisés.

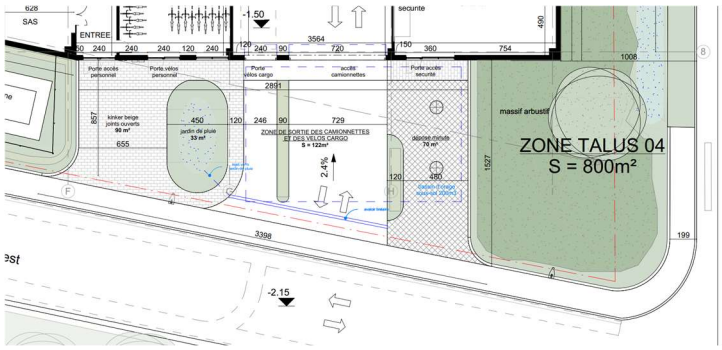
Trois nichoirs à hirondelles de fenêtre sont installés en façade nord.



2 Coupe B-B'
1 : 200

6.2 Revêtements de sols

La zone de manœuvre des camions ne peut être perméable pour des raisons de résistance au frottement de camions effectuant des manœuvres nombreuses. Les eaux récoltées sont envoyées vers les bassins d'orage. La zone d'accès des vélos et camionnettes et des piétons au sud-ouest de la parcelle est traitée de façon en récolter l'eau de pluie et à infiltrer cette eau dans le jardin de pluie ou au travers des dalles gazon et klinker à joints ouverts.



6.3 Fossés et jardin de pluie

La gestion des eaux repose sur la création de noues et de fossés de récupération sur toute la périphérie de la parcelle (Zone 1, 3 et 4). Un jardin de pluie de 30 m² est spécifiquement aménagé au droit des accès à l'ouest pour assurer une gestion résiliente des précipitations au droit du parvis.

6.4 Arbres à abattre

L'aménagement du site nécessite l'abattage de 8 arbres au total, principalement pour des raisons d'emprise du bâtiment ou de sécurité visuelle aux intersections : 4 Saules, 3 Bouleaux et 1 Robinier faux-acacia. Ces abattages sont compensés par la plantation massive de nouveaux sujets indigènes à port élancé, garantissant un bilan arboré largement positif pour le site.

(Source : Note paysagère du bureau d'étude)

7 Écologie et performances énergétiques

7.1 Gestion durable des eaux pluviales

Le projet prévoit une gestion intégrée des eaux pluviales conforme aux principes réglementaires régionaux et communaux, tout en tenant compte d'une augmentation significative de l'imperméabilisation du site (77 % en situation projetée contre 39 % à l'existant). Cette évolution est compensée par la mise en place de dispositifs combinant infiltration locale, rétention temporaire et

réutilisation. La stratégie repose sur une différenciation des zones selon leur capacité d'infiltration et leur nature :

Zones perméables (talus en pleine terre) : Les eaux de ruissellement des talus et des façades les surplombant sont directement infiltrées au pied des talus via des dispositifs ouverts. Ces aménagements permettent une gestion locale efficace des eaux issues des surfaces naturelles.

Parvis en façade Ouest : Les eaux sont dirigées vers un jardin de pluie permettant une infiltration locale. Un bassin d'orage complète le dispositif en raison des contraintes d'accessibilité.

Toitures : La gestion s'appuie sur une combinaison de stockage en toiture, récupération et rétention enterrée. Les toitures plates des halls logistiques (4.018m²) sont aménagées en **toiture végétalisée extensive et à rétention d'eau** (50 l/m²). (Équivalent à 200m³). En revanche, les toitures parking et les toitures de locaux techniques à ciel ouvert ne sont pas végétalisées en raison de leurs contraintes fonctionnelles et techniques.



10. Source : Bauder.ag

Une **citerne** permet la réutilisation des eaux pluviales pour des usages non potables (sanitaires, nettoyage, arrosage) : Celle-ci est dimensionnée en fonction des puisages réalistes à **80m³.**

Surfaces imperméables (voiries, rampe, quai de déchargement) : Les excédents (trop-pleins) ainsi que les eaux issues des autres surfaces imperméables sont dirigés vers des **bassins d'orage** enterrés **(350m³ sous la rampe et 200m³ sous le parvis Ouest**), assurant une temporisation et un rejet régulé vers l'exutoire. L'infiltration directe pour ces surfaces n'est pas retenue en raison d'un déficit de surfaces disponibles et de volumes à gérer incompatibles avec les capacités d'infiltration du site.

Un **arbitrage** a été nécessaire entre, d'une part, la valorisation des terres d'excavation pour la création de talus et de buttes favorisant une intégration paysagère qualitative, et, d'autre part, la mise en place de dispositifs de type wadi, qui auraient impliqué des excavations supplémentaires du terrain naturel (dont la partie conservée se situe jusqu'à environ 4 m au-dessus du rond-point). Ces approches topographiques étant incompatibles, le choix s'est porté en faveur de l'intégration paysagère, jugée prioritaire.

Les principes complets sont détaillés dans la note gestion des eaux établie par le bureau d'étude et joints au RI, article 6.6.

7.2 Pollution du sol

Le site est inscrit à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 0+3. Ce statut est lié à l'activité historique d'imprimerie (IPM Group), cessée en mars 2025.

- **Pollutions résiduelles** : Des études de sol (RES 2023 et 2025) ont identifié une pollution diffuse dans la couche de remblai concernant les métaux lourds (cuivre, mercure, nickel) et des HAP.
- **Assainissement réalisé** : Une tâche de pollution au benzène a été intégralement assainie par excavation en janvier 2025 (192,84 tonnes de terres traitées), l'étude de risque confirmant l'absence de risque résiduel pour cette zone.

Le maintien en catégorie 0 est exclusivement dû à une impossibilité technique d'investiguer le sol sous les anciens ateliers d'imprimerie, en raison d'une dalle de béton d'une épaisseur supérieure à 1,20 m.

Une dispense de reconnaissance de l'état du sol (RES) a été octroyée pour cette zone. Le demandeur s'engage à réaliser les investigations complémentaires dès la levée de cette dalle lors de la phase de démolition.

Le projet prévoit d'importantes excavations de terres afin d'aligner le rez-de-chaussée en fonction de l'accès par le rond-point Hermès.

- Flux de terres : En raison des restrictions d'usage liées à la catégorie 3, aucune terre excavée ne sera réutilisée sur site sans caractérisation préalable. Les terres contaminées seront évacuées vers des centres de traitement agréés.
- Plantes invasives : Les terres superficielles (0-2 m) sont fortement colonisées par la renouée du Japon. Ces terres seront gérées en flux séparé pour éviter toute dissémination accidentelle des rhizomes.

La problématique des sols est maîtrisée. Le projet garantit une gestion proactive des pollutions résiduelles et des risques environnementaux sous le contrôle d'un expert agréé. Le chapitre "Sols" de notre demande de permis démontre ainsi la pleine compatibilité du projet avec les objectifs de sécurité publique et de protection de l'environnement.

7.3 Isolation et performances de l'enveloppe

Le projet est considéré du point de vue PEB comme un seul bâtiment comprenant deux unités distinctes : Unité PEB « autre » : halls logistiques (zones industrielles) et une Unité PEB « non résidentiel » : bureaux, circulations et sanitaires. L'enveloppe de l'ensemble des unités sera isolée conformément aux normes PEB. : voir rapport PEB.

7.4 Performance environnementale et circularité :

Le projet ambitionne la certification BREEAM « Excellent », garantissant des standards élevés en matière de performance technique, sociale et écologique. La stratégie environnementale s'articule autour de trois axes principaux :

- Circularité et réemploi : Le projet privilégie une déconstruction sélective permettant de concasser et réemployer le béton existant in situ pour la réalisation du futur radier.
- Modularité structurelle : L'utilisation d'une structure en béton préfabriqué assure la réversibilité du bâtiment tout en répondant aux contraintes de charge des toitures multifonctionnelles (combinaison de production photovoltaïque, biodiversité et rétention d'eau).
- Éco-conception de l'enveloppe : Les matériaux, tels que le soubassement en béton texturé et le bardage acier nervuré aux teintes naturelles, sont choisis pour leur durabilité et leur résistance au temps. Leur albedo contrôlé permet en outre de limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain.

7.5 Conception Technique du projet

7.5.1 HVAC (Ventilation, chauffage et climatisation)

Le projet privilégie un système de ventilation D avec récupération de chaleur haute performance. Cinq groupes de ventilation distincts sont prévus pour répondre aux besoins spécifiques des halls et des bureaux de manière indépendante.

Le bâtiment est isolé conformément aux exigences de la réglementation PEB. Cette enveloppe performante permet une climatisation via un système de pompes à chaleur (PAC) air-eau. Ainsi, le maintien à température du bâtiment est 100% décarboné.

Les groupes de ventilation et les unités extérieures des pompes à chaleur sont installés dans des zones de toiture décaissées. Ce choix architectural permet d'utiliser la structure du bâtiment comme un écran acoustique naturel, confinant les émissions sonores et les masquant visuellement depuis l'espace public. Les groupes de ventilation sont équipés de silencieux additionnels permettant de limiter la pression acoustique en deçà des seuils fixés par les normes en vigueur sur le site.

7.5.2 Gestion durable de l'eau

Récupération des eaux pluviales : Une installation centralisée avec filtration triplex permet de valoriser les eaux de pluie pour les sanitaires et les robinets extérieurs de l'ensemble des entités.

7.5.3 Sécurité incendie

Le bâtiment est équipé d'un système de sprinklers ESFR (Early Suppression Fast Response), offrant une sécurité maximale pour divers types de marchandises. Le réservoir tampon est intégré sous la rampe d'accès au parking de toiture, tout comme un des bassins d'orage. (Gestion optimisée des espaces disponibles).

7.6 Stratégie énergétique et production renouvelable du projet

Le projet se positionne comme un hub énergétique urbain, intégrant production locale d'énergie renouvelable, stockage et gestion intelligente des consommations, au service de ses activités logistiques et de la mobilité électrique.

7.6.1 Production et gestion de l'énergie

La stratégie repose sur une maximisation de la production photovoltaïque, via l'implantation progressive de panneaux solaires sur les toitures des halls et sur l'auvent du parking, avec une orientation Est-Ouest optimisant la stabilité de la production sur la journée.

Cette production est complétée par un système de stockage par batteries (capacité d'environ 2 000 kWh), constituant un élément central du dispositif énergétique qui permet de maximiser l'autoconsommation de l'énergie produite sur site, de lisser les pics de consommation et de limiter la sollicitation du réseau, d'alimenter les infrastructures de recharge des véhicules électriques.

Le site s'appuie également sur des transformateurs existants modernisés et déplacés dans le bâtiment, assurant l'alimentation du bâtiment et des équipements énergétiques dans des conditions optimisées.

7.6.2 Implantation technique et intégration

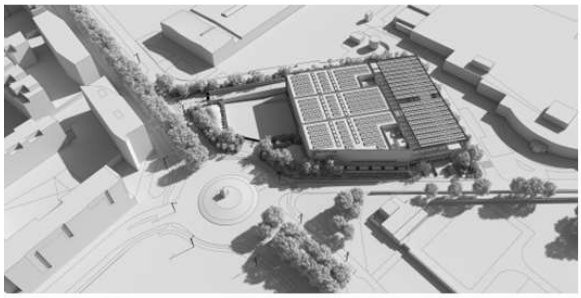
Les équipements énergétiques, notamment les batteries (BESS), sont implantés à proximité de la cabine électrique existante afin de limiter les longueurs de raccordement et les pertes énergétiques, réduire les interventions dans le sol, regrouper les installations techniques dans une zone dédiée.

7.6.3 Infrastructures de recharge et évolutivité

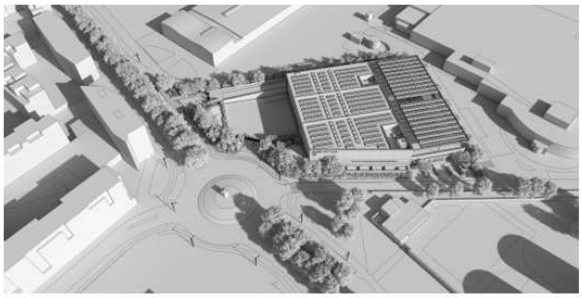
Le projet anticipe le développement de la logistique électrique légère en intégrant dès l'origine une infrastructure de recharge dimensionnée et évolutive : installation initiale de 40 points de charge (11 kW) et de 2 bornes rapides (150 kW) et pré-équipement permettant une extension ultérieure sans travaux lourds. Cette approche garantit une adaptation progressive aux besoins futurs.

7.7 Synthèse de l'étude d'ensoleillement et d'ombrage

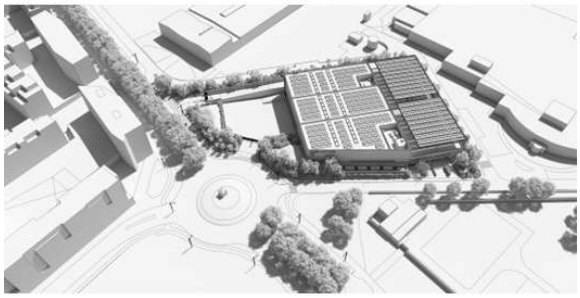
21 MARS 11H



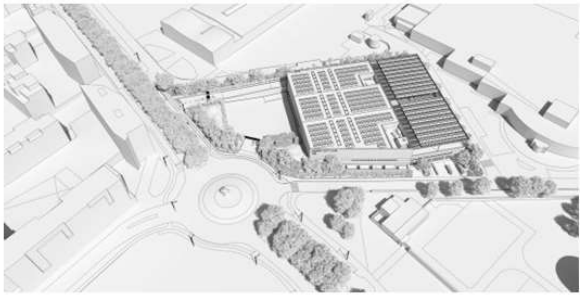
21 MARS 15H



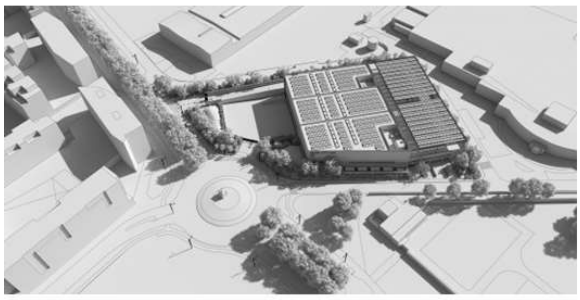
21 JUIN 11H



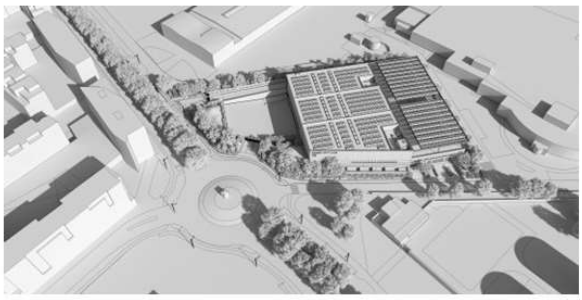
21 JUIN 15H



21 SEPTEMBRE 11H



21 SEPTEMBRE 15H



La hauteur réduite du bâti par rapport à la situation existante, - 17,23 m à 15,5 m -limite l'impact des ombres portées malgré une emprise au sol plus importante.

Le site est encadré par des voiries sur l'ensemble de ses limites, les ombres projetées affectent quasi exclusivement le domaine public et les voiries techniques de la STIB. Les bâtiments voisins à vocation industrielle ou logistique présentent, par ailleurs, une faible sensibilité aux variations d'ensoleillement.

L'implantation du bâtiment en partie sud de la parcelle et le recul important par rapport au Boulevard Industriel garantissent l'absence d'impact sur l'ensoleillement des bureaux du complexe Citydox.



En conclusion, l'implantation en retrait du projet permet à la fois une intégration paysagère qualitative et une maîtrise efficace des impacts d'ombrage sur l'environnement urbain, en particulier vis-à-vis des quartiers mixtes environnants.

8 Organisation et planning

8.1 Phasage des travaux et emprise de chantier

Le chantier se déroulera en deux phases : démolition du bâtiments et infrastructures existantes, terrassements et dépollution suivi de la construction du bâtiment et infrastructures projetées.

Il nécessitera l'excavation d'importants volumes de déblais et l'apport de matériaux pour la phase de construction (bâtiment, revêtements). L'emprise du chantier sera a priori limitée à l'intérieur de l'îlot délimité par le boulevard Industriel et les voiries Sud, Est et Ouest. Des exceptions sont néanmoins à anticiper pour la création des zones d'accès et pour l'aménagement des zones de talus.

8.2 Procédure de permis d'urbanisme

Un permis mixte avec rapport d'incidences implique des mesures particulières de publicité (enquête publique + commission de concertation) et est de la compétence du fonctionnaire délégué.

Introduction du permis en mai 2026.

8.3 Début des travaux

Le démarrage du chantier est envisagé pendant l'hiver 2026–2027, après obtention du permis définitif et expiration des délais de recours.

8.4 Durée et fin des travaux

La durée prévisionnelle des travaux est estimée à environ 15 à 18 mois. La réception provisoire pourrait dès lors intervenir au printemps 2028.

9 Conclusion générale

Ce projet constitue une valorisation stratégique et qualitative du site, s'inscrivant dans le respect des prescriptions urbanistiques tout en répondant aux enjeux climatiques actuels. L'architecture du « Green City Hub » traduit une vision industrielle contemporaine qui place la durabilité, la densification verticale et l'intégration paysagère au cœur de sa conception.

L'objectif est de transformer une friche obsolète en un pôle productif exemplaire, capable de réconcilier activité économique intense et qualité environnementale. Grâce à l'utilisation de techniques innovantes — production d'énergie renouvelable massive, stockage par batteries et réemploi circulaire des matériaux — le projet s'établit comme un modèle de résilience urbaine. En favorisant une mobilité décarbonée et en créant un cadre de travail verdoyant au service de la biodiversité, cette infrastructure devient un moteur pour l'emploi local et un levier indispensable à la transition écologique de la Région.