RAPPORT D'INCIDENCES

Projet logistique au Boulevard Industriel n°18 à 1070 Anderlecht

RÉFÉRENCE ATTRIBUÉE AU DOSSIER : C1620

03 SEPTEMBRE 2026

Table des matières

1. Avant-Propos 9
1.1. Objet du rapport 9
1.2. Méthodes d'évaluation des incidences 9
1.3. Auteur du rapport d'évaluation préalable des incidences environnementales 10
1.4. Difficultés rencontrées 10
2. Présentation du site 11
2.1. Localisation du projet 11
2.2. Historique du site 12
2.3. Fonctionnement actuel du site 13
2.3.1. Occupation et affectation actuelles 13
2.3.2. Accès et stationnement 14
2.3.3. Superficies 14
2.3.4. Installations techniques existantes 15
2.4. Situation foncière, juridique et administrative 16
2.4.1. Situation foncière : parcelles cadastrales 16
2.4.2. Situation juridique : contexte réglementaire et planologique 17
2.4.2.a. Plans règlementaires 17
2.4.2.b. Plans stratégiques 19
3. Situation de référence 29
3.1. Description de la situation de référence 29
3.1.1. Projet de dépôt de bus STIB 29
3.1.2. Déménagement de l'institut El Hikma 30
3.1.3. Projet pont marchant 30
3.2. Conclusion sur la situation de référence 30
4. Description détaillée du projet 31
4.1. Justification et objectifs du projet 31
4.2. Description du projet 31
4.2.1. Implantation et programme 31
4.2.2. Principe de fonctionnement 34
4.2.3. Accès, circulation et stationnement 34
4.2.4. Aménagement des abords 35
4.2.5. Principes énergétiques 35
4.2.6. Installations techniques 35
4.3. Justification du choix du site 36
4.4. Solutions de substitutions envisagées 36
5. Présentation du chantier 38
6. Analyse environnementale 40
6.1. Mobilité 40
6.1.1. Aire géographique 40
6.1.2. Situation existante 40
6.1.2.a. Demande en déplacement et en stationnement du site actuel 40
6.1.2.b. Spécialisation des voiries 40
6.1.2.c. Piétons 41
6.1.2.d. Cyclistes 43
6.1.2.e. Transports public 45
6.1.2.f. Mobilité automobile 46
6.1.2.g. Stationnement 49
6.1.3. Situation future prévisible 50
6.1.3.a. Dépôt STIB 50
6.1.3.b. Déménagement de l'institut El Hikma 51
6.1.4. Situation projetée 51
6.1.4.a. Description du fonctionnement du projet d'un point de vue de la mobilité 51
6.1.4.b. Demande en déplacement générée par le projet 52
6.1.4.c. Incidences du projet sur le trafic en voirie 55
6.1.4.d. Stationnement automobile 58
6.1.4.e. Qualité des aménagements prévus pour les piétons et cyclistes 61
6.1.4.f. Stationnement vélo 62
6.2. Urbanisme, paysage et patrimoine 64

6.2.1. Aire géographique 64
6.2.2. Situation existante 64
6.2.2.a. Situation existante de droit et planologique 64
6.2.2.b. Situation existante de fait 64
6.2.2.c. Patrimoine 67
6.2.3. Situation future prévisible 67
6.2.4. Situation projetée 67
6.2.4.a. Morphologie des éléments projetés 67
6.2.4.b. Intégration urbanistique et paysagère du projet 69
6.2.4.c. Adéquation du projet avec les plans réglementaires et stratégiques 71
6.3. DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE 74
6.3.1. Aire géographique 74
6.3.2. Situation existante 74
6.3.2.a. Contexte réglementaire 74
6.3.2.b. Quartier Industrie Sud 74
6.3.2.c. Situation existante de fait 75
6.3.3. Situation future prévisible 77
6.3.4. Situation projetée 78
6.3.4.a. Impacts du projet sur les activités de la zone d'étude 78
6.3.4.b. Fonctions à destination des employés du site 78
6.3.4.c. Aspects économiques 78
6.4. ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE 79
6.4.1. Aire géographique 79
6.4.2. Contexte réglementaire 79
6.4.2.a. Cadre réglementaire général 79
6.4.2.b. Valeurs limites applicables pour les installations classées 79
6.4.3. Notions acoustiques 80
6.4.4. Situation actuelle 84
6.4.4.a. Environnement sonore 84
6.4.4.b. Environnement vibratoire 85
6.4.4.c. Riverains à proximité du site 85
6.4.4.d. Cadastres du bruit 85
6.4.4.e. Points noirs et zones de confort 87
6.4.4.f. Mesures acoustiques 87
6.4.4.g. Synthèse de la situation existante 89
6.4.5. Situation future prévisible 89
6.4.6. Situation projetée 90
6.4.6.a. Sources de bruit du projet 91
6.4.6.b. Evaluation de l'impact de l'augmentation du trafic 91
6.4.6.c. Evaluation de l'impact des installations techniques 92
6.4.6.d. Modélisation de l'impact des installations techniques 94
6.4.6.e. Evaluation des autres sources de bruit 95
6.4.6.f. Synthèse de la situation projetée 96
6.5. SOL, SOUS-SOL ET EAUX SOUTERRAINES 97
6.5.1. Aire géographique 97
6.5.2. Contexte règlementaire et planologique 97
6.5.3. Situation existante 97
6.5.3.a. Topographie 97
6.5.3.b. Données géologiques et hydrogéologiques 99
6.5.3.c. Impétrants 102
6.5.4. Situation future prévisible 103
6.5.5. Situation projetée 103
6.5.5.a. Incidences du projet sur le relief 103
6.5.5.b. Incidences du projet sur l'écoulement des eaux souterraines 104
6.5.5.c. Etat du sol 104
6.5.5.d. Identification des sources potentielles de contamination des sols et eaux souterraines 104
6.6. EAUX DE SURFACE, EAU POTABLE, EAUX USÉES, EAUX PLUVIALES 106
6.6.1. Aire géographique 106
6.6.2. Situation existante 106
6.6.2.a. Eau potable 106
6.6.2.b. Eaux de surfaces 106

6.6.2.c. Eaux pluviales 108
6.6.2.d. Eaux usées 110
6.6.3. Situation future prévisible 110
6.6.4. Situation projetée 110
6.6.4.a. Besoins en eau et consommation d'eau 110
6.6.4.b. Gestion des eaux usées 111
6.6.4.c. Gestion des eaux pluviales 111
6.7. FAUNE ET FLORE 119
6.7.1. Aire géographique 119
6.7.2. Situation existante 119
6.7.2.a. Ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature 119
6.7.2.b. Plan régional nature 119
6.7.2.c. Sites protégés 120
6.7.2.d. Arbres remarquables 120
6.7.2.e. Maillage vert 121
6.7.2.f. Eléments de végétalisation 121
6.7.2.g. Présence de faune 125
6.7.2.h. Espèces exotiques envahissantes 126
6.7.2.i. Carte d'évaluation biologique (CEB) 127
6.7.2.j. Coefficient Biologique de Surface en situation existante 127
6.7.3. Situation future prévisible 128
6.7.4. Situation projetée 128
6.7.4.a. Conformité par rapport aux éléments planologiques et réglementaires 128
6.7.4.b. Qualité des aménagements projetés 129
6.7.4.c. Impact de l'exploitation du site sur la faune et la flore 133
6.7.4.d. Coefficient biologique de surface en situation projetée 134
6.7.4.e. Intégration paysagère 137
6.8. ÊTRE HUMAIN 138
6.8.1. Aire géographique 138
6.8.2. Situation existante 138
6.8.2.a. Sécurité subjective 138
6.8.2.b. Sécurité objective 139
6.8.3. Situation future prévisible 139
6.8.4. Situation projetée 139
6.8.4.a. Sécurité subjective 139
6.8.4.b. Sécurité objective 139
6.9. MICROCLIMAT 141
6.9.1. Aire géographique 141
6.9.2. Situation existante 141
6.9.2.a. Climat moyen en Région de Bruxelles-Capitale 141
6.9.2.b. Ensoleillement 141
6.9.2.c. Caractérisation du vent 141
6.9.2.d. Ilots de chaleur 142
6.9.3. Situation future prévisible 143
6.9.4. Situation projetée 143
6.9.4.a. Circulation des vents 143
6.9.4.b. Ensoleillement 143
6.9.4.c. Ilots de chaleur urbains 144
6.9.4.d. Protection du bâtiment contre le soleil 145
6.10. AIR 146
6.10.1. Aire géographique 146
6.10.2. Situation existante 146
6.10.2.a. Localisation du site par rapport aux principales sources de pollutions 146
6.10.2.b. Qualité de l'air 146
6.10.3. Situation future prévisible 146
6.10.4. Situation projetée 147
6.10.4.a. Emissions dues aux installations de combustion 147
6.10.4.b. Emissions dues aux installations frigorifiques 147
6.10.4.c. Installations de ventilation 147
6.10.4.d. Emissions liées aux produits dangereux et CMR 149
6.10.4.e. Qualité de l'air dans l'environnement du projet 149
6.11. ÉNERGIE 150

6.11.1. Aire géographique 150
6.11.2. Contexte réglementaire et planologique 150
6.11.2.a. Plan lumière de la Région de Bruxelles-Capitale et BPK 150
6.11.2.b. Performance énergétique des Bâtiments (PEB) 150
6.11.3. Situation existante 151
6.11.3.a. Eclairage 151
6.11.3.b. Consommations et productions existantes 151
6.11.4. Situation future prévisible 152
6.11.5. Situation projetée 152
6.11.5.a. Fonctionnement énergétique du projet 152
6.11.5.b. Production d'énergie renouvelable 153
6.11.5.c. Eclairage 153
6.11.5.d. Respect des exigences PEB 156
6.11.5.e. Certification BREEAM 156
6.12. Gestion des déchets 157
6.12.1. Aire géographique 157
6.12.2. Situation existante 157
6.12.2.a. Propreté publique 157
6.12.2.b. Ramassage des poubelles ménagères 157
6.12.2.c. Déchets à l'échelle du site 157
6.12.3. Situation future prévisible 157
6.12.4. Situation projetée 157
6.12.4.a. Production de déchets 157
6.12.4.b. Gestion et entretien du site 158
6.13. Analyse du chantier 159
6.13.1. Rappel des principaux éléments du chantier 159
6.13.2. Mobilité 159
6.13.3. Urbanisme, paysage et patrimoine 160
6.13.4. Domaine social et économique 160
6.13.5. Environnement sonore et vibratoire 160
6.13.6. Sols et eaux 160
6.13.7. Faune et flore 161
6.13.7.a. Gestion des espèces exotiques envahissantes 161
6.13.7.b. Impacts du chantier sur la flore 162
6.13.7.c. Impacts du chantier sur la faune : lapin de garenne 162
6.13.8. Être humain 163
6.13.8.a. Sécurité subjective 163
6.13.8.b. Sécurité objective : risque amiante lors de la démolition 163
6.13.9. Microclimat 163
6.13.10. Air 163
6.13.11. Energie 164
6.13.12. Gestion des déchets 164
6.14. Analyse des incidences croisées 165
7. Mesures mises en oeuvres pour réduire les incidences 166
8. Conclusion 167
9. Résumé non technique 168
9.1. Objet de la demande 168
9.2. Analyse environnementale 169
10. Annexes 176

Liste des figures

Figure 1 : Localisation du site du projet (source : BruGis) 11
Figure 2 : Historique du site 1971 - 1996 (source : BruGis) 13
Figure 3 : Plan d'implantation de la situation existante de fait 14
Figure 4 : Bâtiment existant (à gauche) et panneaux photovoltaïques (à droite) (
02/04/2026) 14
Figure 5 : Illustration d'installations techniques existantes sur le site ( ) ... 16
Figure 6 : Situation cadastrale (source : CadGis) 17

Figure 7 : Extrait du PRAS - Carte des affectations (source : BruGis)..... 17
Figure 8 : Orientations stratégiques du PCD (source : PCD d'Anderlecht)..... 24
Figure 9 : Territoire du Canal (source : perspective.brussels) 25
Figure 10 : Mailles à Anderlecht (source : Commune d'Anderlecht)..... 26
Figure 11 : Zone de carence des espaces verts selon le Plan Nature (source : Bruxelles environnement) 28
Figure 12 : Projet STIB (source : PV de la réunion entre la STIB et le Demandeur, 12/12/2025)..... 29
Figure 13 : Présentation du projet de démolition 31
Figure 14 : Implantation projetée..... 32
Figure 15 : Plan des différents étages du projet et affectations 34
Figure 16 : Accès depuis / vers le site en situation projetée 35
Figure 17 : Localisation du site par rapport aux infrastructures routières 36
Figure 18 : Exemples de solutions de substitutions envisagées pour le projet..... 37
Figure 19 : Plan des déblais envisagés 38
Figure 20 : Plan SMV des modes voitures, piétons, poids lourds, vélos et transports publics (source : MobiGis) 41
Figure 21 : Infrastructures piétonnes aux abords du site 42
Figure 22 : Traversées piétonnes (source : MobiGis) 42
Figure 23 : Traversées piétonnes à l'approche du site 42
Figure 24 : Infrastructures cyclables (source : MobiGis)..... 43
Figure 25 : Infrastructures cyclables sur les voiries adjacentes au site 44
Figure 26 : Stationnement vélo autour du site (source : MobiGis) 45
Figure 27 : Transports public à proximité (source : STIB)..... 46
Figure 28 : Détail des transports en commun (source : MobiGis)..... 46
Figure 29 : Arrêts Hermès (source : Google Street View)..... 46
Figure 30 : Nombre de voies des voiries (source : MobiGis) 47
Figure 31 : Vitesse règlementaire pour les voiries (source : MobiGis)..... 47
Figure 32 : Accès carrossable existant (source : Google Street View) 48
Figure 33 : Résultats des comptages en EVP par quart d'heure au niveau du rond-point Hermès entre 7h et 9h et entre 16h et 18h 48
Figure 34 : Résultats des comptages routiers (en EVP/h) réalisés le jeudi 3 février 2026 49
Figure 35 : Règlementation du stationnement (source : MobiGis)..... 49
Figure 36 : Situation de référence – projet d'agrandissement du dépôt STIB 50
Figure 37 : Accès depuis / vers le site en situation projetée 52
Figure 38 : Estimation du nombre de véhicules (entrées et sorties) généré par le projet sur la journée 55
Figure 39 : Trafic (en EVP/h) généré par le projet à l'HPM et à l'HPS par rapport à la situation de référence..... 56
Figure 40 : Accès au site via le rond-point Hermès 57
Figure 41 : Nouvel accès au niveau de la voirie Ouest..... 57
Figure 42 : Nouvel accès au niveau du boulevard Industriel 58
Figure 43 : Calculateur CoBrACE 59
Figure 44 : Stationnements vélos visiteurs et personnel..... 62
Figure 44 : Localisation du site du projet par rapport aux infrastructures et aux bâtiments alentours (fond de plan : Brugis) 65
Figure 45 : Plan d'implantation de la situation existante de fait 66
Figure 46 : Façades sud et nord du bâtiment existant 66
Figure 47 : Vue du bâtiment depuis les voiries adjacentes 67
Figure 48 : Patrimoine bâti, archéologique et naturel (source : BruGIS) 67
Figure 49 : Illustration de la façade Sud et Ouest 68
Figure 50 : Plan d'aménagement paysager en situation projetée 69
Figure 51 : Vue 3D du projet depuis l'Est du site 70
Figure 52 : Vue 3D du projet depuis le boulevard Industriel 70
Figure 53 : Vue 3D du projet 71
Figure 54 : Situation existante de droit et planologique (source : BruGis)..... 74
Figure 55 : Situation du projet au sein du quartier Industrie Sud (monitoring de l'IBSA)..... 75
Figure 56 : Affectations existantes dans la zone d'industrie urbaine du PRAS (source : Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS) 76

Figure 57 : Carte des activités existantes dans la zone d'industrie urbain du PRAS (source : Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS) 77
Figure 58 : Extrait du PRAS – Carte des affectations – Situation existante de fait (Source : Brugis) .. 80
Figure 59 : Echelle du bruit et impacts sanitaire pour l'homme (source : http://bv.alloprof.qc.ca)..... 81
Figure 60 : Définition du niveau sonore LAeq et des indices de bruits les plus couramment utilisés (source ASM Acoustics) 83
Figure 61 : Addition de niveaux sonores pour des sources identiques (Source : CD Format Bruit, Réseau d'échanges en acoustique, Editions ENSP - 2000) 84
Figure 62 : Addition de niveaux sonores de 2 sources de 10 dB de différence (Source : Format Bruit, Réseau d'échanges en acoustique, Editions ENSP - 2000) 84
Figure 63 : Localisation des riverains les plus proches de la zone de projet 85
Figure 64 : Exposition du site étudié au bruit multi-source - Extrait du cadastre 2021 du bruit multi-source L_{den} et L_n de la Région Bruxelles-Capitale (source : Brugis) 86
Figure 65 : Localisation des points de mesure 88
Figure 66 : Projet STIB (source : PV de la réunion entre la STIB et le Demandeur, 12/12/2025)..... 90
Figure 67 : Accès depuis / vers le site en situation projetée 92
Figure 68 : Localisation des équipements techniques en toiture (vue 3D) 93
Figure 69 : Localisation des équipements techniques en toiture 94
Figure 70 : Cartes de bruit de la situation projetée à 12 m (gauche) et à 26 m (droite) 95
Figure 71 : Topographie du site du projet (source : Topographic-map)..... 98
Figure 72 : Courbes de niveau à l'échelle du site en situation existante (fond de plan : 98
Figure 73 : Coupe lithologique au droit du site du projet (source : Bruxelles Environnement) 99
Figure 74 : Profondeur du niveau phréatique (source : Bruxelles Environnement) 100
Figure 75 : Inventaire de l'état du sol sur le site du projet (source : Bruxelles Environnement) 101
Figure 76 : Réseaux d'impétrants connectés le site..... 103
Figure 77 : Comparaison du relief en situation existante et projetée (source 103
Figure 78 : Coupe présentant le profil en situation existante (en rouge) et projetée (..... 104
Figure 79 : Données hydrographiques du site (source : Bruxelles Environnement)..... 107
Figure 80 : Maillage bleu (source : BruGis)..... 108
Figure 81 : Carte aléa inondation 2025 (source : geodata.environnement.brussels) 109
Figure 82 : Calculateur réutilisation eaux pluviales 111
Figure 83 : Surfaces projetées 112
Figure 84 : Délimitation des zones pour la gestion des eaux pluviales..... 113
Figure 85 : Coupe d'un talus projeté et de son fossé en pied de talus 113
Figure 86 : Coupe de principe d'une toiture végétalisée avec stockage d'eau (source : Bruxelles Environnement) 114
Figure 87 : Illustration d'un bassin d'orage (source : Guide du bâtiment durable)..... 114
Figure 88 : Localisation des bassins d'orage, de la citerne de récupération et de la toiture stockante 115
Figure 89 : Réseau écologique Bruxellois (source : Bruxelles Environnement) 120
Figure 90 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Bruxelles Environnement) 120
Figure 91 : Maillage vert (source : BruGis)..... 121
Figure 92 : Végétalisation de la zone de projet en 2021 (source : Bruxelles Environnement) 122
Figure 93 : Végétation existante au sein du site 124
Figure 94 : Recensement de la faune (source : Bruxelles Environnement)..... 125
Figure 95 : Observation du lapin et des terriers 126
Figure 96 : Localisation des terriers de lapins recensés sur le site 126
Figure 97 : Espèces exotiques envahissantes (source : Bruxelles Environnement) 127
Figure 98 : Evaluation biologique (source : Bruxelles Environnement) 127
Figure 99 : Plan d'aménagement paysager en situation projetée 130
Figure 100 : Plan d'abattage des sujets de plus de 40cm de circonférence..... 132
Figure 101 : Plan de plantation projeté 133
Figure 102 : Évolution (entre 2018 et 2024) de l'apparition d'un sentiment d'insécurité général (source : Moniteur de sécurité 2018 et 2024 d'Anderlecht)..... 138
Figure 103 : Position du projet par rapport à la course du soleil le 21 juin (source : SunEarthTool).. 141
Figure 104 : Rose des vents (source : IRM)..... 142

Figure 105 : Îlots de chaleur (source : Bruxelles Environnement) 143
Figure 106 : Impact d'un édifice (à gauche) et d'une zone boisée (à droite) sur le mouvement des masses d'air (source : https://energieplus-lesite.be/theories/climat8/vent/) 143
Figure 107 : Ombres du bâtiment projeté à l'équinoxe de printemps, le solstice d'été et l'équinoxe d'automne 144
Figure 108 : Coupe et vue 3D de la façade Sud et de la façade Ouest 145
Figure 109 : Qualité de l'air - Exposition au Black Carbon (source : Atlas Bruxelles Environnement) 146
Figure 110 : Localisation des groupes de ventilation projetés en toiture 148
Figure 111 : Distances à respecter pour les rejets d'air en toiture 149
Figure 112 : Localisation des poteaux d'éclairage sur les voiries adjacentes 151
Figure 113 : Poteaux d'éclairage sur le boulevard Industriel et la voirie Ouest 02/04/2026) 151
Figure 114 : Localisation des pompes à chaleur classées en toiture 152
Figure 115 : Localisation des panneaux et auvents photovoltaïques en toiture 153
Figure 116 : Plan d'éclairage extérieur et haute de la source lumineuse 154
Figure 116 : Propreté aux abords du site (source : photos 02/04/2026) 157
Figure 117 : Localisation du local déchets en rez-de-chaussée 158
Figure 118 : Localisation du site du projet (source : BruGis) 168
Figure 119 : Implantation projetée 169
Figure 120 : Accès depuis / vers le site en situation projetée 170

Liste des tableaux

Tableau 1 : Superficies existantes 15
Tableau 2 : Installations techniques classées anciennement liées à l'activité d'imprimerie 15
Tableau 3 : Cartes du PRDD (source : Brugis) 20
Tableau 4 : Répartition modale des employés et visiteurs 54
Tableau 5 : Synthèse de la demande en déplacement véhicules du projet aux heures de pointe du matin et du soir (en EVP/h) 55
Tableau 6 : Taux d'emprise bâtie et de superficie de plancher par rapport à la superficie du terrain .. 73
Tableau 7 : Normes acoustiques générales s'appliquant aux installations classées (bruit perçu à l'extérieur) - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 80
Tableau 8 : Définition des termes utilisés 81
Tableau 9 : Points et périodes de mesures acoustiques 88
Tableau 10 : Synthèse des résultats de mesurage aux points de mesure 88
Tableau 11 : Puissance acoustique L_W des équipements techniques en toiture 94
Tableau 12 : Situation des pollutions au droit du site (source : 17/06/2026) 102
Tableau 13 : Taux d'imperméabilisation existant 109
Tableau 14 : Superficies et taux d'imperméabilisation 111
Tableau 15 : Volume à gérer pour les zones du projet pour une TR100 de 4h 116
Tableau 16 : Nombre de sujets de plus de 40cm de circonférence recensés dans le périmètre d'étude en situation existante 125
Tableau 17 : Charge totale en fluide frigorigène et équivalent CO_2 associé aux pompes à chaleur .. 147
Tableau 18 : Puissances thermiques et électriques des PAC installées 153
Tableau 19 : Espèces d'arbres abattues dans le cadre du projet 162

1. AVANT-PROPOS

1.1. Objet du rapport

Le présent rapport d'incidences accompagne la demande de permis mixte (permis d'urbanisme et permis d'environnement de classe 1B) introduite par Logistics Avenue SRL pour l'aménagement d'une plateforme de logistique urbaine, située au Boulevard industriel, n°18 à Anderlecht. Le projet vise la démolition d'un bâtiment d'une ancienne imprimerie et la construction d'un bâtiment en R+1 d'une surface nette de plancher de 13 711m², accueillant quatre halls logistiques et des bureaux associés à la fonction logistique. Le projet comprend également la création d'un local vélo de 40 places et d'un parking voitures de 78 places.

En Région de Bruxelles-Capitale, le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), adopté le 9/04/2004, constitue le socle juridique des permis d'urbanisme. L'article 175/15 du CoBAT prévoit que la demande de permis d'urbanisme doit s'accompagner d'un rapport d'incidences quand le projet relève des rubriques définies à l'annexe B du CoBAT. En l'occurrence, le projet relève de la rubrique 25 : *espaces de stationnement situés en dehors de la voie publique et comptant de 50 à 400 emplacements pour véhicules à moteur*.

Quant aux permis d'environnement, ils sont essentiellement régis par l'Ordonnance relative aux permis d'environnement (OPE), adoptée le 05/06/1997 et modifiée pour la dernière fois par l'ordonnance du 4/04/2019.

En outre, l'arrêté du 04/03/1999 établit la liste des installations de classe 1B, 1C, 1D, 2 et 3, en exécution de l'article 4 de l'ordonnance précitée. Cette liste a été modifiée pour la dernière fois par l'arrêté du 18/06/2019. En l'occurrence, le projet est de classe 1B. Pour les permis de classe 1B, les installations ayant un impact assez important sur l'environnement, un rapport d'incidences est également obligatoire.

1.2. Méthodes d'évaluation des incidences

Le rapport se base sur le contenu défini à l'article 175/16 du CoBAT. Concernant l'annexe F, mentionnée à l'alinéa 7 de cet article, l'ensemble des points pertinents concernant le présent projet ont été intégrés au rapport.

Le rapport comprendra 3 grandes parties :

- La présentation du site a principalement été réalisée sur base d'un repérage de terrain des parties visitables, de la bibliographie existante, des données disponibles au niveau des bases de données régionales et des vues aériennes.
- La description du projet et du chantier a été réalisée sur base des plans repris et des informations obtenues auprès du Demandeur.
- L'analyse des incidences du projet en phase chantier et en phase d'exploitation pour tous les domaines environnementaux. Les incidences du projet sur la situation existante, à laquelle s'ajoutent les projets en cours repris dans la situation de référence (situation future prévisible), sont analysées de manière qualitative, avec des éléments de quantification si disponibles.

1.4. Difficultés rencontrées

Conformément à l'annexe F du COBAT, 6°, nous reprenons ci-après la liste des éléments qui n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport d'incidences :

- Les informations relatives au chantier (durée, emprise, accès) ;

2. PRÉSENTATION DU SITE

2.1. Localisation du projet

Logistics Avenue SRL prévoit de construire une nouvelle plateforme logistique urbaine, située boulevard Industriel au n°18, à l'est de la commune d'Anderlecht.

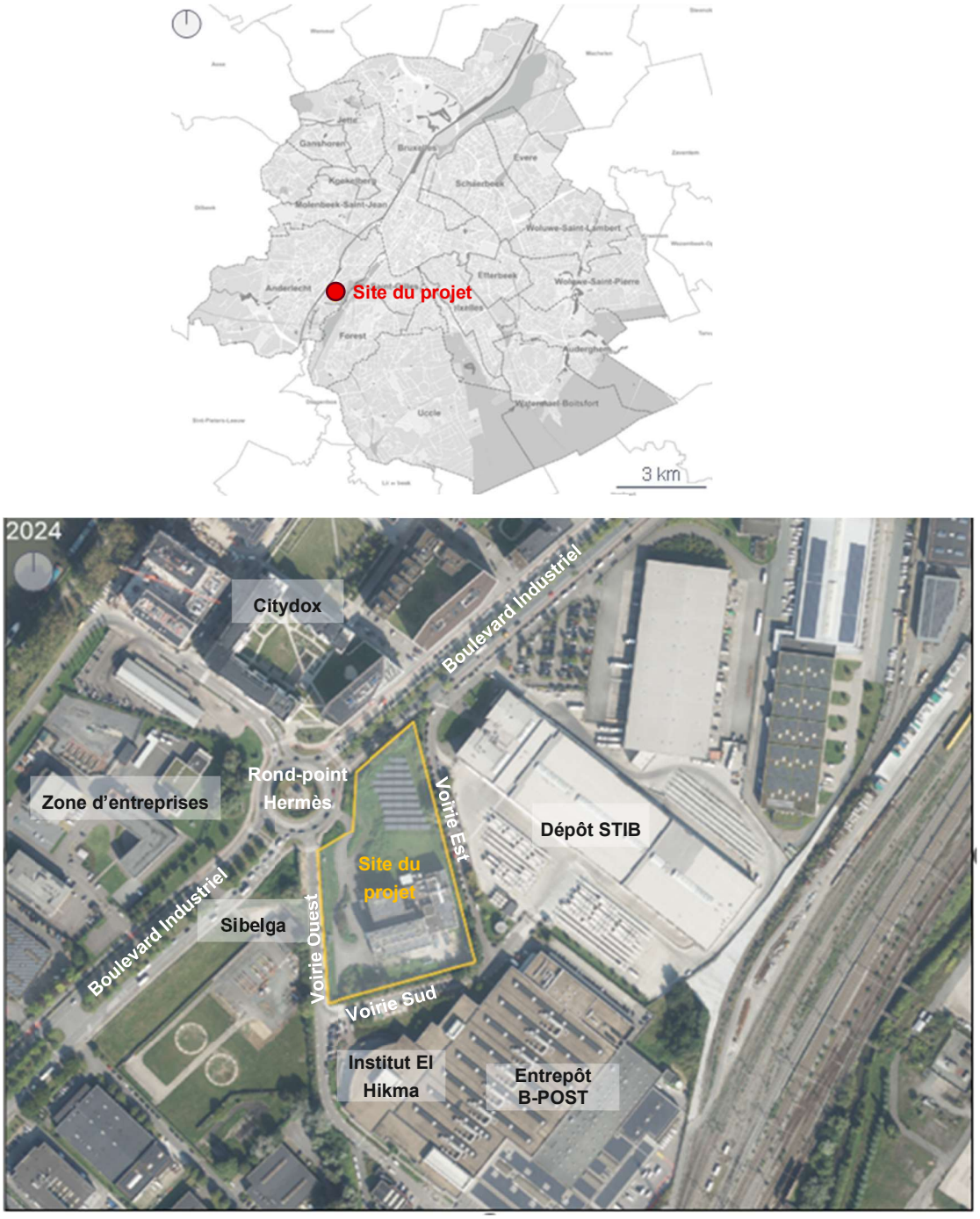


Figure 1 : Localisation du site du projet (source : BruGis)

Le site du projet est délimité au nord, par le boulevard Industriel (voirie régionale) et le rond-point Hermès, et au sud, à l'est et à l'ouest, par des voiries privées appartenant à la STIB. Ces voiries privées

permettent de desservir le dépôt de la STIB situé à l'est du site du projet. Ces voiries étant sans nom, elles seront dénommées dans la suite du rapport comme suit : voirie Sud, voirie Est et voirie Ouest.

Au sud, le site du projet est bordé par un bâtiment d'entrepôt occupé principalement par B-Post (centre industriel de tri postal). Le bâtiment comprend également des locaux occupés actuellement par l'institut El Hikma (un déménagement est envisagé, voir situation de référence au point 3). La voirie Ouest permet de desservir ce bâtiment depuis le boulevard Industriel mais un accès à l'entrepôt est également présent via la rue du Charroi au sud du bâtiment.

Au nord du site, de l'autre côté du boulevard Industriel, on retrouve des entreprises et un ensemble d'immeubles récemment construits (Citydox) regroupant logements, bureaux et activités productives.

La zone à l'ouest du site est occupée par un bâtiment exploité par Sibelga.

2.2. Historique du site

La zone a longtemps été dédiée à la voie ferrée, servant principalement de zone de dépôt. Cela en faisait un site industriel non destiné aux lotissements résidentiels ou commerciaux. La figure suivante montre son évolution :

- Entre 1977 et 1987 le boulevard industriel est créé ;
- En 1990, la parcelle prend la forme que nous lui connaissons aujourd'hui et accueillant un bâtiment dédié à l'activité d'imprimerie ;
- Des extensions au bâtiment ont été construites en 2002 puis en 2007 ;
- Des panneaux solaires ont été construits sur la parcelle en 2020.

L'imprimerie située au 18 boulevard Industriel à Anderlecht était IPM Press Print, anciennement appelée Sodimco, et appartenait au IPM Group, éditeur de plusieurs quotidiens belges. Ce site industriel était spécialisé dans l'impression offset de journaux, magazines et suppléments de presse grâce à de grandes rotatives et regroupait l'ensemble du processus de production, de la prépresse à l'expédition. Avec la diminution progressive de la presse papier et la transition vers le numérique, l'activité a fortement décliné et l'impression des journaux du groupe a été transférée ailleurs. Les activités de l'imprimerie ont cessé en septembre 2024 avec une libération totale des lieux en mars 2025.

Les panneaux solaires (accompagnés des batteries et des transformateurs statiques) sont aujourd'hui exploités par la société Enerinvest, dans le cadre d'un contrat conclu avec Logistics Avenue SRL.



Figure 2 : Historique du site 1971 - 1996 (source : BruGis)

2.3. Fonctionnement actuel du site

2.3.1. Occupation et affectation actuelles

Actuellement, le site est occupé par un bâtiment logistique et des aménagements associés, sur un îlot situé en bordure du rond-point Hermès. Le bâti existant, issu d'un ancien usage d'imprimerie, se présente comme un volume industriel isolé entouré de surfaces de voiries, de parking, et d'aires de manœuvre de camions, principalement minéralisées avec un traitement paysager limité. Des panneaux photovoltaïques sont présents dans la partie nord de la parcelle. Un panneau publicitaire est présent sur la parcelle C296G9 (parcelle non-propriété du Demandeur), en bordure du rond-point Hermès.

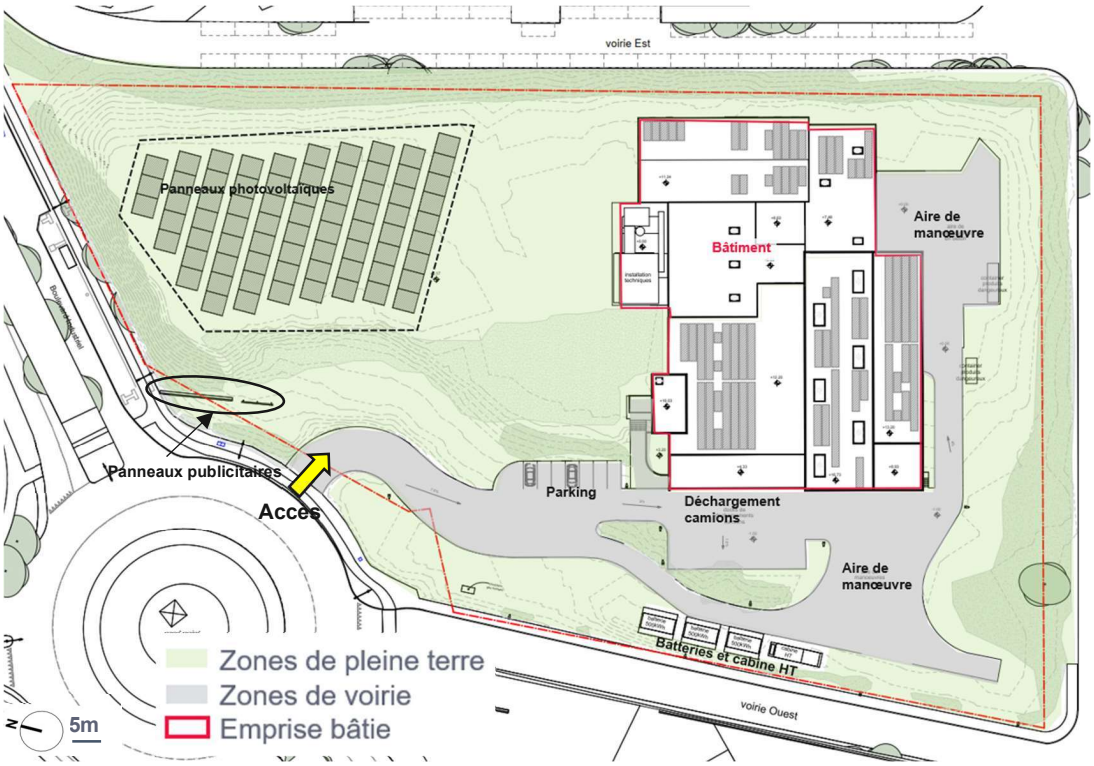


Figure 3 : Plan d'implantation de la situation existante de fait



Figure 4 : Bâtiment existant (à gauche) et panneaux photovoltaïques (à droite) (source : 02/04/2026)

2.3.2. Accès et stationnement

Le site existant dispose d'un unique accès carrossable depuis le rond-point Hermès. 7 places de stationnement voiture sont présentes sur le site (parking non couvert).

2.3.3. Superficies

Le site existant est imperméabilisé à 35%.

Tableau 1 : Superficies existantes

Type de surface	Superficies (m²)
Superficie bâtie	3132
Surfaces de voiries	2855
Surfaces de pleine terre	11066
Total	17053
Taux d'imperméabilisation	35%

2.3.4. INSTALLATIONS TECHNIQUES EXISTANTES

Le site accueillait une imprimerie considérée comme une activité à risques. Il comprenait les installations techniques suivantes (Tableau 2) associées à l'activité d'imprimerie. L'ensemble de ces installations a été démantelé et le bâtiment est aujourd'hui inoccupé. Seuls deux transformateurs statiques demeurent en place, toujours en fonctionnement dans le cadre de l'exploitation des panneaux solaires situés en partie nord de la parcelle. Le permis d'environnement a été modifié en conséquence, de sorte qu'il ne couvre plus que ces deux transformateurs.

Tableau 2 : Installations techniques classées anciennement liées à l'activité d'imprimerie

N° de rubrique	Installation	Puissance, capacité, quantité	Classe
40A	Chaudière au gaz (chauffage)	466 kW Total local: 466 kW	3
40C	Sécheurs à air chaud	4 x 1550 kW Total local: 6200 kW	2
45-1A	Dépôts de déchets dangereux	chiffons souillés et aérosols : 2 m³	2
45-3B	Dépôts de déchets dangereux liquides	Solvants usagés : 2000 litres Révélateur usagé : 3100 litres Huiles usagées : 500 litres Total : 5600 litres	1B
68A	Parc de stationnement à l'air libre	25 emplacements	2
71B	Compresseurs d'air	3 x 37 kW Total : 111kW	2
72-1A	Citerne d'air comprimé	2000 litres	2
82B	Imprimerie	1500 kW (2 rotative heatset)	1B
83B	Ateliers où sont réalisés des travaux préparatoires et de finition de l'industrie graphique	133,75 kW	1B
101A	Ateliers pour le travail des métaux	4 kW (double ponceuse, perceuse sur colonne, scie circulaire)	2
114	Ateliers où sont développées ou traitées des émulsions photosensibles	1 atelier de façonnage de plaques	3
121C	Susbtances dangereuses autres qu'uniquement inflammables/ nocives/ irritantes	Additif de mouillage (1500 litres), dégraissants, nettoyants, colles,... : total : 3096,32 litres	1B
132A	Installations de réfrigération (process)	- Circuit 1 : 57 kW ; 34 kg R410A ; 71 téqCO2 - Circuit 2 : 57 kW ; 34 kg R410A ; 71 téqCO2 - Refroidisseur air : 2,94kW ; 4,2kg R404A ; 16,5 TéqCO2	3
148A	Transformateur statique	2 x 1000 kVA	3
153A	Ventilateurs HVAC	2 x 30.000 m³/h	2

Trois batteries de 500 kWh (non reprises dans la liste ci-dessus) sont également présentes sur le site et sont exploitées en lien avec les panneaux solaires présents en partie nord de la parcelle. Ces batteries sont existantes de fait mais ne sont pas couvertes par un permis. Le projet permettra de régulariser leur situation administrative.



Figure 5 : Illustration d'installations techniques existantes sur le site (source : 02/04/2026)

2.4. Situation foncière, juridique et administrative

2.4.1. Situation foncière : parcelles cadastrales

Le projet se trouve sur un îlot comprenant trois parcelles : la parcelle 296F7 d'une superficie de 14 946m², la parcelle 296G9 d'une superficie de 532 m² et une partie (1 575m²) de la parcelle 296V8. **La superficie totale du site (périmètre d'intervention) est de 17 053m².**

La démolition / construction concerne la parcelle 296F7 (Figure 6), pour laquelle le Demandeur est propriétaire.

Le Demandeur n'étant pas propriétaire de la parcelle 296G9 ni de la parcelle 296V8 (propriété de la STIB), les interventions sur celles-ci seront limitées. La parcelle 296G9 est concernée par l'aménagement d'un accès depuis le rond-point Hermès et l'aménagement de zones de talus. La parcelle 296V8 est concernée par le reprofilage de talus.



Figure 6 : Situation cadastrale (source : CadGis)

2.4.2. SITUATION JURIDIQUE : CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET PLANOLOGIQUE

2.4.2.a. PLANS RÈGLEMENTAIRES

2.4.2.a.1. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Le projet est entièrement localisé dans une zone d'industrie urbaine (Figure 7).

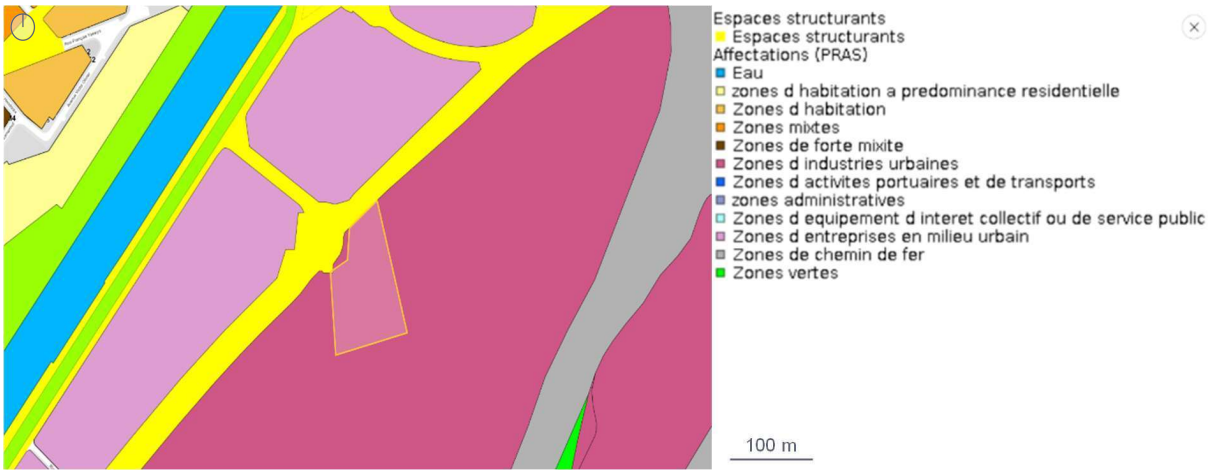


Figure 7 : Extrait du PRAS - Carte des affectations (source : BruGis)

2.4.2.a.2. Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)

Le RRU actuellement en vigueur comprend 7 titres (le titre V sur l'isolation thermique des bâtiments ayant été abrogé par l'ordonnance du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments (PEB)) :

- Titre I : caractéristiques des constructions et de leurs abords – conformité étudiée dans la partie incidences du chantier du chapitre « Urbanisme »;
- Titre II : normes d'habitabilité des logements – non concerné car le projet n'inclut pas de logement ;
- Titre III : chantiers (titre abrogé partiellement) – conformité étudiée dans la partie incidences du chantier du chapitre « Urbanisme » ;
- Titre IV : accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite – conformité étudiée dans la partie incidences du projet du chapitre « Mobilité » ;
- Titre VI : publicités et enseignes – non concerné car le projet ne prévoit d'actes et travaux de placement de dispositifs de publicité et d'enseigne ;
- Titre VII : la voirie, ses accès et ses abords – non concerné car le projet n'inclut pas de travaux relatifs à une voie de circulation terrestre ;
- Titre VIII : les normes de stationnement en dehors de la voie publique – conformité étudiée dans la partie incidences du projet du chapitre « Mobilité ».

Le site est donc concerné par les titres I, III, IV et VIII.

2.4.2.a.3. Règlement Communaux d'Urbanisme (RCU)

Le périmètre du site se trouve sur le territoire de la ville d'Anderlecht, disposant d'un Règlement Communal d'Urbanisme. Ce dernier paru au Moniteur Belge le 17/10/2019 vise essentiellement à :

- *À augmenter le confort des habitants*
- *adapter les normes relatives aux constructions et à leurs abords aux techniques et modes de construction actuelles ;*
- *intégrer les nouvelles préoccupations environnementales ;*
- *respecter et conserver les caractéristiques du patrimoine bâti ;*
- *traiter de manière distincte certaines spécificités communales telles les cités-jardins ou zones d' entreprises ou grands immeubles isolés.*

2.4.2.a.4. Plan d'Aménagement Directeur (PAD)

Le site n'est concerné par aucun des trois PAD existant à Anderlecht.

2.4.2.a.5. Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)

Le site est concerné par le PPAS Rive Droite (arrêté royal du 14/02/1962) qui couvre le zoning industriel rive droite du Canal. Historiquement, il ne s'agit pas sensu stricto d'un PPAS puisque lors de son adoption, il s'agissait d'un arrêté de protection des activités commerciales et industrielles (impliquant des expropriations en vue de réaffecter des constructions à des activités économiques). Cependant, l'arrêté est par facilité, appelé « PPAS ». Les prescriptions suivantes s'appliquent à la zone :

«

1- *Zone de recul : Une zone de recul de 10 m sera exigée le long des voies publiques et du quai du Canal, vers les propriétés voisines. Elle sera de 10m le long du boulevard industriel*

(autoroute de pénétration Midi) où aucun accès véhicules ne sera autorisé. Sauf pour ce dernier boulevard, la zone de recul pourra avoir une largeur moindre par endroits, à condition que sa largeur soit maintenue en moyenne, grâce à des parties plus larges compensant les plus étroites ; cela en vue de faciliter une implantation plus rationnelle ou plus esthétique. Elle sera aménagée en jardin et parfaitement entretenue avec pelouses, arbres, végétations basses, fleurs, etc. …

2- *Cours et aires de manœuvre : La superficie couverte ne pourra dépasser les 3/5èmes de la superficie du terrain (sauf en ce qui concerne les constructions anciennes pour lesquelles on tendra, avec le temps, à se rapprocher le plus possible de cette proportion). En principe, les espaces libres seront ouverts vers la voirie publique afin d'améliorer l'aération générale et l'impression de dégagement voulus dans ce quartier et dans ces installations. Des rideaux de verdure devront camoufler les aires peu esthétiques. Des arbres seront également plantés dans les autres espaces libres (isolés, en groupe, ou suivant un tracé régulier dans les parkings).*
3- *Parking : Aucun stationnement de longue durée ne sera autorisé dans les rues et par conséquent les industriels devront prévoir des espaces de parkings suffisants tant pour leurs véhicules industriels que pour ceux de leur personnel et de leurs visiteurs. Base : 1 emplacement par 50 m² de bureau ou 100 m² d'atelier*
4- *Clôtures : Les clôtures en plaques de béton sont proscrites. Les clôtures à front de rue seront esthétiques, basses, perméables à la vue (par exemple haies vivaces)*
5- *Types des usines : Celles-ci seront du type « Usine dans la verdure ».*
6- *Hauteur et gabarit : Chaque construction industrielle étant un cas particulier, il n'est imposé ni gabarit en plan ni en hauteur. Le collège restant seul juge quant aux maxima admissibles, compte tenu de l'esthétique, de l'aération, de l'ensoleillement et des situations voisines*
7- *Aspect des façades : Toute façade vue de la voie publique présentera un caractère nettement architectural et moderne, des matériaux convenables et de bonne tenue seront seuls autorisés (briques de façade, béton traité, panneaux de verre, etc…), le Collège seul pouvant décider si une façade est acceptable ou doit être améliorée. Les autres façades, peu ou non vues de la rue présenteront malgré cela le caractère esthétique le meilleur possible.*
8- *Toitures : Un soin particulier sera apporté aux toitures qui seront du type plat, à voûtes multiples, paraboliques, à sheds en recul, etc… La toiture à deux versants en asbeste ciment ondulé est à proscrire*
9- *Zone de non aedificandi : Aucune construction ne sera tolérée sur les zones de non aedificandi qui comprennent :*
   1°) l'assiette du réseau ferroviaire primaire de la Rive droite,
   2°) les espaces verts publics ; pour ceux-ci des édicules à l'usage public seront admis (abris de bus, etc. …»

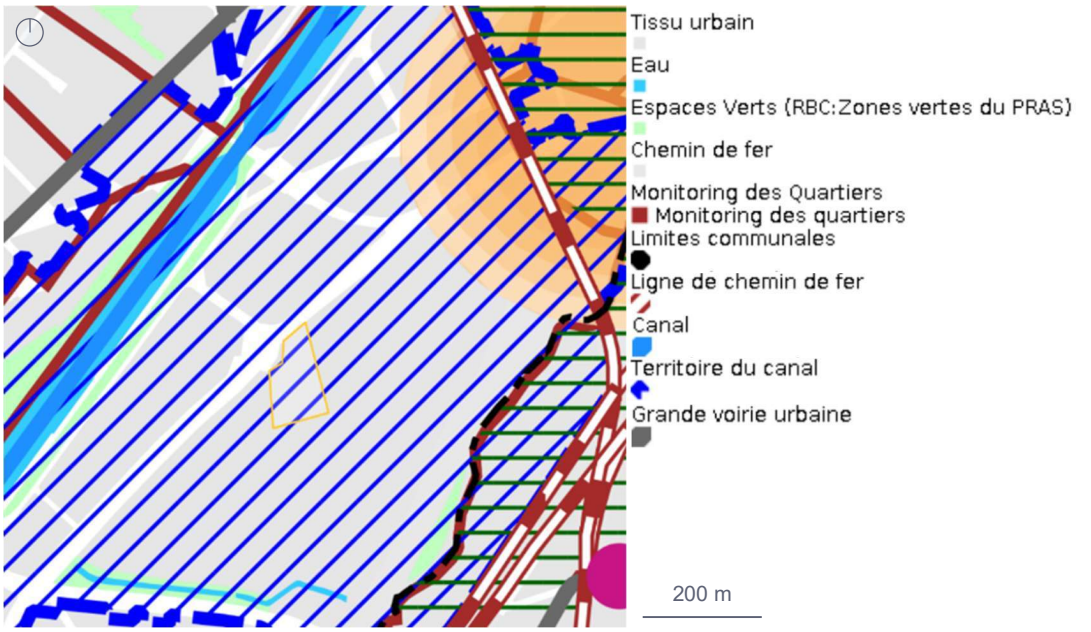
2.4.2.b. PLANS STRATÉGIQUES

2.4.2.b.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le développement régional est orienté par le PRDD qui désigne les grandes lignes sur lesquelles les décisions politiques et d'aménagement peuvent se construire. Ce plan approuvé le 12 juillet 2018 compte huit cartes et orientations qui définissent la vision gouvernementale à l'horizon 2040, avec notamment comme objectif de répondre à la demande croissante en logements, au contexte environnemental mais également de cibler les actions en matière de développement des transports en commun notamment.

Le site se situe dans le territoire du canal, à proximité de la Chaussée de Mons, considérée comme une grande voie urbaine et des voies de chemin de fer. Les différentes cartes du PRDD sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 3 : Cartes du PRDD (source : Brugis)

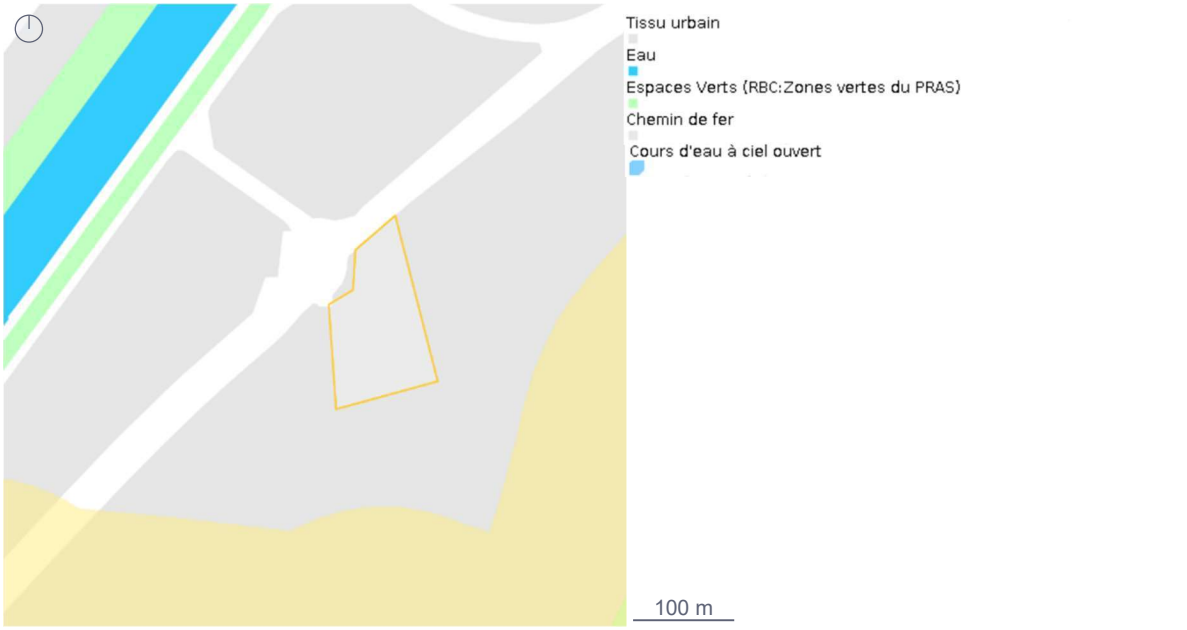


Carte 1 : Armature spatiale et vision pour Bruxelles



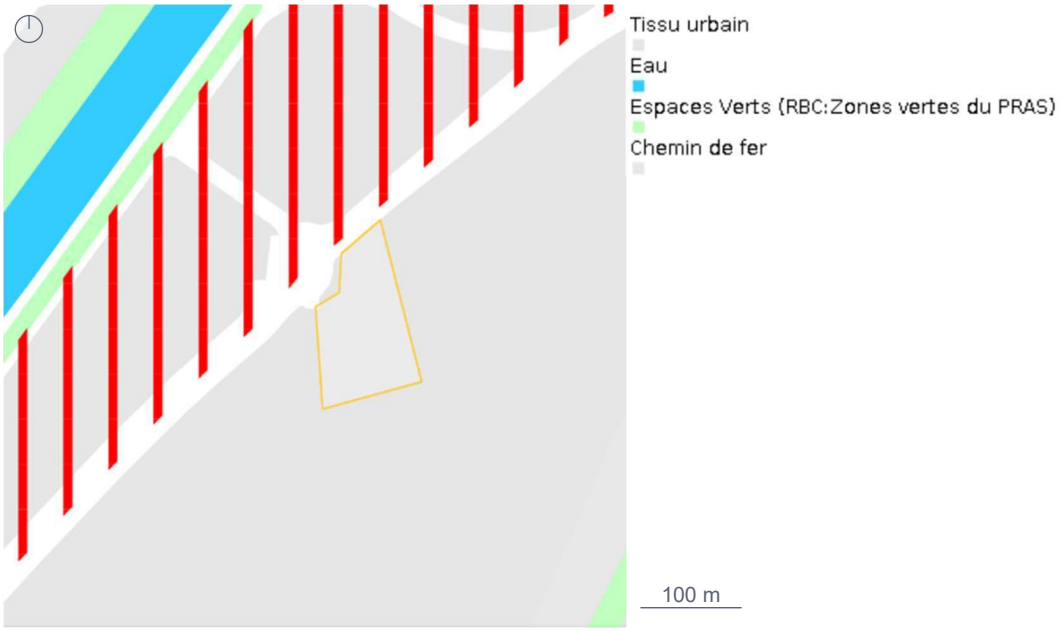
Carte 2 : Grandes Ressources Foncières

Le site se situe dans le territoire du canal et à proximité immédiate d'un site prioritaire de développement.



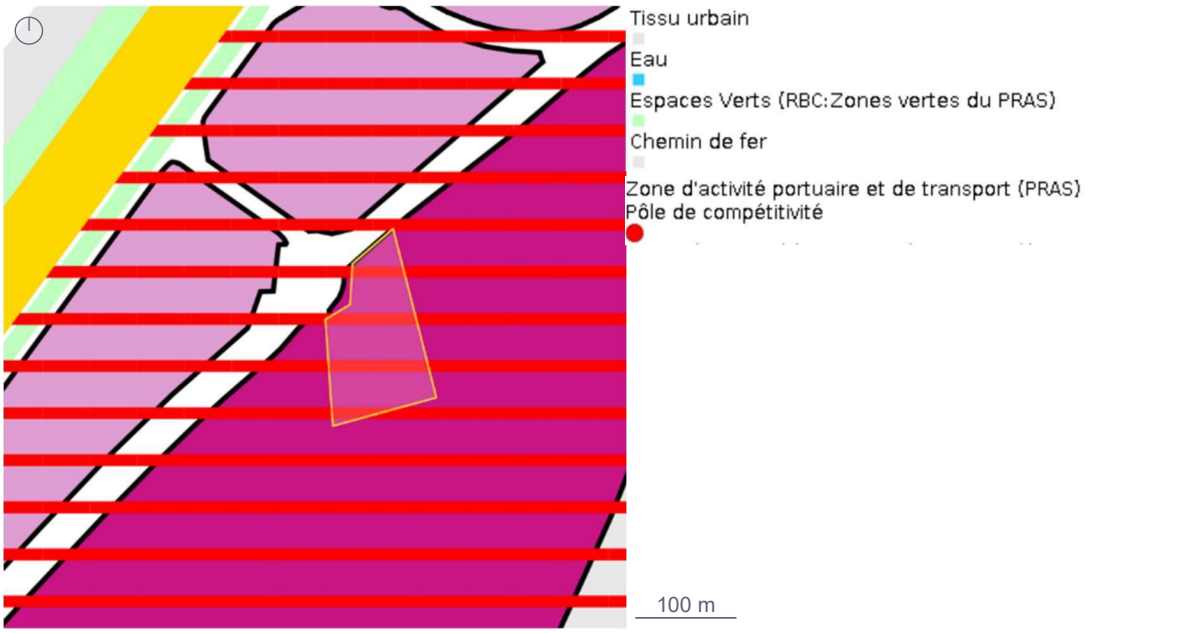
Carte 3 : Maillage Vert et Bleu

Le site n’est concerné par aucun maillage vert ou bleu



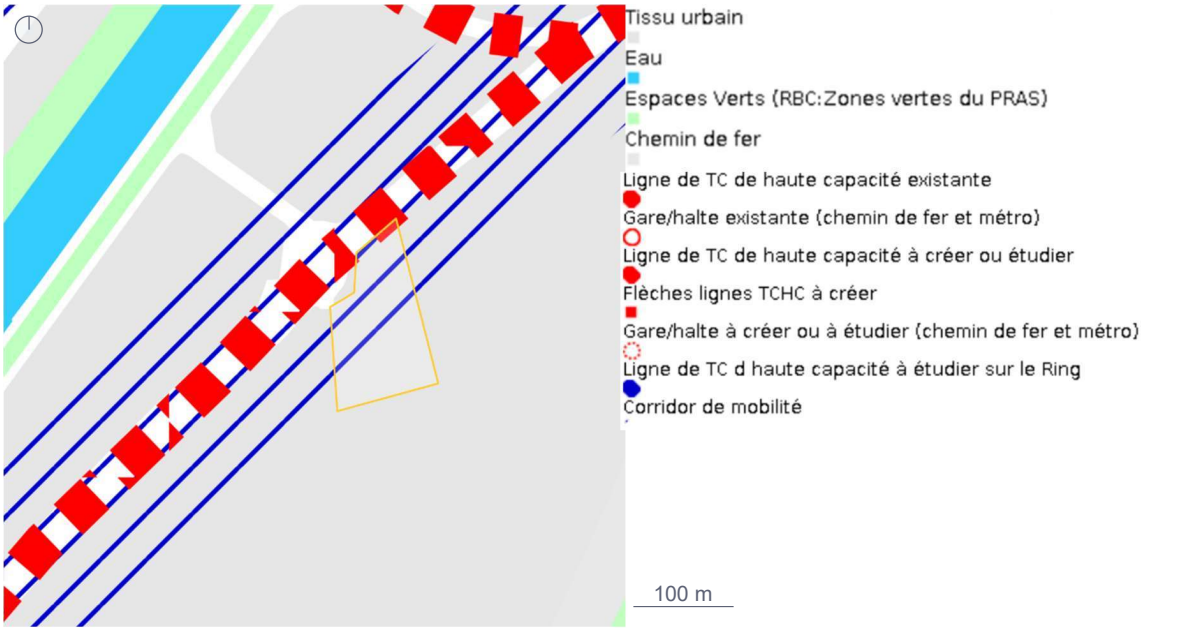
Carte 4 : Espace public et rénovation urbaine

Le site n’est concerné par aucun plan de rénovation ou de revitalisation urbaine.



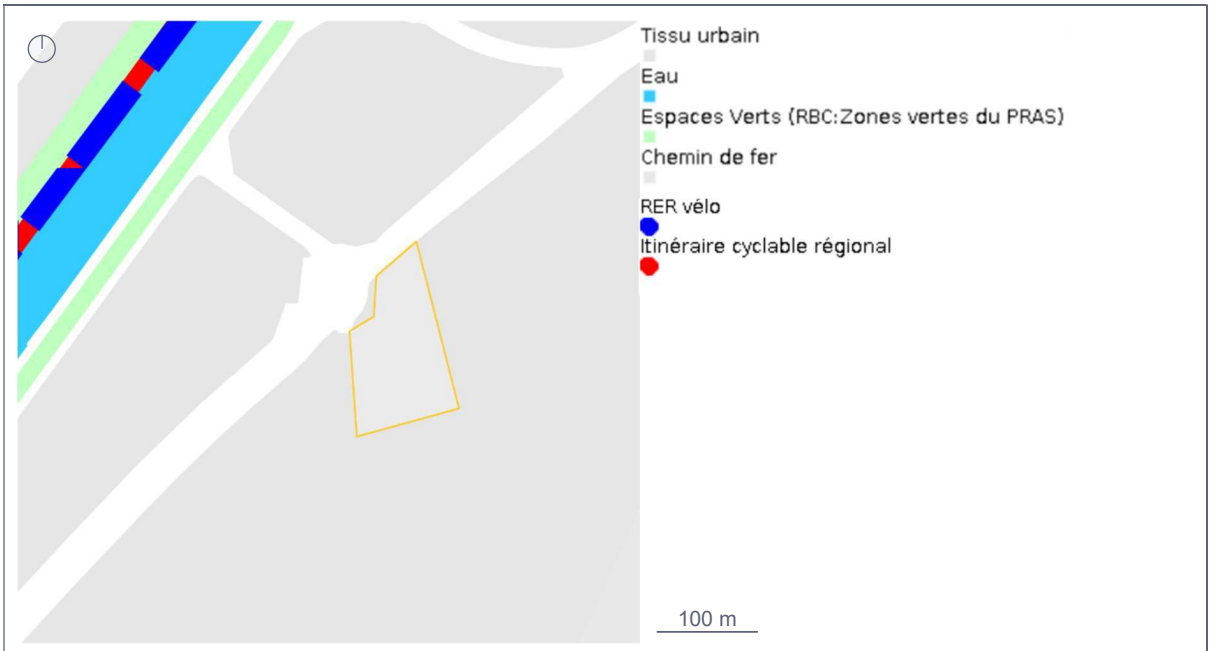
Carte 5 : Développement économique

Le site est dans une zone d'activité portuaire et de transport liée à sa proximité avec les voies de chemin de fer.



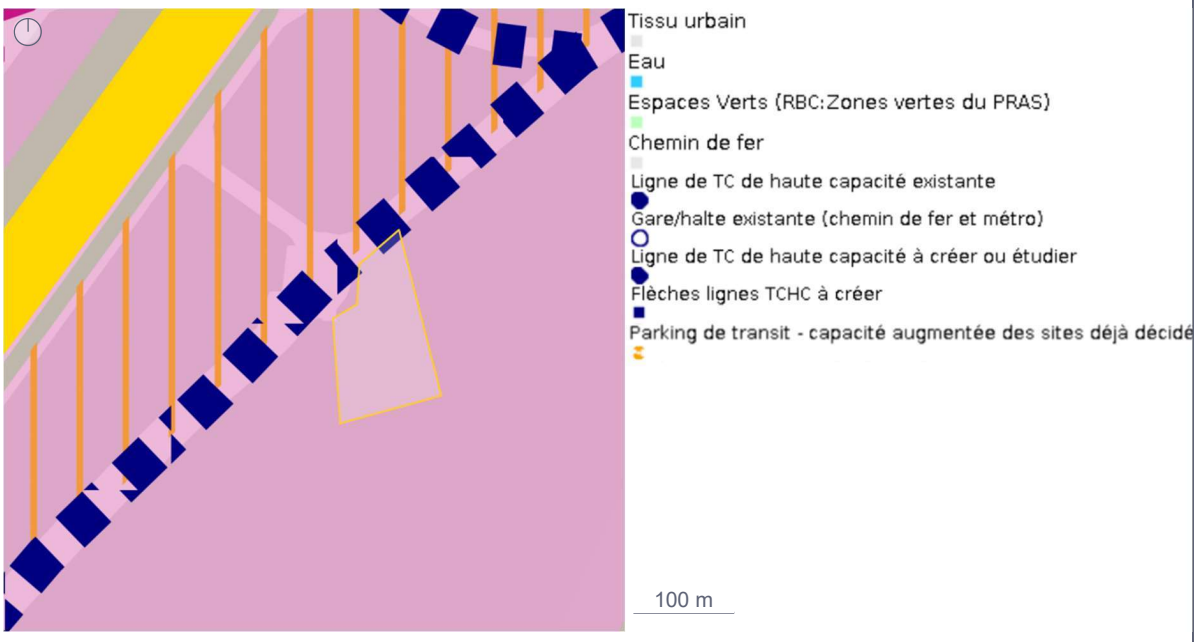
Carte 6 : Réseaux structurants de mobilité

Le site est situé dans un corridor de mobilité. Le boulevard Industriel est identifié comme un axe où des lignes de transport en commun à haute capacité sont à créer ou à étudier.



Carte 7 : Réseau cyclable

Le site n'est concerné par aucun réseau cyclable.



Carte 8 : Projet de ville

Le site est à proximité immédiate de lignes de transport en commun à haute capacité à créer (boulevard Industriel) ainsi que de parkings de transit.

2.4.2.b.2. Plan Communal de Développement (PCD)

Le plan de développement est un plan d'orientation qui fixe les objectifs et priorités de développement de la Région ou de la Commune (Plan Communal de Développement - PCD) requis par les besoins économiques, sociaux, de déplacement et d'environnement. Ce plan a une valeur indicative.

Le site du projet est concerné par le Plan Communal de Développement de la commune d'Anderlecht (2013). La commune souhaite notamment renforcer l'aspect urbain du boulevard reliant le Ring à la Gare du Midi, densifier ses rives et la zone industrielle (dont le site, en jaune sur la figure ci-dessous fait partie) et adapter la réglementation en matière d'urbanisme au niveau de la zone industrielle par le biais d'un Règlement Communal d'Urbanisme Zoné ou d'un PPAS. (Figure 8). Le PCD donne à titre indicatif une densité de P/S minimale de 1,3 à 2 à respecter lors de toute démolition / reconstruction.

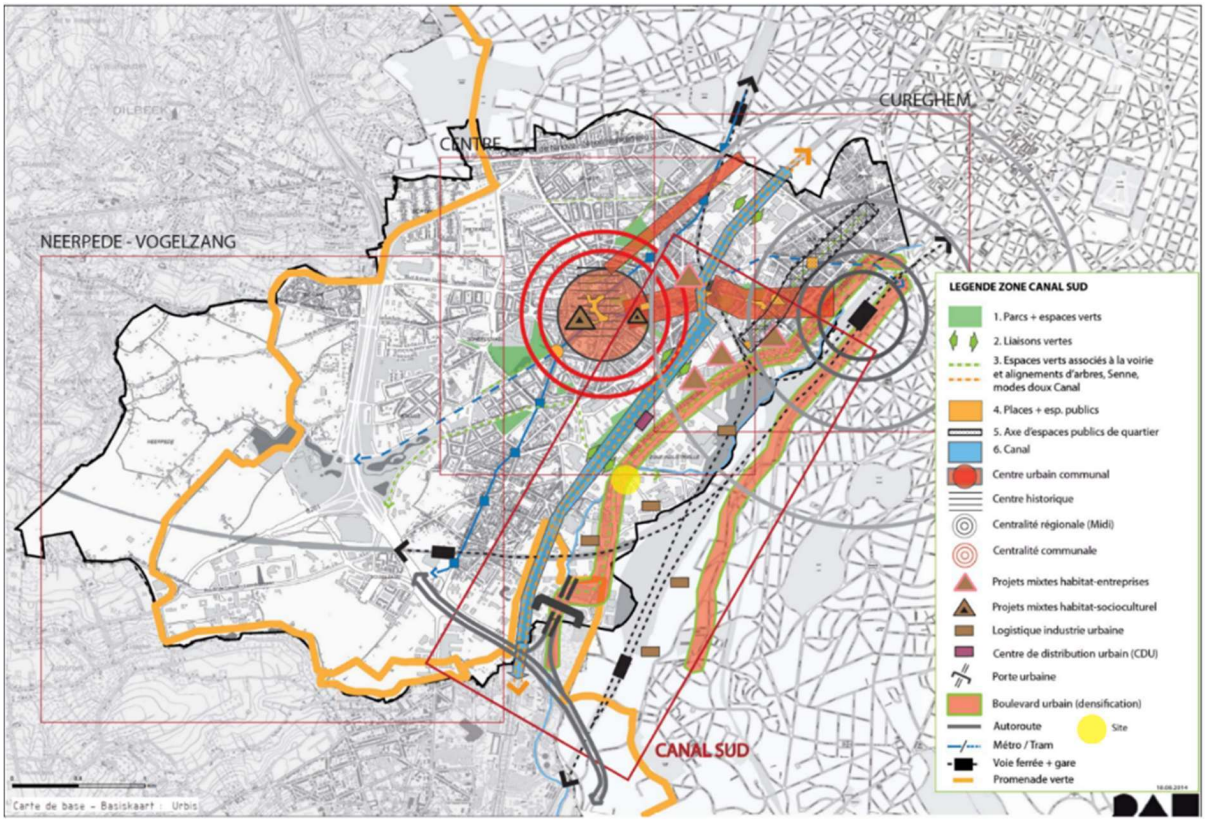


Figure 8 : Orientations stratégiques du PCD (source : PCD d'Anderlecht)

2.4.2.b.3. Schéma directeur

Le schéma directeur préfigure les grandes tendances d'aménagement ou de réaménagement des zones stratégiques d'intérêt régional : ZIR (Zones d'Intérêt Régional, définies par le PRAS), zones-leviers (définies par le PRD), PIR (périmètres d'intérêt régional).

Le site n'étant repris par aucune de ces zones stratégiques, il n'est pas concerné par un schéma directeur.

2.4.2.b.4. Contrat de Rénovation Urbaine (CRU)

Le site n'est pas concerné par un contrat de rénovation urbaine.

2.4.2.b.5. Contrat de Quartier Durable (CQD)

Le site n'est pas concerné par un contrat de quartier durable.

2.4.2.b.6. Rive Droite : Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS

La commune d'Anderlecht a confié aux bureaux d'études *Lateral Thinking – CityTools (Arcadis)* la mission intitulée *« Rive Droite : Étude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS »*, afin que

le développement de cette zone industrielle contribue à l'attractivité urbaine et économique de la commune. Le site du projet est repris dans le périmètre de cette étude (vision stratégique). Le cahier 3 (février 2017) de cette étude décline des prescriptions à l'échelle du territoire en termes de maillage vert et bleu, de continuité piétonne et cyclable, d'infrastructures, de densité, d'économie circulaire ainsi que des prescriptions à l'échelle locale. En particulier pour les bâtiments d'entrepôts, il établit des prescriptions concernant la gestion des eaux pluviales, l'éclairage, la production d'énergie renouvelable.

2.4.2.b.7. Beeldkwaliteitsplan (BPK) - Plan de qualité paysagère et urbanistique du Territoire du Canal

Le projet est situé dans le Territoire du Canal couvert par le Plan de qualité paysagère et urbanistique. Il est concerné par la zone 2. Zone Industrielle Sud. Les ambitions pour cette zone sont :

1) Renforcer l'identité paysagère avec un paysage à compartiments
2) Valoriser la Senne comme élément paysager structurant
3) Aménager le Boulevard Industriel comme boulevard urbain
4) Qualifier la rive droite du canal
5) Améliorer la relation à l'eau par des abaissement de quai
6) Transformer la rue de Charroi et le boulevard Paepsem en axe multimodal et qualitatif.

Le site du projet est concerné par l'ambition 1. Le Boulevard Industriel qui borde le site du projet est concerné par l'ambition 3.

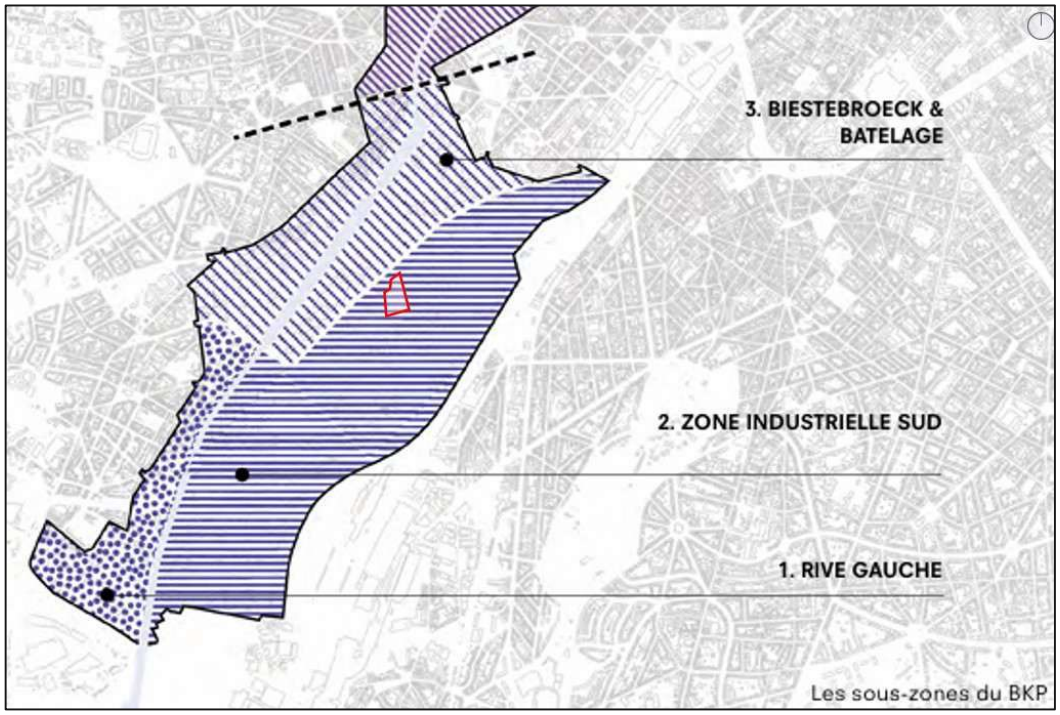


Figure 9 : Territoire du Canal (source : perspective.brussels)

2.4.2.b.8. Plans liés à la mobilité

Plusieurs plans concernent la mobilité :

Le Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move »

Good Move est le Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois. Il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité. Ce plan a pour objectif d'améliorer le cadre de vie des Bruxellois, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale.

Plan Communal de Mobilité (PCM) d'Anderlecht

Le plan 'Move Anderlecht' vise à transformer la mobilité dans la commune en réduisant la place de la voiture et en favorisant des modes de déplacement plus durables. Il prévoit la création de quartiers apaisés (« mailles ») où le trafic de transit est limité et reporté vers les grands axes, afin de rendre les rues locales plus sûres et agréables. Le Boulevard industriel est l'un de ces grands axes (Figure 10) et accueillera donc un trafic important.

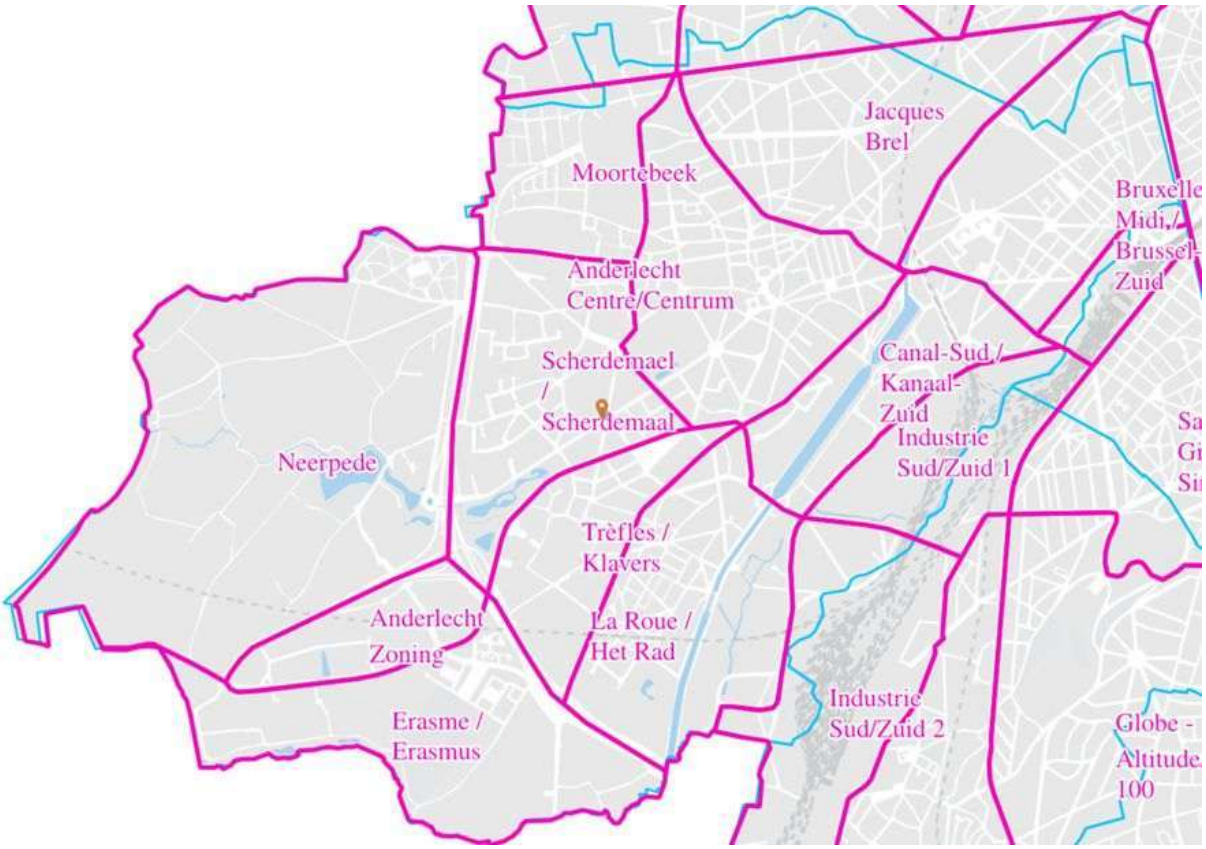


Figure 10 : Mailles à Anderlecht (source : Commune d'Anderlecht)

Afin de concrétiser Good Move, les plans communaux de mobilité doivent traduire ce plan en actions locales autour de 4 axes de travail :

1- Optimiser les réseaux : améliorer le fonctionnement des grands axes (« bords de mailles ») pour qu'ils assurent à la fois une circulation efficace et des infrastructures sûres et confortables pour tous les modes de transport.
2- Apaiser les mailles : analyser chaque quartier afin de limiter le trafic de transit, sécuriser les déplacements actifs et définir des orientations pour les futurs plans de circulation locaux.
3- Encourager les habitudes multimodales : promouvoir l'usage combiné des différents modes de transport en informant et en incitant citoyens et entreprises à adopter des mobilités plus durables.
4- Réorienter les services de stationnement : adapter la gestion du stationnement pour accompagner les changements de mobilité sans modifier profondément les zones existantes.

Plan régional de stationnement (PRS) :

Le Plan Régional de Stationnement harmonise et simplifie les règles de stationnement dans toute la Région. Il vise à offrir des règles cohérentes aux automobilistes dans l'ensemble de la Région Bruxelloise. Cette harmonisation et cette simplification ont pour objectif d'améliorer la mobilité pour chaque usager de la route en Région.

Le plan régional de stationnement indique les grandes lignes et objectifs de stationnement pour la région de Bruxelles-Capitale en suivant les prescriptions définies par le plan Iris 2 concernant les emplacements de stationnement. Il vise à adopter une politique cohérente en matière de stationnement par l'harmonisation et la simplification des règles de stationnement dans les 19 communes.

- Il tient compte de tous les modes de transport (marche à pied, voitures, vélos, motos, camionnettes, camions et autocars) et de tous les usagers (riverains, navetteurs et visiteurs).
- Il définit les différentes zones de stationnement.
- Il énumère les cartes de dérogation.
- Il vise à respecter les besoins des riverains (leur permettre de stationner à proximité de leur domicile) tout en garantissant l'accessibilité des quartiers à différentes catégories professionnelles.

Via le PRS, la Région veut en outre :

- Libérer l'espace en voirie au profit des autres modes de transports : transports en commun, trottoirs et pistes cyclables, en diminuant notamment le nombre d'emplacements de stationnement de longue durée et en le reportant hors voirie.
- Encourager les alternatives à la voiture avec les autres modes de transport.
- Introduire une tarification progressive dans les noyaux commerciaux, en vue d'encourager la rotation et veiller à rendre les emplacements disponibles pour le plus grand nombre de personnes.

Le Plan Directeur Bus

Le gouvernement régional bruxellois a adopté le nouveau Plan Directeur Bus de Bruxelles. Déjà mis en œuvre dans la commune d'Anderlecht, il s'est matérialisé par la création des lignes 74 et 52, la prolongation de la ligne 53 et l'utilisation de bus articulés pour augmenter la capacité sur les lignes 46, 49 et 89. En termes d'infrastructure, la rue Wayez a été réaménagée pour améliorer la vitesse et la régularité des transports publics.

2.4.2.b.9. Plan Nature Régional

À l'échelle régionale, le Plan Nature, adopté par le Gouvernement le 14 avril 2016, propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l'horizon 2050. Pour avancer dans cette direction, 7 grands objectifs ont en outre été définis :

- Améliorer l'accès des Bruxellois à la nature
- Consolider le maillage vert régional
- Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets
- Étendre et renforcer la gestion écologique des espaces verts
- Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain
- Sensibiliser et mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité
- Améliorer la gouvernance en matière de nature.

Le site est en partie considéré comme dans zone de carence dont la couverture végétale ne dépasse pas les 40% (Figure 11).

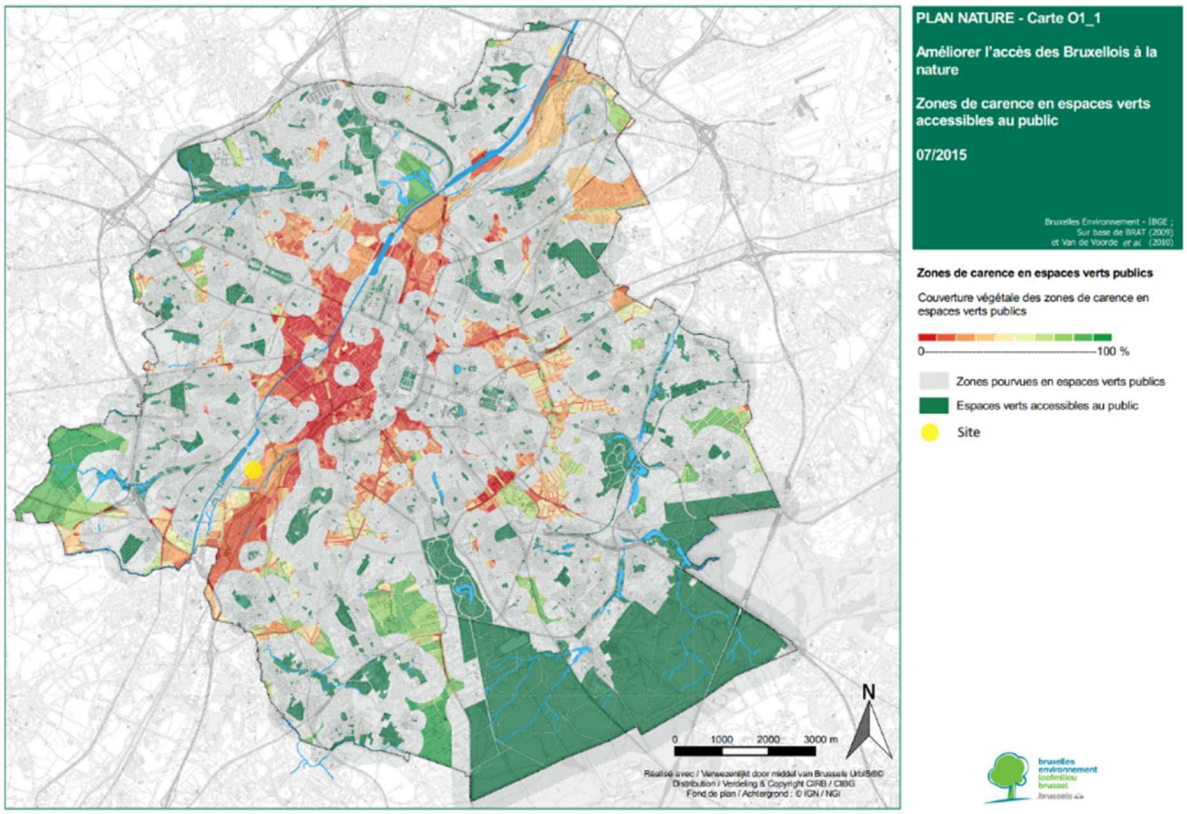


Figure 11 : Zone de carence des espaces verts selon le Plan Nature (source : Bruxelles environnement)

2.4.2.b.10. Plans liés à l'eau

Plan de gestion de l'eau

Le PGE 2022-2027, adopté par le Gouvernement le 22 juin 2023 propose un programme en huit axes, eux-mêmes subdivisés en une série d'objectifs stratégiques, objectifs opérationnels et mesures :

- Axe 1 : Améliorer la qualité des eaux de surface
- Axe 2 : Assurer la gestion qualitative et quantitative des eaux souterraines
- Axe 3 : Préserver et gérer les zones protégées
- Axe 4 : Assurer la récupération des couts des services liés à l'utilisation de l'eau et permettre à tous un accès à l'eau à un prix abordable
- Axe 5 : Améliorer la résilience du territoire face aux risques liés au changement climatique
- Axe 6 : Améliorer la présence de l'eau dans le cadre de vie
- Axe 7 : Préserver et valoriser les ressources stratégiques en eau
- Axe 8 : Contribuer à la mise en œuvre d'une politique de l'eau coordonnée et participer aux échanges de connaissances.

Bien que ces mesures ne soient pas spécifiquement spatialisées, elles s'appliquent de facto au site.

3. SITUATION DE RÉFÉRENCE

3.1. Description de la situation de référence

La situation de référence est la situation à l'horizon du projet, reprenant les développements connus de la zone d'étude, indépendamment de l'implantation du projet futur. Cette situation tient compte des projets qui sont en cours d'exécution, projets couverts par un permis ou certificat valable et les plans à court terme des gestionnaires de voiries et des sociétés de transports publics.

Elle permet d'avoir une vision globale des futurs développements potentiels de la zone du projet et de ses environs directs. Elle est étudiée afin de pouvoir prendre en compte, pour chacune des thématiques analysées, les évolutions attendues avec lesquelles le projet aura à s'articuler.

Les projets repris dans la situation de référence sont détaillés ci-dessous.

3.1.1. PROJET DE DÉPÔT DE BUS STIB

La STIB prévoit d'agrandir son dépôt de bus. Actuellement, le dépôt accueille 150 places bus et 213 places véhicules légers. Il génère une circulation de 100 à 150 bus en heure de pointe. Le projet permettra d'accueillir jusqu'à 200 places bus, générant ainsi jusqu'à 200 bus en heure de pointe.

La voirie à l'Est sera mise à sens unique par la STIB (sens nord>sud) et servira d'entrée pour les bus. La sortie pour les bus se fera via la voirie Sud puis Ouest.

La STIB prévoit également d'ajouter un dépôt de tram endéans les 10 ans. La circulation des trams se fera par la voirie Sud puis par la voirie Ouest (mais par le sud en direction de la rue du Charroi, la portion de la voirie Ouest bordant le site du projet n'est pas concernée). Environ 80 à 100 trams sont attendus par jour.



Figure 12 : Projet STIB (source : PV de la réunion entre la STIB et le Demandeur, 12/12/2025)

3.1.2. Déménagement de l'institut El Hikma

L'Institut El Hikma est actuellement installé dans des locaux attenants à l'entrepôt de B-Post. L'Institut prévoit de déménager dans de nouveaux locaux. L'horizon du déménagement n'est pas connu.

3.1.3. Projet pont marchant

Le Pont Marchant est un pont routier avec des trottoirs de part et d'autre. Il enjambe le Canal en reliant la rue Pierre Marchant (rive gauche) et la rue de la Petite-Ile (rive droite). Plus largement, il permet de connecter la chaussée de Mons au boulevard Industriel. Depuis 2014, ce pont est interdit à la circulation véhicule automobile du fait de son mauvais état. La Région, propriétaire du pont, envisage de construire un nouveau pont. Divers projets et procédures ont été menés sans pour autant aboutir. La programmation envisagée en termes de circulation piétonne, cycliste, voiture, bus et camions est, à la date de rédaction de ce rapport, inconnue.

3.2. Conclusion sur la situation de référence

La situation de référence est principalement influencée par le projet de dépôt de la STIB qui augmentera le flux de bus au niveau de la voirie Ouest et du rond-point Hermès, voiries également empruntées par les véhicules générés par le présent projet de hub logistique. Par ailleurs, le projet objet de la présente demande a tenu compte des considérations techniques et de mobilité liées au dépôt de la STIB dans l'élaboration de ses accès et de ses activités (voir détail au point 4.4).

Le déménagement de l'institut El Hikma pourra entrainer une diminution des flux (véhicules motorisés, cyclistes, piétons) au niveau de la voirie Ouest. Cependant, une nouvelle activité est susceptible de remplacer l'institut. Ainsi, pour la situation de référence en termes de mobilité, les flux de véhicules générés par cette activité sont compris dans la situation de référence (comme pourraient l'être des flux générés par une autre activité). Ils sont considérés comme en situation existante.

Le projet de Pont Marchant n'a pas d'influence sur la situation future prévisible du projet de hub logistique.

4. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET

4.1. Justification et objectifs du projet

Le Demandeur souhaite aménager un entrepôt permettant d'accueillir un service de logistique urbaine. Le projet vise une logistique urbaine durable, conciliant énergie verte, modularité et intégration paysagère, au service d'une Ville plus résiliente, plus sobre et plus innovante. La plateforme permettra en effet d'éviter les nuisances du transport lourd grâce à une distribution urbaine fine par véhicules électriques et vélos cargos.

4.2. Description du projet

4.2.1. IMPLANTATION ET PROGRAMME

Projet de démolition

Le projet prévoit la démolition du bâtiment existant (bâtiment abritant l'ancienne imprimerie), le démontage des panneaux photovoltaïques existants et le retrait des zones de voirie en revêtements imperméables (asphalte et béton).

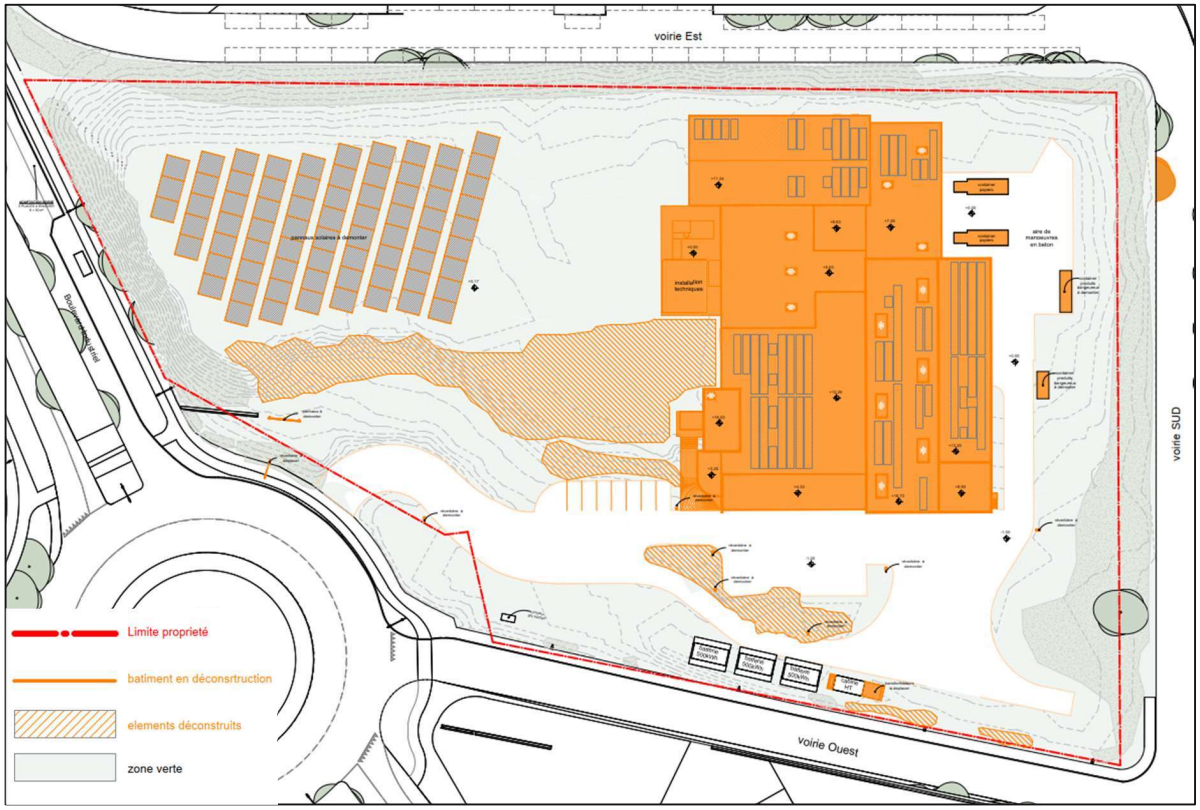


Figure 13 : Présentation du projet de démolition

Projet de construction

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment en R+1 de 13 711m² de surface nette de plancher, de zones de voirie comprenant un quai de déchargement pour les camions semi-remorques et un parvis

pour les accès donnant sur la façade ouest, d'une rampe pour véhicules motorisés donnant accès à un parking en toiture et de talus végétalisés.

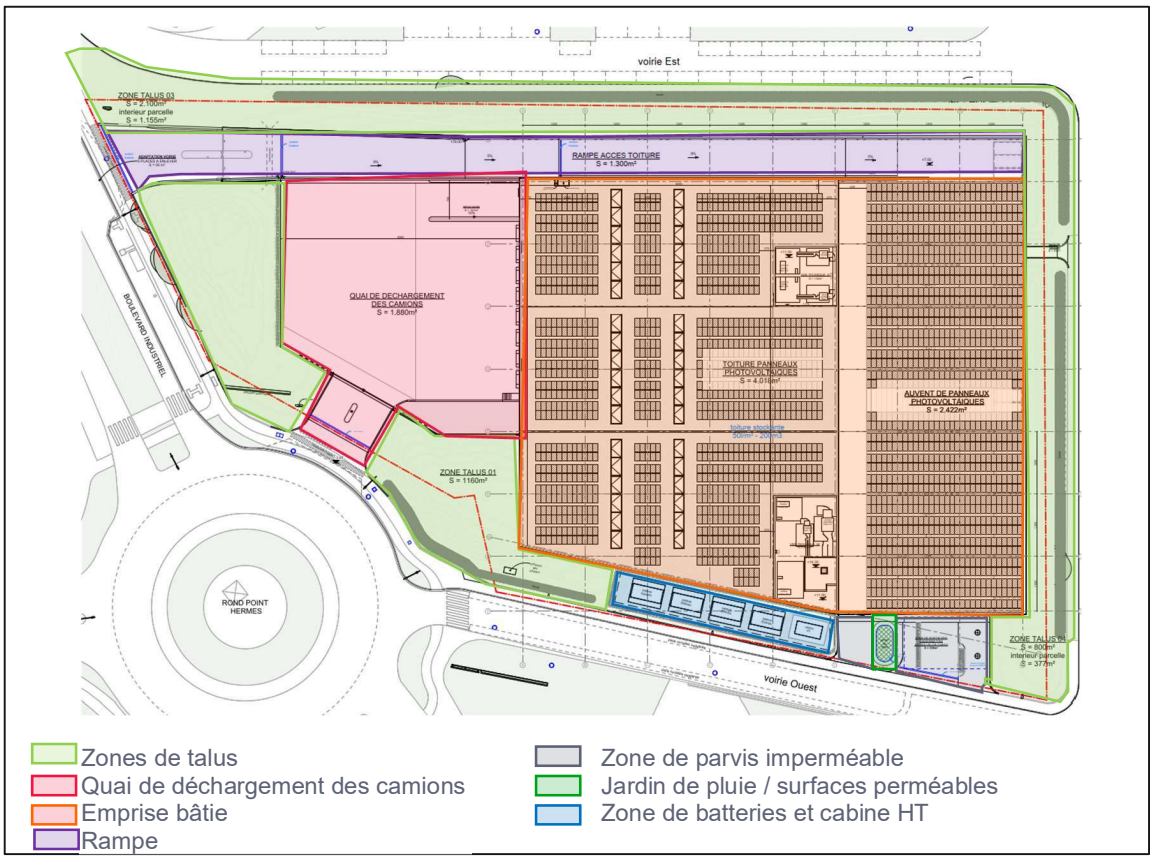
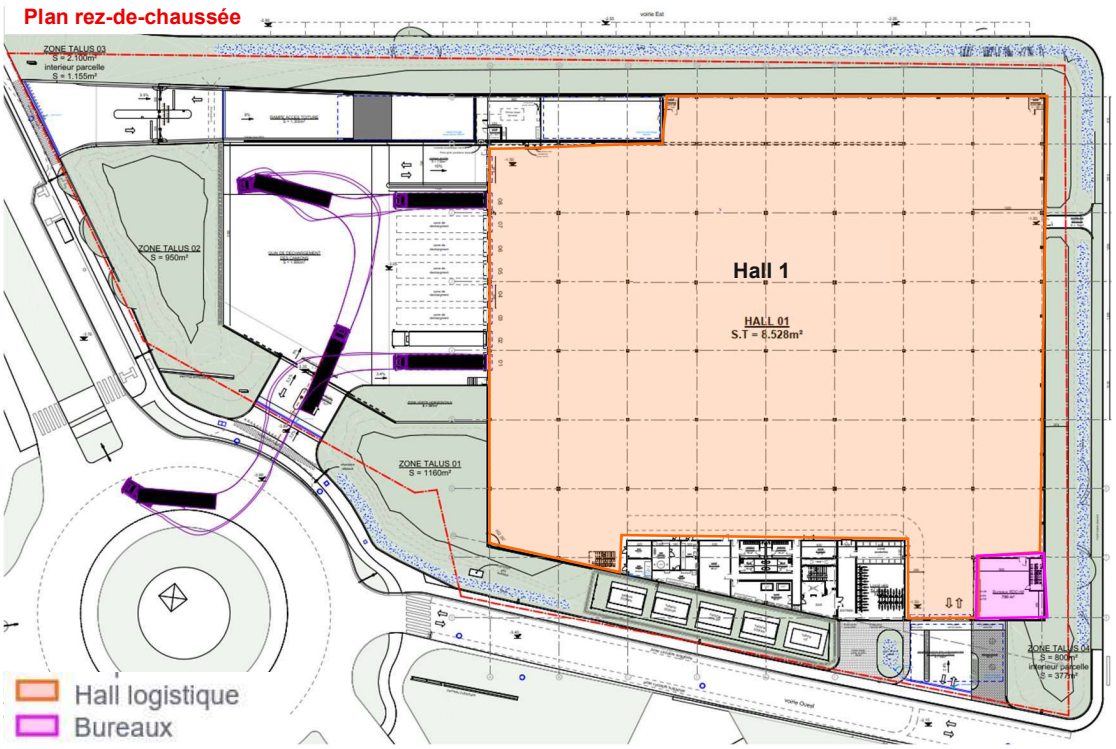


Figure 14 : Implantation projetée

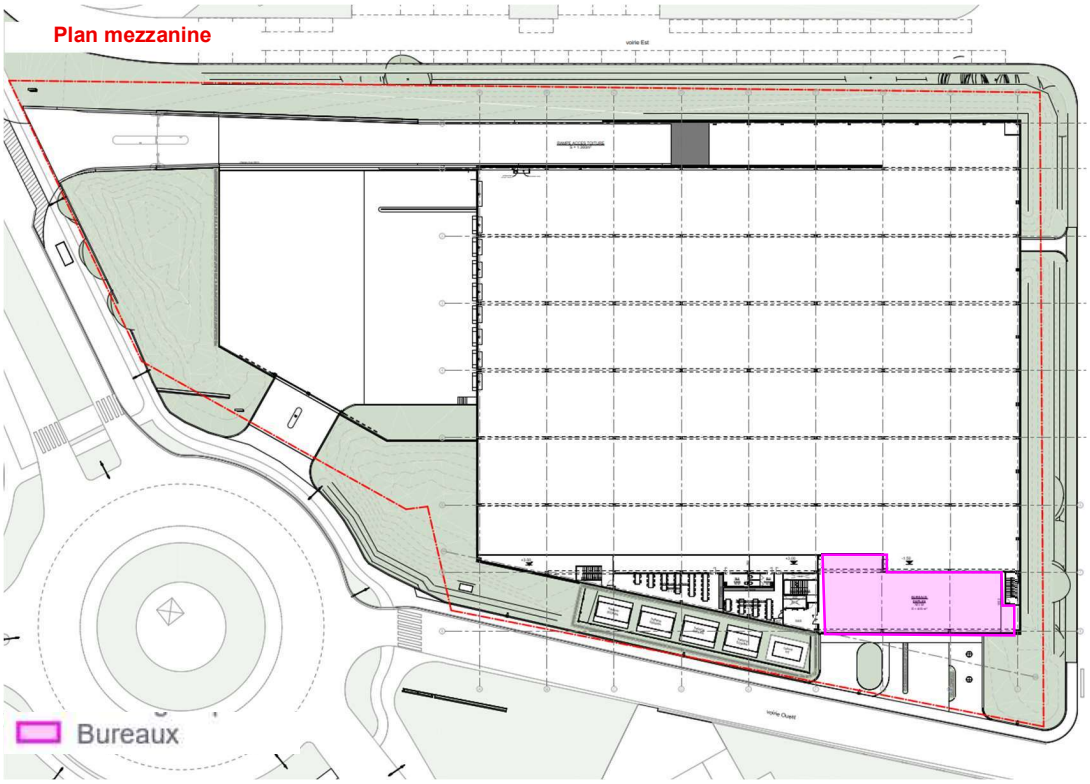
Affectations

Plus précisément concernant le bâtiment, celui-ci s'étend sur deux niveaux, un rez-de-chaussée et un étage, avec un niveau intermédiaire, appelé niveau mezzanine. Le rez-de-chaussée comprend un entrepôt destiné à l'activité logistique urbaine lourde ou mixte. L'étage comprend 3 halls dédiés à l'activité logistique légère ou la petite production artisanale, des bureaux pouvant accueillir jusqu'à 3 PME et le parking pour le personnel à l'extérieur (en toiture) ainsi que des quais pour les camionnettes. Les bureaux projetés sont accessoires à l'activité logistique (ils permettent d'accueillir les travaux de gestion et d'administration assimilés à l'activité logistique).

Plan rez-de-chaussée



Plan mezzanine



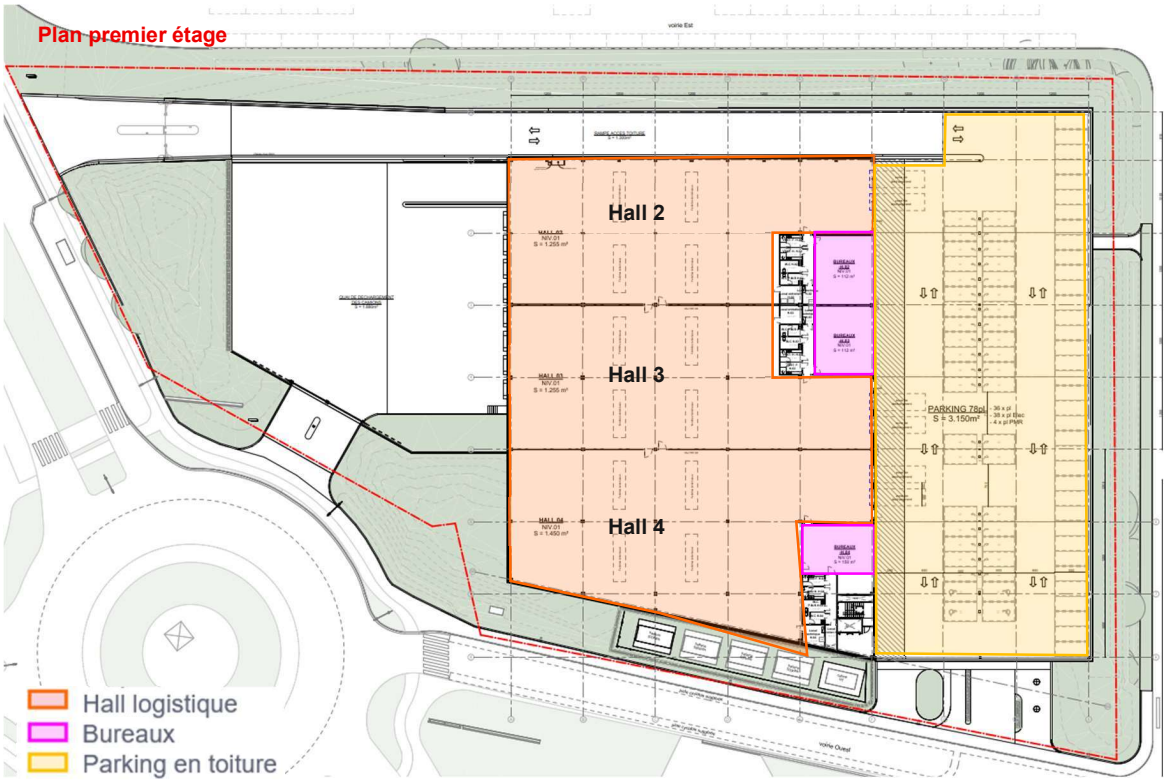


Figure 15 : Plan des différents étages du projet et affectations

Parti architectural

Le projet prévoit pour le bâtiment une structure optimisée pour garantir la durabilité du bâti et la réversibilité des usages. Les choix sont orientés vers des volumes simples et une trame constructive régulière afin de permettre la division future des halls en plusieurs unités indépendantes.

4.2.2. Principe de fonctionnement

Le centre logistique joue un rôle de plateforme de transition où les marchandises arrivent par camions et sont redistribuées vers la ville par camionnettes et par vélos cargos. A ce stade l'exploitant du site n'est pas connu.

4.2.3. Accès, circulation et stationnement

Le rez-de-chaussée de l'entrepôt accueille une zone de déchargement des camions semi-remorques et de chargement des camionnettes et vélos cargos.

Le projet prévoit l'aménagement d'un parking de 78 places sur la toiture du bâtiment à destination des employés, visiteurs et camionnettes logistiques et d'un local vélo de 40 places (dont 6 places vélos cargos / longtail) en rez-de-chaussée à destination des employés. Le projet prévoit également une zone de dépose-minute, en extérieur, devant l'accès par la voirie Ouest, pour les visiteurs.

Un accès principal (entrée et sortie) est prévu pour les camions semi-remorques depuis le rond-point Hermès (accès déjà existant mais décalé vers le nord-est).

Un nouvel accès sur la voirie Ouest est prévu pour les entrées / sorties des camionnettes et vélos cargos liés à l'activité logistique et pour les entrées / sorties des vélos du personnel. Cet accès comprend également un accès piéton pour le personnel.

Une rampe entrée/sortie accessible depuis le boulevard Industriel est créée pour donner accès au parking en toiture et aux zones de chargement des camionnettes en toiture.

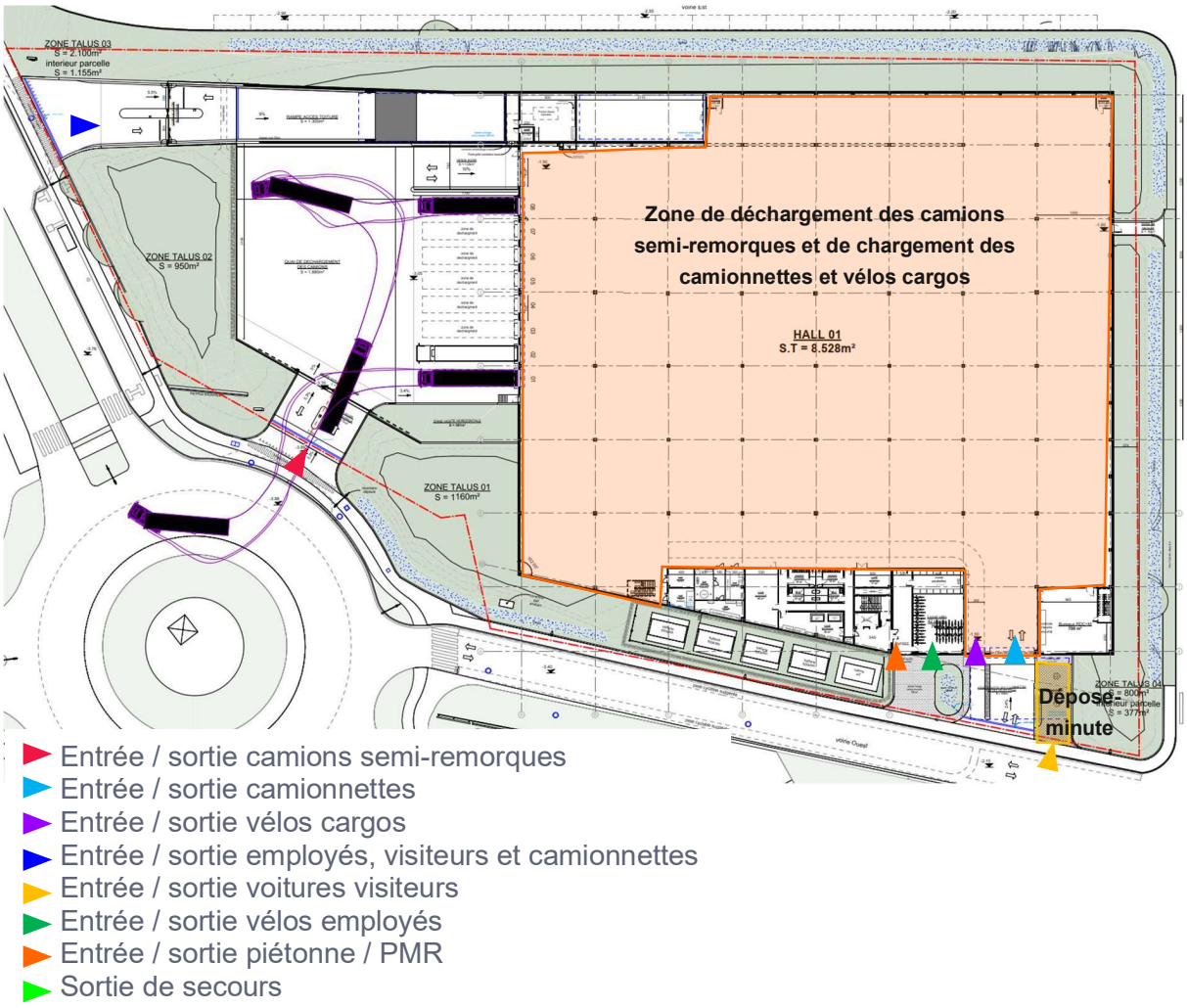


Figure 16 : Accès depuis / vers le site en situation projetée

4.2.4. Aménagement des abords

Le projet prévoit l'aménagement des talus avec de la végétation et d'un espace densément boisé à l'avant du site, formant un écran vert visible depuis le boulevard Industriel.

4.2.5. Principes énergétiques

Le projet intègre une toiture photovoltaïque et des auvents photovoltaïques au-dessus du parking en toiture assurant une production d'électricité 100% renouvelable. Ceci permet d'alimenter les batteries pour la recharge des véhicules électriques (vélos cargos, camions) et les besoins du réseau énergétique de la ville.

Le projet vise à atteindre les critères de la certification BREEAM afin de garantir une performance environnementale, sociale et technique élevée tout au long de son cycle de vie.

4.2.6. Installations techniques

Le projet comprend une cabine haute tension et des batteries pour la recharge des véhicules électriques, des pompes à chaleur pour les besoins en chaud / froid, des systèmes de ventilation pour l'aération du bâtiment.

4.3. Justification du choix du site

Le projet se situe le long du boulevard Industriel. Il s'agit d'un axe stratégique reliant le Ring au centre-ville permettant ainsi une excellente accessibilité depuis le Ring pour les camions apportant des marchandises et une excellente desserte de la Région pour les camionnettes / vélos cargos distribuant ces marchandises.

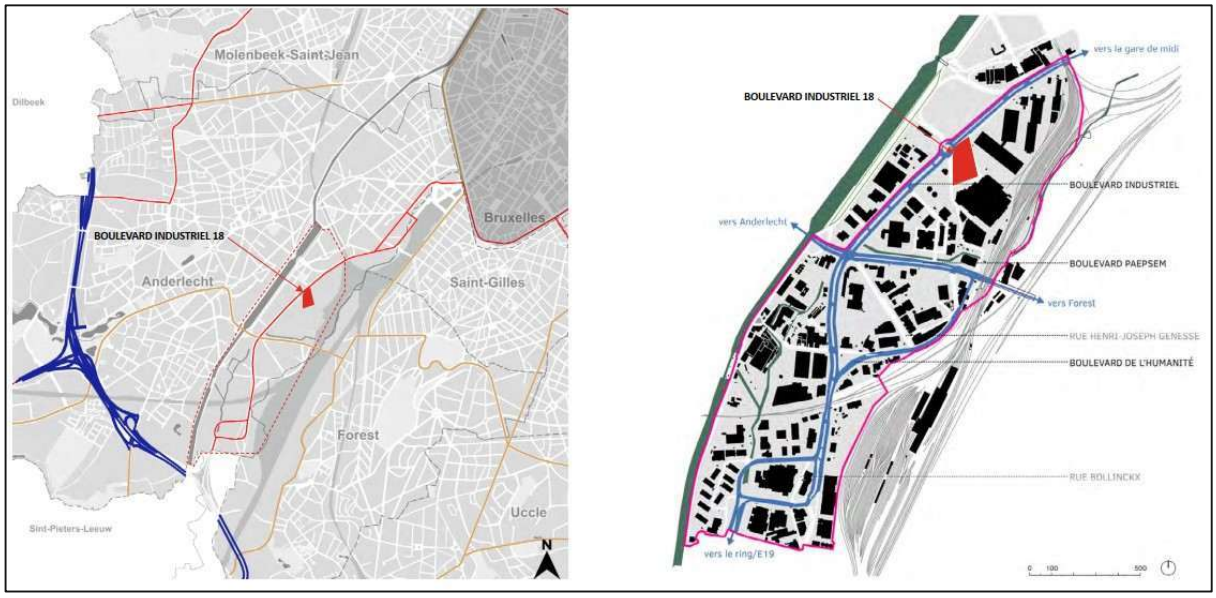


Figure 17 : Localisation du site par rapport aux infrastructures routières

4.4. Solutions de substitutions envisagées

Les accès sont prévus sur la voirie Ouest et au nord du site de façon à ne pas entraver le développement futur du projet de la STIB, notamment la ligne de tram qui pourrait emprunter la voirie sud.

Avant d'intégrer les considérations techniques et de mobilité de la STIB, d'autres solutions avaient été envisagées concernant les accès avec par exemple un accès camions et un accès voiture sur la voirie Est et un accès vélos sur la voirie Ouest (image en haut sur la figure ci-dessous).

Un accès vélos distinct de celui des camionnettes avait également été envisagé sur la voirie Ouest (image en bas sur la figure ci-dessous).

Pour le projet final, le choix a été fait de limiter les interfaces avec les voiries de la STIB pour déterminer les accès au site. Il a été choisi de conserver l'accès existant depuis le rond-point Hermès (avec adaptations pour le passage des camions semi-remorques), de créer un second accès via la voirie Ouest qui constitue déjà un accès au site de B-Post et de créer un nouvel accès via le boulevard Industriel.

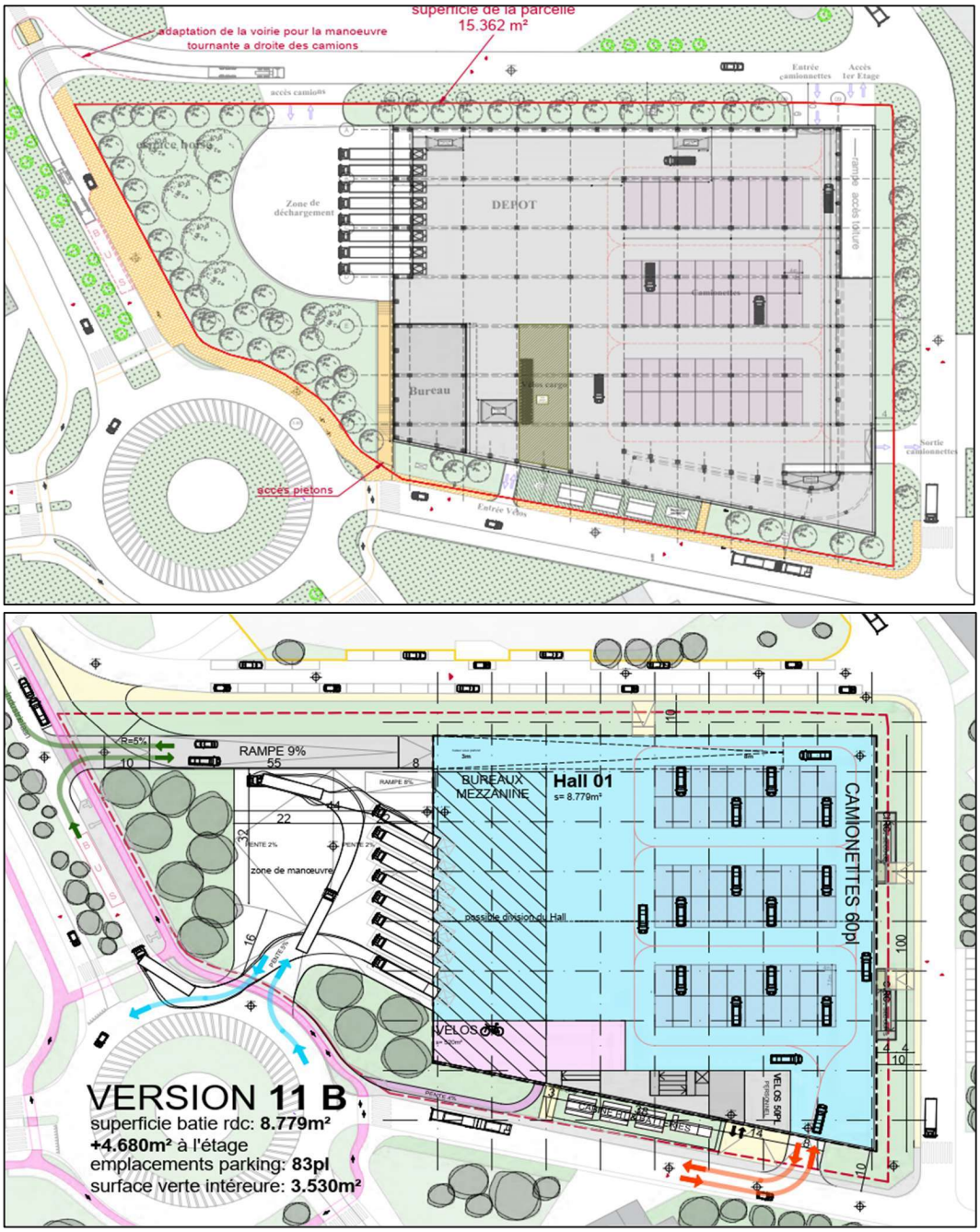


Figure 18 : Exemples de solutions de substitutions envisagées pour le projet

5. PRÉSENTATION DU CHANTIER

Le chantier débutera par la démolition du bâtiment existant (bâtiment abritant l'ancienne imprimerie), le démontage des panneaux photovoltaïques existants, le retrait des zones de voirie en revêtements imperméables (asphalte et béton) ainsi que les terrassements nécessaires à la construction du nouveau bâtiment. Le chantier se poursuivra par la construction du bâtiment, la pose des revêtements des voiries et zones de déchargement et l'aménagement des abords (talus, plantations).

La durée du chantier n'est pas connue mais elle est estimée à environ 2 ans.

Le chantier nécessitera l'excavation d'importants volumes de déblais. Le volume de terres à excaver est estimé à maximum 28 660m³. Le chantier nécessitera l'apport de matériaux pour la phase de construction (bâtiment, revêtements).

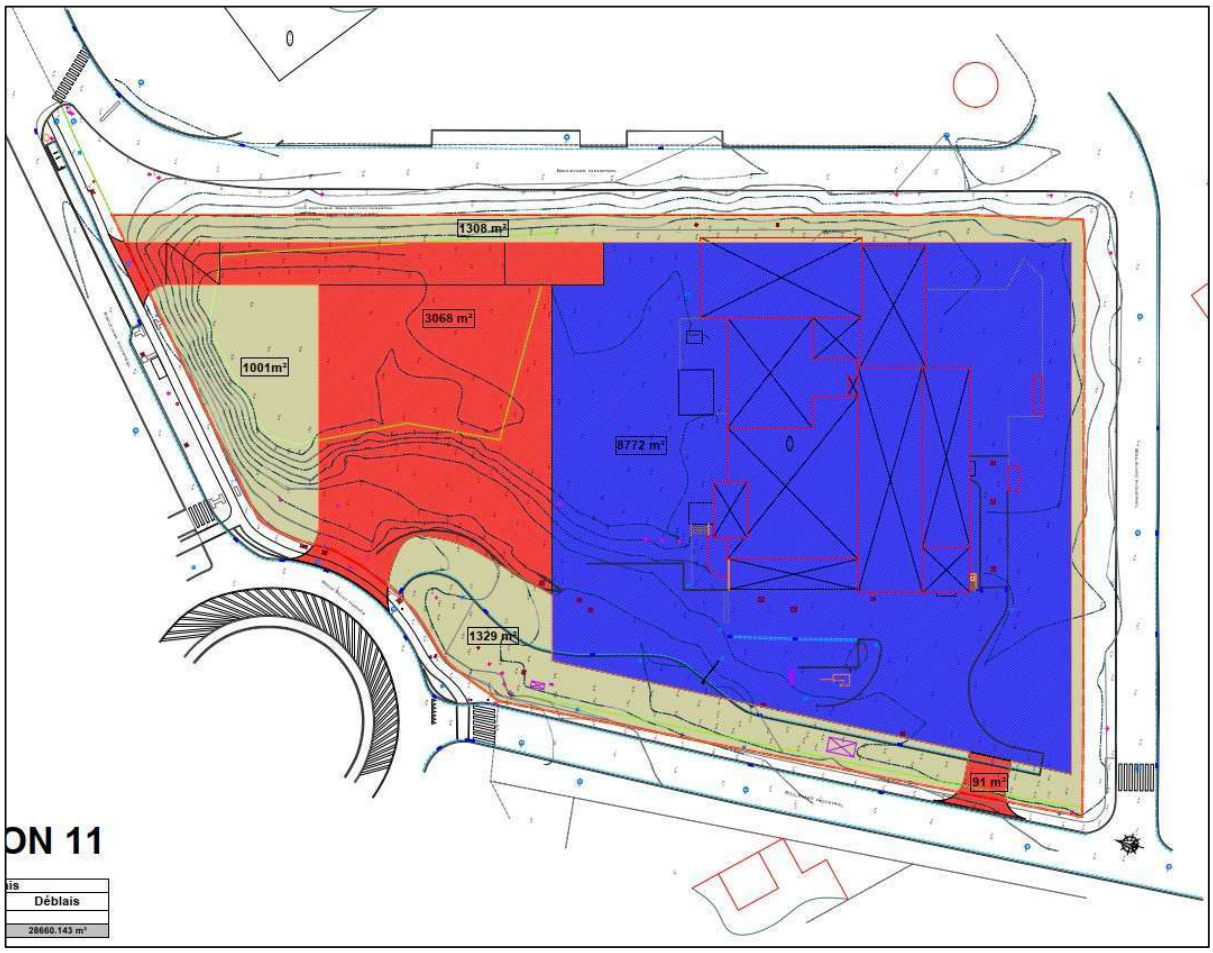


Figure 19 : Plan des déblais envisagés

L'emprise du chantier n'est pas encore connue. Elle 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 (1) la création des zones d'accès au chantier et des travaux au niveau des accès projetés (rampe sur le boulevard Industriel, accès sur le rond-point Hermès et accès sur la voirie Ouest) (2) l'aménagement des zones de talus qui pourra nécessiter d'empiéter sur une partie des voiries et (3) le stationnement des engins de chantier.

L’accès principal (IN/OUT) pressenti pour la zone de chantier est l’accès carrossable existant au niveau du rond-point Hermès.

6. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

6.1. Mobilité

6.1.1. Aire géographique

L'aire géographique étudiée dans le cadre de la thématique « Mobilité » couvre les voiries adjacentes au site ainsi que leurs connexions aux axes structurants alentours.

6.1.2. Situation existante

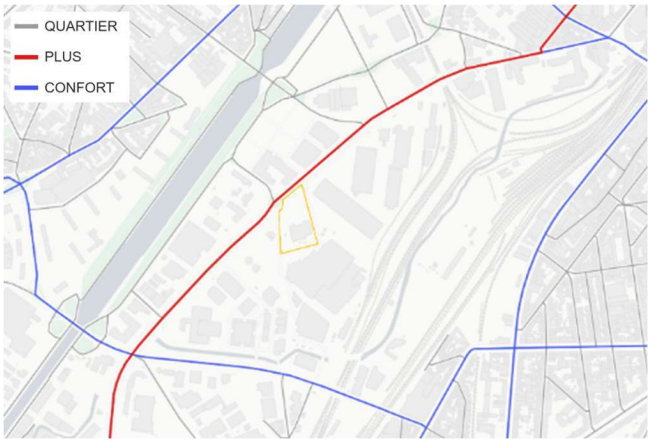
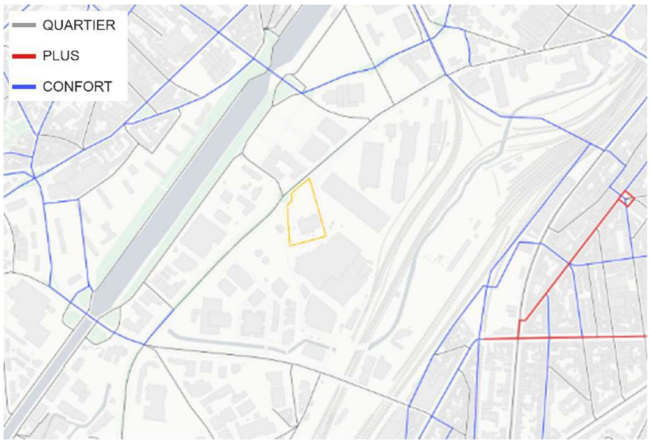
6.1.2.a. Demande en déplacement et en stationnement du site actuel

Le site n'étant plus actif aujourd'hui, celui-ci ne génère pas de déplacements, ni de demande en stationnement.

6.1.2.b. Spécialisation des voiries

Le Plan Régional de Mobilité de la Région Bruxelles-Capitale « Good Move » instaure une spécialisation des voiries selon les modes. Cette spécialisation vise à définir pour chaque rue de la région un niveau de service adapté à sa fonction dans l'espace public.

La hiérarchisation des voiries adjacentes au site est reprise en Figure 20 pour tous les modes. La spécialisation multimodale pour le boulevard Industriel correspond aux zones de textes reprises en noir.

	**SMV Voitures** Quartier : Permet la desserte locale automobile à une vitesse réduite. Plus : Canalise les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la Région Confort : Complète le maillage du réseau « Plus » dans l'accessibilité de la région et limite l'effet de dispersion du trafic dans les quartiers.
	**SMV Piétons** Quartier : Permet la desserte fine des quartiers et fonctions urbaines Plus : Grand lieu de concentration de piétons Confort : Assure la continuité entre les voiries « Plus »

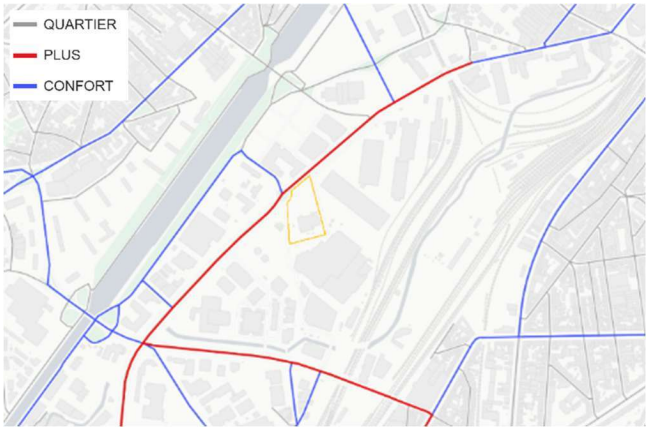
	**SMV Poids lourds** Quartier : Destinée à la desserte locale lorsque la destination n'est pas accessible via une voirie « Plus » ou « Confort ». Plus : Adaptée aux volumes importants Confort : Voirie adaptée au transit des poids lourds, permet leur déplacement jusqu'au plus près du point de destination
	**SMV Vélos** Quartier : Circulation en mixite avec les autres modes. Plus : Liaisons rapides à l'échelle métropolitaine, séparé si possible des autres modes et suffisamment large pour un vélo-cargo. Confort : Desserte de l'ensemble des quartiers avec comme priorité la sécurité et l'agrément des itinéraires.
	**SMV Transports publics** Quartier : Desserte fine des quartiers, constitué notamment de lignes de bus à vocation de desserte locale. Plus : Réseau structurant de la RBC, il permet la desserte de l'ensemble de la région par un grand nombre de voyageurs. Confort : Complète le réseau « Plus » à une dimension et une échelle réduite.

Figure 20 : Plan SMV des modes voitures, piétons, poids lourds, vélos et transports publics (source : MobiGis)

6.1.2.c. Piétons

Du côté nord du boulevard Industriel, le trottoir mesure 2m de largeur (par endroits 3m à 5m de large) et est en bon état. Du côté sud du boulevard Industriel, le trottoir jouxte la piste cyclable unidirectionnelle et mesure 1,5m de largeur. Il présente également quelques irrégularités (manque de planéité).

La voirie Ouest est pourvue d'un trottoir en bon état de 2m de large du côté longeant le site (pas d'aménagement de l'autre côté du trottoir). Les voiries Sud et Est ne disposent pas d'aménagements piétons. L'arrêt de transport en commun Hermès est accessible aux PMR et aux personnes en fauteuil roulant.



Figure 21 : Infrastructures piétonnes aux abords du site (source : Stratec 02/04/2026)

Le rond-point Hermès dispose de traversées piétonnes comme le montre la figure et les images ci-dessous.



Figure 22 : Traversées piétonnes (source : MobiGis)



Figure 23 : Traversées piétonnes à l'approche du site (source : 02/04/2026)

En conclusion, les trottoirs suffisamment larges et en bon état ainsi que la présence de traversées piétonnes à proximité directe du site permettent d'assurer une circulation confortable et sécurisée des piétons vers le site du projet.

Le site en lui-même dispose d'un seul accès carrossable tous modes, accessible depuis le rond-point Hermès. Cet accès est une zone de voirie, sans aménagements piétons, menant aux entrées piétonnes du bâtiments.

Concernant les flux piétons dans la zone, on note que l'institut El Hikma, situé au sud du site du projet, génère un flux de piétons sur la voirie Ouest aux heures de pointe du matin et du soir.

6.1.2.d. CYCLISTES

6.1.2.d.1. Accessibilité cycliste

Le site est accessible aux cyclistes grâce à deux pistes cyclables séparées unidirectionnelles longeant le boulevard industriel dans sa partie au nord du rond-point Hermès et grâce à une piste cyclable séparée bidirectionnelle longeant le côté ouest du boulevard Industriel dans sa partie au sud du rond-point Hermès (Figure 24). Des traversées cyclistes permettent de sécuriser les cheminements cyclistes au niveau du rond-point Hermès. Les voiries Ouest et Sud disposent de bandes cyclables suggérées (d'environ 1,1m de largeur) de part et d'autre de la voirie. La voirie Est bordant le site ne dispose pas d'aménagement cyclable.



Figure 24 : Infrastructures cyclables (source : MobiGis)



Figure 25 : Infrastructures cyclables sur les voiries adjacentes au site (source : 02/04/2026)

Le site en lui-même dispose d'un seul accès carrossable tous modes, accessible depuis le rond-point Hermès. Cet accès est une zone de voirie, sans aménagements cyclables spécifiques.

6.1.2.d.2. Stationnement vélo

Des arceaux vélos et des drop zone pour vélos et trottinettes partagées sont situés à environ 100 à 200m au nord du site.



Figure 26 : Stationnement vélo autour du site (source : MobiGis)

6.1.2.e. TRANSPORTS PUBLIC

La Figure 27 détaille le réseau de transport public à proximité de la zone d'étude.

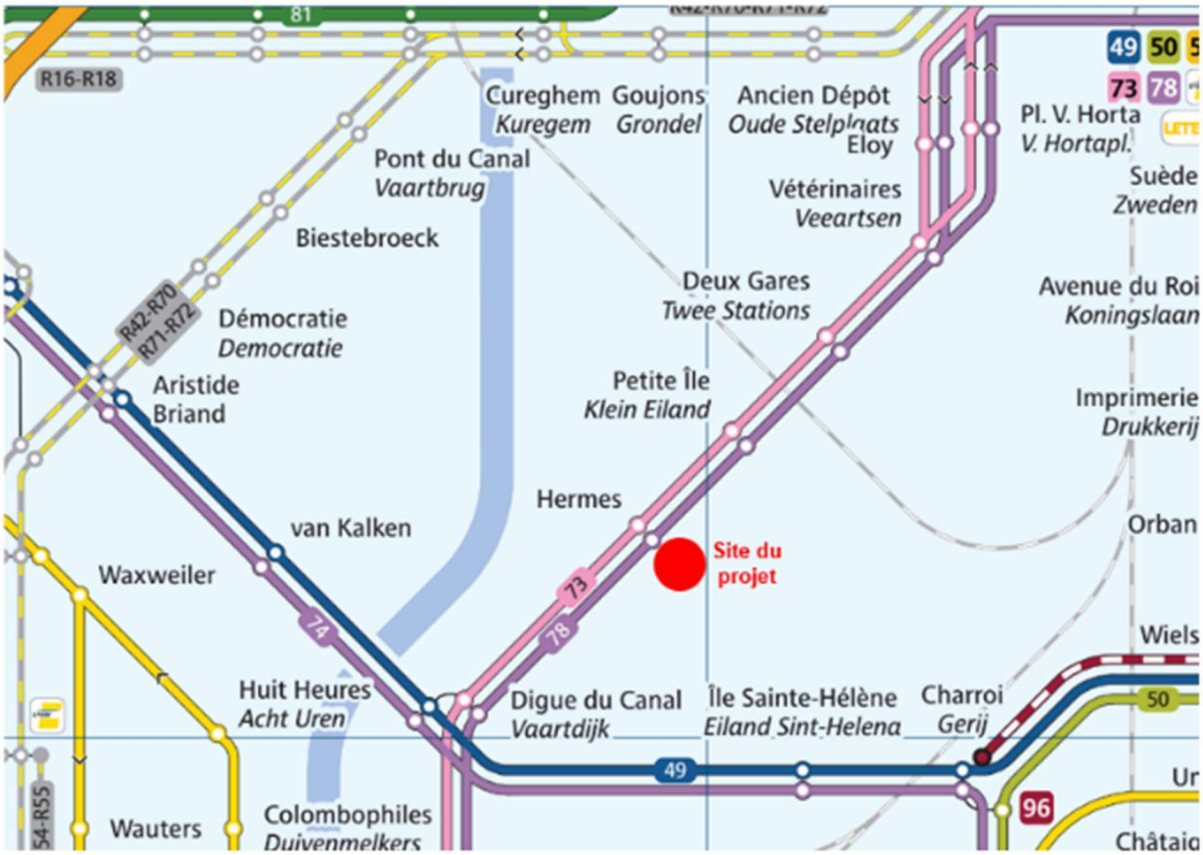


Figure 27 : Transports public à proximité (source : STIB)

Les lignes de bus 73 (Gare du Midi – Ceria) et 78 (Gare du Midi – Humanité) passent par le boulevard industriel où elles ont un arrêt (Hermès) à proximité immédiate du site (Figure 28 et Figure 29).



Figure 28 : Détail des transports en commun (source : MobiGis)



Figure 29 : Arrêts Hermès (source : Google Street View)

Depuis l'arrêt Hermès, les lignes 73 et 78 permettent de rejoindre en 10 minutes la Gare du Midi. En rejoignant la Gare du Midi, elles permettent une connexion avec les lignes de métro 2 et 6 et de pré-métro 4 et 10.

Chacune de ces lignes dessert l'arrêt Hermès toutes les 20 minutes (3 bus par heure pour la ligne 73 et 3 bus par heure pour la ligne 78, soit un total de 6 bus par heure). L'arrêt est desservi par la ligne 78 de 5h à 20h tandis que la ligne 73 a une amplitude horaire plus large de 5h30 à 00h30.

6.1.2.f. MOBILITÉ AUTOMOBILE

6.1.2.f.1. Description des voiries

Le site est desservi par le boulevard Industriel, qui est une voirie à double sens, (deux bandes de circulation dans chaque direction). Il est aussi encadré par les voiries Est, Ouest et Sud qui sont des

voiries à une voie à double sens (Figure 30). Ces trois dernières voiries sont des voiries privées appartenant à la STIB et permettant de desservir le dépôt situé à l'est du site.

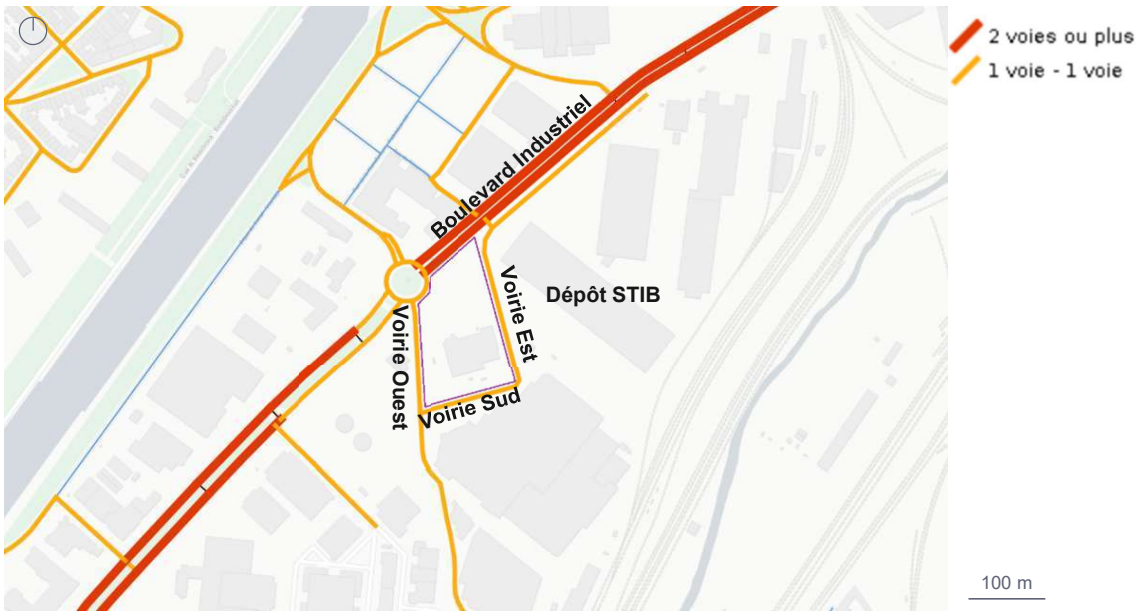


Figure 30 : Nombre de voies des voiries (source : MobiGis)

Sur le boulevard industriel la vitesse est limitée à 50 km/h et sur les autres voiries, la limite est fixée à 30 km/h (Figure 31).



Figure 31 : Vitesse règlementaire pour les voiries (source : MobiGis)

6.1.2.f.2. Accès au site du projet

Le site du projet est accessible via un seul accès carrossable tous modes (entrée / sortie) depuis le rond-point Hermès.



Figure 32 : Accès carrossable existant (source : Google Street View)

6.1.2.f.3. Données de trafic

Des comptages ont été réalisés un jour ouvrable ordinaire, le mardi 3 février 2026, pendant les périodes de pointe du matin (7h-9h) et du soir (16h-18h) au niveau de 4 points de comptages : le rond-point Hermès, de l'entrée du dépôt de la STIB, sur la voirie Est et au croisement de la voirie Sud et de la voirie Ouest.

Les résultats sont exprimés en EVP (Equivalent Véhicule Particulier) où 1 véhicule léger = 1 EVP ; 1 poids-lourds / bus = 2 EVP et une moto = 0,5 EVP.

Le graphique suivant présente les résultats des comptages par quart d'heure (en EVP) au niveau du rond-point Hermès. On remarque que le matin comme le soir, la pointe est étalée avec un volume de trafic maximum aux alentours de 540 EVP/quart d'heure.

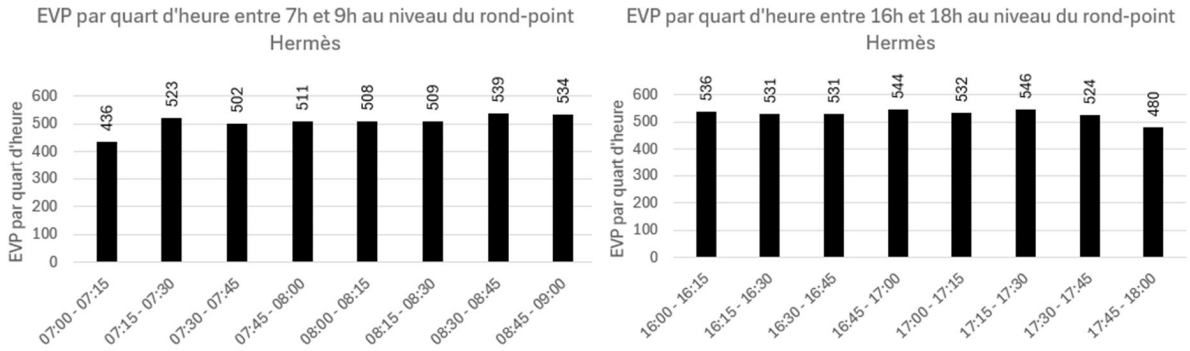


Figure 33 : Résultats des comptages en EVP par quart d'heure au niveau du rond-point Hermès entre 7h et 9h et entre 16h et 18h

La figure suivante reprend les résultats au niveau des 4 points de comptages pour l'heure de pointe du matin (HPM) 8h-9h et l'heure de pointe du soir (16h-17h).



Figure 34 : Résultats des comptages routiers (en EVP/h) réalisés le jeudi 3 février 2026

6.1.2.g. STATIONNEMENT

La Figure 35 détaille la règlementation du stationnement en voirie aux abords du site.

Les voiries du périmètre appartiennent aux trois catégories suivantes :

- Zone verte : payant, durée limitée, favorise les riverains (boulevard Industriel dans sa partie au nord du rond-point Hermès)
- Zone bleue : Stationnement gratuit limité à deux heures avec disque (boulevard Industriel dans sa partie au sud du rond-point Hermès
- Non règlementé (violet) (voiries Sud, Est, Ouest).



Figure 35 : Règlementation du stationnement (source : MobiGis)

La voirie Est, qui est une voirie privée appartenant à la STIB, est utilisée par la STIB pour stationner ses véhicules. Le stationnement le long de cette voirie est couvert par un permis d'environnement.

6.1.3. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

6.1.3.a. DÉPÔT STIB

D'un point de vue de la mobilité, la situation future prévisible est influencée par le projet de dépôt STIB qui prévoit un agrandissement de la flotte de bus et la construction d'un dépôt de tram.

Actuellement, le dépôt accueille 150 places bus et 213 places véhicules légers. Il génère une circulation de 100 à 150 bus en heure de pointe. Le projet permettra d'accueillir jusqu'à 200 places bus, générant ainsi jusqu'à 200 bus en heure de pointe. La voirie à l'Est sera mise à sens unique par la STIB (sens nord>sud) et servira d'entrée pour les bus. La sortie pour les bus se fera via la voirie Sud puis Ouest.

En termes de trafic en voirie, la situation de référence tient compte de 50 bus supplémentaires sortant du dépôt de la STIB à l'heure de pointe du matin et empruntant donc la voirie Ouest dans le sens sud>nord et entrants dans le rond-point Hermès par rapport à la situation existante.

En termes d'infrastructures, la situation de référence tient compte de la présence de rails de tram le long de la voirie Sud et de la partie sud de la voirie Ouest. Environ 80 à 100 trams sont attendus par jour.

La figure suivante résume la situation de référence.

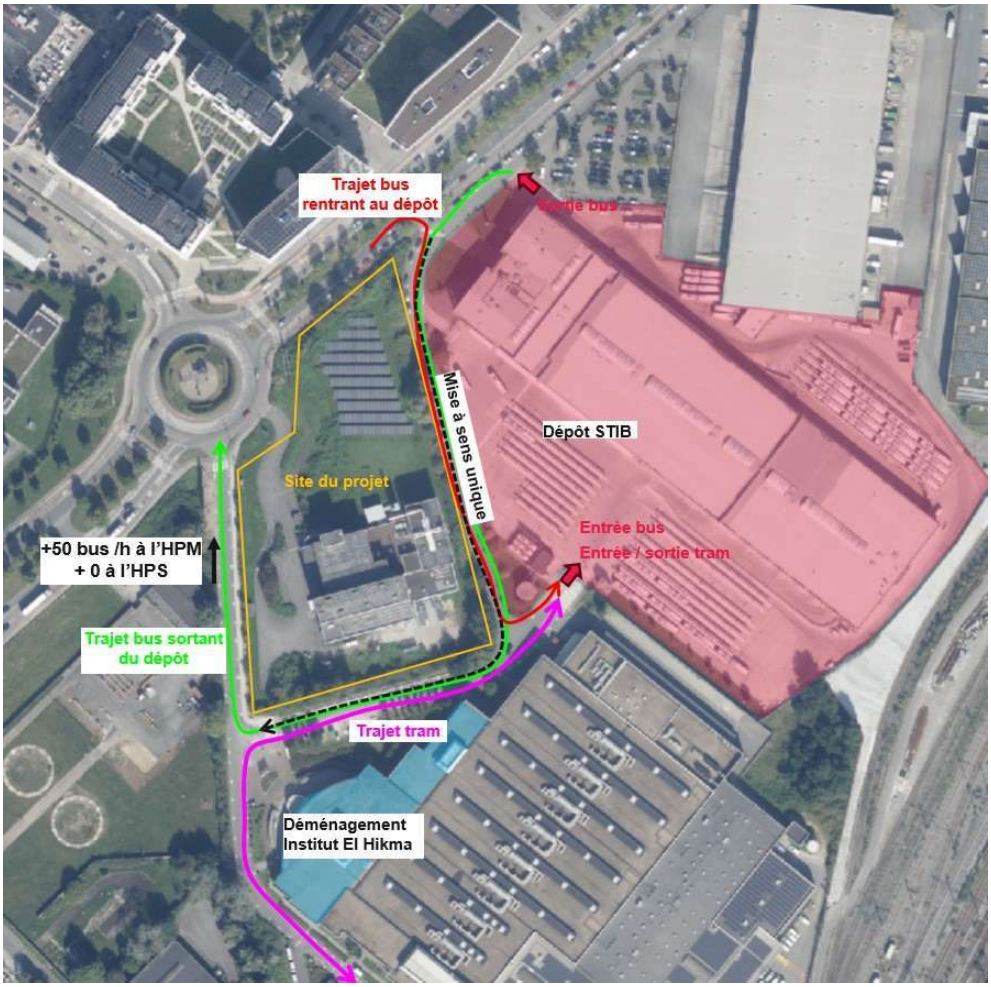


Figure 36 : Situation de référence – projet d'agrandissement du dépôt STIB

6.1.3.b. Déménagement de l'institut El Hikma

Le déménagement de l'institut El Hikma pourra entrainer une diminution des flux (véhicules motorisés, cyclistes, piétons) au niveau de la voirie Ouest. Cependant, une nouvelle activité est susceptible de remplacer l'institut. Ainsi, pour la situation de référence en termes de mobilité, les flux de véhicules générés par cette activité sont compris dans la situation de référence (comme pourraient l'être des flux générés par une autre activité). Ils sont considérés comme en situation existante.

6.1.4. Situation projetée

6.1.4.a. Description du fonctionnement du projet d'un point de vue de la mobilité

6.1.4.a.1. Fonctionnement de la plateforme logistique

Le centre logistique joue un rôle de plateforme de transition où les marchandises arrivent par camions semi-remorques et sont redistribuées vers la ville par camionnettes et par vélos cargos. Le bâtiment s'étend sur deux étages. Le rez-de-chaussée comprend un hall de 8 528m² destiné à l'activité logistique urbaine lourde ou mixte. L'étage comprend 3 halls de respectivement 1 255m², 1 255m² et 1 450m² dédiés à l'activité logistique légère ou la petite production artisanale. Le bâtiment comprend également environ 1 474m² de bureaux pouvant accueillir jusqu'à 3 PME.

Pour permettre cette activité logistique, le projet prévoit l'aménagement d'un quai de déchargement des camions semi-remorques dont l'accès se fait par le rond-point Hermès.

Le quai de déchargement donne sur le hall logistique du rez-de-chaussée comprenant une zone de réception des marchandises des camions semi-remorques et une zone de chargement des camionnettes et des vélos cargos devant expédier les marchandises. Les 3 halls logistiques du premier étage donnent chacun sur 2 zones de chargement / déchargement de camionnettes (6 zones au total), localisées sur un parking en toiture.

L'accès camionnettes et l'accès vélos cargos au hall logistique en rez-de-chaussée se font via la voirie Ouest (deux accès distincts). L'accès piéton au site est aussi situé en façade Ouest (accès distinct).

L'accès camionnette aux 3 halls logistiques du premier étage se fait via une rampe accessible via le boulevard Industriel (nouvel accès créé).

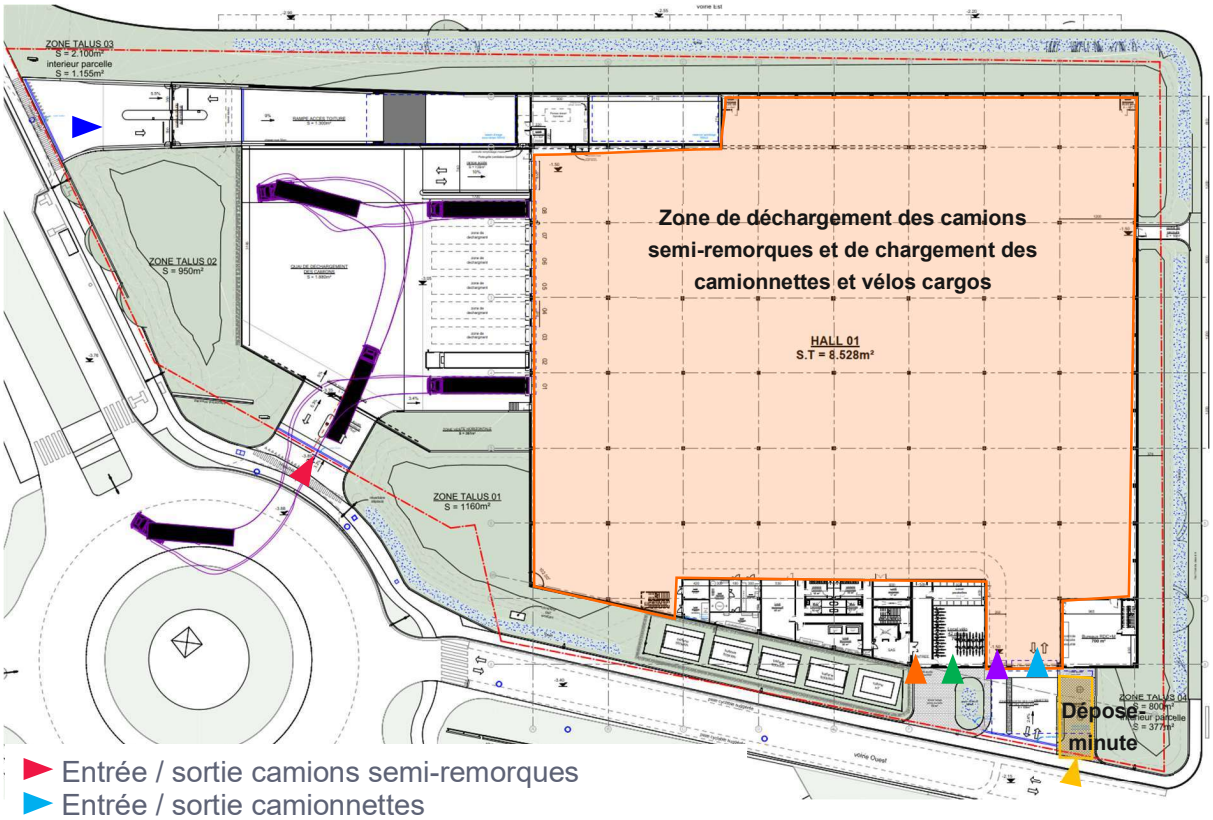


Figure 37 : Accès depuis / vers le site en situation projetée

En lien avec l'activité logistique, le projet prévoit l'aménagement de 1474m² de surfaces de bureaux répartis sur le rez-de-chaussée, l'étage mezzanine et le premier étage.

Pour le stationnement du personnel dédié à l'activité logistique et aux bureaux ainsi que le stationnement des camionnettes logistiques, le projet prévoit l'aménagement d'un parking voiture en toiture (78 places). Pour les employés, le projet prévoit un local vélo en rez-de-chaussée (40 places). L'accès au parking en toiture se fait par une rampe au niveau du boulevard Industriel (un nouvel accès est créé). L'accès au local vélo se fait via la voirie Ouest (accès distinct de l'accès vélo cargo).

Enfin, une zone de dépose-minute pour les visiteurs est prévue au niveau du parvis devant la façade Ouest.

6.1.4.b. Demande en déplacement générée par le projet

Cette partie présente la demande en déplacements liés à l'activité logistique (charroi de camions, camionnettes, vélos cargos lié à l'acheminement et expédition de marchandises + demande en déplacement des employés et visiteurs) et liée à l'activité de bureaux (demande en déplacement des employés et visiteurs). Etant donné que l'exploitant du site n'est pas connu, les estimations de demandes en déplacement sont basées sur des hypothèses choisies sur base du fonctionnement d'activités logistiques similaires.

6.1.4.b.1. Demande en déplacement générée par l'activité logistique (camions semi-remorques, camionnettes, vélos cargos)

Concernant l'activité logistique, les flux de camions semi-remorques, camionnettes et vélos cargos sont estimés comme suit :

- **10 à 15 camions semi-remorques** par jour entre minuit et 9h du matin. Ceux-ci arrivent chargés et repartent à vide (presque). On suppose que les entrées et sorties du site de ces camions se répartissent à la manière d'une gaussienne entre 00h et 9h.
- **168 tournées par jour de camionnettes** de 7h à 17h (168 = 150 tournées pour le hall logistique du rez-de-chaussée et 18 tournées pour le hall logistique du premier étage). Ces camionnettes arrivent vides puis repartent chargées. Les camionnettes sont réparties entre 7h et 17h à la manière d'une gaussienne mais en évitant les périodes de pointe du matin (7h-9h) et du soir (16h-18h).
- **Des tournées via vélos cargos**. Le nombre de tournées n'est pas déterminé. On supposera un nombre de 20 tournées par jour réparties à la manière d'une gaussienne entre 7h et 17h.

6.1.4.b.2. Demande en déplacement générée par les employés et visiteurs liés à l'activité logistique et de bureaux

Occupation journalière

Etant donné que l'exploitant n'est pas connu, nous ne disposons pas de données mobilité pour les futurs travailleurs de ce site. Nous prenons un ratio de 50 ETP / 10 000m²[1] de surface dédiée aux halls logistiques et aux bureaux, soit 70 ETP (pour environ 14 000m² de surface de hall logistique et bureaux).

En supposant que 1 ETP = 1,2 employé, le nombre d'employés présents par jour est estimé à 84.

Concernant les visiteurs, on suppose un ratio de 1 visiteur pour 10 employés soit 8 visiteurs par jour.

Répartition horaire

On suppose que les employés dédiés au déchargement des camions semi-remorques (40% des employés) arrivent sur le site entre 00h et 3h du matin et repartent du site entre 8h et 11h du matin.

On suppose que les employés dédiés au chargement des camionnettes et des vélos cargos, à la distribution des marchandises ainsi que les employés liés aux activités de bureaux (60% des employés) et les visiteurs arrivent entre 6h et 11h (répartition à la manière d'une gaussienne avec un pic entre 8h et 9h) et repartent du site entre 14h et 20h (répartition à la manière d'une gaussienne avec un pic entre 17h et 18h).

Répartition modale

La répartition modale suivante est considérée. Une part modale voiture de 82% est considérée en raison des horaires de travail des employés (une partie travaille de nuit) et de la localisation du site (excellente desserte routière, zone d'accessibilité C (moyennement desservie) en transports en commun).

---

[1] Ce ratio correspond à une moyenne entre les ratios communément observés pour les activités de logistiques suivantes :
Logistique standard : 30-50 ETP/10 000 m² d'emprise au sol du bâtiment
Activités de logistique de distribution/e-commerce : 50 à 70 ETP/10 000 m² d'emprise au sol du bâtiment
Cross-docking : 45-60 ETP/10 000 m² d'emprise au sol du bâtiment

Cette répartition modale correspond à 75 voitures par jour (75 entrées et 75 sorties du site).

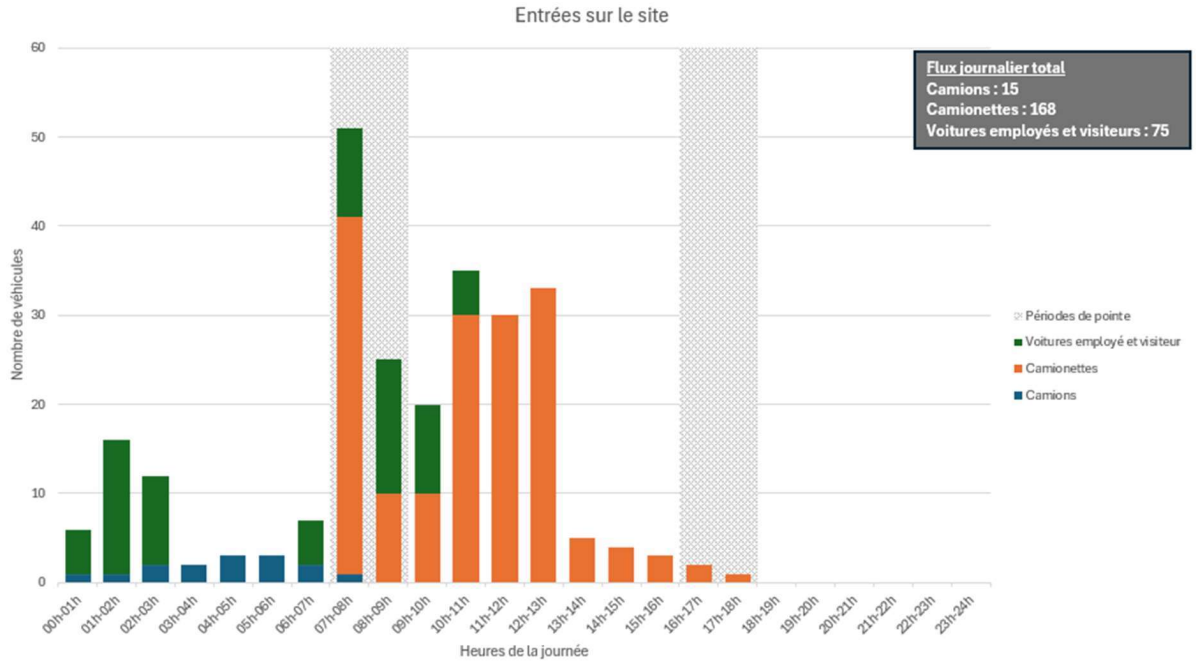
Tableau 4 : Répartition modale des employés et visiteurs

Mode de transport	Parts modales employés et visiteurs	Nombre employés	Nombre visiteurs	Total
Marche	2%	2	0	2
Vélo	6%	5	1	6
Transports en commun	10%	8	1	9
Voiture (conducteur)	82%	69	6	75
Voiture (passager)	0%	0	0	0
Total	**100%**	**84**	**8**	**92**

6.1.4.b.3. Synthèse de la demande en déplacements véhicules

Demande en déplacements journalière

Les graphiques suivants synthétisent la demande en déplacement journalière de véhicules (entrées et sorties du site) liée au projet. Sur la journée, la demande maximale en déplacement de véhicules générée par le projet (entrées et sorties confondues) est observée entre 7h et 8h (avec 67 EVP/h) soit pendant la période de pointe de 7h à 9h ; puis entre 10h et 11h (avec 66 EVP/h) et entre 12h et 13h (avec 66 EVP/h), soit en dehors des heures de pointe.



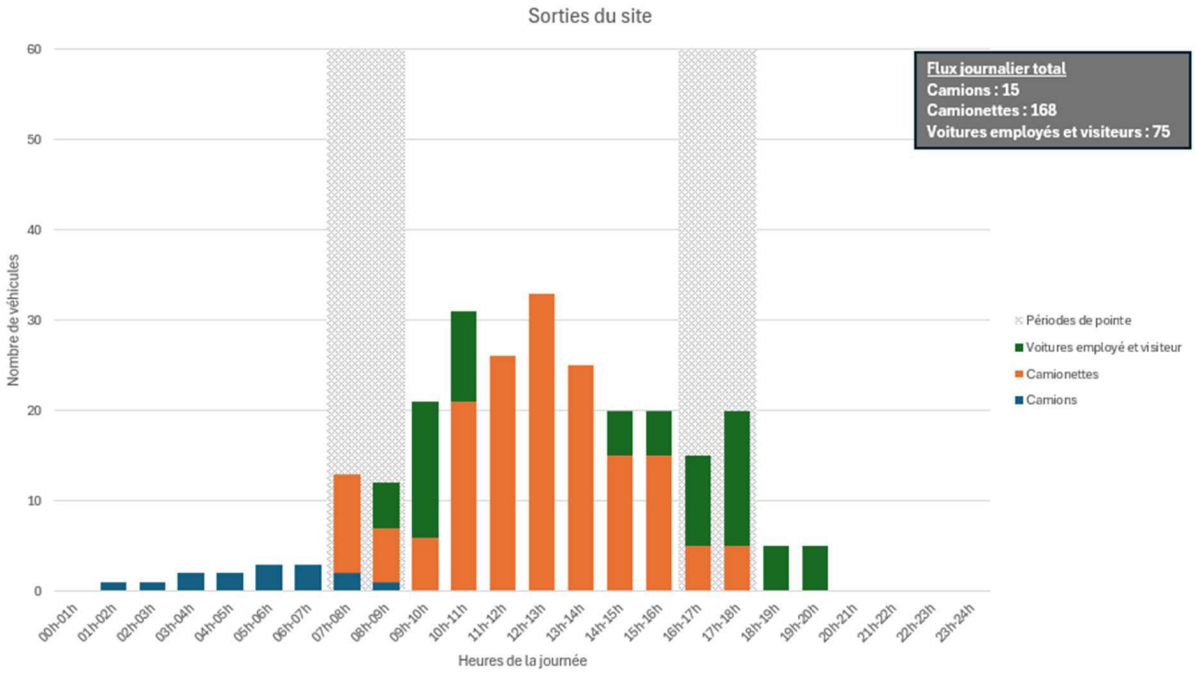


Figure 38 : Estimation du nombre de véhicules (entrées et sorties) généré par le projet sur la journée

Demande en déplacements aux heures de pointe

La demande en déplacements de véhicules générée par le projet aux heures de pointe du matin (8h-9h) et du soir (16h-17h) est présentée dans le tableau suivant en EVP/h. Le projet génère 38 EVP/h à l'HPM et 17 EVP/h à l'HPS (entrées et sorties confondues).

Tableau 5 : Synthèse de la demande en déplacement véhicules du projet aux heures de pointe du matin et du soir (en EVP/h)

HP	Camions		Camionnettes		Voitures employés et visiteurs		Total	
	IN	OUT	IN	OUT	IN	OUT	IN	OUT
HPM 8h-9h	0	2	10	6	15	5	**25**	**13**
HPS 16h-17h	0	0	2	5	0	10	**2**	**15**

6.1.4.c. INCIDENCES DU PROJET SUR LE TRAFIC EN VOIRIE

6.1.4.c.1. Origine et destination des flux routiers

Concernant les camions semi-remorques (acheminement des marchandises), l'origine des camions n'est pas connue mais l'on suppose que ceux-ci proviennent tous du Ring (E19) donc depuis le sud du boulevard Industriel. On suppose qu'ils repartent tous également en direction du Ring.

Concernant les camionnettes et vélos cargos, ceux-ci distribuent les marchandises vers la ville. On suppose que la majorité des livraisons s'effectueront vers le nord du boulevard Industriel (90%) et le reste vers le sud du boulevard Industriel.

Concernant les employés, on suppose que 75% viennent depuis le nord du boulevard Industriel et 25% depuis le sud du boulevard Industriel.

6.1.4.c.2. Incidences sur le trafic en voirie

La figure suivante détaille le trafic en voirie, en situation de référence, avec ajout du trafic projeté, pour les heures de pointe du matin (8h-9h) et du soir (16h-17h).

Le trafic généré par le projet représente environ 38 EVP/h à l'HPM et 17 EVP/h à l'HPS (entrées et sorties confondues) soit entre 1% et 2% des mouvements existants sur une heure sur le boulevard Industriel (~800 EVP/h/sens à l'heure de pointe).

Par ailleurs, entre 7h et 8h, où le trafic généré par le projet est le plus important sur la journée (67 EVP/h) et où le trafic relevé au droit du boulevard Industriel en situation de référence se situe également autour de 800 EVP/h/sens, le trafic généré par le projet correspond à environ 4% des mouvements existants relevés sur le boulevard Industriel.

En conclusion, le trafic généré par le projet est localisé principalement en dehors des heures de pointe du matin et du soir. Et, pendant les heures de pointe, le trafic généré par le projet n'induit pas de dégradation des conditions de circulation au droit du rond-point Hermès et du boulevard Industriel.

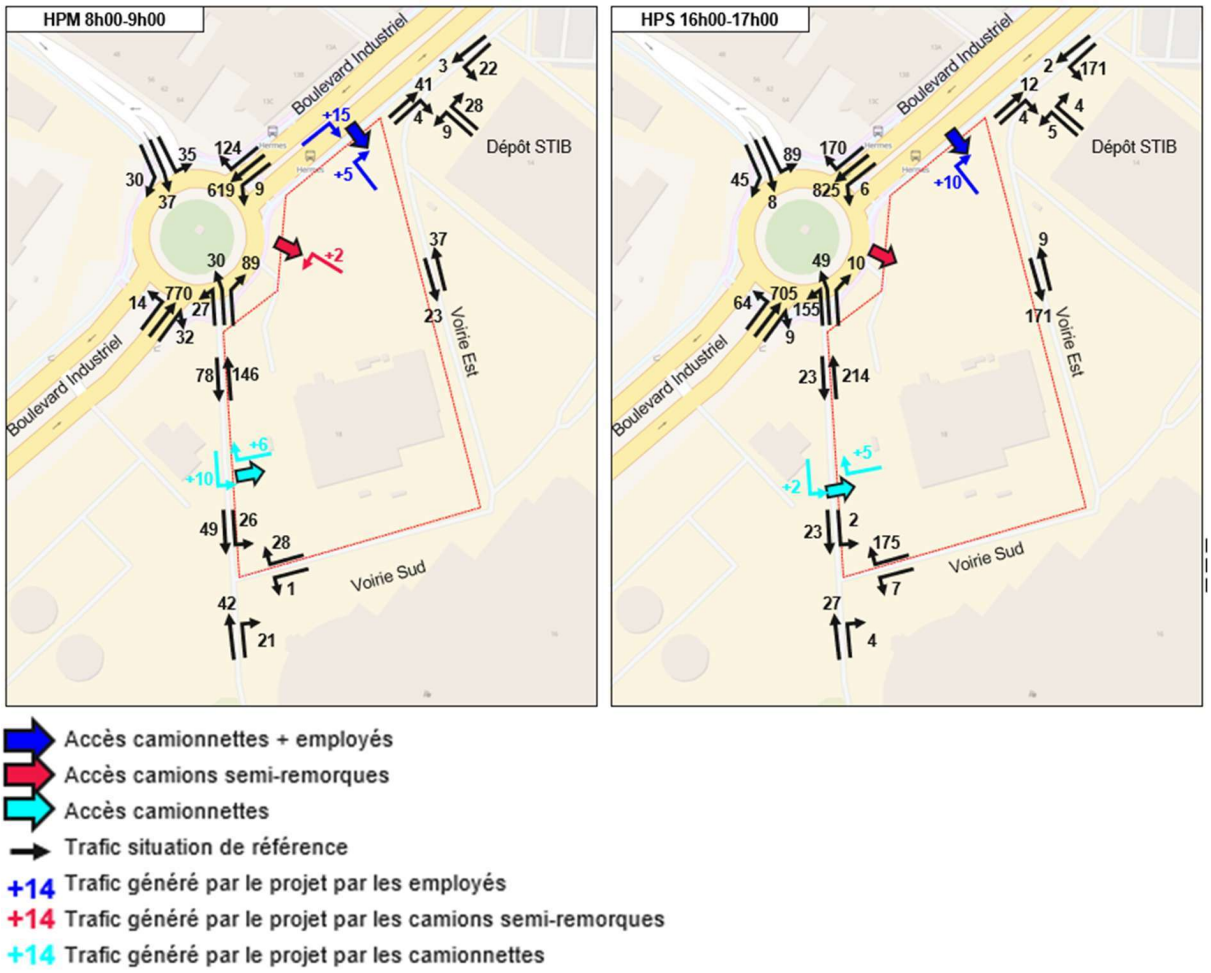


Figure 39 : Trafic (en EVP/h) généré par le projet à l'HPM et à l'HPS par rapport à la situation de référence

6.1.4.c.3. Conditions d'accès au site

Accès rond-point Hermès

Le projet prévoit un accès depuis le rond-point Hermès pour les camions semi-remorques. Il s'agit d'un accès déjà existant mais légèrement décalé et agrandi de manière à accueillir un gabarit de camions semi-remorques. Le portail à l'entrée est situé de manière à ce que le camion semi-remorque en attente d'ouverture du portail n'empiète pas sur le rond-point.

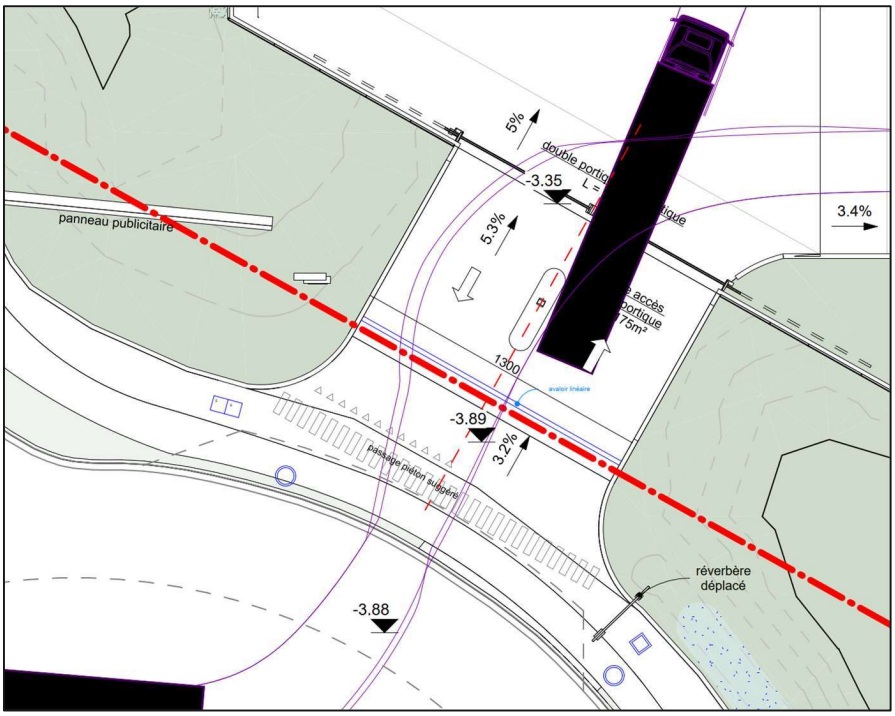


Figure 40 : Accès au site via le rond-point Hermès

Accès voirie Ouest

Le projet prévoit la création d'un nouvel accès depuis la voirie Ouest. Celui-ci sera accessible en tourne-à-droite et tourne-à-gauche en entrée comme en sortie du site.

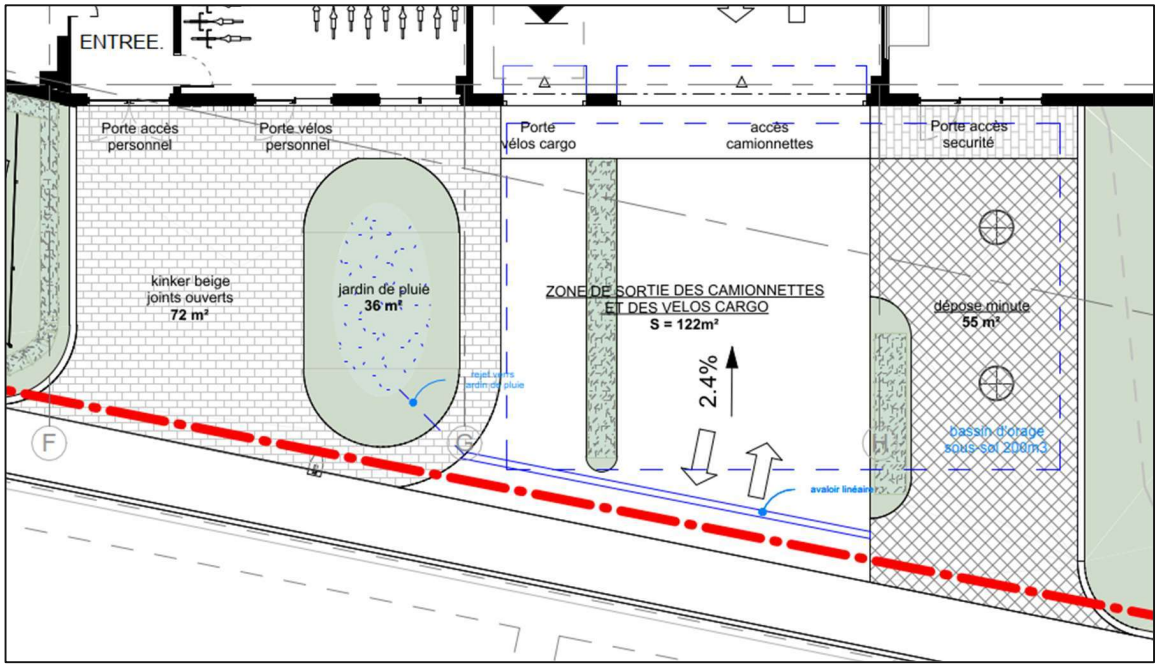


Figure 41 : Nouvel accès au niveau de la voirie Ouest

Accès boulevard Industriel

Le projet prévoit la création d'un nouvel accès au niveau du boulevard Industriel (rampe menant au parking en toiture). Cet accès sera emprunté par les voitures du personnel et les camionnettes. La rampe sera accessible en entrée en tourne-à-droite et en sortie en tourne-à-droite sur le boulevard Industriel. En sortie, si les véhicules souhaitent se rendre au sud du boulevard Industriel, ils devront réaliser un demi-tour plus au nord du boulevard Industriel. L'aménagement d'un tel accès nécessite de supprimer 5 emplacements existants sur le boulevard Industriel.

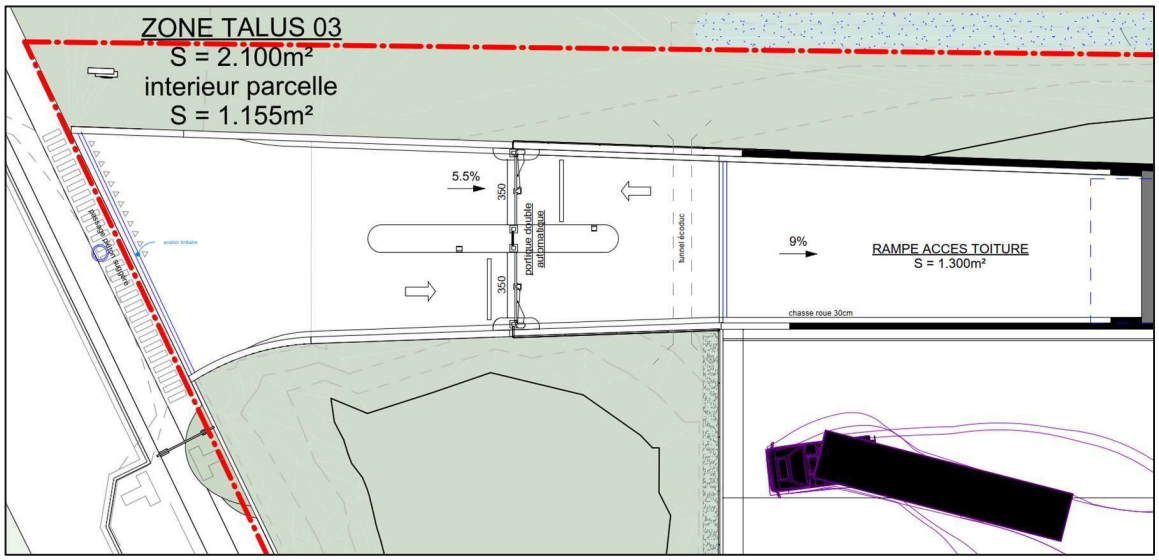


Figure 42 : Nouvel accès au niveau du boulevard Industriel

6.1.4.d. STATIONNEMENT AUTOMOBILE

6.1.4.d.1. Stationnement en lien avec l'activité logistique (camionnettes)

Le projet prévoit qu'une partie des places du parking en toiture (78 places) soient dédiées au stationnement des camionnettes logistiques. Une partie des places est dédiée aux employés (51 places) et visiteurs (4 places), le solde (23 places) est prévu pour les camionnettes (voir justification de la répartition ci-dessous).

6.1.4.d.2. Stationnement pour les employés et visiteurs des bureaux et de l'activité logistique

Offre

Le projet prévoit 78 places voitures (dont 4 PMR et 36 équipées d'une borne de recharge électrique) sur le parking en toiture pour les employés, visiteurs et camionnettes logistiques. Parmi les 78 places voitures, aucune distinction n'est faite entre les places à destination des camionnettes, des visiteurs et des employés de bureaux ou des employés / ouvriers dédiés à la logistique. La répartition est donc supposée sur base de la demande en stationnement présentée ci-dessous.

Demande

Sur base de l'estimation de la demande en déplacement (parts modales et répartition horaire), la demande en stationnement est évaluée à 51 places voitures pour les employés et 4 places voiture pour les visiteurs. En prévoyant 78 places voitures en toiture, le projet répond à la demande en stationnement des employés et visiteurs (les 23 places restantes sont dédiées aux camionnettes logistiques).

Adéquation avec la réglementation

Le site du projet est localisé dans la zone d'accessibilité C du RRU, correspondant à une zone moyennement desservie en transports en commun.

Pour une zone d'accessibilité C et une superficie de 1474m² de bureaux, le CoBrACE impose un maximum de 25 emplacements pour la fonction de bureaux.

Zone d'accessibilité (A,B,C) :	C
Superficie plancher bureaux (m²)	1474
Nombre d'emplacements de référence admis selon COBRACE :	25

Figure 43 : Calculateur CoBrACE

Le RRU (Titre VIII, article 11) autorise un certain nombre d'emplacements pour la fonction de bureaux et les immeubles situés en zone d'accessibilité C : « *§ 1. Sans préjudice de l'application du § 2 du présent article, les immeubles comportent au maximum le nombre suivant d'emplacements de parcage accessoires aux bureaux et aux surfaces destinées aux activités de haute technologie ou de production de biens immatériels : […] 4° pour les immeubles situés en zone C :* ***1 emplacement de parcage par tranche de 60 m² de superficie de plancher***. »

Pour une superficie de 1474m² de bureaux, le nombre d'emplacements maximum autorisés par le RRU est de 25 (même quota que celui imposé par le CoBrACE).

Le RRU (Titre VIII, article 15) autorise un certain nombre d'emplacements pour les activités industrielles, logistiques et d'entreposage : « *Le nombre d'emplacements de parcage, en ce compris les emplacements pour les véhicules du personnel, véhicules fonctionnels, véhicules des visiteurs et ceux des clients, est déterminé* ***sur base d'une proposition motivée du demandeur*** *portant notamment sur les caractéristiques du stationnement en voirie, l'accessibilité en transport en commun du bien, le type d'activités, les caractéristiques de ou des entreprises et, le cas échéant, le profil de mobilité des visiteurs ou clients* »

Sur les 78 places proposées, le projet ne distingue pas les places attribuées à la fonction de bureaux ou à la fonction logistique. En supposant que 25 places sont destinées aux bureaux (quota CoBrACE et RRU) et 53 sont destinées à la fonction logistique, le projet respecte le CoBrACE et le RRU. Les 53 places dédiées à la fonction logistique se répartissent ensuite comme suit : 26 places pour les employés dédiés à la fonction logistique, 4 places pour les visiteurs (correspondant à la demande de 51 places pour les employés et 4 places pour les visiteurs) et 23 places pour les camionnettes logistiques.

Le PPAS Rive Droite donne une base de 1 emplacement par 50 m² de bureau ou 100 m² d'atelier. Pour 1474m² de bureaux, le nombre d'emplacements à prévoir est de 29. Pour 12 488m² de surfaces de halls logistiques, le nombre d'emplacements à prévoir est de 124. L'offre proposée (78 places) est inférieure aux ratios donnés par le PPAS (124+29 = 153 places) mais se justifie par la demande en stationnement (voir ci-dessus) et par la présence, en plus des places de stationnement, de zones de chargement et déchargement des marchandises.

Stationnement PMR

Le RRU (Titre IV, article 7) impose un nombre de places PMR de parking en fonction de la taille du parking. Avec 78 places au total pour véhicules particuliers, le RRU impose 3 places pour PMR. Le projet en prévoit 4, il est donc conforme au RRU.

Normes d'électromobilité

Sur les 78 places, le projet prévoit 36 places avec bornes de recharge électrique, soit 46% de l'offre. Cela respecte les exigences de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables du 29 septembre 2022, qui impose pour les parkings de bureaux au moins 30% des emplacements à partir de 2035.

Impact sur les émissions de CO_2

Le projet contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en s'appuyant sur l'électrification des véhicules de distribution du dernier kilomètre et le recours à des vélos cargos pour une partie des livraisons de proximité. Afin d'apprécier l'ordre de grandeur de cette contribution, une estimation simplifiée a été réalisée en comparant le fonctionnement projeté à celui d'une plateforme logistique conventionnelle reposant sur une flotte de camionnettes diesel assurant les mêmes tournées de distribution. L'estimation repose sur les hypothèses issues de l'étude de mobilité, qui prévoit environ 168 tournées quotidiennes de distribution. À défaut de données sur la longueur effective des tournées, une distance moyenne de 25 km par tournée a été retenue, correspondant à un rayon d'action représentatif d'une plateforme de logistique urbaine desservant la Région de Bruxelles-Capitale. Les tournées ont été réparties entre 150 tournées réalisées en camionnettes électriques et 18 tournées effectuées en vélos cargos, conformément au principe de fonctionnement du projet.

Pour le scénario de référence, un facteur d'émission de 0,27 kg CO_2/km [2] a été retenu pour une camionnette diesel, valeur représentative d'un véhicule utilitaire léger en conditions réelles d'exploitation. Pour les camionnettes électriques, un facteur de 0,05 kg CO_2/km a été utilisé. Cette valeur est obtenue en considérant une consommation moyenne de l'ordre de 20 kWh/100 km et le facteur d'émission du mix électrique belge (environ 250 g CO_2/kWh en moyenne annuelle), soit environ 50 g CO_2/km[3]. Les vélos cargos électriques présentent quant à eux des émissions d'exploitation très faibles, estimées à environ 5g CO_2/km, principalement liées à la consommation d'électricité. Sur cette base, une plateforme conventionnelle parcourant environ 4 200 km par jour (168 tournées × 25 km) générerait approximativement 1,13 tonne de CO_2 par jour, soit près de 283 tonnes de CO_2 par an sur la base de 250 jours d'exploitation. En comparaison, le fonctionnement projeté conduirait à des émissions estimées à environ 190 kg de CO_2 par jour, soit 48 tonnes de CO_2 par an. L'économie potentielle est ainsi estimée à environ 235 tonnes de CO_2 par an**,** correspondant à une réduction d'environ 83 % des émissions liées aux tournées de distribution du dernier kilomètre par rapport à une organisation logistique conventionnelle. Cette estimation constitue un ordre de grandeur destiné à illustrer le potentiel climatique du projet. Les résultats réels dépendront notamment de la distance effectivement parcourue

[2] ADEME - Facteurs d'émissions des différents modes de transport routier ; Etude - Facteurs d'émissions des différents modes de transport routier - Liste et fiches

[3] Vlaanderen - Facteurs d'émission de CO2, valeurs calorifères nettes et gravités spécifiques des combustibles fossiles et de l'électricité ; CO2-emissiefactoren, calorische onderwaarden en soortelijke gewichten van fossiele brandstoffen en elektriciteit | Vlaanderen.be

par les véhicules, de la part des livraisons réalisées en vélo cargo, du taux de chargement des véhicules, ainsi que de l'évolution du mix électrique belge.

Les bénéfices présentés ci-dessus, fondés uniquement sur l'électrification de la flotte de distribution, constituent une estimation prudente de la contribution climatique du projet. Les effets de la mutualisation des flux logistiques, qui ne sont pas quantifiés dans la présente estimation, devraient conduire à une réduction supplémentaire des kilomètres parcourus et, par conséquent, à une diminution additionnelle des émissions de gaz à effet de serre. La littérature consacrée aux plateformes de consolidation urbaine montre que ces effets peuvent être significatifs, en particulier lorsque les taux de remplissage des véhicules sont optimisés et que plusieurs opérateurs mutualisent leurs activités.

6.1.4.e. Qualité des aménagements prévus pour les piétons et cyclistes

6.1.4.e.1. Accès depuis les voiries adjacentes

L'accès piéton / PMR et cycliste se fait au niveau de la façade Ouest en empruntant la voirie Ouest.

Le trottoir existant a été jugé en bon état pour garantir le confort d'accès aux piétons.

Les cyclistes devront emprunter les bandes cyclables suggérées existantes sur la voirie Ouest. La création d'un aménagement cyclable séparé de la chaussée a été étudié mais n'a pas été retenu pour les raisons suivantes :

D'une part, nous avons évalué le flux routier en situation projetée au niveau de la voirie Ouest à 152 EVP / h à l'HPM (8h-9h) et à 219 EVP / h à l'HPS (16h-17h) dans le sens nord > sud et à 78 EVP / h à l'HPM et à 23 EVP / h à l'HPS dans le sens sud > nord. On estime qu'un trafic est faible lorsqu'il est inférieur à 200 veh/h/sens. Dans le sens nord > sud, le trafic est à la limite entre un trafic faible et intermédiaire. Le flux routier concerne pour une partie des poids-lourds (en lien l'entrepôt B-Post) et des bus (en lien avec le dépôt STIB).

D'autre part, le flux de vélo cargos généré par le projet en lien avec l'activité logistique est faible. Celui-ci estimé à environ 5 vélos / heure de pointe (environ 25% des 20 tournées effectues en vélos cargos sur la journée). Le nombre d'employés / visiteurs se rendant sur le site en vélo à l'HPM et sortant du site à l'HPS est estimé à maximum 6 vélos/h.

La voirie Ouest dispose d'une largeur de chaussée de 7,56m. Les bandes cyclables suggérées ont respectivement une largeur de 1,2m et 1,1m. En supposant qu'une bande cyclable suggérée soit empruntée par un cycliste et que le bus / camion souhaite dépasser le cycliste, la largeur de la chaussée restante (6,36m) serait suffisante pour le dépassement et pour le croisement de deux poids-lourds.

La visibilité à la sortie du site du projet en façade Ouest est suffisante pour permettre aux vélos de s'engager sur la chaussée (bonne visibilité des automobilistes sur les vélos en sortie du site et bonne visibilité des vélos sur la circulation en chaussée).

Enfin, la voirie Ouest serait empruntée par les vélos du projet sur un court tronçon (environ 70m) avant de rejoindre les pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles du boulevard Industriel.

Si le flux de vélos est amené à augmenter à terme, un aménagement séparé visuellement ou physiquement (piste cyclable marquée) pourrait être à envisager, en discussion avec la STIB.

6.1.4.e.2. Circulations au sein du site

L'entrée piétonne / PMR est de plain-pied. Le bâtiment intègre un ascenseur accessible aux PMR et un escalier permettant de desservir le rez-de-chaussée, l'étage mezzanine et le premier étage.

6.1.4.f. STATIONNEMENT VÉLO

6.1.4.f.1. Stationnement vélos cargos en lien avec l'activité logistique

Le projet prévoit l'aménagement d'une zone de chargement de marchandises pour les vélos cargos dédiés aux tournées logistiques, au niveau du rez-de-chaussée du bâtiment. La zone dispose de 20 dispositifs d'accroche. L'accès est de plain-pied et est direct depuis la voirie Ouest ce qui garantit l'accessibilité vélo au site.

6.1.4.f.2. Stationnement vélos pour les employés et visiteurs de l'activité logistique et des bureaux

Offre

Le projet prévoit l'aménagement d'un local vélo de 40 places et de 80m² de superficie à destination des employés.

Un arceau vélo pour les visiteurs permettant d'attacher deux vélos est installé à proximité de l'entrée du personnel.

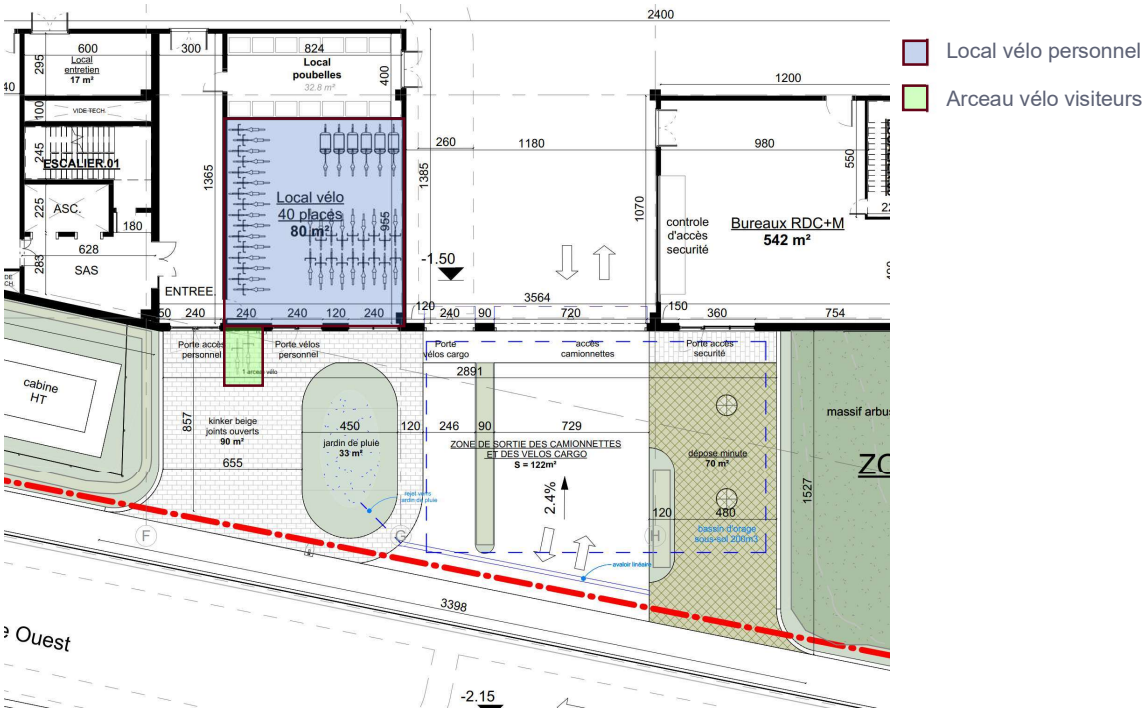


Figure 44 : Stationnements vélos visiteurs et personnel.

Demande

Sur base de l'estimation de la demande en déplacement et des parts modales retenues pour les employés et visiteurs, la demande en stationnement vélos est évaluée à 6 emplacements (5 places employés et 1 place visiteur). L'offre en places vélos présente un excédent de 35 places par rapport à la demande en stationnement vélos employés. Pour les visiteurs, la demande étant de 1 place, ils pourront utiliser les arceaux vélos installés à proximité de l'entrée du personnel.

Adéquation avec la réglementation

Le RRU (Titre VIII, article 13) impose un nombre de stationnement vélos pour les bureaux :

« *Tout immeuble nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum* ***un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble****. Ces emplacements réunissent les conditions suivantes : 1° être sécurisés ; 2° être d'accès aisé depuis la voie publique ; 3° être couverts ; 4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.* »

Le RRU (Titre VIII, article17) impose un nombre de stationnement pour les activités logistiques :

« En cas de construction ou de reconstruction, le nombre d'emplacements de parcage pour vélos est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un ***minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble****.* ».

Pour 1 474m² de superficie de bureaux, le nombre minimal d'emplacements vélos à prévoir est de 7 places. En prévoyant, 40 places pour les employés des activités de bureaux et des activités logistiques, le projet respecte le RRU. L'accès au local vélo projeté est de plain-pied et est direct depuis la voirie Ouest (porte donnant directement sur le local). Le local vélo sera fermé et sécurisé et muni de dispositifs d'accrochage en « U inversés avec barre horizontale ». Ces éléments garantissent une très bonne accessibilité cycliste du projet.

6.2. Urbanisme, paysage et patrimoine

6.2.1. Aire géographique

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse de l'urbanisme, du paysage et du patrimoine couvre le site lui-même et se prolonge jusqu'aux fronts des rues adjacentes.

6.2.2. Situation existante

6.2.2.a. Situation existante de droit et planologique

Le contexte réglementaire et planologique est détaillée au point 2.4.2.

Pour le chapitre « Urbanisme », les éléments à retenir sont les suivants :

Plans réglementaires

Selon le PRAS, la parcelle est inscrite en zone d'industrie, et plus précisément en zone d'industries urbaines, destinée à accueillir des activités productives et logistiques, ainsi que des activités liées à l'amélioration de l'environnement (épuration, traitement, recyclage et collecte des déchets).

Le site est concerné par les prescriptions du PPAS Rive Droite (arrêté royal du 14/02/1962 de protection des activités commerciales et industrielles).

Le site n'est pas concerné par un PAD.

Le projet est soumis au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) et au Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) de la commune d'Anderlecht.

Plans stratégiques

Selon le PRDD, le site est compris dans le Territoire du Canal et dans une Zone d'économie urbaine stimulée. Il est situé dans un corridor de mobilité et le long du boulevard Industriel (axe concerné par des lignes de transports en commun de haute capacité à créer ou à étudier).

Selon le PCD de la commune d'Anderlecht, les ambitions pour le boulevard Industriel concernent le renforcement de son caractère urbain et la densification de ses rives.

Le site est repris dans l'étude de faisabilité de la zone d'industrie urbaine du PRAS.

Le site étant repris dans le Territoire du Canal, celui-ci est concerné par le BKP et le Plan Canal qui visent, au niveau de la Zone Industrielle Sud, à renforcer l'identité paysagère avec un paysage à compartiments.

6.2.2.b. Situation existante de fait

6.2.2.b.1. Localisation du site par rapport aux activités, aux infrastructures de transports et aux bâtiments alentours

Le site est localisé au sein d'une zone d'industries (zone délimitée en rose sur la figure suivante), le long du boulevard Industriel, au sud du rond-point Hermès. Le boulevard Industriel est une voirie structurante dédiée principalement à la desserte des zones d'activités économiques, industrielles et logistiques et assurant la circulation des poids lourds. Le site est localisé à proximité du canal Bruxelles-Charleroi (300 m au nord-ouest du site) et de voies de chemin de fer (300m à l'est du site).

Le site du projet est entouré par les bâtiments et fonctions suivantes :

- A l'est, se trouvent les dépôts de bus de la STIB (Petite Île), de gabarit R+2.
- Au sud, se trouve l'entrepôt de B-Post et l'Institut El Hikma – La Sagesse (bâtiment à caractère industriel de gabarit R+1).
- A l'ouest, se trouve un bâtiment occupé par Sibelga (bâtiment en R+0 avec R+1 partiel).
- De l'autre côté du Boulevard Industriel, au nord, se dresse le complexe d'immeubles Citydox, récemment construit, comportant des bureaux, des logements et des surfaces dédiées à des activités productives. Ces immeubles sont de gabarits R+6. Les bâtiments de ce complexe situés en front du boulevard Industriel sont des immeubles de bureaux.
- Au nord-ouest, sont localisés un carwash ainsi que des bâtiments, de gabarit R+1, accueillant des entreprises (notamment Fluxys).

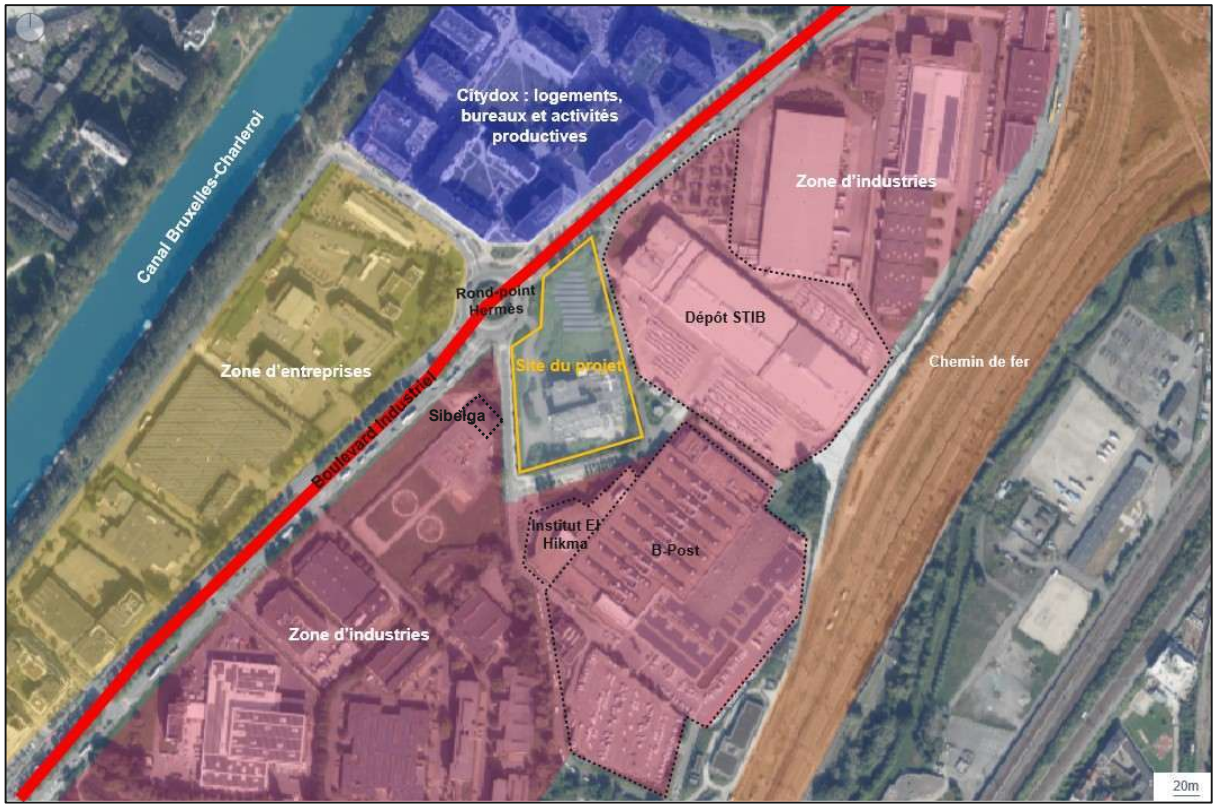


Figure 45 : Localisation du site du projet par rapport aux infrastructures et aux bâtiments alentours (fond de plan : Brugis)

6.2.2.b.2. Description de l'occupation actuelle du site

Actuellement, le site est occupé par un bâtiment présentant différents volumes représentatifs de ses différentes phases de construction : le volume principal, de gabarit en R+4, a été construit en 1990 et les volumes annexes (principalement de gabarits en R+2) ont été construits dans les années 2004 puis 2007. Ces différents volumes bâtis forment un ensemble unique, homogène et compact, à caractère industriel. Le bâtiment, d'une hauteur de 17m par rapport au niveau du sol, est implanté dans la partie sud de la parcelle, sur une petite butte, en retrait par rapport à l'alignement du boulevard industriel et des voiries Ouest, Est et Sud.

Une voirie principale dessert le bâtiment existant et donne sur des zones de stationnement pour voitures, des aires de manœuvres pour les camions et des zones de chargement / déchargement pour les camions à l'arrière du bâtiment. Des panneaux photovoltaïques sont présents dans la partie nord de la parcelle.

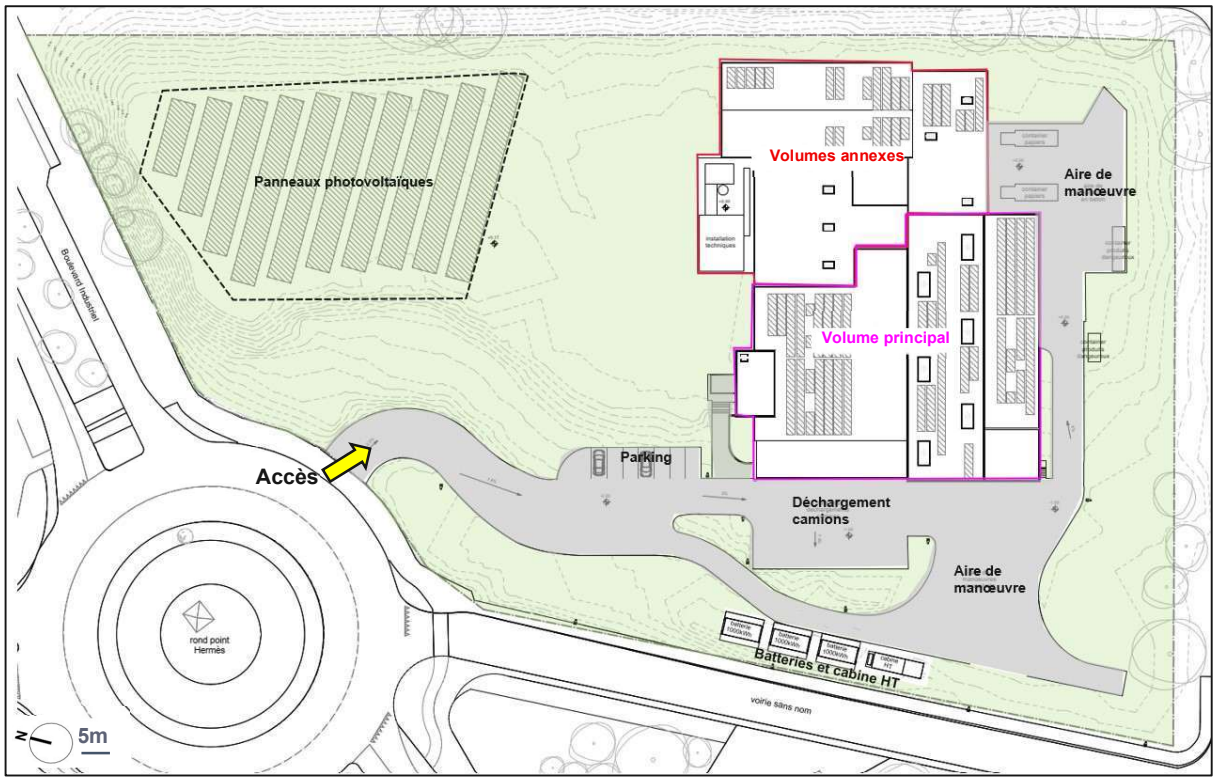


Figure 46 : Plan d'implantation de la situation existante de fait

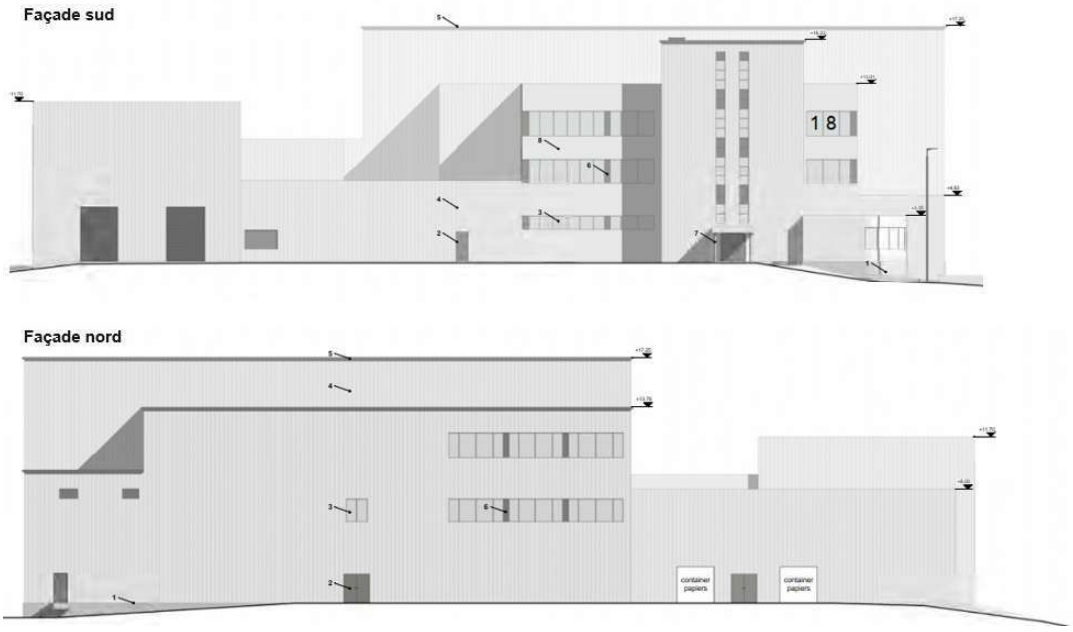


Figure 47 : Façades sud et nord du bâtiment existant

Le bâtiment est visible depuis le rond-point Hermès et depuis les voiries privées Sud, Est et Ouest. La végétation haute présente en bordure sud de la parcelle masque une partie du bâtiment.



Figure 48 : Vue du bâtiment depuis les voiries adjacentes

6.2.2.c. Patrimoine

La Figure 49 localise la zone de projet par rapport au patrimoine bâti, archéologique et naturel alentour : aucun bien protégé n'est situé sur le site. A proximité du site, on trouve deux sites archéologiques et un bâtiment repris à l'inventaire légal.

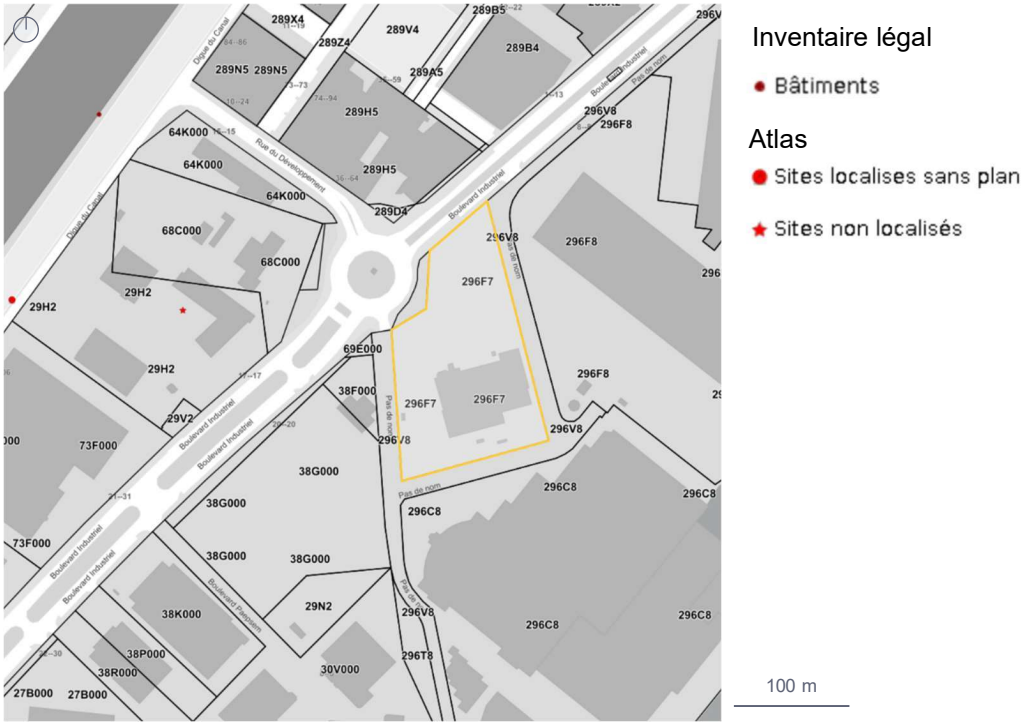


Figure 49 : Patrimoine bâti, archéologique et naturel (source : BruGIS)

6.2.3. Situation future prévisible

Le projet d'agrandissement du dépôt de bus de la STIB modifiera peu le paysage urbain dans la zone d'étude, le dépôt étant déjà existant et s'intégrant déjà dans une zone industrielle. Au niveau des voiries, le projet vient ajouter des rails de tram le long de la voirie Sud.

6.2.4. Situation projetée

6.2.4.a. Morphologie des éléments projetés

6.2.4.a.1. Bâtiment

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment s'étendant sur deux niveaux, un rez-de-chaussée et un étage, avec un niveau intermédiaire, appelé niveau mezzanine.

Le rez-de-chaussée de l'entrepôt accueille des espaces dédiés à l'activité logistique lourde ou mixte (zone de chargement des camionnettes et des vélos cargos) ainsi qu'un local vélo de 40 places pour le personnel.

Le niveau mezzanine accueille des bureaux.

Une partie du niveau R+1 accueille des espaces dédiés à la logistique légère et des bureaux. La toiture de cette partie est plate et recouverte de panneaux photovoltaïques. L'autre partie du niveau R+1 est occupée par un parking de 78 places. Ce parking est situé en toiture du niveau rez-de-chaussée et est surmonté d'auvents photovoltaïques.

Le bâtiment est de forme rectangulaire, de dimension 97m (élévation Est) x 92m (élévation Sud) implanté dans la partie sud de la parcelle. Il mesure 15,5m de hauteur au-dessus du niveau de l'assise existante.

Les façades Est, Ouest et Sud sont en retrait de 10m par rapport à l'alignement des voiries Est, Ouest et Sud. La façade nord est en retrait de 19,9m par rapport au rond-point Hermès et de 76m par rapport au boulevard Industriel.

Les façades du niveau supérieur du bâtiment sont en bardage architectural métallique nervuré de teinte ocre. Les façades du niveau au rez-de-chaussée du bâtiment seront en béton de teinte gris clair.

La façade nord présente 8 portes sectionnelles de teinte gris foncé dédiée au déchargement des camions.

Des baies sont disposées de manière longitudinale sur les façades nord, sud et ouest. Elles participent au rythme de la façade.

Une enseigne est apposée sur la façade nord et la façade ouest.

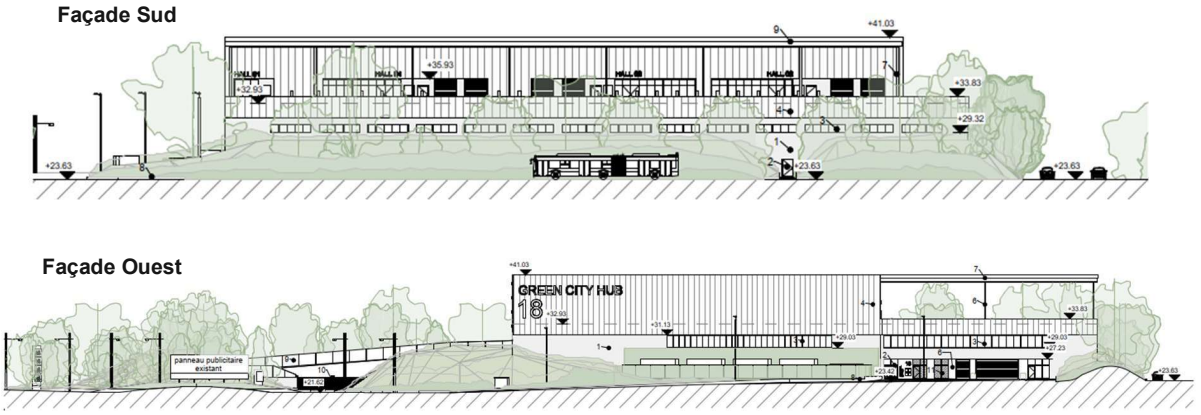


Figure 50 : Illustration de la façade Sud et Ouest

6.2.4.a.2. Espaces extérieurs

Le projet prévoit l'aménagement de zones de voirie en asphalte comprenant un accès carrossable depuis le rond-point Hermès (conservation de l'accès carrossable existant), un quai de déchargement pour les camions semi-remorques au droit de la façade nord du bâtiment et un parvis donnant sur les accès prévus en façade ouest. Au niveau de ce parvis, le projet prévoit une zone de dépose-minute

pour les visiteurs. Le long de la façade Est, le projet prévoit l'aménagement d'une rampe pour véhicules motorisés donnant accès à un parking en toiture.

Le reste du site est aménagé en talus végétalisés. Le plan paysager est présenté sur la figure suivante et distingue 4 zones d'intervention :

- Zone 1 : Conservation de la végétation existante et plantation d'un alignement d'arbres (24 au total) dans la continuité des arbres existants ;
- Zone 2 : Conservation de la végétation existante en bordure de talus, plantation de 8 nouveaux arbres, d'une haie libre et d'une prairie fleurie ;
- Zone 3 : Plantation de 5 nouveaux arbres, de nouveaux massifs arbustifs et d'une prairie fleurie ;
- Zone 4 : Conservation des haies existantes et plantation de massifs arbustifs, clôtures végétalisées entourant les batteries.



Figure 51 : Plan d'aménagement paysager en situation projetée

6.2.4.a.3. Equipements complémentaires

Le long de la façade ouest du bâtiment projeté, 5 installations techniques sont prévues en extérieur (1 cabine HT, 4 batteries de 500 kWh). Elles sont entourées par une clôture végétalisée.

6.2.4.b. Intégration urbanistique et paysagère du projet

La fonction proposée (activité logistique) est en adéquation avec les fonctions présentes dans une zone d'industries (zone au sud du boulevard Industriel). Au niveau de la morphologie du projet, la hauteur du

bâtiment proposée est similaire aux hauteurs des bâtiments situés dans la zone d'industries (R+2 pour le dépôt de la STIB, R+1 pour l'entrepôt de B-Post et R+1 pour le bâtiment appartenant à Sibelga).

Par rapport au relief, le bâtiment projeté sera implanté en excavant un important volume de terres existantes au centre de la parcelle (pour rappel, en situation existante le bâtiment existant est situé sur une butte). Les talus en partie nord de la parcelle longeant le rond-point Hermès sont conservés. La densification de l'emprise du bâtie permet au bâtiment projeté d'être davantage intégré au tissu formé par le bâtiment de dépôt de la STIB et le bâtiment d'entrepôt de B-Post.

D'un point de vue paysager, la végétalisation des talus permettra de camoufler les infrastructures projetées, en particulier le quai de déchargement des camions et la rampe en façade est.

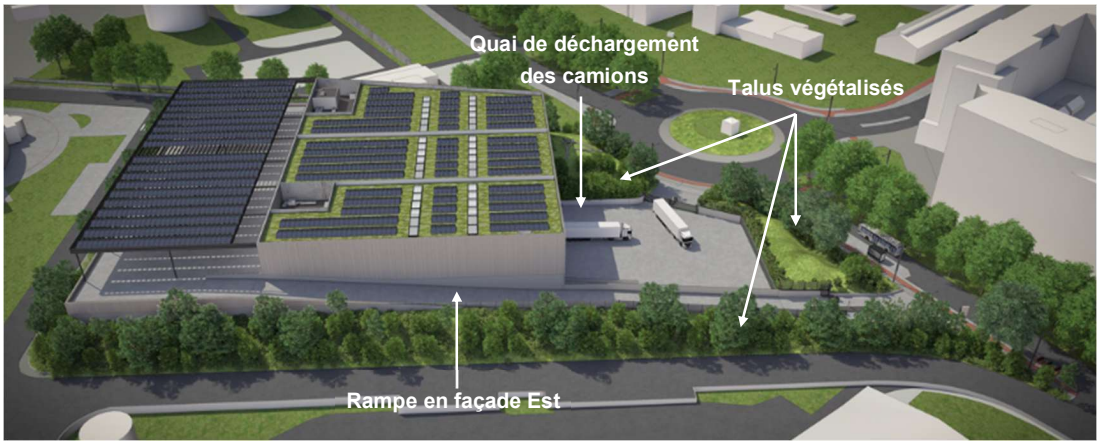


Figure 52 : Vue 3D du projet depuis l'Est du site

Les installations techniques le long de la façade ouest seront camouflées par une clôture végétalisée.



Figure 53 : Vue 3D du projet depuis le boulevard Industriel

La plantation de nouveaux sujets en bordure du talus de la zone 2 (voir Figure 51), dans la continuité des arbres déjà présents, permettra de renforcer l'alignement arboré du boulevard Industriel et d'assurer un front végétal continu et lisible depuis la voie publique.

Enfin, l'intégration des installations techniques en toiture dans une zone de dalle abaissée contribue à l'intégration paysagère du bâtiment. Les éléments de toitures et les zones de voiries (rampe, quai de déchargement des camions) resteront visibles depuis les immeubles en étage élevé du complexe Citydox (les nouveaux bâtiments construits en front du boulevard Industriel sont des immeubles de bureaux et non des logements). L'intégration d'une toiture verte sous les panneaux photovoltaïques permet d'atténuer l'impact visuel du projet.

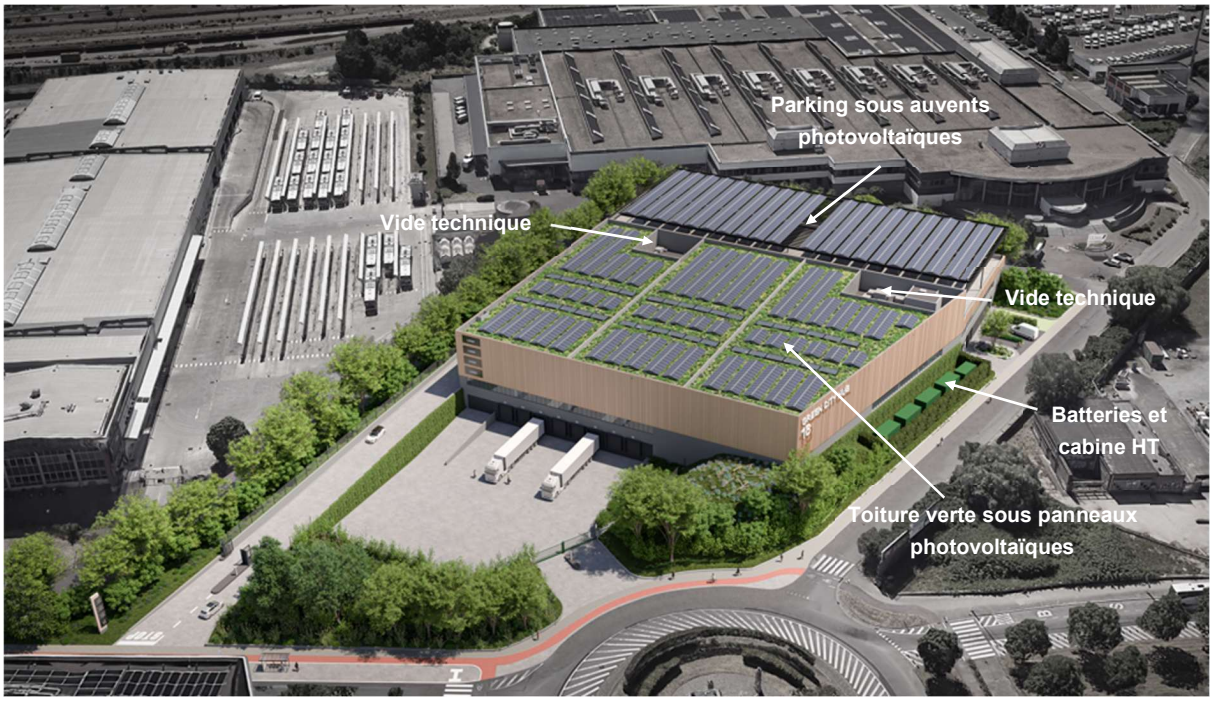


Figure 54 : Vue 3D du projet

6.2.4.c. ADÉQUATION DU PROJET AVEC LES PLANS RÉGLEMENTAIRES ET STRATÉGIQUES

6.2.4.c.1. PRAS

Le projet se site dans une zone d'industries urbaines, destinée à accueillir des activités productives et logistiques, ainsi que des activités liées à l'amélioration de l'environnement. Le projet est donc conforme au PRAS.

6.2.4.c.2. PPAS Rive Droite

Le site est concerné par les prescriptions du PPAS Rive Droite (arrêté royal du 14/02/1962 de protection des activités commerciales et industrielles). Le projet ne respecte pas les prescriptions suivantes :

1-Zone de recul : « *Une zone de recul de 10 m sera exigée le long des voies publiques et du quai du Canal, vers les propriétés voisines. Elle sera de 10m le long du boulevard industriel (autoroute de pénétration Midi) où aucun accès véhicules ne sera autorisé. Sauf pour ce dernier boulevard, la zone de recul pourra avoir une largeur moindre par endroits, à condition que sa largeur soit maintenue en moyenne, grâce à des parties plus larges compensant les plus étroites ; cela en vue de faciliter une implantation plus rationnelle ou plus esthétique. Elle sera aménagée en jardin et parfaitement entretenue avec pelouses, arbres, végétations basses, fleurs, etc. …* »

Le projet respecte bien la zone de recul de 10m (zone de recul prévue entre 19,9m et 76m par rapport au boulevard Industriel). Cependant, le projet prévoit un accès véhicule au niveau du boulevard Industriel (rampe donnant sur le parking dédié au personnel en toiture. Ce choix est réalisé afin de limiter les interférences avec les voiries appartenant à la STIB (la voirie Sud accueillera notamment les futurs rails de tram).

2-Cours et aires de manœuvres : *« La superficie couverte ne pourra dépasser les 3/5èmes de la superficie du terrain (sauf en ce qui concerne les constructions anciennes pour lesquelles on tendra, avec le temps, à se rapprocher le plus possible de cette proportion). »*

Le projet prévoit 11 987m² de surfaces artificialisées (surfaces bâties et surfaces de voiries). Par rapport à la superficie du site (17 053m²), cela représente 70%. La superficie artificialisée est supérieure à 3/5ème de la superficie du terrain. Cela résulte des contraintes techniques et fonctionnelles propres à l'activité logistique (quais de déchargement, aire de manœuvre des camions semi-remorques, rampe d'accès au parking en toiture).

3-Parkings : « *[…] Base : 1 emplacement par 50 m² de bureau ou 100 m² d'atelier.* »

Le projet ne respecte pas les ratios de places de parkings donnés par le PPAS Rive Droite (voir justification au point 6.1.4.d.2).

Le reste des prescriptions concernant les clôtures, le type d'usine, la hauteur et le gabarit, les façades, les toitures sont respectées.

6.2.4.c.3. RRU

Titre I – Caractéristiques des constructions et de leurs abords.

Le projet respecte les articles 7 et 8 de la section 2 du chapitre 2 du titre I qui concernent l'implantation et le gabarit de constructions isolées.

Le projet déroge à l'article 13 du titre I (voir point 6.7.4.a.2).

Titre IV – Accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite

Le projet respecte les normes d'accessibilité pour les PMR. L'accessibilité est détaillée plus amplement dans le chapitre « Mobilité ».

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Le projet déroge à la disposition suivante :

Article 3 : *« Tout parking privé est conçu, construit et équipé de manière à ce que les conditions de sécurité et de circulation de tous les usagers de la voie publique et des utilisateurs du parking soient assurées à tout moment. A cet égard, la rampe de sortie des parkings présente une pente maximale de 4% sur les 5 premiers mètres à partir de l'alignement. »*

La pente de la rampe projetée au niveau du boulevard Industriel présente une pente de 4,5% puis 5,5%. Celle-ci n'est donc pas conforme au RRU.

L'adéquation du projet avec les normes fixées par le RRU sur les emplacements de parcage voitures et vélos est détaillé dans le chapitre « Mobilité » (voir point 6.1.4.d.2).

6.2.4.c.4. RCU de la commune d'Anderlecht

Le projet ne déroge à aucune disposition du RCU d'Anderlecht.

6.2.4.c.5. PRDD

Selon le PRDD, le site est compris dans le Territoire du Canal, dans une Zone d'économie urbaine stimulée (cette zone vise à inciter les entreprises à embaucher de la main d'œuvre locale) et dans un corridor de mobilité. Le projet prévoit l'installation d'une activité logistique urbaine et ne contrevient pas aux objectifs de la Région.

6.2.4.c.6. PCD

Selon le PCD de la commune d'Anderlecht, les ambitions pour le boulevard Industriel concernent le renforcement de son caractère urbain et la densification de ses rives. Le PCD donne à titre indicatif une densité de P/S (surface de plancher / surface du terrain) minimale de 1,3 à 2 lors de toute démolition / reconstruction. En augmentant la densité du bâti (en termes d'emprise et de superficie de plancher), le projet est en adéquation avec l'objectif du PCD d'Anderlecht de densification des rives du boulevard Industriel.

Tableau 6 : Taux d'emprise bâtie et de superficie de plancher par rapport à la superficie du terrain

Indicateurs	Situation existante	Situation projetée
S - Superficie du terrain (m²)*	14 946	14 946
P - Total de la superficie de plancher de tous les niveaux hors-sol (m²)	5 450	13 711
E - Emprise de la construction (m²)	3 100	8 468
Rapport P/S	0,36	0,92
Taux d'emprise E/S	0,21	0,57

*Superficie de la parcelle dont le Demandeur est propriétaire.

6.2.4.c.7. Etude de faisabilité de la zone d'industrie urbaine du PRAS

Le cahier 3 de l'étude de faisabilité de la zone d'industrie urbaine du PRAS formule des prescriptions à l'échelle du territoire et du bâtiment. A l'échelle du territoire, la volonté est d'agir sur l'alignement du boulevard Industriel soit en recréant une façade par la construction de nouveaux immeubles d'alignement, soit par le biais d'un travail paysager basé sur des alignements d'arbres pour compenser le manque de structure bâtie. Concernant cet objectif, le projet ne crée pas de bâtiment à l'alignement du boulevard Industriel en raison des contraintes d'accès nécessaires au fonctionnement de l'activité logistique. Afin de conserver un alignement sur le boulevard Industriel, le projet maintient en front de parcelle, deux talus plantés d'arbres en bordure de voiries.

A l'échelle du bâtiment, les recommandations portent sur la récupération des eaux de pluie (cela est détaillé au chapitre « Eaux de surface, eau potable, eaux usées, eaux pluviales »), l'intégration de panneaux photovoltaïques (ce qui est prévu par le projet), l'intégration d'un éclairage en LEDs (l'éclairage projeté n'est pas encore défini).

6.2.4.c.8. BKP

Le BKP vise, au niveau de la Zone Industrielle Sud, à renforcer l'identité paysagère avec un paysage à compartiments. La recommandation principale de ce plan concerne l'intégration dans les projets d'espaces verts linéaires en bord de parcelle, avec une largeur minimale idéale de 5m. La surface des espaces verts linéaires est en principe d'au moins 10% de la surface totale des demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir.

Le projet prévoit des zones de talus végétalisés sur les bordures Est et Sud de la parcelle, sur une largeur de 10m et sur une superficie de 1 532m² (à l'intérieur du périmètre de propriété) ce qui correspond à 10% de la surface de la parcelle 296F7 dont le Demandeur est propriétaire (14 946m²). Cela est cohérent avec les recommandations du BPK.

6.3. Domaine social et économique

6.3.1. Aire géographique

Le « domaine social et économique » est étudié dans les environs immédiats du site étudié du boulevard Industriel n°18 et du quartier Industrie Sud (quartier du monitoring de l'IBSA), ainsi qu'à l'échelle de la commune d'Anderlecht et de la Région Bruxelles-Capitale selon les sujets abordés.

6.3.2. Situation existante

6.3.2.a. Contexte réglementaire

Le site se trouve dans le périmètre de la Zone d'Économie Urbaine Stimulée (ZEUS). Ces espaces, définis depuis 2013, ont pour objectif d'inciter les entreprises localisées dans le périmètre concerné à embaucher de la main-d'œuvre locale. Ces zones sont définies sur base de trois critères :

- Le taux de chômage
- La proportion de chômeurs ayant un profil d'employé
- Le revenu moyen par déclaration fiscale

Le site du projet se trouve également dans une Zone de Développement 2022 (Figure 55). Ces zones sont sélectionnées sur base d'un retard économique par rapport à la moyenne nationale. Au sein de ces zones, les entreprises peuvent bénéficier d'une aide régionale.

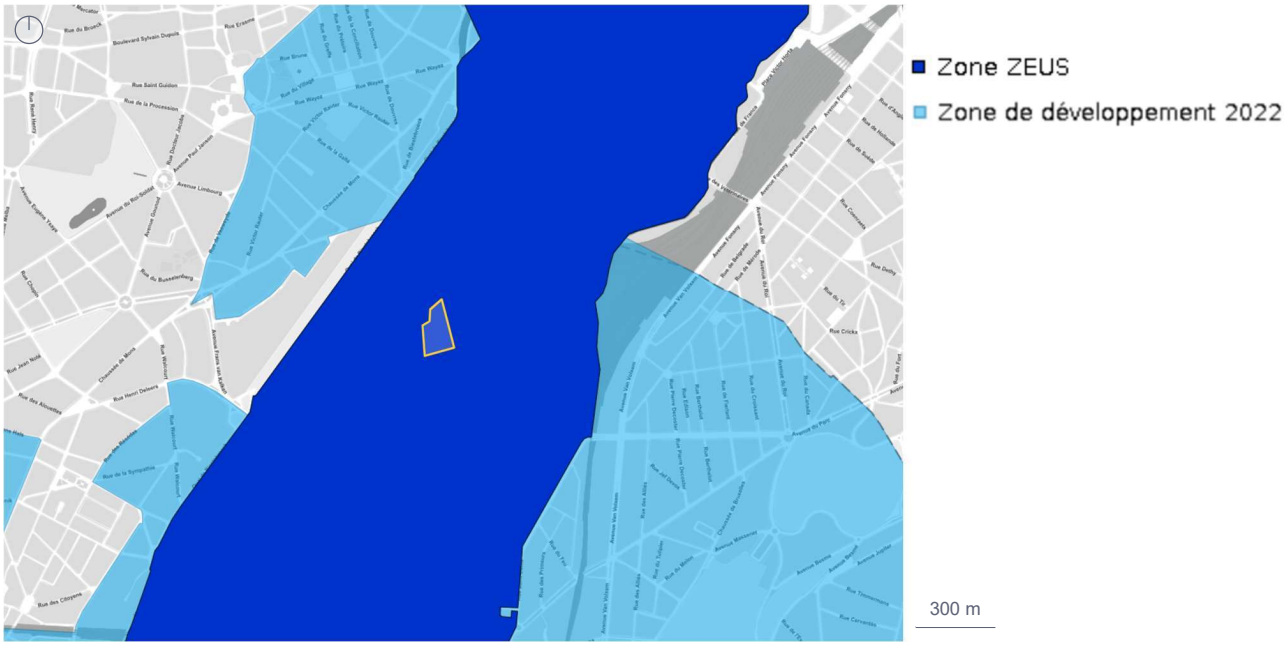


Figure 55 : Situation existante de droit et planologique (source : BruGis)

Le site du projet n'est pas couvert par une Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) et ne fait pas partie d'un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU).

6.3.2.b. Quartier Industrie Sud

Le projet est repris au sein du quartier *Industrie Sud* (quartier du Monitoring de l'IBSA) à la limite avec les quartiers suivants :

- *Bizet – Roue – CERIA* et *Veeweyde – Aurore* à l'ouest ;

- *Anderlecht centre – Wayez*, *Cureghem Vétérinaire*, et *Gare du Midi* au nord ;
- *Bas Forest*, *Van Volxem – Van Haelen*, et *Saint-Denis – Neerstalle* à l'est.
- La Région Flamande au sud.

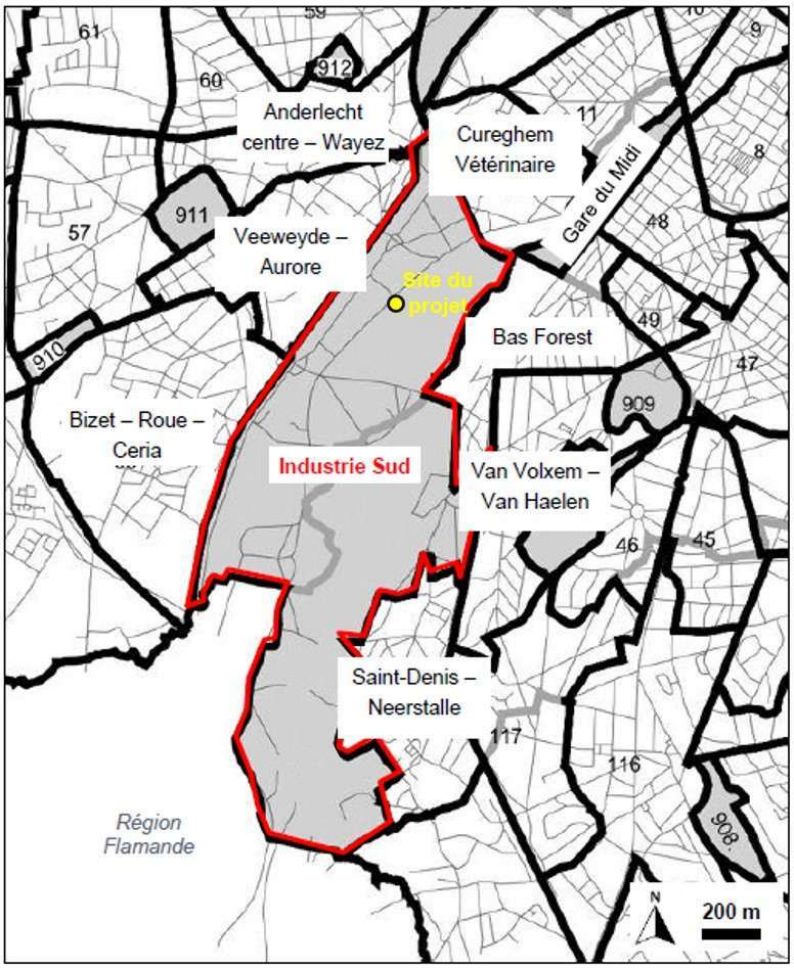


Figure 56 : Situation du projet au sein du quartier Industrie Sud (monitoring de l'IBSA)

Le quartier *Industrie Sud* est un quartier industriel, avec une présence importante du chemin de fer. Il est bordé tout le long de sa limite ouest par le Canal, qui constitue une barrière physique et socio-économique délimitant le quartier de la zone d'étude (quartier *Industrie Sud*) des quartiers plus résidentiels de la Région flamande à l'ouest du Canal et du quartier de Saint-Denis à l'est des voies ferrées. Les quartiers alentours sont majoritairement des quartiers d'habitations, avec des noyaux commerciaux à l'ouest dans le quartier *Bizet – Roue – CERIA* et à l'est dans le quartier *Saint-Denis – Neerstalle*. Le quartier de la *Gare du Midi* est lui aussi un quartier industriel avec une très grande majorité de zones de chemins de fer. Le quartier *Cureghem Vétérinaire* se partage entre des habitations, des bureaux, des équipements d'intérêt collectif/de service public et des commerces.

6.3.2.c. SITUATION EXISTANTE DE FAIT

La cartographie suivante renseigne les affectations présentes au sein de la zone d'industrie urbaine du PRAS. Cette carte a été réalisée en 2017 dans le cadre de l'Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS, les affectations représentées sur la carte ci-dessous ont donc pu évoluer depuis.

Le site est localisé dans la partie nord de la zone d'industrie urbaine du PRAS, bordé à l'Ouest par le boulevard Industriel et situé à 300 m à l'est du Canal Bruxelles-Charleroi et 300 m à l'ouest de la zone

de chemin de fer. Actuellement, le site est sans affectation, l'activité d'imprimerie précédemment exercée sur le site ayant cessé.

Les affectations à proximité directe du site du projet sont : des entrepôts (dépôt STIB, entrepôt B-Post), des bureaux (bureaux associés aux entrepôts et bureaux situés dans le complexe d'immeubles récemment construit Citydox), des industries et entreprises (dans la zone d'entreprises en milieu urbain du PRAS), des logements et activités productives (Citydox) et un équipement (Institut El Hikma, établissement d'enseignement secondaire).

Le site n'est pas particulièrement convivial du fait de la présence du boulevard Industriel (axe structurant accueillant un trafic routier important) et d'activités d'industries mais la présence d'entreprises, de logements, de bureaux et d'un équipement permet d'améliorer la convivialité et d'apporter davantage de mixité fonctionnelle à la zone.

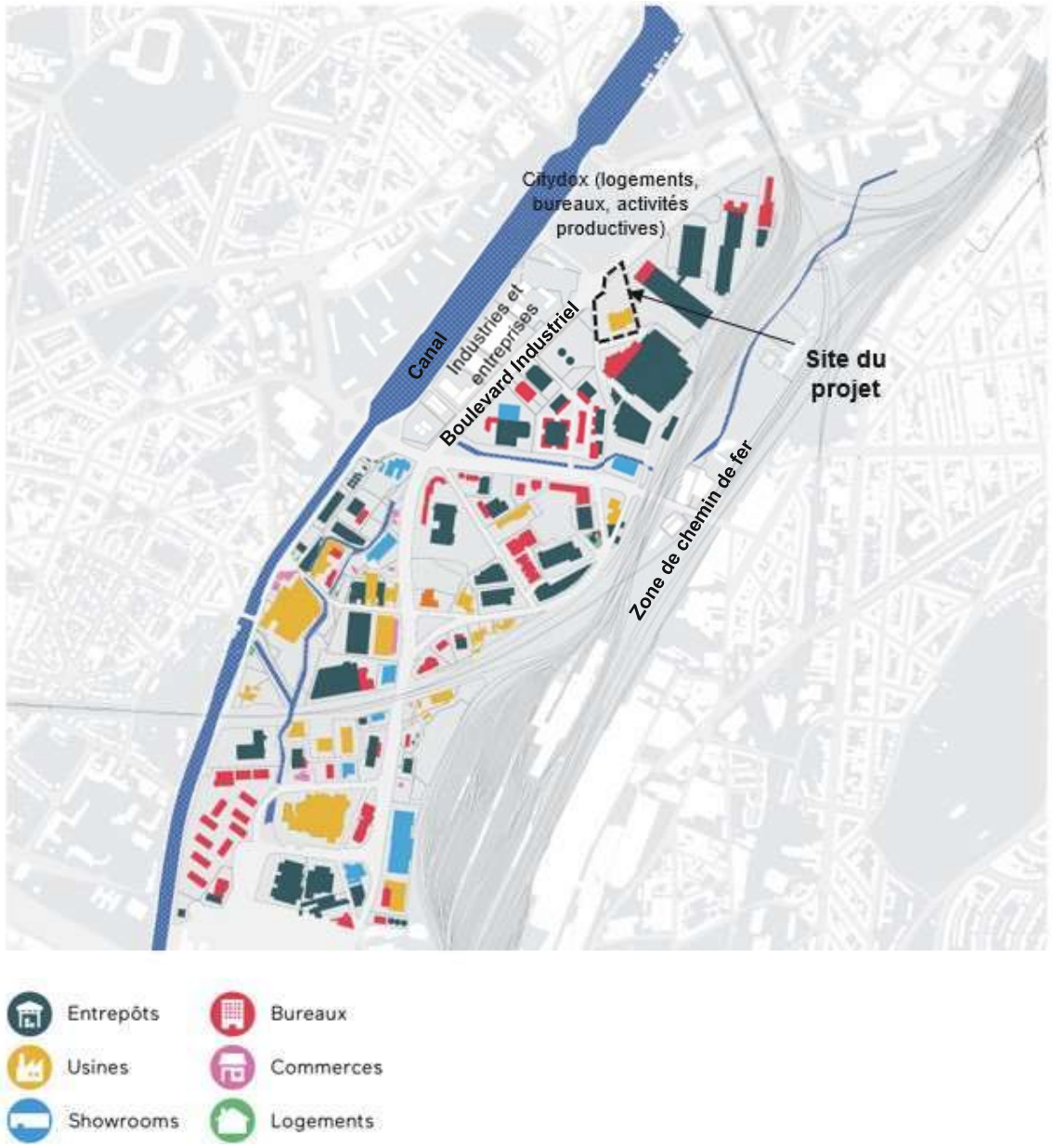


Figure 57 : Affectations existantes dans la zone d'industrie urbaine du PRAS (source : Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS)

La carte suivante illustre les activités existantes au sein de la zone d'industrie urbaine du PRAS. Comme pour la carte précédente, la carte date de 2017, les activités représentées sur la carte ci-dessous ont donc pu évoluer depuis. Les secteurs d'activités principaux au sein de la zone d'industrie urbaine du PRAS sont la construction, les activités de service RH / événementiel, l'agroalimentaire et le secteur automobile.



Figure 58 : Carte des activités existantes dans la zone d'industrie urbain du PRAS (source : Etude de faisabilité sur la zone d'industrie urbaine du PRAS)

6.3.3. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

Le déménagement de l'Institut El Hikma réduira la mixité fonctionnelle aux abords immédiats du site.

L'agrandissement du dépôt de la STIB permettra une meilleure desserte en transports en commun de la Région bruxelloise à terme.

6.3.4. Situation projetée

6.3.4.a. Impacts du projet sur les activités de la zone d'étude

Le projet concerne la construction d'un centre logistique urbain. Cette activité est en cohérence avec la zone d'industrie urbaine du PRAS au sein duquel il s'implante. La réaffectation du site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité dans la zone.

Le projet s'intègre dans un environnement présentant une mixité fonctionnelle mais dont la convivialité est dégradée par la présence du boulevard Industriel. Les nuisances générées par le projet seront limitées : le trafic routier généré par le projet est prévu principalement en dehors des heures de pointe et est faible par rapport aux flux existants sur le boulevard Industriel, le bruit généré par le projet s'intègre dans un environnement sonore déjà bruyant, l'implantation du bâtiment en retrait par rapport à la voirie et les aménagements paysagers projetés permettent l'intégration du bâtiment et de ses infrastructures dans le paysage. La convivialité de la zone n'en sera donc pas dégradée.

6.3.4.b. Fonctions à destination des employés du site

Pour les employés et ouvriers du site, le projet prévoit deux réfectoires, chacun de 70m², et situés au niveau mezzanine. Ces espaces constituent des lieux de convivialité.

6.3.4.c. Aspects économiques

L'implantation d'une nouvelle activité permettra de revaloriser et requalifier le site qui est inactif aujourd'hui (cela évite la dégradation du site et l'insécurité).

Par ailleurs, ce projet permettra de créer de nouveaux emplois (environ 70 ETP, ouvriers et employés de bureaux).

Enfin, le projet d'activité logistique apporte un soutien au tissu économique local en améliorant la desserte des entreprises et commerces (livraisons, stockage) et en renforçant l'attractivité territoriale.

6.4. Environnement sonore et vibratoire

6.4.1. Aire géographique

L'aire géographique étudiée pour la thématique « Environnement sonore et vibratoire » correspond au site du projet, étendu si nécessaire, aux environs immédiats du site (premiers fronts bâtis).

6.4.2. Contexte réglementaire

6.4.2.a. Cadre réglementaire général

Au niveau du cadre européen, plusieurs directives et normes sont d'applications, à savoir :

- La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui fixe une approche commune pour la caractérisation du bruit en environnement avec l'utilisation de deux indicateurs spécifiques : le Lden et le Lnight mais aussi la généralisation d'une méthode de calcul, la Méthode CNOSSOS applicable depuis 2018 pour les études stratégiques ;
- La Norme ISO 1996 relative à la méthodologie et à l'évaluation des mesures en environnement ;

Le cadre régional fixe des arrêtés plus précis que le cadre européen, à savoir :

- Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er décembre 2022 fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesures de bruit.
- Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générées par les installations classées.
- Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.
- L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

Dans le cadre de la prévention et de la lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain (ordonnances 17 juillet 1997 et 1er avril 2004), le nouveau plan « quiet.brussels » a été adopté le 28 février 2019.

Les trois objectifs principaux de ce plan sont de réduire les effets du bruit sur la santé, d'offrir des espaces de calme à tous et d'améliorer le cadre de vie en ville. Le plan « quiet.brussels » intervient aussi bien à l'échelle de l'individu qu'à l'échelle de la région.

6.4.2.b. Valeurs limites applicables pour les installations classées

Dans le cas présent, le principal texte d'application pour le projet est l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées.

Celui-ci fixe les valeurs limites d'immission de bruit en provenance des installations classées et mesurées à l'extérieur de l'établissement, en limite de parcelle.

Les valeurs limites fixées à l'extérieur sont fonction de la situation géographique de l'établissement (de son affectation urbanistique au PRAS), des jours et des heures d'exploitation, ainsi que de la possibilité d'interrompre ou non l'activité durant la nuit ou durant le week-end.

Comme l'indique la figure suivante, le projet se trouve totalement en **zone d'industries urbaines (zone 6)**.



Figure 59 : Extrait du PRAS – Carte des affectations – Situation existante de fait (Source : Brugis)

Les valeurs limites s'appliquant aux installations classées (bruit perçu à l'extérieur) sont les suivantes :

Tableau 7 : Normes acoustiques générales s'appliquant aux installations classées (bruit perçu à l'extérieur) - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002

Périodes	Lundi – Vendredi 7h-19h (Période A)			Lundi – Vendredi 19h-22h et samedi 7h-19h (Période B)			Ts les jours 22h-7h, samedi 19h-22h et dimanche 7h-19h (Période C)		
Zones	Lsp	N	Spte	Lsp	N	Spte	Lsp	N	Spte
Zone 6 – Zones d'industries urbaines, zones de transport et d'activité portuaire, zones de chemin de fer et zones d'intérêt régional à aménagement différé	60	30	90	54	20	84	48	10	78

Avec :

- L_{sp} : niveau de bruit spécifique de l'établissement ;
- N : nombre max. d'événements autorisés, par période d'une heure ;
- En cas du dépassement du seuil de pointe Spte.

6.4.3. NOTIONS ACOUSTIQUES

Afin de faciliter la compréhension des différents indices et termes acoustiques utilisés dans le présent rapport, les principales notions à retenir en matière de bruit et vibrations sont données ci-dessous pour information.

Echelle du bruit

La figure ci-après permet d'évaluer les niveaux de bruit émis par différentes sources sonores du quotidien. La plupart des sons de la vie courante sont compris entre 30 et 90 décibels.

A partir de 80 décibels, il y a un risque important de perte d'audition en cas d'une exposition prolongée au bruit. Ces niveaux de bruits sont essentiellement rencontrés dans le cadre professionnel (industrie, armée, artisanat, etc.) et dans certaines activités de loisirs (chasse, musique, sports mécaniques).

Lorsque des niveaux de 100 dB sont dépassés, le risque de perte auditive est élevé même pour une exposition de courte durée. Enfin, au-delà de 120 dB la perte auditive est immédiate et irréversible.



Figure 60 : Echelle du bruit et impacts sanitaire pour l'homme (source : http://bv.alloprof.qc.ca)

Définition des termes utilisés

Tableau 8 : Définition des termes utilisés

Termes	Définition
Fréquences	La fréquence définit la hauteur d'un son : plus la fréquence est basse, plus le son sera grave. A l'inverse, plus la fréquence s'élève, plus le son sera aigu. L'unité de mesure de la fréquence est le hertz (Hz)-1 hertz = 1 vibration/s.
Spectre et niveau sonore	Un bruit est défini par son niveau sonore en dB ou dB(A) et par son spectre. Le spectre d'un bruit est le résultat de l'ensemble des fréquences constituant ce bruit.
Perception oreille	L'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB (seuil d'audibilité) et 120 dB (seuil de la douleur) et de fréquences comprises entre 20 Hz (sons graves) et 20 000 Hz (sons aigus).
Pondération A	Les niveaux sonores mesurés en dB font souvent l'objet d'une correction fréquentielle afin de tenir compte des caractéristiques de l'oreille humaine qui ne perçoit pas les fréquences de manière linéaire. Aujourd'hui, la pondération A est la plus couramment utilisée, jugée comme le meilleur indice pour évaluer la gêne sonore réelle perçue par les personnes. Les mesures sont, sauf information contraire, exprimées en dB(A) dans le cadre de la présente étude.
Bruit ambiant	C'est le bruit total existant dans une situation donnée, pendant un intervalle de temps donné. Il est composé de l'ensemble des bruits émis par toutes les sources proches et éloignées (équivaut à la valeur LAeq). Dans le cas d'une gêne liée à une source

Termes	Définition
	sonore particulière, le bruit ambiant est la somme du bruit résiduel (ou bruit de fond) et du bruit particulier émis par la source.
Bruit de fond (ou bruit résiduel)	C'est le niveau de pression acoustique moyen du bruit d'ambiance à l'endroit et au moment de la mesure, en l'absence du bruit particulier considéré comme perturbateur (en général s'approche du niveau LA90).
Bruit particulier	Il s'agit du bruit produit par une source sonore générant une gêne dans l'environnement, ou composante du bruit ambiant pouvant être identifiée spécifiquement.
Emergence	Modification temporelle du niveau de bruit ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier.

Indices acoustiques

Niveau sonore LAeq

L'indice le plus utilisé est le niveau sonore équivalent LAeq. Ce niveau est très régulièrement utilisé comme indice de gêne. En effet, dans la pratique, une bonne corrélation existe entre cette valeur et la gêne auditive ressentie par un individu exposé au bruit.

Le LAeq est donné en dB(A) pour exprimer la sensibilité de l'oreille humaine et il représente le niveau de pression acoustique d'un bruit stable de même énergie que le bruit variable réellement perçu pendant la durée d'observation.

$$L_{Aeq} = 10 * \log\left(\frac{1}{T} * \int \frac{{P_a}^2}{{P_0}^2}\, dt\right) [dB(A)]$$

Avec, Pa la pression acoustique mesurée en Pascal,

*P0 la pression acoustique de référence 2*10-5 Pa.*

Niveau Lden

L'indice Lden est le niveau sonore moyen LAeq pondéré sur une période de 24h divisée en 12 heures de jour (day), en 4 heures de soirée (evening) et en 8 heures de nuit (night).

Le Lden est défini par la formule suivante :

$$L_{den} = 10 * \log \frac{1}{24}\left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{Levening+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{Lnight+10}{10}}\right)$$

Avec :

Lday : le niveau de bruit moyen LAeq représentatif d'une journée de 12h (7h-19h en Belgique)

Levening : le niveau de bruit moyen LAeq représentatif d'une soirée de 4h (19h-23h en Belgique)

Lnight : le niveau de bruit moyen LAeq représentatif d'une nuit de 8h (23h-7h en Belgique).

Dans le calcul du Lden, les niveaux moyens de soirée Levening et de nuit Lnight sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A). En d'autres termes, le Lden est associé à la gêne acoustique globale

liée à une exposition au bruit de longue durée et tient compte du fait que le bruit subi en soirée et durant la nuit est ressenti comme plus gênant. Il est utilisé pour l'établissement de cartes de bruit stratégiques car représentatif de la gêne sonore sur 24h.

Le Lnight est également utilisé pour l'établissement de cartes de bruit stratégiques car il constitue un indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil.

Autres indices utilisés

D'autres indices acoustiques sont utilisés pour caractériser l'environnement sonore et les événements :

Les indices statistiques notés LA% qui correspondent aux niveaux de bruit dépassés pendant un certain pourcentage du temps de la période. Le LA90 représente ainsi le niveau sonore dépassé pendant 90% du temps d'observation. Il est souvent utilisé pour caractériser le niveau de bruit de fond.

Le niveau sonore LAmax correspond au niveau sonore maximum mesuré sur la période considérée tandis que le LAmin correspond au niveau sonore minimum.

A titre d'exemple, les différents indices pouvant être retenus dans une étude acoustique sont représentés graphiquement sur l'évolution temporelle ci-après :

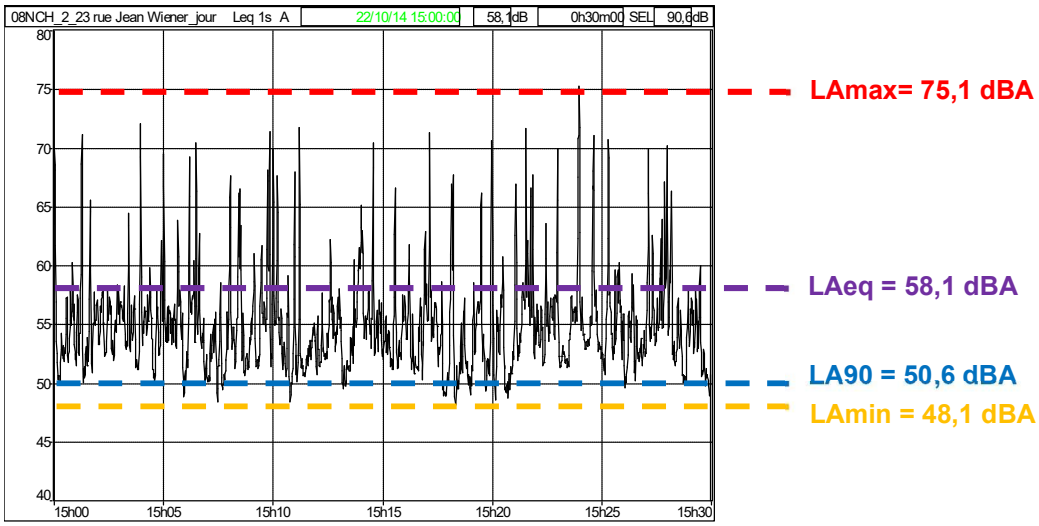


Figure 61 : Définition du niveau sonore LAeq et des indices de bruits les plus couramment utilisés (source ASM Acoustics)

Addition des niveaux sonores :

Quand deux sources de même niveau sonore sont additionnées, le résultat global augmente de 3 dB. Par exemple, le doublement du trafic routier correspond à une augmentation du niveau sonore de 3 dB (avec % poids lourds, vitesses et fluidité identiques).

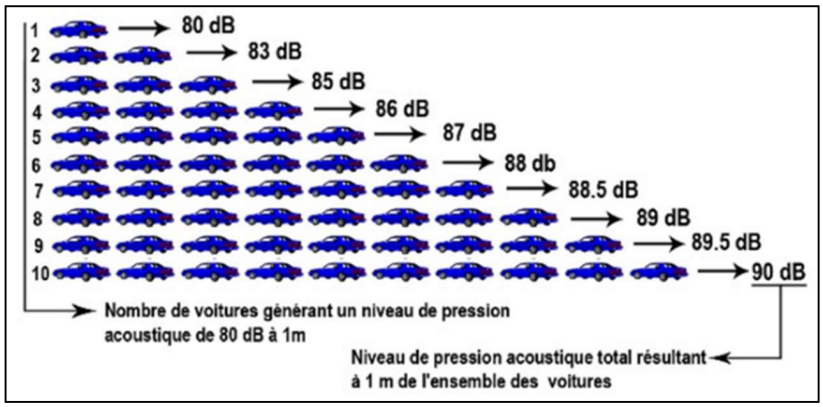


Figure 62 : Addition de niveaux sonores pour des sources identiques (Source : CD Format Bruit, Réseau d'échanges en acoustique, Editions ENSP - 2000)

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si l'une est au moins supérieure de 10 dB par rapport à l'autre, le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. De cette façon, le bruit le plus faible est masqué par le bruit le plus fort.

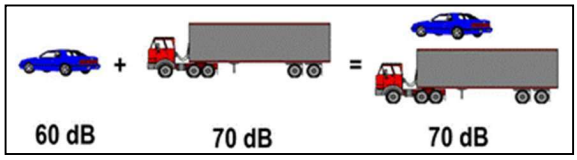


Figure 63 : Addition de niveaux sonores de 2 sources de 10 dB de différence (Source : Format Bruit, Réseau d'échanges en acoustique, Editions ENSP - 2000)

Le niveau sonore résultat de l'ajout de deux sources sonores est défini par la formule suivante :

$$Ltot = 10 \times \log(10^{L1/10} + 10^{L2/10})$$

Avec : L1 : niveau sonore en dB de la source 1

L2 : niveau sonore en dB de la source 2

Ltot : niveau sonore global résultant en dB

6.4.4. Situation actuelle

6.4.4.a. Environnement sonore

Actuellement, l'environnement sonore dans et aux abords directs de la zone étudiée est principalement affecté par :

- Le trafic routier qui constitue la source principale de bruit, notamment sur le boulevard Industriel. La partie Nord du projet est particulièrement impacté ;
- Le trafic ferroviaire impactant de légèrement la zone de projet, principalement dans sa partie Sud ;
- Dans une moindre mesure, le trafic aérien et les autres activités industrielles alentours.

L'environnement sonore et les sources de bruits sont caractérisés plus en détails dans la suite du présent rapport sur base des mesures et des cartes de bruits récoltées auprès de Bruxelles Environnement.

6.4.4.b. Environnement vibratoire

La principale source de vibration aux alentours du site est le trafic ferroviaire. Cependant, les voies ferrées sont situées à plus de 200m de la zone de projet et plus de 350m des premiers immeubles de logements situés le long de la rue du Développement.

Les gros véhicules tels que les bus ou les poids lourds peuvent également être sources de vibrations, mais dans une moindre mesure.

Il n'y a pas de problématique vibratoire identifiée dans l'aire d'étude et le projet n'étant pas de nature à engendrer des vibrations susceptibles d'être gênantes pour les riverains, la thématique vibratoire n'est pas développée dans la suite du rapport.

6.4.4.c. Riverains à proximité du site

Le site est en zone d'industrie urbaine et enclavé entre une zone d'entreprise en milieu urbain et une zone de chemin de fer (cf plan d'affectation des sols, Figure 59).

Les riverains les plus proches de la zone de projet, et donc les plus susceptibles d'être gênés sont les habitations situées rue du Développement au Nord et à plus de 70m de la limite du site. Ils sont situés à l'intérieur de la zone d'entreprise en milieu urbain. La figure ci-après localise ces riverains.

A noter que les nouveaux bâtiments construits en front du boulevard Industriel sont des immeubles de bureaux et non des logements.

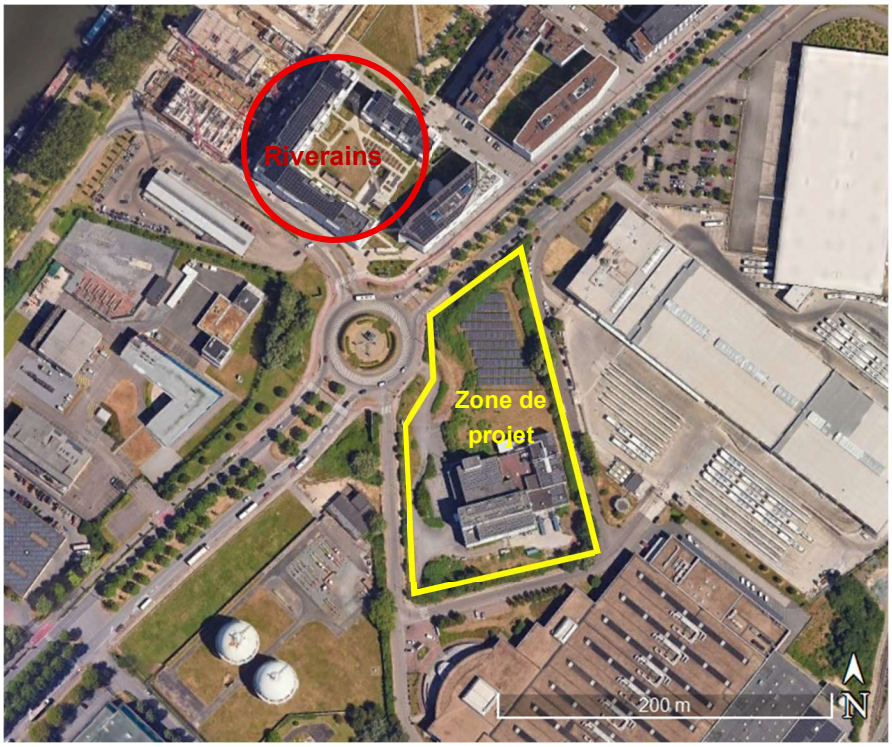


Figure 64 : Localisation des riverains les plus proches de la zone de projet

6.4.4.d. Cadastres du bruit

Conformément à la directive 2002/49/CE qui impose à la région bruxelloise de cartographier le bruit sur son territoire, et d'utiliser des méthodes d'évaluation qui sont communes à tous les Etats membres, Bruxelles Environnement établit des cadastres du bruit des transports depuis 2006. Ceux-ci sont établis à partir de modèle acoustique et des données de trafic qui permettent de simuler la propagation du bruit

en fonction de la topographie et des obstacles sur une zone donnée. Les cartes de bruit sont calculées et permettent ainsi de faire un état des lieux précis des nuisances acoustiques générées par les transports (routier, ferroviaire et aérien) en Région bruxelloise. Le cadastre doit être mis à jour tous les 5 ans.

Les cartes de bruit ont été actualisées sur base des données de 2021 et reprennent les niveaux de bruit moyen annuels liés au trafic routier, ferroviaire et aérien en Région bruxelloise.

Afin d'évaluer l'environnement sonore préexistant de la zone d'étude, les figures ci-dessous présentent les cartes de bruit multi-sources (combinaison des bruits routiers, ferroviaires et aériens) calculés sur et autour de la zone de projet, en période de nuit (L_n) et durant 24h (L_{den}).

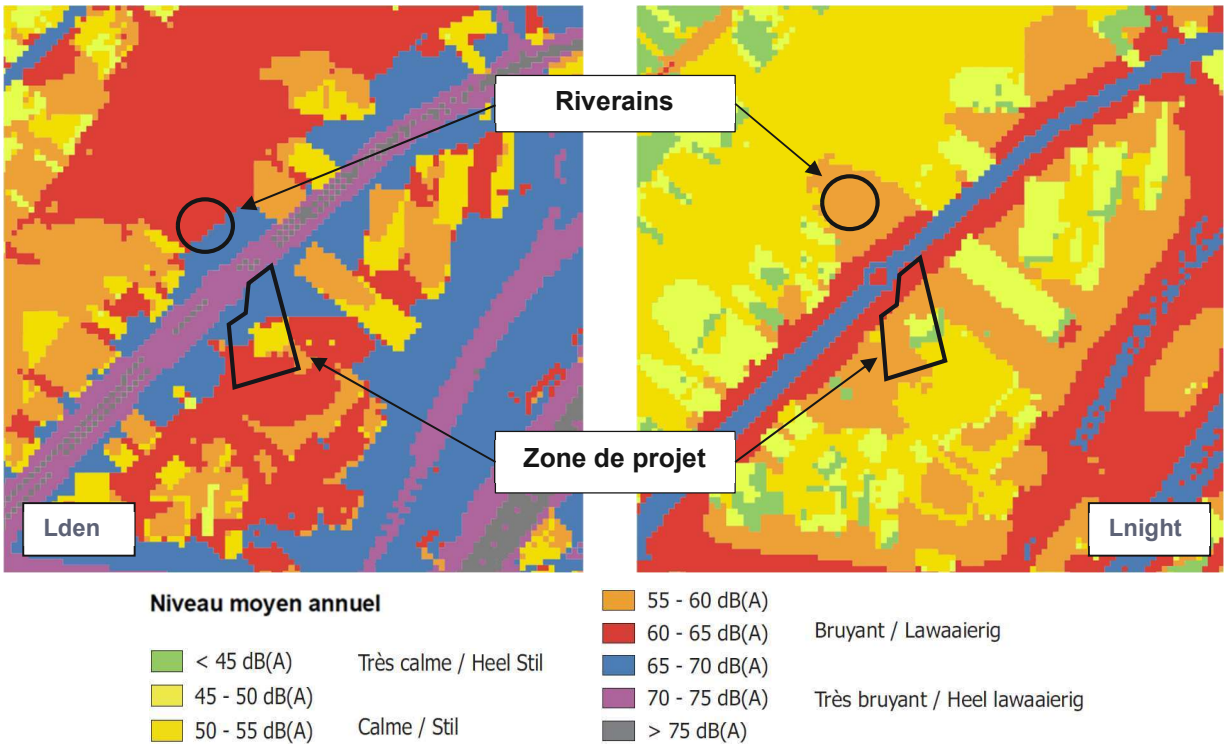


Figure 65 : Exposition du site étudié au bruit multi-source - Extrait du cadastre 2021 du bruit multi-source L_{den} et L_n de la Région Bruxelles-Capitale (source : Brugis)

La zone d'étude se situe entre un boulevard et une voie ferrée, elle est donc directement exposée au bruit routier et, dans une moindre mesure au bruit ferroviaire mais qui a un impact plus faible en raison de l'éloignement des voies ferrées. Le bruit aérien n'affecte quant à lui que très peu la zone.

Le boulevard Industriel constitue donc la source sonore principale avec, le long de cette route des niveaux de bruits L_{den} compris entre 65 et 70 dB(A) et des L_{night} compris entre 60 et 65 dB(A).

L'environnement sonore le long du Boulevard Industriel peut être considéré comme très bruyant.

Les riverains les plus proches sont également impactés par le bruit provenant du boulevard Industriel.

Néanmoins, les niveaux de bruit attendus au niveau des nouveaux immeubles de logements sont plus faibles que ceux observés sur les cartes de bruit ci-dessus. En effet, le cadastre bruit de 2021 ne tient pas compte des nouveaux bâtiments de bureaux situés le long du boulevard industriel.

Dès lors, vu les effets d'écrans que ces bâtiments vont engendrer au niveau des riverains, les niveaux de bruits sont moindres, aux alentours de 55 – 60 dB(A) en indice L_{den}. Les mesures réalisées dans le cadre de cette étude permettront d'affiner les données de bruits aux alentours de la zone de projet.

6.4.4.e. Points noirs et zones de confort

Il n'y a pas de points noirs acoustiques à proximité directe de la zone. Les points noirs les plus proches se situent à plus de 500 mètres de distance.

La zone n'est pas non plus concernée par des zones de confort acoustiques à améliorer ou à protéger.

6.4.4.f. Mesures acoustiques

Afin de caractériser plus précisément l'environnement sonore aux abords de la zone de projet, une campagne de mesure a été menée en avril 2026. Celle-ci a consisté en des points de courte durée (30 minutes), effectuées de jour et de nuit sur deux points de mesures (CD1 et CD2) choisis pour leur représentativité vis-à-vis du voisinage immédiat.

Grandeurs mesurées

Niveaux acoustiques équivalents en dB(A) LAeq et 1/3 octave, évolution temporelle et indices statistiques LA95, LA90, LA50 et LA10.

Méthodologie des mesures

Les mesures ont été effectuées conformément à la série de normes ISO 1996 relative à la caractérisation et au mesurage du bruit en environnement.

Date et durée des mesures

Les mesures ont été effectuées le jeudi 16 avril 2026 de 7h00 à 8h03 pour la période de jour et de 5h49 à 6h57 pour la période de nuit.

Matériel utilisé

- 1 sonomètre intégrateur de classe 1 type SOLO de marque 01dB ;
- Calibreur de classe 1 de type CAL21 (94 dB à 1000Hz) de marque 01dB ;
- Logiciel de traitement des données dBtrait.

Calibrages

Le sonomètre de classe 1 utilisé a été calibré avant et après les mesures en montrant un écart entre les calibrages inférieur à 0,5 dB. Les mesures effectuées sont donc valides.

Conditions météorologiques

Les mesures ont été effectuées dans de bonnes conditions météorologiques, c'est à dire une vitesse de vent inférieure à 5m/s et pas de précipitations.

Analyse et validation des mesures

L'analyse des mesures a permis d'isoler et de ne pas considérer les événements perturbateurs intervenus durant les différentes mesures.

Points de mesure acoustique

Les points de mesures ont été choisis pour leur représentativité de l'environnement sonore à proximité de la zone d'implantation du projet. Les fiches de mesures des différents points de mesure se trouvent en annexe.

Tableau 9 : Points et périodes de mesures acoustiques

Points de mesure		Période	Durée des mesures	
			Début	Fin
CD1	Boulevard Industriel n°13	Jour	16/04/26 7h31	16/04/26 8h03
		Nuit	16/04/26 5h49	16/04/26 6h20
CD2	Rue du développement	Jour	16/04/26 7h00	16/04/26 7h30
		Nuit	16/04/26 6h26	16/04/26 6h57

La figure ci-dessous reprend la localisation des points de mesure.

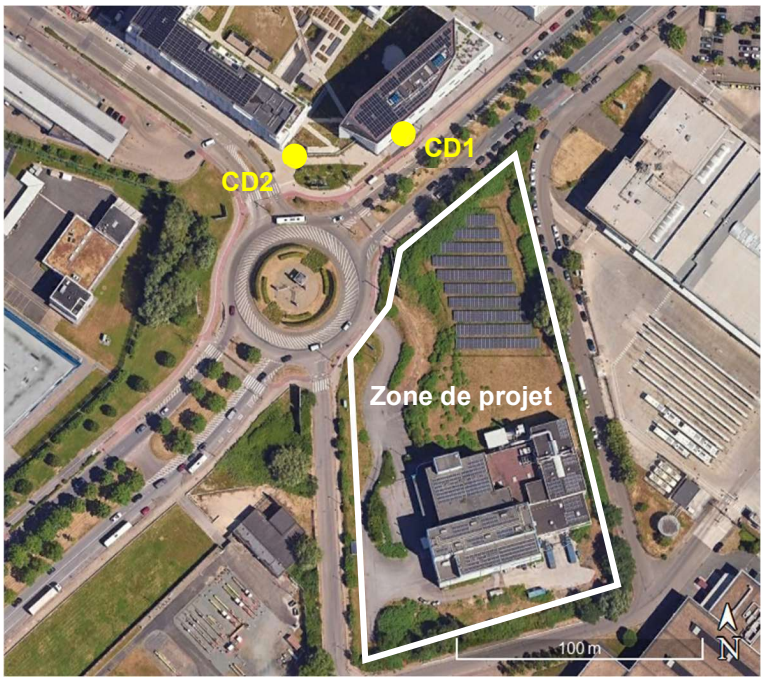


Figure 66 : Localisation des points de mesure

Résultats

Tableau 10 : Synthèse des résultats de mesurage aux points de mesure

Point de mesure	Période	Niveaux sonores mesurés en dB(A)	
		LAeq	L90
CD1	Nuit (5h49 – 6h20) Jour (7h31 – 8h03)	65,6 65,9	56,8 58,2
CD2	Nuit (6h26 – 6h57) Jour (7h00 – 7h30)	60,0 60,8	55,6 55,8

- Point CD1 : Une quasi-stabilité des niveaux sonores est observé entre les deux périodes de mesure (nuit et jour), avec un écart de 0,3 dB(A). Le niveau atteint en période de jour 65,4 dB(A). Le niveau de bruit LA90 reste également assez élevé la nuit (56,8 dB(A)) ce qui confirme une exposition permanente au bruit du boulevard Industriel. En heure de pointe du matin, cette valeur atteint 58,2 dB(A).
- Point CD2 : Les niveaux sonores sont également équivalents entre les deux périodes de mesure, avec un écart de 0,8 dB(A). Le niveau sonore en période de jour atteint 60,8 dB(A). Cette différence d'environ 5 dB(A) avec le point CD1 s'explique par le fait que ce point est plus

éloigné du boulevard industriel sur lequel le trafic est concentré et que le bâtiment de bureau protège en partie les logements situés à l'arrière. Le niveau LA90 reste tout de même élevé avec de l'ordre de 56 dB(A) sur les 2 périodes de mesures, ce qui confirme une exposition permanente au bruit routier au niveau des logements, à l'instar du point CD1.

Dans les deux cas, les seuils relevés sont significatifs (systématiquement supérieur à 60 dB(A)). Cet environnement sonore marqué s'explique principalement par la densité du trafic routier sur les axes à proximité, notamment le boulevard Industriel, caractérisé par un flux important de véhicules mais également de poids lourds (transport logistique mais également beaucoup de bus).

Les mesures réalisées confirment bien les résultats obtenus par la cartographie de 2021.

6.4.4.g. Synthèse de la situation existante

Les cadastres bruits de la Région Bruxelles-Capital et les mesures acoustiques réalisées permettent d'avoir une idée globale de l'environnement sonore actuel de l'aire d'étude.

L'étude a permis de mettre en évidence que l'environnement sonore actuel sur la zone d'étude est principalement influencé par le trafic routier du boulevard Industriel dans sa partie Nord, avec des niveaux sonores très élevés (L_{den} >65 dB(A) le long de la route). Le trafic ferroviaire situé à plus de 230m de la zone de projet engendre également du bruit mais en raison de son éloignement, il impacte peu l'environnement sonore sur le site de projet.

Les niveaux sonores mesurés sur la zone de projet montrent que l'environnement sonore peut être considéré comme bruyant voire très bruyant.

6.4.5. Situation future prévisible

La situation future projetée correspond à la situation existante à laquelle sont ajoutés les projets (suffisamment aboutis) qui influenceront significativement le contexte futur dans lequel s'insérera le projet.

Pour rappel, les projets pris en compte pour la situation future prévisible sont les suivants :

- Le projet de dépôt de bus STIB qui prévoit l'agrandissement de son dépôt de bus. Cette extension permettra d'accueillir jusqu'à 200 places bus générant un flux supplémentaire de 50 bus en heure de pointe au niveau de la voirie Ouest et le rond-point Hermès. La STIB prévoit également d'ajouter un dépôt de tram endéans les 10 ans, dont la circulation se fera par les voiries Sud et Ouest, induisant le passage de 80 à 100 trams par jour.



Figure 67 : Projet STIB (source : PV de la réunion entre la STIB et le Demandeur, 12/12/2025)

- Le déménagement de l'institut El Hikma dans de nouveau locaux sans connaissance de la date de déménagement.
- Le projet Pont Marchant qui prévoit, à une date encore inconnue, de reconstruire un nouveau pont visant à reconnecter la chaussée de Mons au boulevard Industriel, rétablissant ainsi un axe de circulation stratégique.

Du point de vue de l'environnement sonore, les modifications apportées par la situation future prévisible sont les suivantes :

- Le projet de dépôt de bus STIB engendre un flux supplémentaire de 50 bus en heure de pointe aux alentours de la zone de projet. Cette évolution aura un impact sur le bruit relatif au trafic routier, notamment aux abords de la zone de projet.
- Cette évolution impacte négativement le bruit relatif au trafic routier, en augmentant les nuisances relatives aux poids lourds.
- Le projet de dépôt de tram, avec un nouveau flux de 80 à 100 trams par jour, introduit des nuisances sonores spécifiques relatives aux bruits de roulement ainsi que des phénomènes vibratoires sur la partie Sud du projet. Les nuisances sont donc situées loin des riverains les plus proches.

Globalement, la zone de projet s'insère dans un environnement sonore en évolution. L'accumulation des nouveaux flux de transports, routiers ou ferroviaires, amène à une augmentation des nuisances sonores au niveau du boulevard Industriel.

6.4.6. Situation projetée

Pour rappel, le projet consiste en la démolition et la reconstruction d'un entrepôt afin d'implanter un centre logistique urbain. Ce projet accueillera donc un entrepôt mais également des espaces de bureaux ainsi qu'un parking voiture / camionnettes de 78 places à destination des employés, visiteurs et des camionnettes destinées à la logistique.

Le centre logistique est susceptible d'être en activité 24h/24 avec tout de même une absence de flux (projetés) de véhicules entre 18h et minuit. Le trafic des poids lourds lié à l'activité est actif

principalement en période de nuit et très tôt le matin de minuit à 9h, avec un maximum de 3 camions par heure supplémentaires attendu.

Le trafic ajouté durant la journée, sera principalement constitué de camionnettes et les véhicules des employés.

Les chapitres suivants s'attachent à évaluer de manière quantitative et qualitative l'impact sonore du projet sur l'environnement.

6.4.6.a. Sources de bruit du projet

Les principales sources de bruit du projet qui pourraient avoir un impact sur l'environnement sonore sont les suivantes :

- L'augmentation du trafic de poids lourds et des véhicules légers (type camionnettes et véhicules privés) sur les routes existantes ;
- Les équipements techniques.
- Les activités générées sur les parkings extérieurs (klaxon, manœuvres de camion, stationnement moteur en marche…) ;

Dans une moindre mesure, les autres sources de bruit du projet qui pourraient avoir un impact sur l'environnement sonore sont les suivantes :

- L'augmentation des bruits de voisinage (employés, livraison, etc.)

6.4.6.b. Evaluation de l'impact de l'augmentation du trafic

Le centre logistique joue un rôle de plateforme de transition où les marchandises arrivent par camions et sont redistribuées vers la ville par camionnettes et par vélos cargos (incidences sonores négligeables). Le projet va donc induire une augmentation du trafic routier par rapport à la situation de référence.

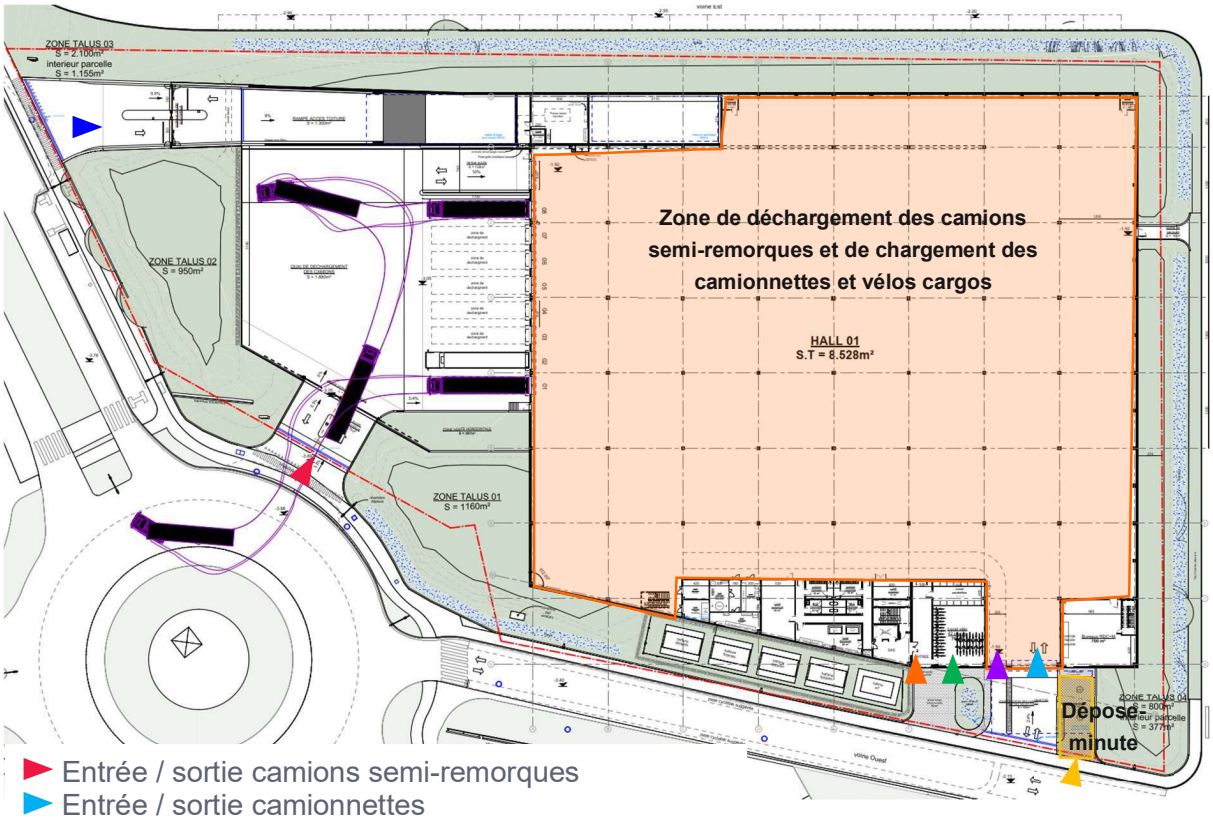


Figure 68 : Accès depuis / vers le site en situation projetée

L'influence du trafic supplémentaire lié au projet sur les voiries existantes est estimée sur base des données mobilité en situation existante auxquelles est ajouté le trafic du projet.

Le présent projet va générer le charroi suivant :

- 10 à 15 camions semi-remorques par jour entre minuit et 9h du matin, avec au maximum 3 camions par heure attendus dans le créneau 4h-5h et 5h-6h. Ceux-ci arrivent chargés et repartent à vide (ou presque) ;
- 150 +18 = 168 tournées par jour de camionnettes de 7h à 17h. Celles-ci arrivent vides puis repartent chargées avec au pic de l'activité un maximum d'environ 40 camionnettes par heure dans le créneau 7h-8h.

Comme présenté dans le chapitre Mobilité, les flux additionnels générés par le projet sont concentrés en dehors des heures de pointe. Le trafic routier actuel sur le boulevard Industriel est de plus de 1500 véhicules par heure (deux sens confondus) en heure de pointe. Les flux additionnels sont donc infimes comparé à la situation actuelle.

Du fait d'un trafic routier important sur les axes routiers aux alentours, l'impact sonore des flux de véhicules liés au projet aura un impact négligeable sur la zone d'étude.

6.4.6.c. Evaluation de l'impact des installations techniques

Les installations techniques les plus susceptibles de générer des nuisances sonores sont celles situées à l'extérieur et notamment en toiture (R + 2) du bâtiment. Les équipements techniques sont composés de huit pompes à chaleur (dont quatre non localisées précisément) et quatre groupes de ventilation. Ces derniers sont répartis en toiture dans deux cours anglaises ; cette configuration permet de limiter la propagation du bruit vers les riverains. Quatre containers à batteries ainsi qu'un transformateur statique sont également prévus dans le projet, mais le bruit leur étant lié étant négligeable, ces derniers n'ont pas été pris en compte dans le modèle. Les figures ci-après localisent les différents équipements ayant un impact sur l'environnement sonore dans la zone de projet. Ne sont localisées sur ce schéma que les pompes à chaleur étant localisées précisément.

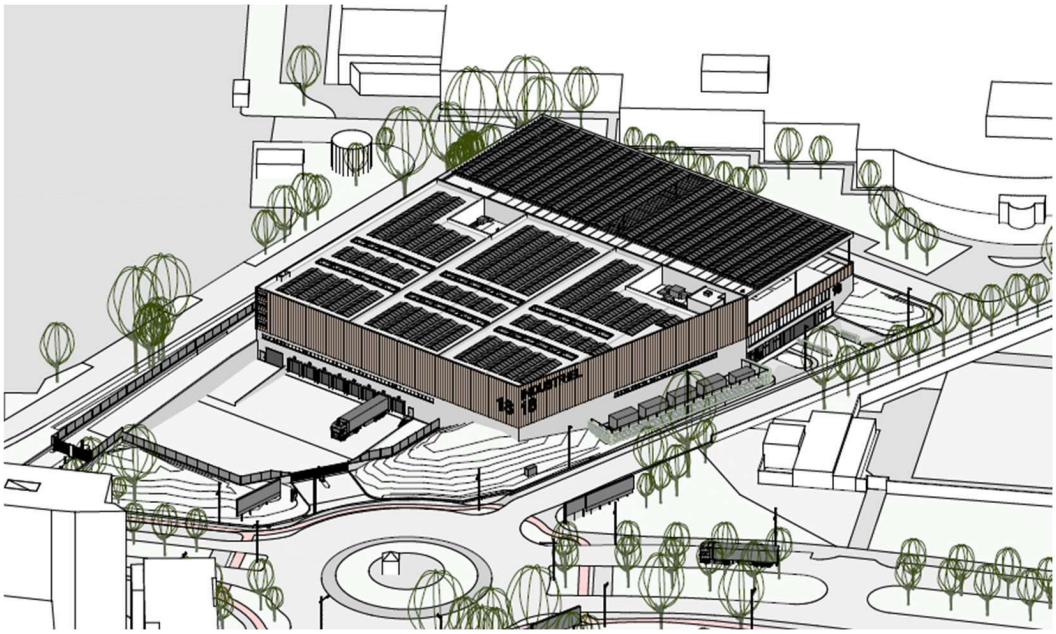


Figure 69 : Localisation des équipements techniques en toiture (vue 3D)



Figure 70 : Localisation des équipements techniques en toiture

Le tableau suivant présente les puissances acoustiques des équipements techniques pris en compte pour évaluer les niveaux de bruit particulier au droit des riverains les plus proches. Pour rappel, à ce stade de l'étude, le choix des équipements n'est pas encore définitif.

Tableau 11 : Puissance acoustique L_W des équipements techniques en toiture

Equipements	Information	Puissance acoustique L_W [dB(A)]
PAC 1	1 x toiture vide technique 2	94
PAC 2 et 3	2 x toiture vide technique 1	81
PAC 4	1 x toiture vide technique 2	85
PAC 5 à 8	1 x toiture vide technique 2 3 x toiture vide technique 1	62
Ventilation 12.000 m³/h	1 x toiture vide technique 2	Air neuf : 84 Rejet : 71 Rayonné : 63
Ventilation 7.000 m³/h	1 x toiture vide technique 2	Air neuf : 75 Rejet : 65 Rayonné : 57
Ventilation 2.000 m³/h	1 x toiture vide technique 2 2 x toiture vide technique 1	Air neuf : 74 Rejet : 61 Rayonné : 54

Une modélisation est présentée ci-après afin de visualiser l'impact des équipements techniques sur l'environnement sonore de la zone d'étude.

6.4.6.d. MODÉLISATION DE L'IMPACT DES INSTALLATIONS TECHNIQUES

Afin de s'assurer que les valeurs limites relatives aux installations classées en région de Bruxelles-Capitale soit respectées aux droits des riverains les plus proches, une modélisation acoustique a été effectuée. Cette modélisation a été réalisée à l'aide du logiciel CadnaA, qui permet de modéliser le site

du projet en 3D et par la suite d'établir des cartes de bruit précises. Pour ce faire, la localisation des équipements techniques ainsi que les niveaux sonores présentés précédemment ont été utilisés.

Ce modèle prévisionnel intègre des paramètres physiques du projet, notamment la topographie du terrain, l'implantation des bâtiments et les caractéristiques des futurs équipements techniques.

Pour évaluer précisément l'impact sonore de ces installations, des cartographies de bruit ont été réalisées à des hauteurs de 12 et 26 mètres. Les résultats sont illustrés dans les figures suivantes.

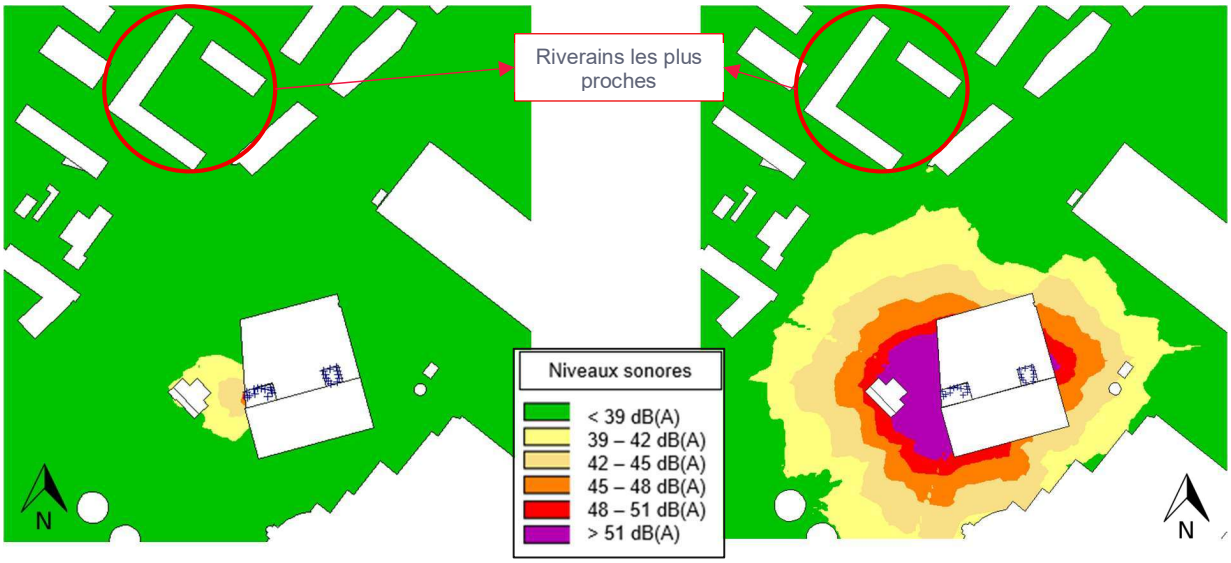


Figure 71 : Cartes de bruit de la situation projetée à 12 m (gauche) et à 26 m (droite)

Cette modélisation permet de constater qu'au droit des riverains les plus proches, les niveaux sonores générés par les futurs équipements techniques sont très faibles, restant inférieurs à 39 dB(A)) tant à 12m qu'à 26 mètres de hauteur.

A une hauteur de 12 mètres, la propagation du bruit est limitée par un effet d'écran créé par les cours anglaises. Bien que la modélisation à 26 mètres de hauteur présente une situation plus défavorable, en raison de la disparition de cet effet d'écran, les niveaux sonores calculés proches des riverains restent conformes à la valeur limite réglementaire la plus contraignante ; 48 dB(A) en période C.

Les émissions sonores provenant des équipements techniques sont conformes aux valeur limites de la Région de Bruxelles-Capitale, et n'ajouteront pas de nuisances sonores dans la zone d'étude.

Par ailleurs, cette modélisation confirme que l'ambiance sonore du secteur, largement dominée par le trafic routier, ne sera pas impacté par le bruit provenant des futurs équipements techniques. Les émissions de ces derniers seront donc masquées par le bruit de la circulation environnante.

6.4.6.e. Evaluation des autres sources de bruit

L'impact acoustique lié aux manœuvres de stationnement constitue également un enjeu du projet sur l'environnement sonore.

Les nuisances sonores provenant des camionnettes sont limitées par le fait que les manœuvres s'effectuent majoritairement à l'intérieur du bâtiment.

Les poids lourds, quant à eux, opèrent leurs manœuvres en extérieure induisant des perturbations spécifiques comme les accélérations en montées, les moteurs en marches ou encore les bips de reculs qui constituent la nuisance la plus prépondérante. Ces signaux, caractérisés par des fréquences très

hautes et ayant un caractère répétitif, sont conçus pour être entendus, ce qui les rend particulièrement dérangeant pour le voisinage, principalement en période de nuit pour les riverains les plus proches.

Afin d'atténuer ces nuisances, plusieurs recommandations peuvent être formulées. Notamment remplacer les bips de recul traditionnels par des bips de recul moins bruyant (type lynx) ou de manière plus drastique désactiver complètement les bips de recul dans la zone de projet.

6.4.6.f. Synthèse de la situation projetée

Les principales sources de bruit engendrées par le projet sont l'augmentation du trafic routier par rapport à la situation de référence, les installations techniques ainsi que les bruits relatifs aux manœuvres des poids lourds.

La modification du trafic routier par rapport à la situation de référence va engendrer un impact très faible voire négligeable sur les axes routiers aux alentours au vu du trafic déjà présent dans la zone de projet.

Pour ce qui est des équipements techniques, la modélisation acoustique a démontré un respect des valeurs limites au droit des riverains les plus proches. Également, vu l'implantation des équipements sur la toiture et les niveaux de bruits préexistants, il est fort probable que les bruits des équipements soient entièrement masqués par le bruit généré par le boulevard Industriel, rendant les équipements du projet complètement inaudibles pour les riverains.

Les nuisances liées aux manœuvres des poids lourds ne sont pas à négliger. Cette source de bruit, bien que plus ponctuelle, pourrait amener à des nuisances sonores si des solutions ne sont pas mises en place. Néanmoins, cette source de bruit s'intègre dans un environnement sonore très bruyant et pourrait être masquée par le bruit provenant du trafic routier du boulevard Industriel ; elle n'est toutefois pas à négliger.

6.5. Sol, sous-sol et eaux souterraines

6.5.1. Aire géographique

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse du sol et des eaux couvre l'avenue la parcelle du Boulevard Industriel, 18, élargie aux éléments pertinents du maillage bleu.

6.5.2. Contexte règlementaire et planologique

La Région de Bruxelles-Capitale a adopté une réglementation sur la gestion des sols pollués : l'Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mars 2009, en vigueur depuis le 1er janvier 2010 et modifiée par l'Ordonnance du 3 février 2011 mettant la législation environnementale et énergétique en conformité avec les exigences de la Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur. Cette réglementation vise à garantir la gestion, le contrôle, la réduction et la suppression de la pollution, afin que les sols contaminés ne présentent plus de risque grave pour la santé ou l'environnement.

Elle abroge l'ancienne ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués.

Conformément à cette ordonnance :

- Bruxelles-Environnement établit et actualise un inventaire des sols pollués à l'échelle de la parcelle. Il existe 5 catégories, de 0 à 4. C'est l'attestation d'état du sol qui renseigne la catégorie de la parcelle.
- Une reconnaissance de l'état du sol (RES) doit être effectuée si une activité à risque s'est exercée, s'exerce ou s'exercera sur la parcelle en question et si le terrain est inscrit à l'inventaire de l'état du sol dans la catégorie 0, sur les parcelles le délimitant. Cette reconnaissance est réalisée par un bureau d'études agréé.
- Lorsque la reconnaissance de l'état du sol indique soit un dépassement des normes d'intervention, soit un dépassement des normes d'assainissement et un accroissement de pollution, une étude détaillée relative à cette pollution doit être réalisée. Lorsqu'une étude détaillée indique la présence d'une pollution orpheline, une étude de risque relative à cette pollution doit être réalisée. Lorsqu'une étude détaillée indique la présence d'une pollution unique (identifiable distinctement, générée par un exploitant ou par un titulaire de droits réels sur le terrain concerné ou, si la pollution a été engendrée après le 20/01/2005, par une personne clairement identifiée), un projet d'assainissement et des travaux d'assainissement (visant à atteindre les normes d'assainissement) relatifs à cette pollution doivent être réalisés.

Cette ordonnance a été modifiée par l'ordonnance du 23/06/2017. Cette dernière garde le même objectif que la précédente ordonnance, mais en simplifiant et accélérant les procédures d'étude et de traitement et en améliorant les aides financières.

Les activités à risque sont recensées dans l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 décembre 2009 (M.B. du 08/01/2010, p.732-742) modifié par l'arrêté du 16/07/2015 (M.B. 10/08/2015), lui-même modifié par l'arrêté du 01/12/2016 (M.B. 13/01/2017). Enfin, l'arrêté du 03/09/2020 modifie l'arrêté du 17/12/2009 fixant la liste des activités à risque (MB. 09/10/2020) et est entré en vigueur depuis le 19/10/2020

6.5.3. Situation existante

6.5.3.a. Topographie

Le site est localisé sur un versant du canal Bruxelles-Charleroi, dans une zone de faible altitude, celle-ci variant entre 20 et 25 mètres à l'échelle du site (Figure 72).

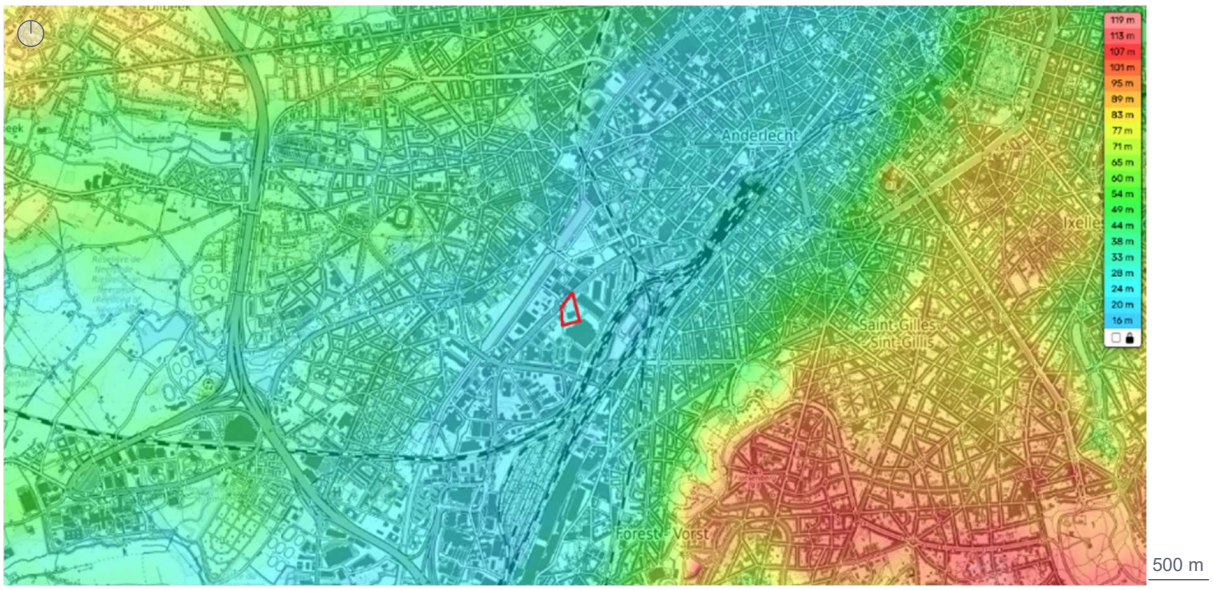


Figure 72 : Topographie du site du projet (source : Topographic-map)

Le site en lui-même présente des zones de relief. Les panneaux solaires existants et le bâtiment existant sont situés sur une butte aux alentours de 25m d'altitude. Les pourtours du site sont des zones de talus dont l'altitude varie entre 22m et 25m. Les pentes sont donc orientées vers les quatre points cardinaux, avec une pente plus marquée vers le nord, en direction du boulevard Industriel.

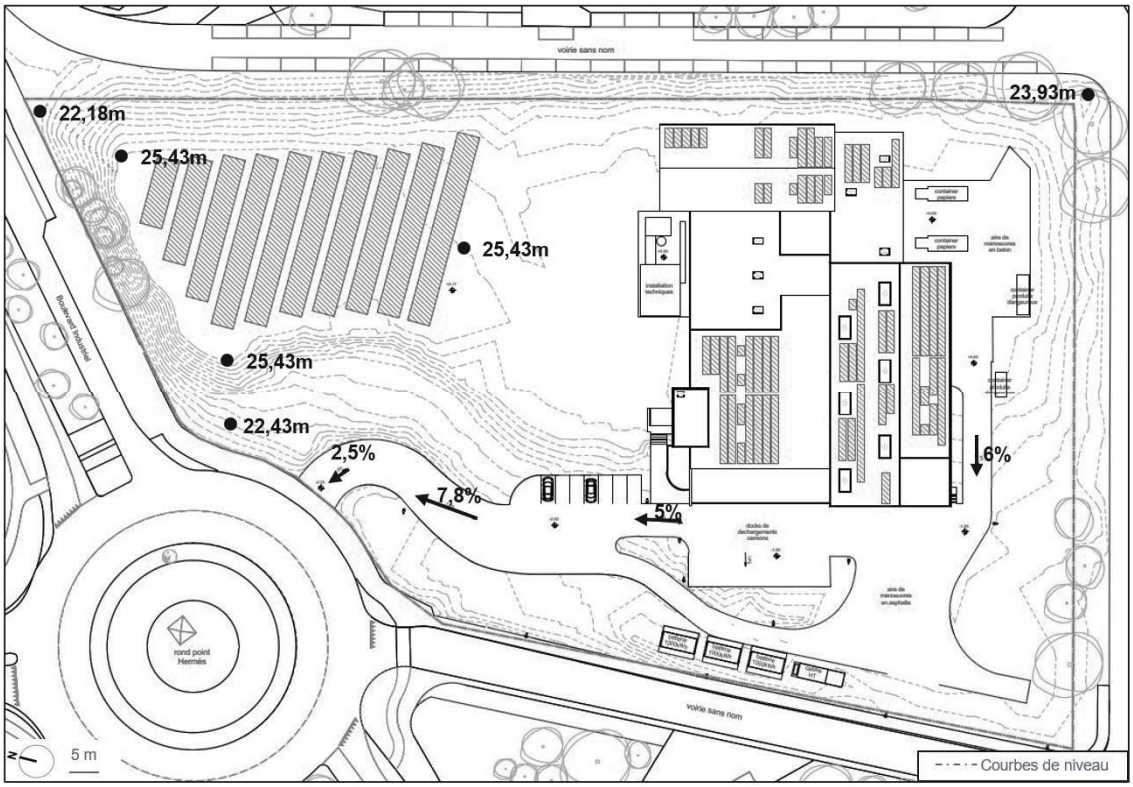


Figure 73 : Courbes de niveau à l'échelle du site en situation existante (

6.5.3.b. Données géologiques et hydrogéologiques

6.5.3.b.1. Informations générales de la carte géologique de la Région de Bruxelles-Capitale

Le site repose sur des couches superficielles du Quaternaire composées d'une couche de remblais, d'une couverture limoneuse, d'argiles alluviales et d'une couche de limons, sables et graviers alluviaux. Ces couches reposent sur des formations tertiaires : les sables et argiles de Kortrijk, les argiles de Kortrijk, les sables de Hannut et les argiles de Hannut.

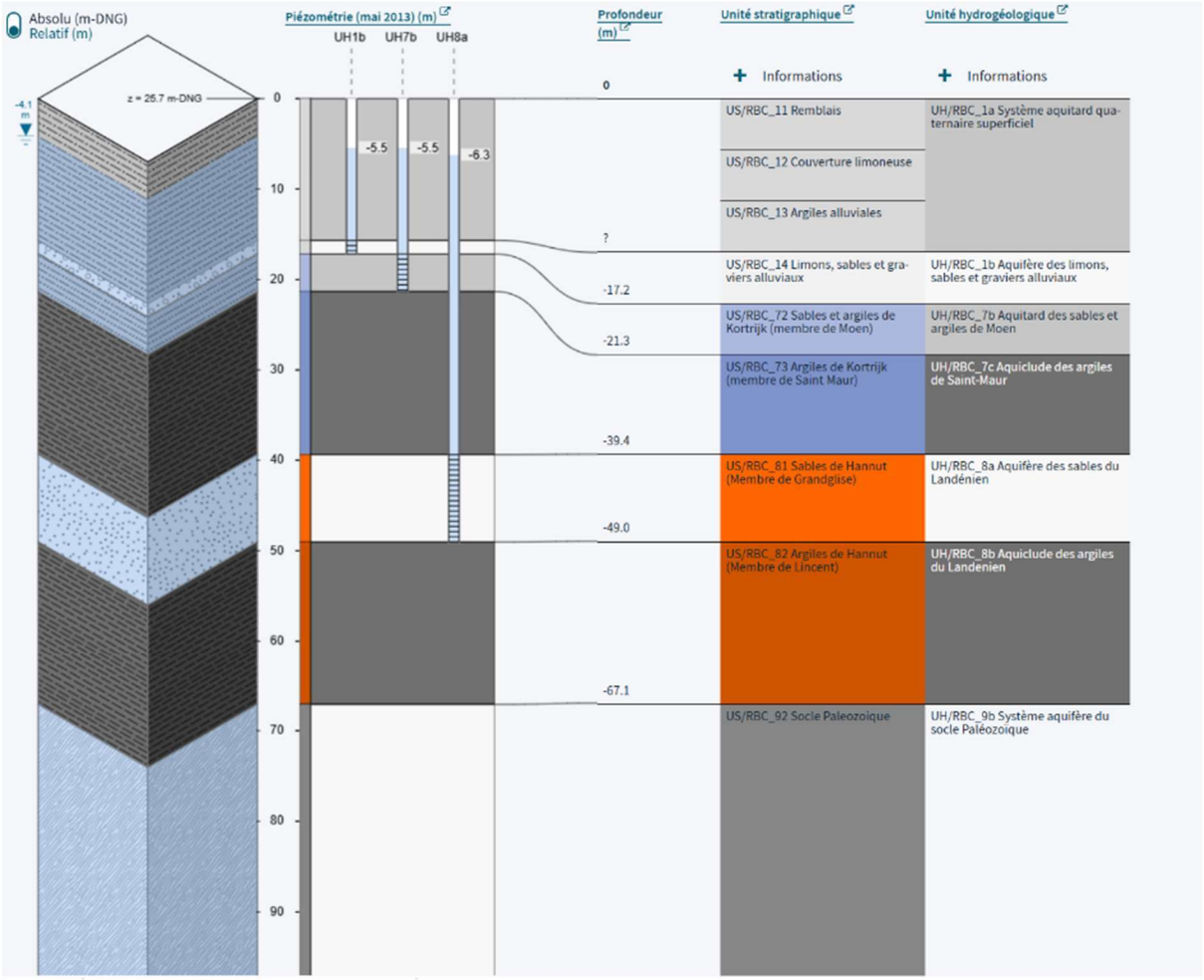


Figure 74 : Coupe lithologique au droit du site du projet (source : Bruxelles Environnement)

6.5.3.b.2. Eaux souterraines – caractérisation de la nappe superficielle

La profondeur de la nappe par rapport au niveau du sol est comprise entre 2 et 4 mètres.

Le sens d'écoulement des eaux souterraines est supposé du sud-est vers le nord-ouest.

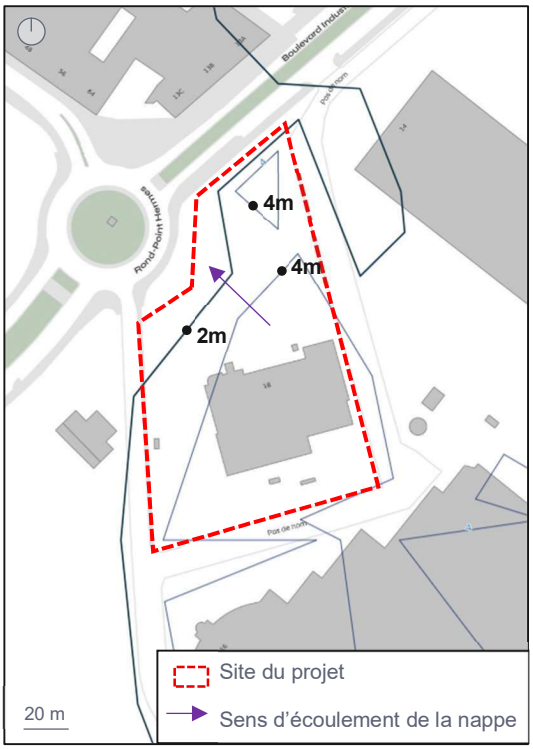


Figure 75 : Profondeur du niveau phréatique (source : Bruxelles Environnement)

6.5.3.b.3. Zones de captages d'eaux souterraines

Le projet est situé à environ 150m au sud-est d'un point de captage d'eaux souterraines utilisé par le CarWash situé rue du Développement (48m de profondeur).

6.5.3.b.4. Relevé des sources de pollution du sol

L'ordonnance du 5 mars 2009 relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués détermine 5 catégories de statut pour les parcelles reprises à l'inventaire de l'état du sol catégories 0 à 4 :

- Catégorie 0 : parcelles potentiellement polluées.
- Catégorie 1 : parcelles non polluées.
- Catégorie 2 : parcelles légèrement polluées sans risque.
- Catégorie 3 : parcelles polluées sans risques.
- Catégorie 4 : parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement.

D'après l'article 13 de cette même ordonnance, « *§1er Une reconnaissance de l'état du sol doit être réalisée à charge du titulaire de droits réels sur un terrain inscrit à l'inventaire de l'état du sol dans la catégorie 0 [ou une catégorie combinée à 0] sur les parcelles le délimitant, et ce avant l'aliénation d'un droit réel sur celui-ci. § 2. Une reconnaissance de l'état du sol doit être réalisée à charge de l'exploitant [actuel] d'une activité à risque, sur le site où est exploitée cette activité à risque, et ce : 1° [au plus tard six mois après la cessation de cette activité]* […].

Le site du projet[4] est classé en catégorie 0+3 (Figure 76). La catégorie 0+ (catégorie combinée) concerne des parcelles déjà étudiées et/ou traitées mais encore potentiellement polluées. La catégorie 3 concerne les parcelles polluées sans risque. Les restrictions d'usage liées à la catégorie 3 sont les suivantes :

- L'excavation de terres polluées doit fait l'objet d'une autorisation préalable de Bruxelles Environnement ;
- Interdiction de captage d'eau (y compris rabattement de nappe).



Figure 76 : Inventaire de l'état du sol sur le site du projet (source : Bruxelles Environnement)

Ce classement résulte de l'activité d'imprimerie précédemment exercée sur la parcelle, cette activité étant considérée comme une activité à risque. Les activités de l'imprimerie (IPM Group SA) ont cessé depuis septembre 2024 avec une libération totale des lieux en mars 2025. Les activités à risques suivantes ont été exploitées :

- Dépôts de déchets dangereux solides (rubrique 45.1)
- Dépôts de déchets dangereux liquides (rubrique 45.3) ;
- Dépôts de liquides inflammables (rubrique 88) ;
- Dépôts de substances ou préparations dangereuses (rubrique 121) ;
- Imprimerie (rubrique 82).

Une RES, réalisée en 2023 par l'expert sol AB Ecoglobe dans le cadre d'une prolongation de permis d'environnement des activités de l'imprimerie, avait mis en évidence une pollution des sols au cuivre, au mercure, au benzo(a)pyrène et au benzène et une pollution de l'eau au nickel. La pollution au benzène a nécessité un assainissement qui a été réalisé entre le 27/01/2025 et le 29/01/2025 par excavation et traitement ex-situ. Une pollution résiduelle est laissée en place et couverte par l'étude de risques réalisée lors du projet d'assainissement attestant l'absence de risques.

[4] L'inventaire de l'état du sol ne compte qu'une parcelle pour le site du projet car un redécoupage cadastral a été réalisé depuis celui-ci. Le site du projet est en effet composé de deux parcelles : 296F7 et 296G9. D'après l'étude du bureau RSK du 17/02/2026, la parcelle 296G9 peut être classée en catégorie 3.

Une RES a été réalisée le 12/06/2025 par AB Ecoglobe dans le cadre de la cession du permis d'exploitation lié à aux activités d'imprimerie, après la libération des lieux par l'entreprise IPM Group SA en mars 2025 et avant la notification officielle de cessation d'activité qui a été introduite à la division autorisation de Bruxelles Environnement en février 2026. Dans le cadre de la réalisation de cette RES, l'impossibilité technique d'investiguer le sol sous-jacent la dalle en béton (épaisseur >1,2m) du bâtiment existant a fait l'objet d'une dispense de RES pour cette zone conformément à l'article 13/4 de l'Ordonnance Sol. Le classement en catégorie 0 du site est lié à cette impossibilité technique d'investiguer. La RES a été approuvée par Bruxelles Environnement le 17/06/2025.

Dans le cadre de la présente demande de permis, aucune nouvelle RES n'est à réaliser puisque celle-ci a déjà été réalisée suite à la cessation des activités d'imprimerie (cf. article 13/§2-1°). Des investigations complémentaires seront réalisées sur le site dès la levée de l'impossibilité technique d'investiguer liée à la dalle en béton existante.

L'expert sol a RSK Benelux a réalisé une visite de site le 29/01/2026 et a attesté l'absence d'activités en cours sur le site et l'absence d'observation d'indices de potentielle pollution du sol liée à un incident ou accident sur la parcelle. Le tableau suivant résume la situation des pollutions sur le site (parcelle 296F7 et parcelle 296G9) :

Tableau 12 : Situation des pollutions au droit du site (source : RSK, 17/06/2026)

Matrice	*Pollution*	*Type*	*Origine*	*Traitement*	*Responsable traitement*	*Conclusions*	*Superficie m² Profondeur m-ss Volume m³ / t*
P1 Parcelle 296F7 – 14946 m²							
SOL	Cuivre, Mercure, Benzo(a)pyrène	Orpheline <2005	Remblai	Gestion du risque	Titulaires de droits réels	ESR → Risques tolérables + restriction d'usage	14946 m² 0-5.5 m-ss 82096 m³ / 147773 t
EAU	Nickel	Orpheline	Naturelle / géogène	-	-	Non restriction d'usage	/
P2 Parcelle 296G9 – 532 m²							
SOL	Cuivre, Mercure, Benzo(a)pyrène	Orpheline <2005	Remblai	Gestion du risque	Titulaires de droits réels	ESR → Risques tolérables + restriction d'usage	532 m² 0-5.5 m-ss 2926 m³ / 5267 t
EAU	Nickel	Orpheline	Naturelle / géogène	-	-	Non restriction d'usage	/

6.5.3.c. IMPÉTRANTS

Le plan suivant reprend les réseaux d'impétrants traversant le site et autour du site. Les impétrants ayant un point de connexion avec le site sont :

- Réseaux de télécommunication : Orange, Proximus et réseaux de fibre optique : Colt, Eurofiber
- Réseau de gaz (Sibelga)
- Réseau d'électricité (Sibelga)
- Réseau d'eau potable (Vivaqua).

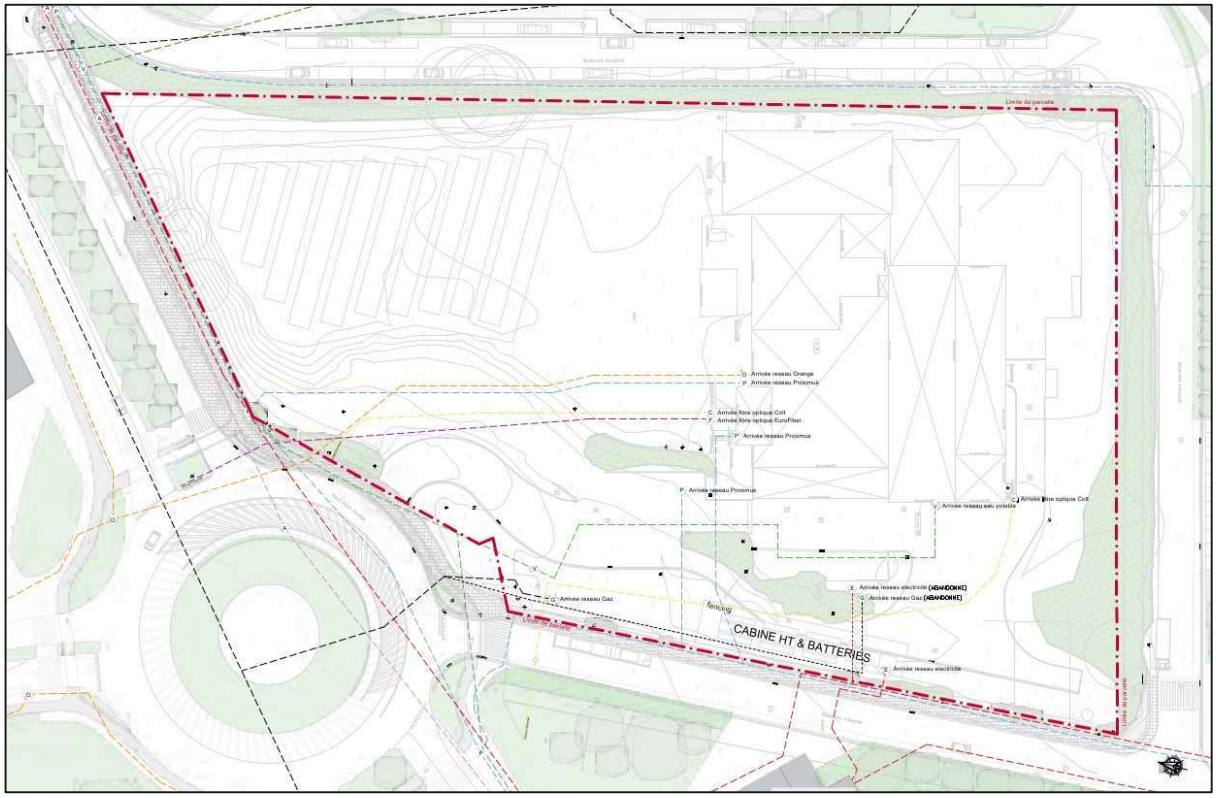


Figure 77 : Réseaux d'impétrants connectés le site

6.5.4. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

La situation future prévisible est similaire à la situation existante.

6.5.5. SITUATION PROJETÉE

6.5.5.a. INCIDENCES DU PROJET SUR LE RELIEF

Le projet prévoit d'excaver une grande partie des terres pour implanter le bâtiment de manière à aligner son rez-de-chaussée à la même altitude que celle du boulevard Industriel. Le volume de terres à excaver est estimé à maximum 28 660m³. Les espaces verts restants sont aménagés en talus.

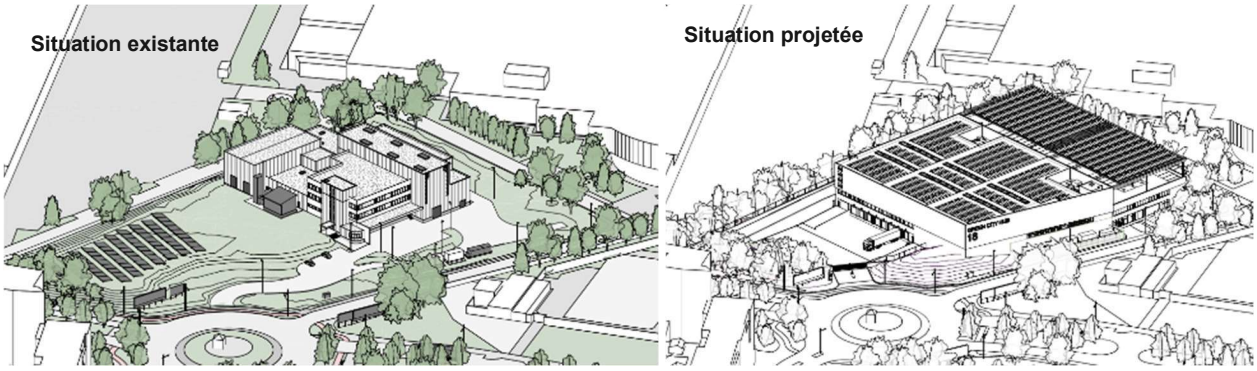


Figure 78 : Comparaison du relief en situation existante et projetée

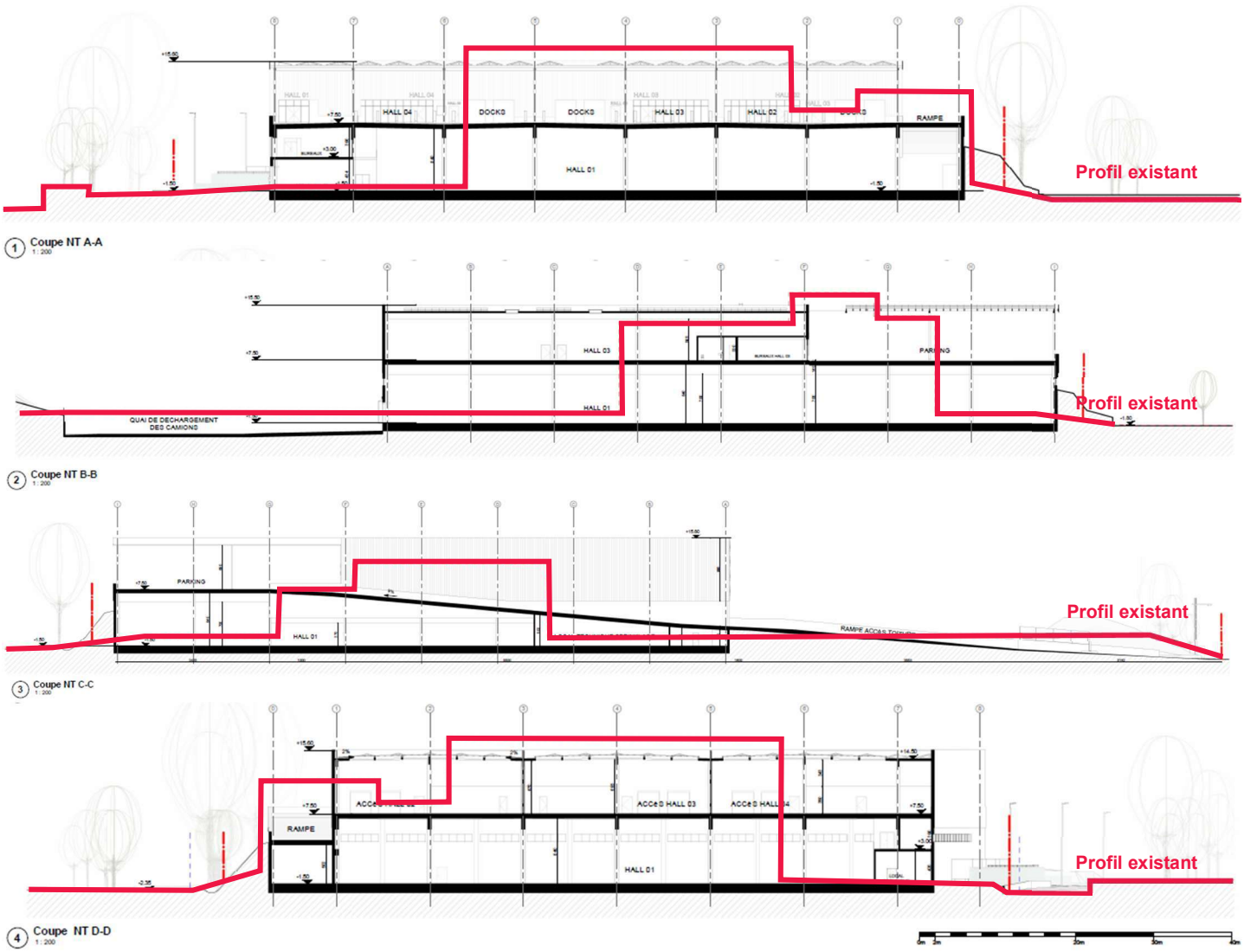


Figure 79 : Coupe présentant le profil en situation existante (en rouge) et projetée

6.5.5.b. Incidences du projet sur l'écoulement des eaux souterraines

Le projet ne prévoit pas d'ouvrages en souterrains. Cependant, le projet prévoit d'excaver une partie des terres sur environ 3 à 3,5m de hauteur. La nappe étant située entre 2m et 4m de profondeur par rapport au niveau du sol, un risque d'intersection entre le niveau du rez-de-chaussée / du quai de déchargement des camions et la nappe est présent.

6.5.5.c. Etat du sol

Les pollutions résiduelles identifiées lors de la dernière RES, ne présentent pas de restrictions d'usages. Des investigations complémentaires seront réalisées sur le site au niveau de la dalle en béton existante où une interrogation sur la pollution présente persiste à ce niveau.

6.5.5.d. Identification des sources potentielles de contamination des sols et eaux souterraines

Eaux usées domestiques

Concernant les risques de pollution du sol et des eaux souterraines en lien avec les eaux usées domestiques provenant des sanitaires, le risque est minime. En effet, ces eaux sont récoltées au sein du bâtiment par un réseau de canalisations et rejetées dans le réseau d'égouttage public existant.

Eaux de ruissellement

Les eaux de ruissellement des zones imperméabilisées (quai de déchargement des camions, parking en toiture) sont susceptibles d'être chargées en hydrocarbures.

Écoulement de produits stockés dans le bâtiment

Le projet prévoit l'installation d'une citerne mazout (pour alimenter une pompe sprinkler diesel). Un risque de pollution des sols est présent en cas de fuite. Le sol étant imperméable, le risque de fuite est minime.

6.6. Eaux de surface, eau potable, eaux usées, eaux pluviales

6.6.1. Aire géographique

L'aire géographique d'étude prise en compte pour la thématique « Eaux potables, eaux usées et eaux pluviales » comprend le terrain du projet lui-même, les réseaux auxquels il se connecte (égouts, etc.), la relation du terrain avec le réseau hydrographique et l'ensemble des impétrants potentiellement impactés ainsi que les parcelles voisines où des risques de percolation (infiltration d'eau dans le sol) sont possibles.

6.6.2. Situation existante

6.6.2.a. Eau potable

6.6.2.a.1. Recensement des captages d'eau potable

Les points de captage pour la distribution publique d'eau potable en Région de Bruxelles-Capitale ne sont pas situés aux abords du site du projet mais en forêt de Soignes et au bois de la Cambre. Il n'existe par conséquent aucun captage d'eau pour la distribution publique sur le site du projet.

6.6.2.a.2. Consommation en eau

Le site n'étant plus actif, aucune consommation n'est générée.

6.6.2.b. Eaux de surfaces

6.6.2.b.1. Cours d'eau

Aucun cours d'eau ne traverse le site. A proximité se trouvent le canal Bruxelles-Charleroi (à environ 300m à l'ouest du site) et la Senne (à environ 300m à l'est du site).

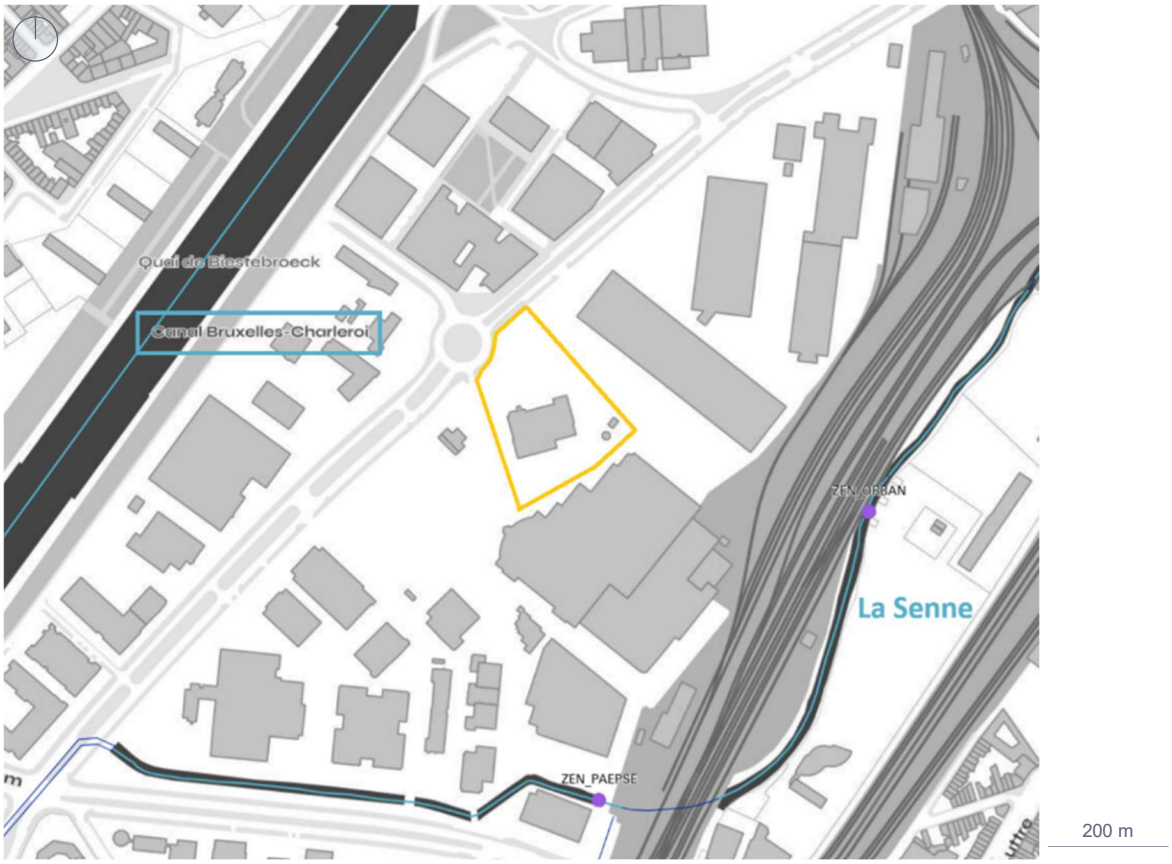


Figure 80 : Données hydrographiques du site (source : Bruxelles Environnement)

6.6.2.b.2. Maillage bleu

Le programme de maillage bleu, mis en œuvre depuis 1999, constitue une approche intégrée de réhabilitation des rivières bruxelloises. Son principal objectif est de rétablir autant que possible la continuité du réseau hydrographique de surface et d'y faire écouler les eaux propres.

Le site est proche (sans pour autant être concerné) de la zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne. Le projet vise à relier les tronçons comme le Geleytsbeek ou le Molenbeek, interrompu en de nombreux endroits pour assurer une continuité à ces cours d'eau et leur permettre de se déverser dans la Senne. Ceci aidera à soulager certains collecteurs surchargés. On limitera ainsi les volumes d'eaux à traiter par les stations d'épuration et les inondations.

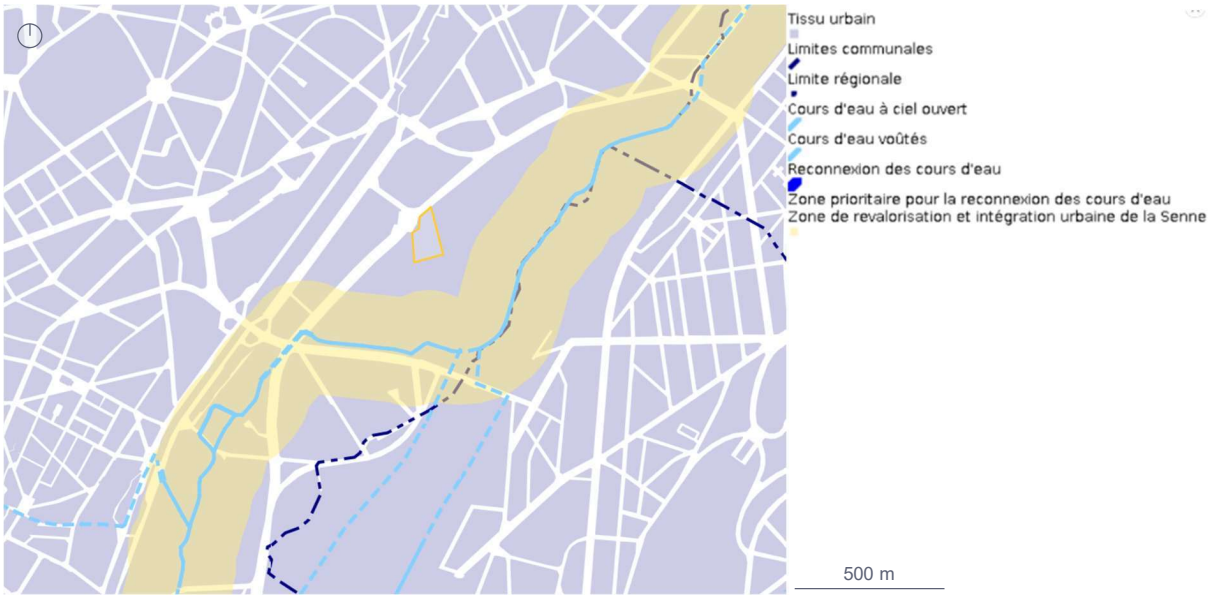


Figure 81 : Maillage bleu (source : BruGis)

6.6.2.c. EAUX PLUVIALES

6.6.2.c.1. Aléa d'inondation

La carte d'aléa inondation de 2025, réalisée par Bruxelles Environnement dans le cadre de la Directive Inondation (Directive 2007/60/CE), repère les zones où pourraient se produire des inondations (d'ampleur et de fréquence faibles, moyennes ou élevées), même aux endroits où aucune inondation n'a été recensée jusqu'à présent. La carte reprend les zones inondables :

- En surface, en raison 1) du ruissellement lors des pluies intenses, 2) du débordement de cours d'eau, 3) en raison du refoulement d'égout en voirie (donnée partiellement disponible sur le territoire).
- En sous-sol, en raison 1) d'une nappe proche de la surface, lorsque la cave n'est pas suffisamment étanche, 2) du refoulement d'égout en cave, lorsque la connexion de l'égouttage privatif est mal conçue et n'est pas étanche sous le niveau de la voirie.

Selon cette carte, le site ne présente aucun aléa inondation de surface mais présente, dans son coin nord-ouest une zone d'aléa inondation due aux eaux souterraines (Figure 82).



Figure 82 : Carte aléa inondation 2025 (source : geodata.environnement.brussels)

6.6.2.c.2. Eaux de ruissellement

Le sens naturel du ruissellement se fait globalement dans le sens des pentes topographiques, c'est-à-dire en direction des zones de talus situées le long des limites nord, sud, est et ouest du site, le talus avec la pente la plus importante étant situé le long du boulevard Industriel. Les eaux pluviales ruisselant sur la parcelle sont réceptionnées dans des caniveaux et dirigées vers les avaloirs donnant à l'égout (réseau d'égouttage du boulevard Industriel).

6.6.2.c.3. Taux d'impermeabilisation du site

Le site existant présente un taux d'imperméabilisation de 35%.

Tableau 13 : Taux d'imperméabilisation existant

Type de surface	Superficies (m²)
Superficies artificialisées (bâtiments, voiries)	5 987
Superficies de pleine terre (100% perméables)	11 066
Total	17 053
Taux d'imperméabilisation	35%

6.6.2.c.4. Perméabilité du sol

La perméabilité du sol n'est pas connue. Cependant, le type de sol rencontré sur le site est un remblai grossier industriel-minier à matrice sable limoneux / limon sableux avec présence d'inertes (briques,

béton, verres >10%-80%, pierres, scories et charbons). La perméabilité pour ce type de sol se situe entre 10^{-6} et 10^{-5} m/s, soit une perméabilité moyenne à bonne.

6.6.2.d. Eaux usées

La Région de Bruxelles-Capitale dispose de deux stations d'épuration des eaux usées implantées en amont et en aval du tracé de la Senne dans la Région bruxelloise. Le site se situe dans le sous-bassin de récupération des eaux usées de la station d'épuration (STEP) Sud.

Concernant le site existant, le point de connexion au réseau d'eaux usées est situé en dehors du périmètre d'intervention au nord-est de la parcelle.

6.6.3. Situation future prévisible

La situation future prévisible est similaire à la situation actuelle.

6.6.4. Situation projetée

6.6.4.a. Besoins en eau et consommation d'eau

Le projet prévoit des sanitaires pour les membres du personnel (13 WC et lavabos). En supposant une consommation journalière de 25L/jour/employé, les besoins en eau sont estimés à 2 100L/jour. A ceci s'ajoute également les besoins en eau pour le nettoyage et l'arrosage.

Le projet prévoit une citerne de récupération des eaux pluviales d'une partie de la toiture du bâtiment. Cette citerne alimentera les WC projetés, des robinets d'arrosage et servira également pour le nettoyage des halls logistiques. La consommation en eau de distribution sera donc uniquement liée aux lavabos. Le volume prévu pour la citerne de récupération est de 80m³.

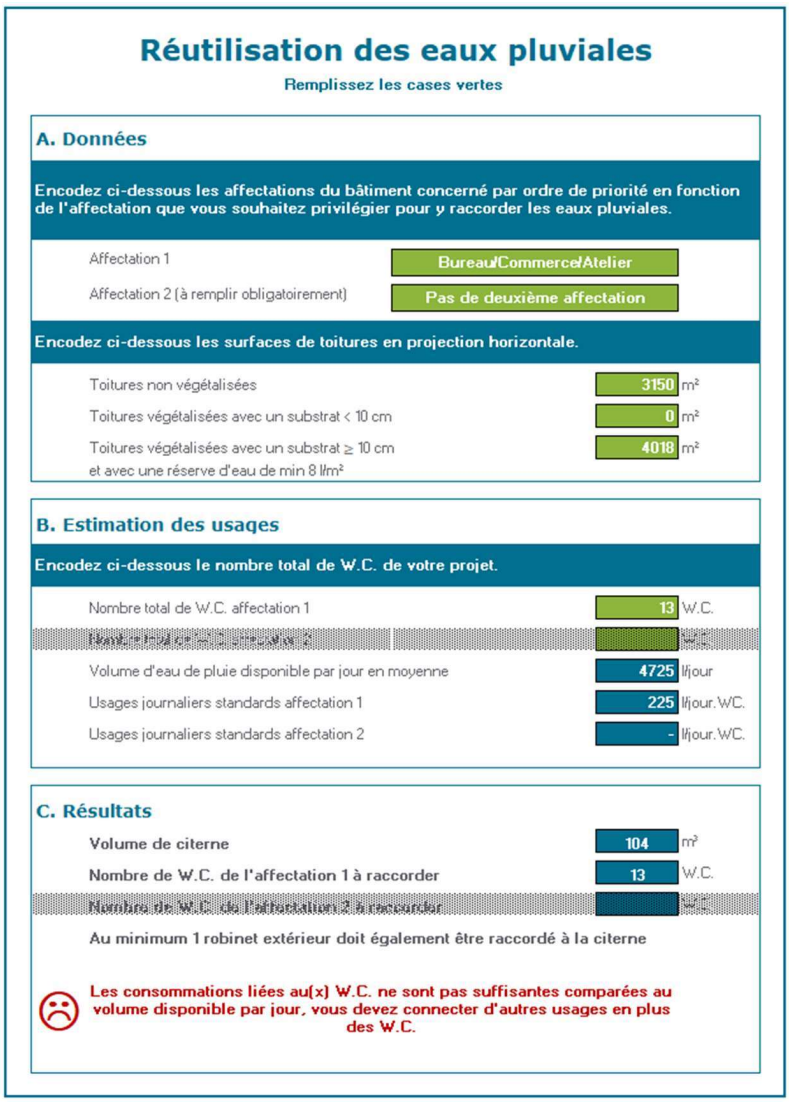


Figure 83 : Calculateur réutilisation eaux pluviales

6.6.4.b. Gestion des eaux usées

Les eaux usées domestiques provenant des sanitaires et du nettoyage des halls sont récoltées au sein du bâtiment par un réseau de canalisations et rejetées dans le réseau d'égouttage public existant.

6.6.4.c. Gestion des eaux pluviales

6.6.4.c.1. Imperméabilisation projetée

Le taux d'imperméabilisation projeté est de 70% (contre 35% en situation existante).

Tableau 14 : Superficies et taux d'imperméabilisation

Type de surface	Superficies (m²)
Superficies artificialisées (bâtiments, voiries, rampe)	11 987
Superficies de pleine terre (100% perméables)	5 066
Total	17 053
Taux d'imperméabilisation	70%

La figure suivante identifie les surfaces perméables (talus en pleine terre, jardin de pluie), les surfaces imperméables (voiries, rampe, installations techniques en extérieur) et les surfaces de toitures (toitures nues et toitures vertes).

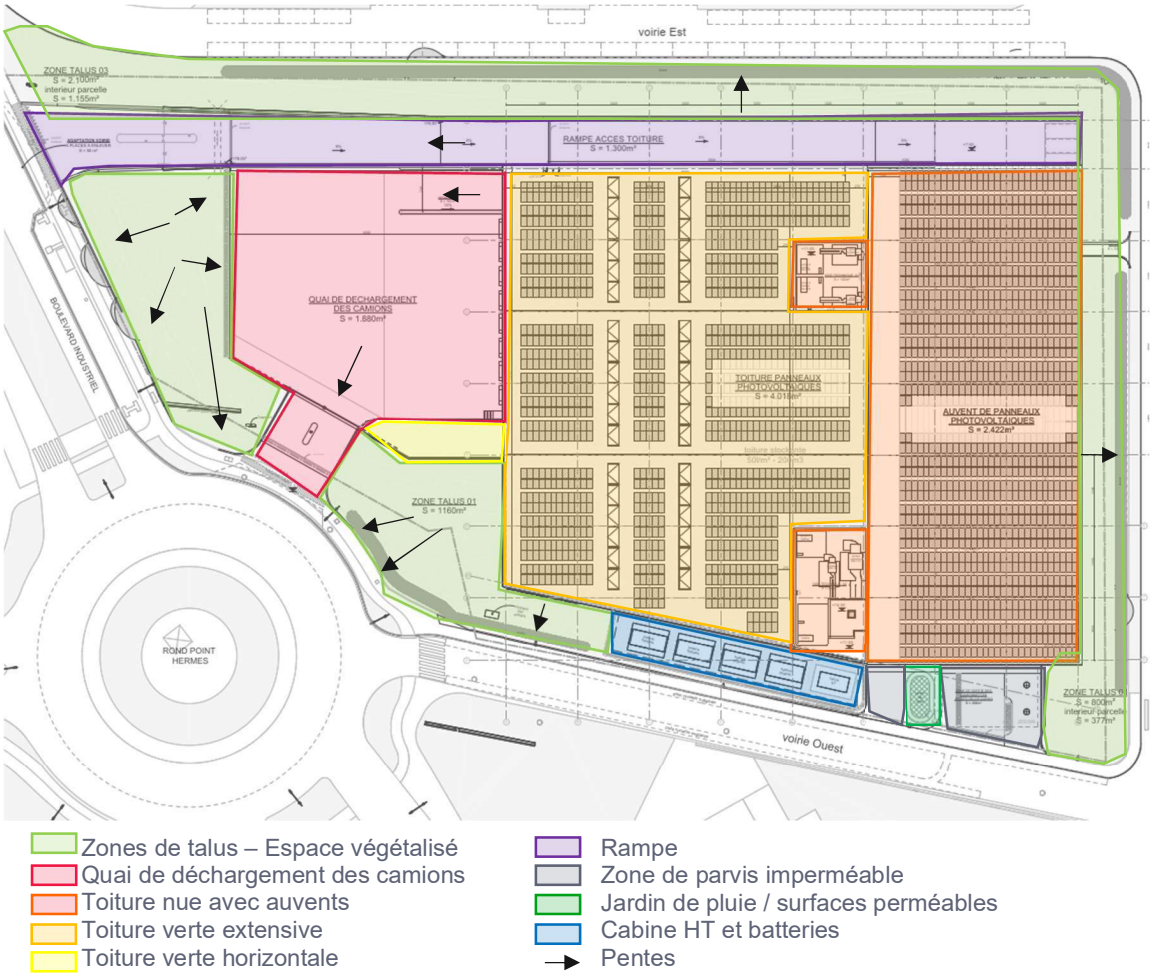


Figure 84 : Surfaces projetées

6.6.4.c.2. Dispositifs de gestion des eaux pluviales projetés

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales sont détaillés ci-dessous par zone :

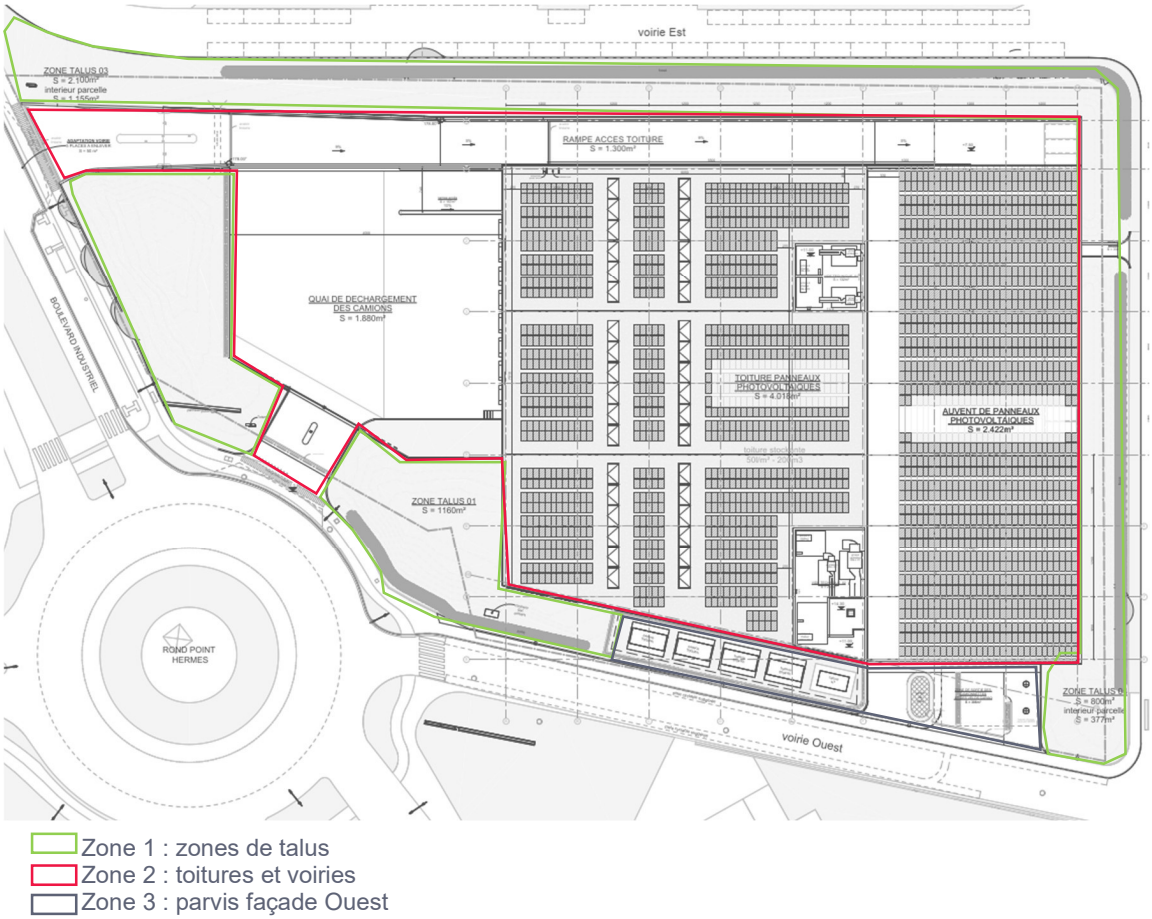


Figure 85 : Délimitation des zones pour la gestion des eaux pluviales

Zone 1 : Les zones de talus (100% perméables)

Pour ces surfaces, une **infiltration directe** est possible : l'eau ruisselant le long des talus est récoltée puis infiltrée en pied de talus par l'aménagement d'un espace creux ouvert.

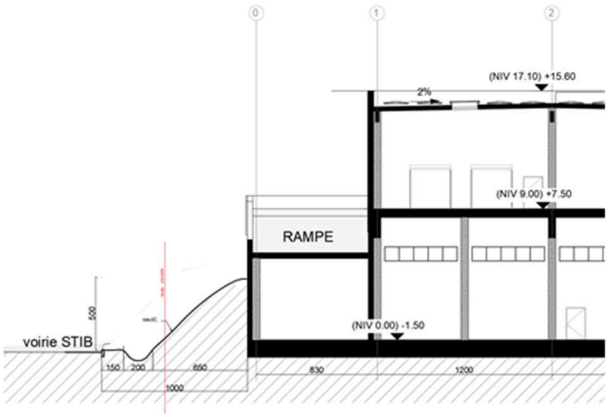


Figure 86 : Coupe d'un talus projeté et de son fossé en pied de talus

Zone 2 : Les toitures et voiries (rampe, quai de déchargement des camions)

Une partie de la toiture du bâtiment est une **toiture verte extensive** surmontée de panneaux photovoltaïques. Cette toiture sert de **toiture stockante** (50l/m²). L'eau de pluie est récoltée sous le substrat végétal. Une partie des eaux de ruissellement récoltées par la toiture stockante est récupérée via une citerne 80m³ et réutilisée pour les WC, le nettoyage et l'arrosage.

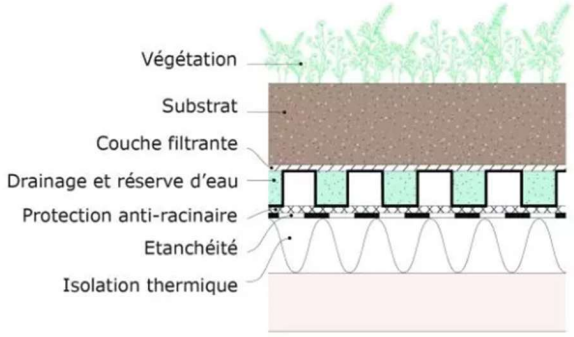


Figure 87 : Coupe de principe d'une toiture végétalisée avec stockage d'eau (source : Bruxelles Environnement)

Pour le reste des surfaces imperméables (toiture nue surmontée de auvents, vides techniques, rampe, quai de déchargement des camions), une temporisation des eaux de pluie via des **bassins d'orage enterrés** est prévue. Le trop-plein de la citerne de récupération et le trop-plein de la toiture stockante sont reliés aux bassins d'orage.

Les ouvrages de rétention type bassin d'orage permettent de stocker provisoirement les eaux pluviales et de les restituer lentement à débit régulé vers un exutoire afin de limiter les risques d'inondation à l'aval. Les eaux de pluie sont raccordées à l'ouvrage via un réseau de canalisations.

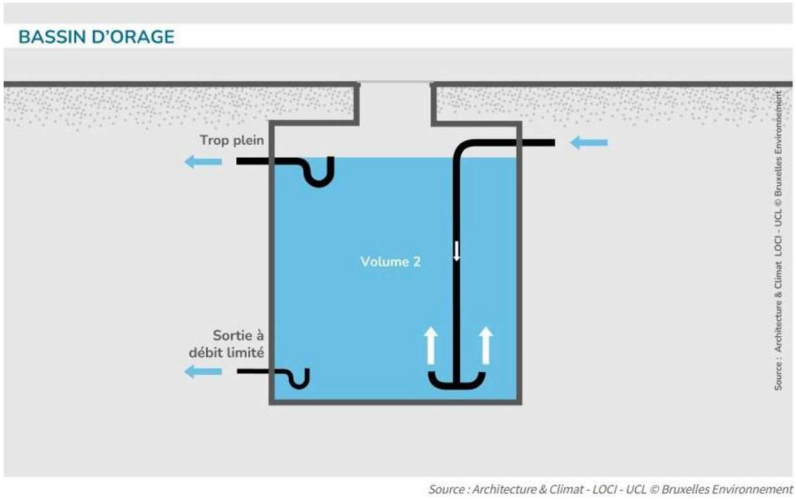


Figure 88 : Illustration d'un bassin d'orage (source : Guide du bâtiment durable)

La figure suivante localise les bassins d'orage, la toiture stockante et la citerne de récupération projetés.

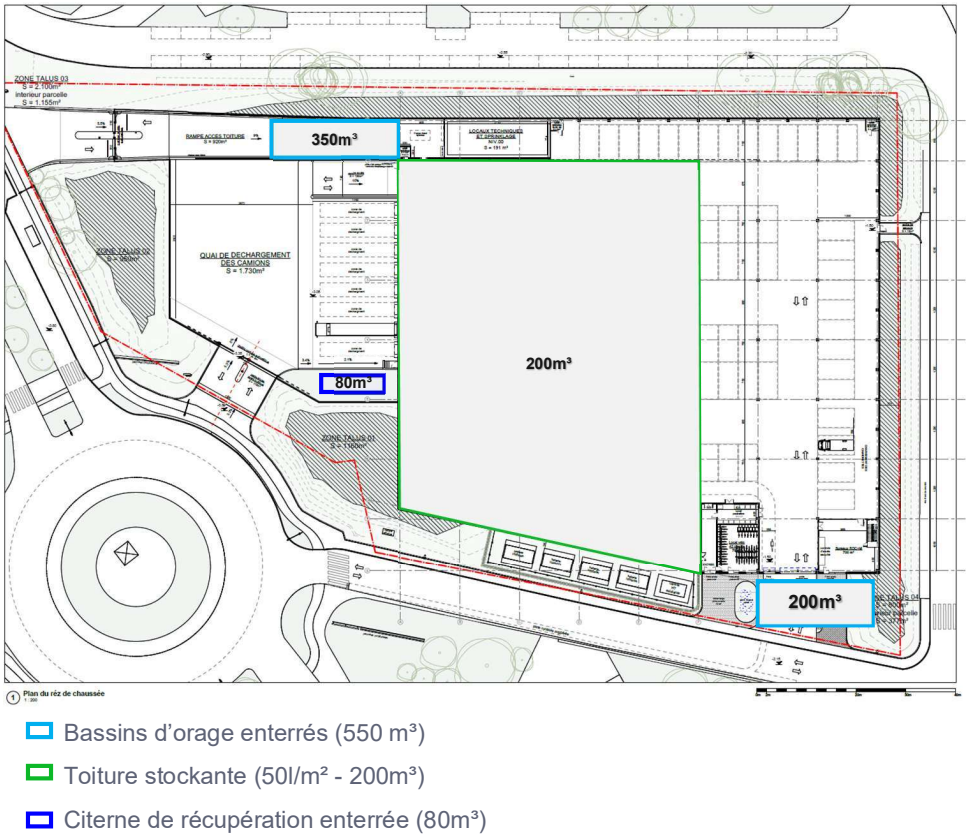


Figure 89 : Localisation des bassins d'orage, de la citerne de récupération et de la toiture stockante

L'infiltration in situ des eaux de ruissellement des toitures, de la rampe et du quai de déchargement des camion n'est pas possible. En effet, les seuls espaces disponibles pour une infiltration via des espaces creux ouverts seraient les zones de talus. Cependant, les volumes d'eaux de pluie à gérer sont trop importants par rapport aux surfaces d'infiltration disponibles en pied de talus : le volume d'eau de pluie à gérer pour ces surfaces imperméables pour une TR100 4h est d'environ 700m³ nécessitant une surface d'infiltration de minimum 1200m² (les surfaces d'infiltration en pied de talus sont d'environ 500m² et sont dimensionnées pour récolter l'eau de ruissellement des talus). Par ailleurs, d'autres dispositifs ont été étudiés tels que les SAUL (structures alvéolaires ultra légères) au niveau du quai de déchargement des camions et des revêtements drainants au niveau de la rampe de parking mais n'ont pas été retenus en raison de leur surcoût par rapport à des dispositifs enterrés.

Au stade l'écriture du rapport, les bassins d'orage seront a priori raccordés au réseau d'égouttage public avec un débit de rejet de 5l/ha/s. Un rejet vers le réseau hydrographique est en cours d'étude.

Zone 3 : Le parvis en façade Ouest

Les eaux de ruissellement des surfaces imperméables du parvis en façade Ouest sont redirigées vers un jardin de pluie d'une superficie de 32m² où l'infiltration in situ est possible. Au niveau du parvis, un bassin d'orage est enterré et les accès au site doivent être garantis. C'est pourquoi une infiltration n'est possible qu'à un seul endroit (là où est prévu le jardin de pluie).

6.6.4.c.3. Dimensionnement des ouvrages d'infiltration et de rétention

Les ouvrages d'infiltration et de rétention sont dimensionnés en considérant une pluie incidente de temps de retour de 100 ans et d'une durée de précipitation de 4h (pluie critique).

Le volume d'eau pluviale à gérer est calculé comme suit :

V [m³] = Q [mm] /1000 * S [m²] avec :

V = le volume d'eau pluviale à gérer

Q = 59,1 mm, la quantité de pluie incidente pour une pluie de temps de retour 100 ans et une durée de précipitation de 4h (pluie critique), sur base des statistiques des précipitations extrêmes à Anderlecht (tableau quantité-durée-fréquence) disponibles sur le site de l'IRM (source : IDF_table_INS21001_fr.pdf)

S = la surface incidente projetée

Le tableau suivant présente le volume d'eau à gérer (pluie TR100, 4h) par les noues d'infiltration pour les zones de talus (zone 1), par la toiture stockante et les bassins d'orage pour les surfaces de toitures et voiries (zone 2) et par le jardin de pluie pour le parvis de la façade Ouest (zone 3).

Tableau 15 : Volume à gérer pour les zones du projet pour une TR100 de 4h

		Coefficient de ruissellement	Zone 1 : zones de talus	Zone 2 : toitures et voiries	Zone 3 : parvis en façade Ouest
Superficies par type de surface (m²)	Toitures nues	1	0	3 487	60
	Rampe	1	0	1 600	0
	Espaces ouverts 100% imperméables	1	0	2 139	546
	Toitures vertes extensives (bâtiment + zone verte sur citerne enterré)	0,8	0	4 155	0
	Superficies de pleine terre (100% perméables)	0,3	5 034	0	32
	Total superficie (m²)		5 034	11 381	638
Surface incidente (m²)			1 510	10 550	616
Volume à gérer pour une TR100 de 4h (m³)			**89**	**624**	**36**

Le volume d'eau à gérer pour la zone 2 est de 624 m³. En situation projetée, le site disposera d'un volume de rétention de 750m³, 550m³ pourront être stockés dans les bassins d'orage enterrés sous la rampe d'accès à la toiture et sous le parvis de la façade Ouest. La toiture stockante permettra de stocker 200m³ d'eau.

Compte tenu de la gestion des eaux pluviales présentée ci-dessus et des volumes de rétention prévus (volumes de rétention supérieurs aux volumes à gérer pour une pluie centennale de durée 4h), le projet ne présente pas d'incidence sur le risque d'inondation au sein de la zone d'étude. En effet, bien que le projet engendre une imperméabilisation supplémentaire par rapport à la situation existante (les surfaces artificialisées sont presque doublées par rapport à l'existant), les eaux de ruissellement issues de ces surfaces sont soit gérées sur site (pour les zones de talus et la zone de parvis en façade Ouest), soit temporisées via une toiture stockante et des bassins d'orage et renvoyées vers le réseau d'égouttage avec un débit régulé (pour les zones de toitures, le quai de déchargement et la rampe).

6.6.4.c.4. Conformité réglementaire

RRU

L'article 13 du Titre I du RRU dispose que : « *Les toitures plates non accessibles de plus de 100 m² doivent être aménagées en toitures verdurisées*. »

Une partie de la toiture (4 018m²) du bâtiment est verdurisée (toiture verte extensive surmontée de panneaux photovoltaïques). L'autre partie de la toiture (3 150m²) est dédiée au parking voitures / camionnettes et à des zones de déchargement des camionnettes. Cette toiture est recouverte d'auvents photovoltaïques mais n'est pas verdurisée en raison de son usage de parking. Le projet déroge au RRU pour cette partie de toiture.

L'article 16 du Titre I du RRU dispose que : « *Les eaux pluviales de ruissellement issues de toutes les surfaces imperméables sont récoltées et conduites vers une citerne, un terrain d'épandage ou à défaut, vers le réseau d'égouts public. Dans le cas d'une nouvelle construction, la pose d'une citerne est imposée afin notamment d'éviter une surcharge du réseau d'égouts. Cette citerne a les dimensions minimales de 33 litres par m² de surface de toitures en projection horizontale*. ».

Le volume minimal imposé par cet article pour les ouvrages de rétention et récupération des eaux de pluie est de 237 m³ (33l/m² / 1000 * 7 168m² de toitures = 237 m³). Le projet prévoit une citerne de récupération de 80m³, des bassins d'orage d'un volume total de 550m³ et une toiture stockante (200m³ - 50l/m²). Le projet est conforme au RRU.

RCU d'Anderlecht

L'article 38 – Collecte et gestion des eaux pluviales et de ruissellement dispose que :

« §2. Dans le cas d'une nouvelle construction ou dans le cas de rénovation lourde :

- *la construction est munie d'un réseau d'eau séparatif ;*
- *les eaux pluviales issues de toutes les toitures sont dirigées vers une (ou plusieurs) citerne(s) de récupération conformément aux normes en vigueur. Ces citernes :*
    - *sont raccordées à une ou plusieurs chasses d'eau ou machines à laver ou à un ou plusieurs points d'eau situés à l'intérieur ou à l'extérieur de la construction conformément aux indications fournies par le gestionnaire de distribution d'eau potable. Ces points d'eau sont clairement identifiés comme étant alimentés en eau non potable ;*
    - *sont équipées d'un trop-plein relié soit, dans l'ordre de priorité suivant :*
        - *vers un dispositif de dispersion in situ ;*
        - *vers le maillage bleu ;*
        - *vers un dispositif public de collecte des eaux pluviales ;*
        - *vers le réseau d'égout public, via le réseau séparatif ;*
    - *sont situées à plus de 0,10 m des fondations de l'immeuble dont elles sont l'accessoire et à plus d'1 mètre des limites mitoyennes.*

§3. Les eaux pluviales de ruissellement issues de toutes les autres surfaces imperméables sont récoltées et sont de préférence gérées sur la parcelle, dans l'ordre de priorité suivant :

a. par un dispositif de dispersion in situ ;
b. par leur déversement dans le maillage bleu ;
c. vers un dispositif de temporisation/stockage raccordé soit aux systèmes décrits aux points a et b, soit, le cas échéant, relié au réseau d'égout public. »

Le projet prévoit bien un réseau d'égouttage séparatif. Une partie de la toiture du bâtiment est une toiture verte stockante (200m³). Les eaux de ruissellement d'une partie de la toiture verte du bâtiment sont récupérées via une citerne de 80 m³ pour une réutilisation (WC, nettoyage, robinet d'arrosage). Le trop-plein de la toiture stockante et de la citerne de récupération ainsi que le reste des eaux de ruissellement des surfaces imperméables (toitures nues, voiries) sont raccordées à des bassins d'orage avant rejet à débit régulé dans le réseau d'égout public.

L'infiltration in situ des eaux de ruissellement des surfaces imperméables n'est pas envisageable pour plusieurs raisons : (1) imperméabilisation sur 70% du site, (2) au niveau des zones imperméables des voiries (quai de déchargement des camions, rampe), des massifs infiltrants ne sont pas envisagés en raison du coût de tels dispositifs, (3) les surfaces perméables restantes sont des talus en pente (maximum 45°) ne permettant pas d'offrir un espace vert en creux de taille suffisante pour permettre l'infiltration.

Le projet est situé à +/- 300m du Canal et de la Senne. Le rejet des eaux pluviales vers le réseau hydrographique est en cours d'études.

6.7. Faune et flore

6.7.1. Aire géographique

L'aire géographique étudiée pour la thématique « Faune et flore » correspond aux environs immédiats du Boulevard Industriel, 18.

6.7.2. Situation existante

6.7.2.a. Ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature

L'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature vise à assurer la protection des éléments constitutifs de la diversité biologique sur le territoire bruxellois. Ces mesures portent sur la protection, la gestion et la restauration des espèces de faunes et flores sauvages, de leurs habitats naturels et des écosystèmes terrestres ou aquatiques. Par extension elle vise au maintien de la qualité de l'environnement requise pour supporter cette biodiversité. Elle constitue une transposition des Directive 92/43/CEE et 2009/147/CE.

Le Titre III, chapitre I, Art. 67 et 68, mentionne les espèces animales strictement protégées sur l'ensemble du territoire bruxellois ainsi que les actes interdits dans le cadre de leur protection. Il convient de noter que l'Art.68, §1, 5° et 7° implique l'interdiction de :

« détruire ou d'endommager intentionnellement ou en connaissance de cause, leurs habitats, leurs *refuges, leurs sites de reproduction et leurs aires de repos, leurs nids et leurs œufs et d'enlever leurs nids* »

« procéder à des travaux d'élagage d'arbres avec des outils motorisés et d'abattage d'arbres entre le *1er avril et le 15 août* »

Le Titre III, chapitre II, Art. 70, mentionne les espèces végétales strictement protégées sur l'ensemble du territoire bruxellois ainsi que les actes interdits dans le cadre de leur protection.

6.7.2.b. Plan régional nature

Adopté par le Gouvernement le 14/04/2016, le Plan Régional Nature propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l'horizon 2050. Pour avancer dans cette direction, des objectifs à l'horizon 2020 ont en outre été définis. Ils sont soutenus par des mesures concrètes.

Pour le moyen terme, le Plan Régional Nature s'articule autour de 7 grands objectifs :

- Améliorer l'accès des Bruxellois à la nature.
- Consolider le maillage vert régional.
- Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets.
- Étendre et renforcer la gestion écologique des espaces verts.
- Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain.
- Sensibiliser et mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité.
- Améliorer la gouvernance en matière de nature.

La figure suivante présente le réseau écologique bruxellois (REB) autour du site. Le site en lui-même n'est pas repris dans une zone du REB. Les abords de la voirie Ouest, dans sa partie au sud du site, sont repris comme zone de développement (site de moyenne valeur biologique ou de haute valeur biologique potentielle qui contribue ou est susceptible de contribuer à assurer le maintien ou le

rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional).

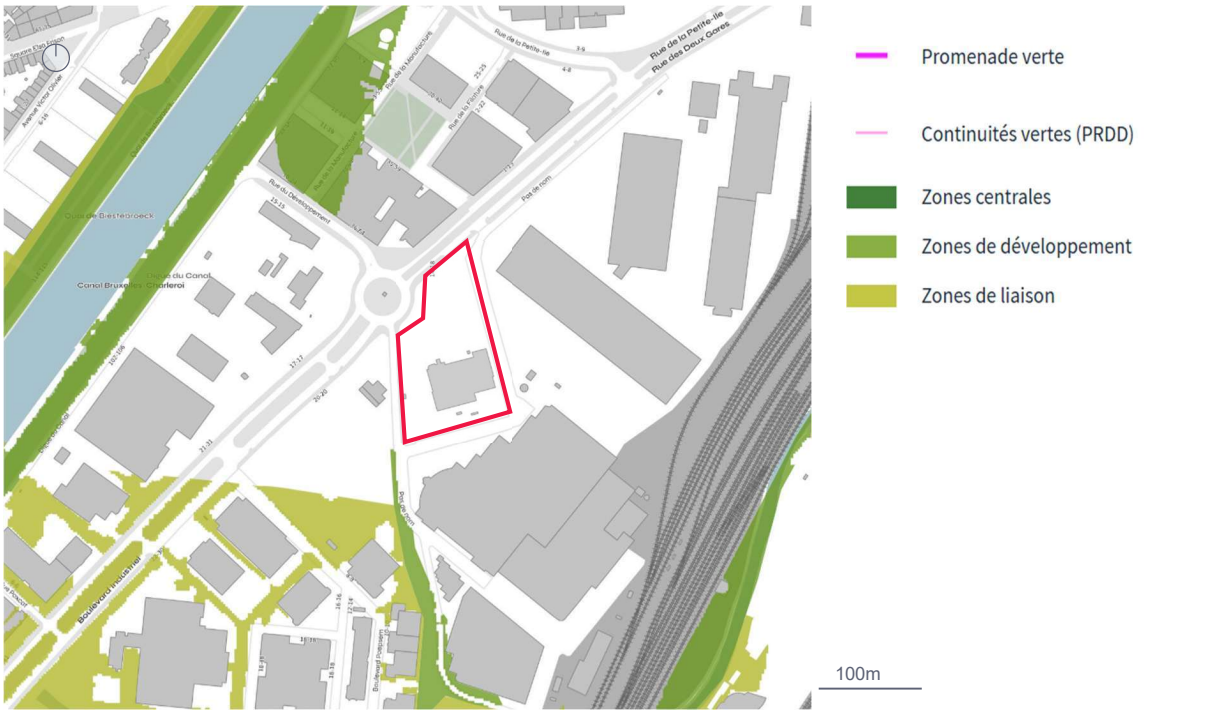


Figure 90 : Réseau écologique Bruxellois (source : Bruxelles Environnement)

Dans le Plan Nature sont mis en évidence, entre autres, les zones carencées en espaces verts accessibles au public dont le site fait intégralement partie (Figure 91).



Figure 91 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Bruxelles Environnement)

6.7.2.c. Sites protégés

Aucune zone Natura 2000 n'est présente sur le site du projet ou à proximité.

6.7.2.d. Arbres remarquables

Aucun arbre remarquable n'est présent sur le site du projet ou à proximité.

6.7.2.e. MAILLAGE VERT

Le maillage bleu et vert est un programme de préservation et de restauration du réseau hydrologique et des espaces verts afin de relier ces espaces entre eux et permettre d'améliorer la biodiversité. Les objectifs du maillage sont donc la préservation du patrimoine naturel et de la biodiversité mais également de favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes et d'améliorer la qualité paysagère de la ville. Le maillage vert prévoit notamment de créer des espaces verts là où il en manque, puis de relier tous ces espaces entre eux.

La zone de projet n'est pas concernée par des mesures liées au développement des espaces verts ni par des continuités vertes (Figure 92).

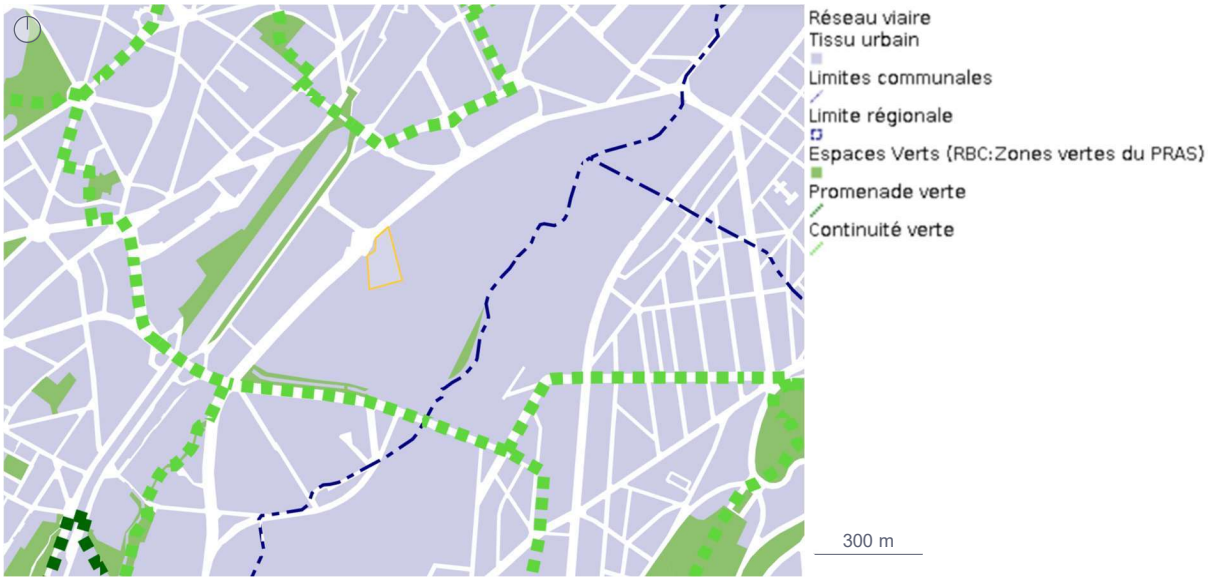


Figure 92 : Maillage vert (source : BruGis)

6.7.2.f. ELÉMENTS DE VÉGÉTALISATION

La Figure 93 présente la végétation (haute et basse) de la zone d'étude.



Figure 93 : Végétalisation de la zone de projet en 2021 (source : Bruxelles Environnement)

Le site du Boulevard Industriel 18 se présente comme un terrain largement laissé à l'abandon, dont la végétation spontanée est dominée par une colonisation massive et progressive d'espèces exotiques envahissantes. La quasi-totalité des surfaces perméables disponibles est progressivement occupée par la Renouée du Japon (*Fallopia japonica*), qui constitue aujourd'hui la physionomie végétale dominante du site. Des travaux de dépollution réalisés récemment sur certaines portions du terrain ont engendré des remaniements importants du sol, créant des conditions favorables au développement d'une végétation pionnière rudérale, elle-même déjà partiellement recolonisée par la Renouée du Japon.

Secteur nord – Talus côté Boulevard Industriel

Le talus nord, fort pentu, présente une végétation peu dense composée principalement de lierre (*Hedera helix*) et de ronces (*Rubus sp.*). Quelques saules (Salix sp.) et deux érables sycomores (Acer pseudoplatanus L.) sont présents sur le talus, lequel est également jonché de déchets. En partie supérieure, à proximité immédiate de l'installation photovoltaïque, s'étend une colonie très dense de Renouée du Japon qui, lors de la visite de terrain d'avril 2026, commençait à envahir les premières rangées de panneaux côté boulevard, témoignant de la dynamique de progression rapide de l'espèce. En intérieur d'îlot, au niveau des panneaux, la végétation est plus modeste et composée d'une strate herbacée avec quelques espèces de prairie.

Secteur est – Bordure côté chemin privé STIB

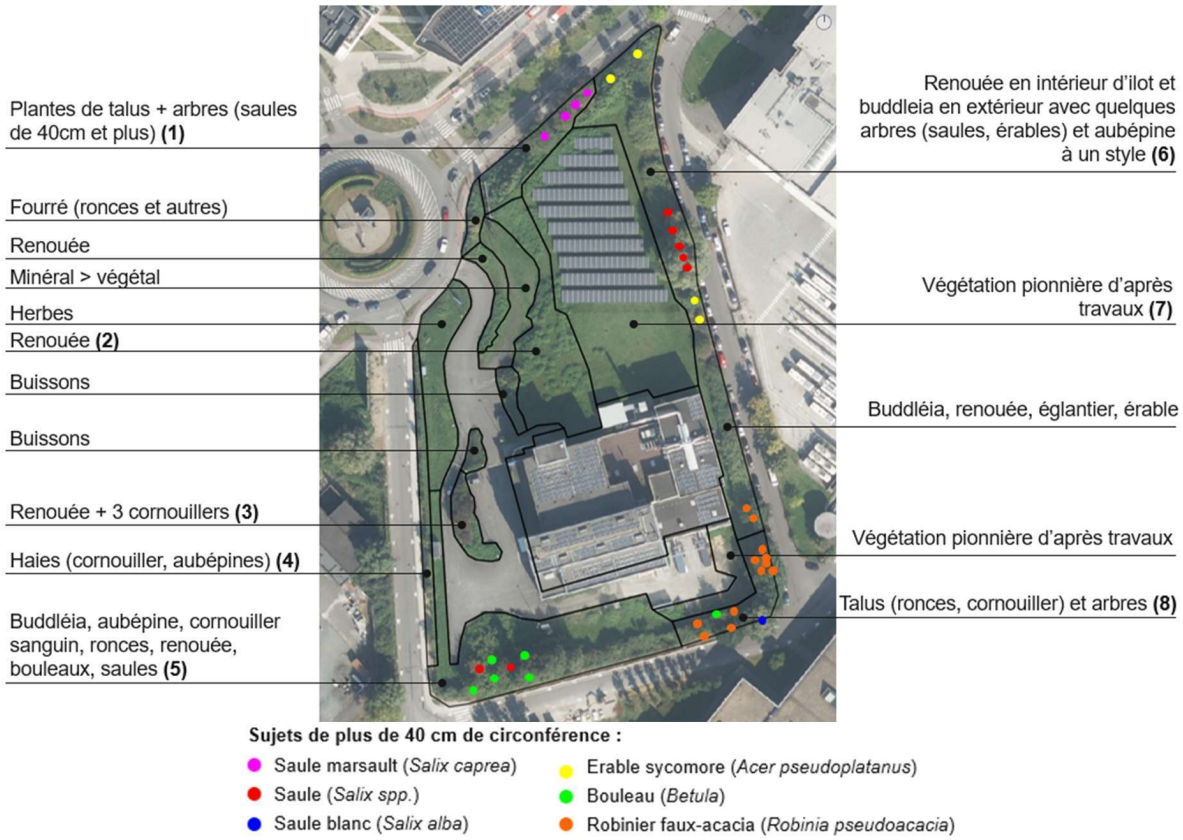
En partie nord de ce secteur, la végétation est quasi exclusivement composée de Renouée du Japon et de Buddléia (*Buddleja davidii*), ces deux espèces invasives étouffant toute autre végétation. En progressant vers le sud, la pression de la Renouée s'atténue légèrement, laissant place à une végétation arbustive plus diversifiée comprenant de l'églantier (*Rosa canina*), des ronces et de l'aubépine monogyne (*Crataegus monogyna*). Dans la partie sud-est, à proximité de la STIB, plusieurs robiniers faux-acacias (*Robinia pseudoacacia*) de diamètre supérieur à 40 cm ont été recensés, accompagnés de cornouiller sanguin (*Cornus sanguinea*) et de ronces. En intérieur d'îlot, entre le bâtiment existant et la clôture, un cheminement minéralisé est envahi de part et d'autre par des colonies denses de Renouée du Japon.

Secteur sud

Le secteur sud présente une végétation arbustive plus touffue et diversifiée, moins dominée par les espèces invasives, avec du cornouiller sanguin, des ronces, des bouleaux (*Betula pendula*), de l'aubépine et du buddléia. En intérieur d'îlot, la Renouée du Japon est en cours d'implantation. La partie sud-est, remaniée lors des travaux de dépollution, présente un substrat composé d'un mélange de terre et de graviers sur lequel se développe une végétation pionnière rudérale ; la Renouée du Japon y est déjà présente, illustrant la rapidité de recolonisation de cette espèce sur les surfaces perturbées.

Secteur ouest

Le secteur ouest se distingue par l'absence de Renouée du Japon en bordure du terrain et par une végétation plus basse et mieux entretenue, composée d'une petite haie de cornouiller et d'aubépine ainsi que d'un couvert herbacé. Il convient de signaler qu'une partie de l'emprise cartographiée comme surface végétalisée est actuellement recouverte par plusieurs conteneurs de batteries, réduisant de facto la superficie végétalisée effective de ce secteur.



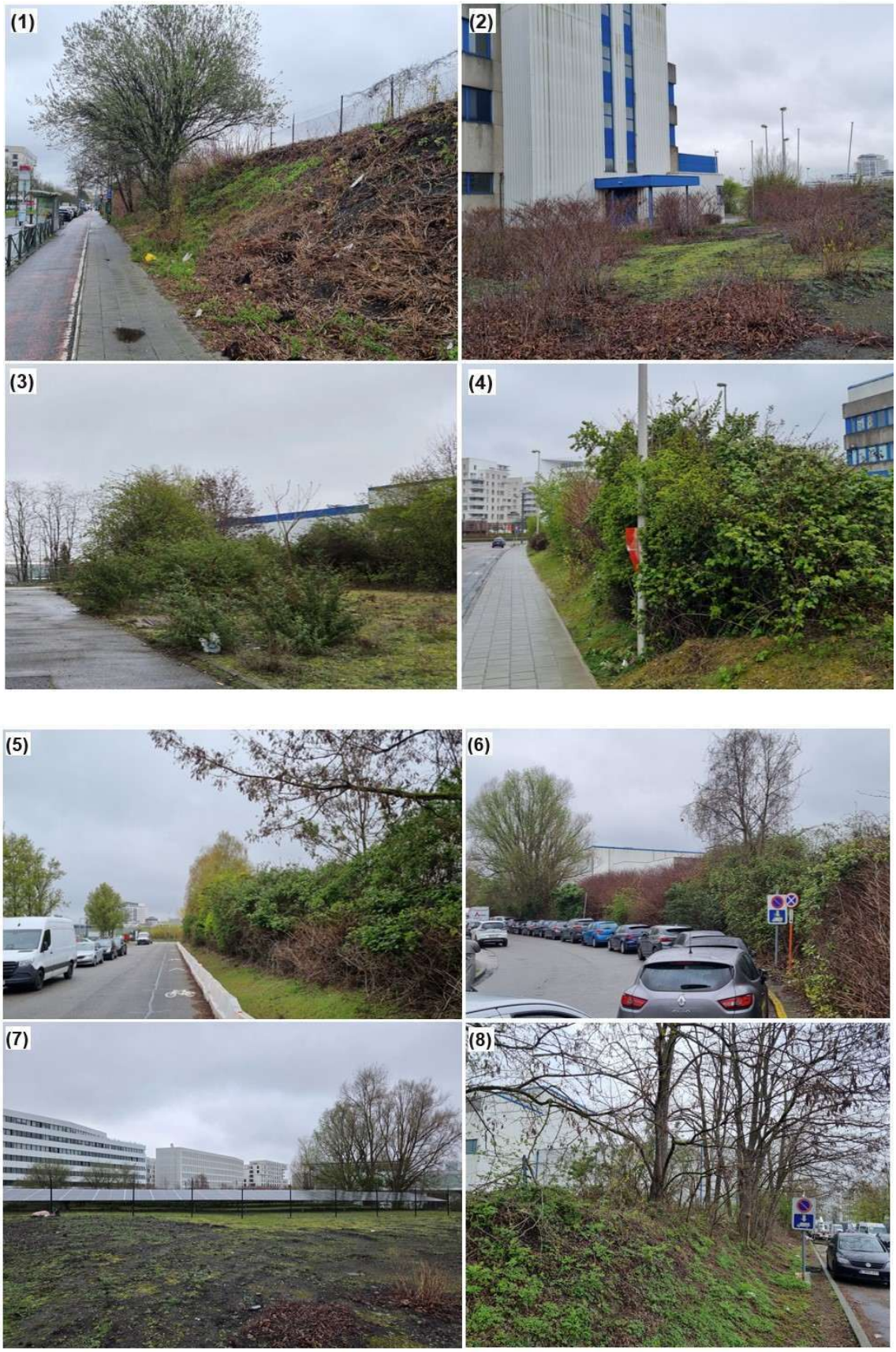


Figure 94 : Végétation existante au sein du site (source : Stratec 02/04/2026)

Le tableau suivant reprend la liste des arbres de plus de 40 cm de circonférence identifiés sur le site d'étude. Au total, 34 sujets ont été recensés.

Tableau 16 : Nombre de sujets de plus de 40cm de circonférence recensés dans le périmètre d'étude en situation existante

Essence	Nombre de sujets
Salix caprea	4
Salix spp	7
Salix alba	1
Acer pseudoplatanus	4
Betula	6
Robinia pseudoacacia	12
Total	**34**

6.7.2.g. PRÉSENCE DE FAUNE

Cartographie Faune et Bâti de Bruxelles Environnement

La cartographie de Bruxelles Environnement Faune et Bâti compile les observations régionales des différentes espèces animales. Aucune espèce n'a été observée sur le site.

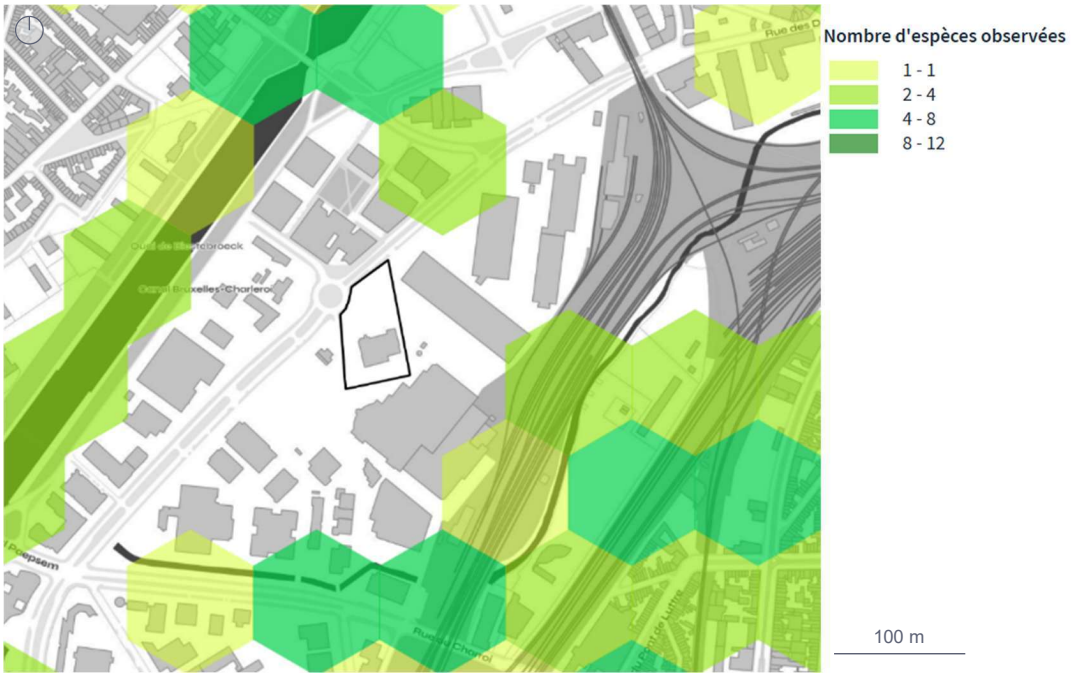


Figure 95 : Recensement de la faune (source : Bruxelles Environnement)

Par extension, aucun martinet, écureuil, hérisson ou lérot n'a été recensé dans la zone d'étude.

Observations de terrain

Lors des observations de terrain réalisées par Stratec le jeudi 2 avril 2026, le lapin de garenne (Oryctolagus cuniculus) a été observé. Il s'agit d'une espèce protégée (protection stricte) sur tout le territoire régional (Annexe II.2.1, Ordonnance Nature). Leurs terriers sont également protégés. Une quarantaine de terriers ont été recensés sur le site.



Figure 96 : Observation du lapin et des terriers (02/04/2026 et 17/04/2026)

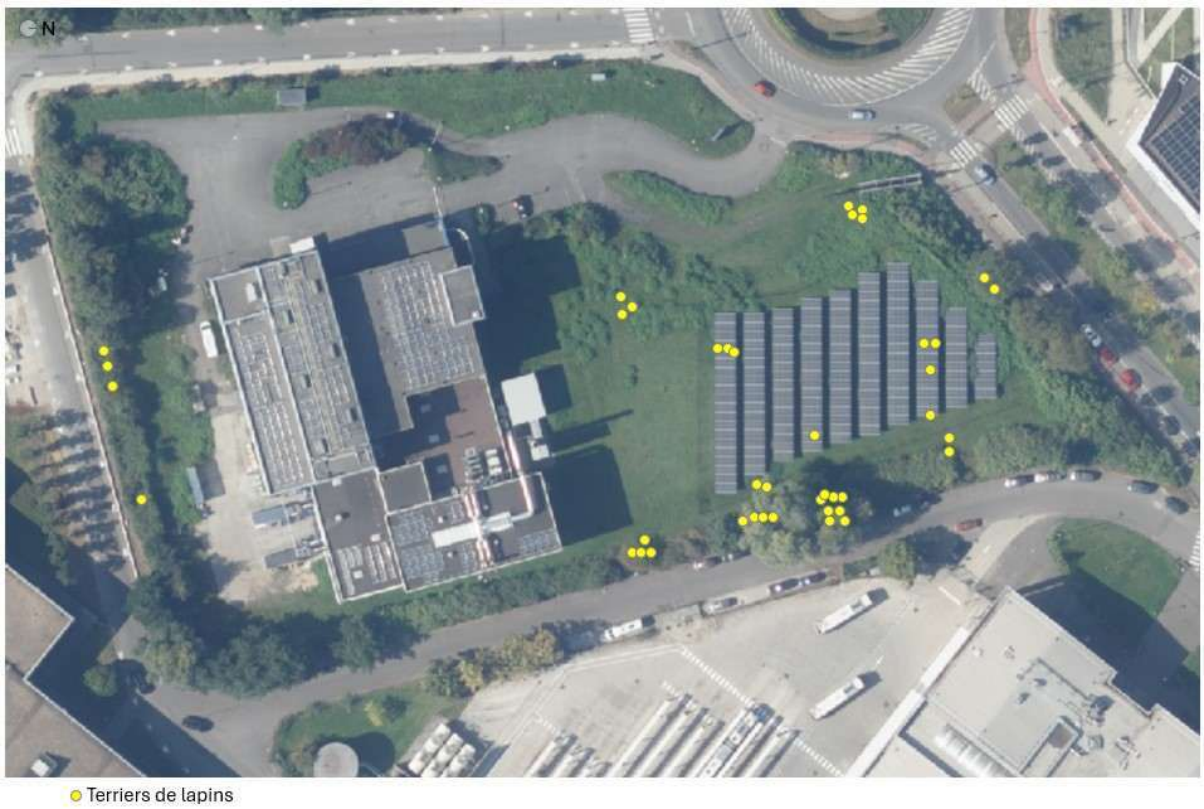


Figure 97 : Localisation des terriers de lapins recensés sur le site

Une dérogation à l'article 68 de l'Ordonnance Nature devra être demandée, qui interdit, concernant les espèces strictement protégées : *« 5. de détruire ou d'endommager intentionnellement ou en connaissance de cause, leurs habitats, leurs refuges, leurs sites de reproduction et leurs aires de repos, leurs nids et leurs œufs et d'enlever leurs nids ».*

6.7.2.h. ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

Les espèces exotiques envahissantes peuvent poser des problèmes car elles rentrent en concurrence avec les espèces indigènes des territoires où elles se développent. Ces espèces sont actuellement la deuxième plus grande menace sur la biodiversité mondiale (après la perte d'habitats).

Cartographie de Bruxelles Environnement

La Figure 98 nous renseigne sur le nombre d'espèces exotiques envahissantes observées :

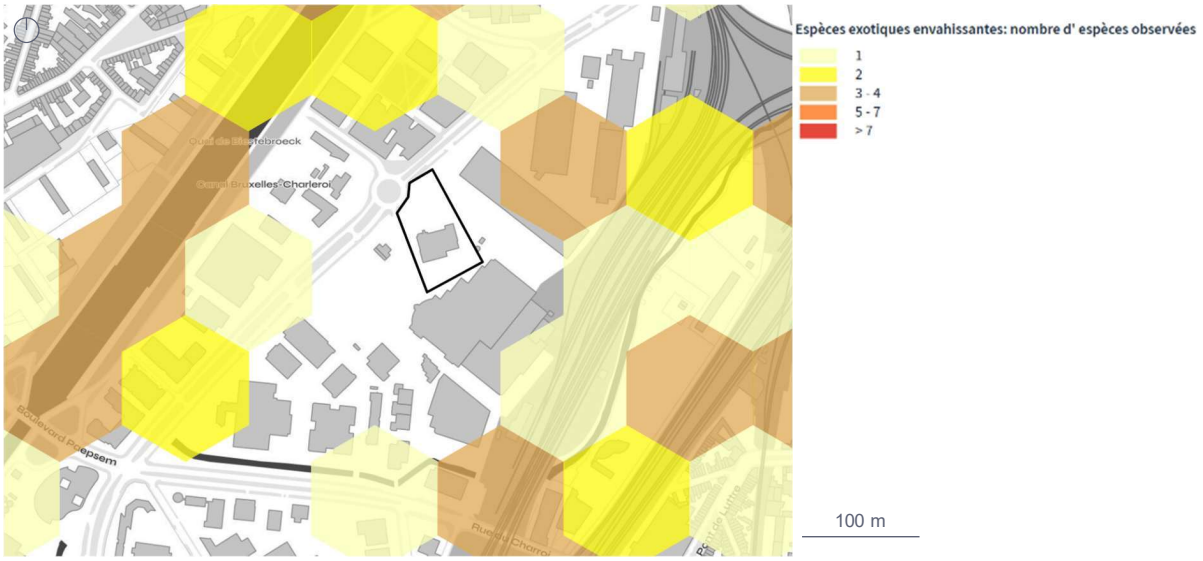


Figure 98 : Espèces exotiques envahissantes (source : Bruxelles Environnement)

Observations de terrain

Lors des observations de terrain réalisées par Stratec le 02/04/2026, des massifs de renouées du Japon et des robiniers faux-acacia ont été identifiés sur plusieurs zones du site (voir localisation sur la Figure 94).

6.7.2.i. Carte d'évaluation biologique (CEB)

La carte d'évaluation biologique catégorise la valeur biologique de différentes zones de la Région bruxelloise : très haute, haute, élevée, modérée et limitée. L'évaluation biologique est directement liée au niveau de contribution des différents îlots à la protection et conservation de la faune, de la flore et des habitats. La carte d'évaluation biologique est disponible ci-dessous (Figure 99). Le site du projet fait partie d'un îlot avec une évaluation biologique classée élevée (catégorie C).

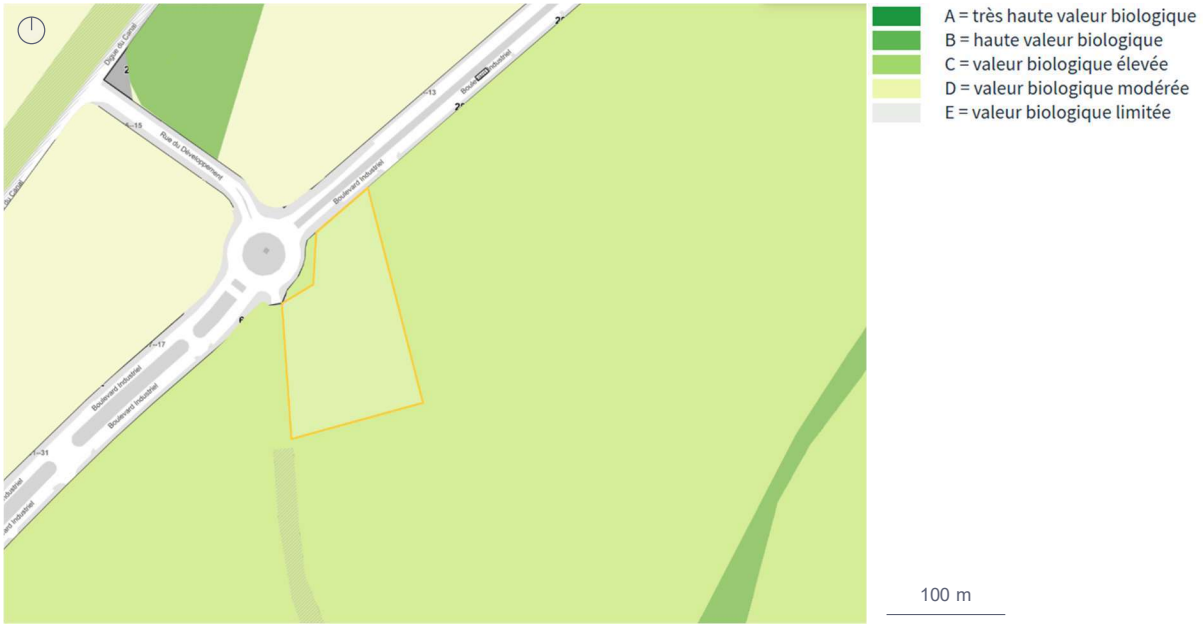


Figure 99 : Evaluation biologique (source : Bruxelles Environnement)

6.7.2.j. Coefficient Biologique de Surface en situation existante

L'outil CBS+ (Coefficient de Biotope par Surface renforcé), développé par Bruxelles Environnement, permet d'évaluer la qualité écologique d'un site en fonction de la présence et de la diversité des biotopes présents. Dans cette section est exposée la valeur de l'indicateur en situation existante. La feuille de calcul est présentée au chapitre situation projetée.

Le CBS+ du terrain en situation existante s'établit à 55,6% (classe C+), au-dessus de la valeur de référence calculée pour ce type de projet (50,2%), ce qui témoigne d'une valeur biologique relativement élevée malgré l'état d'abandon du site. Ce résultat s'explique principalement par la présence dominante de pleine terre (score 70%) couvrant environ 9 080 m², ainsi que par des biotopes de l'espace ouvert représentant 9,1% du score global. Le terrain accueille également des ronciers et buissons épineux sur 100m², une haie vive urbaine de 30 mètres linéaires, et une couverture arborée en espace vert de 1690m², contribuant à une connectivité et une biodiversité spontanée non négligeables.

6.7.3. Situation future prévisible

La situation future prévisible est similaire à la situation actuelle.

6.7.4. Situation projetée

6.7.4.a. Conformité par rapport aux éléments planologiques et réglementaires

6.7.4.a.1. PRAS

Le site du projet est intégralement localisé en zone d'industries urbaines au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Les prescriptions particulières relatives à cette zone n'imposent pas d'obligations spécifiques en matière de végétalisation ou de biodiversité. Toutefois, la prescription générale 0.2 du PRAS dispose que, dans toutes les zones, la réalisation d'espaces verts est admise sans restriction, notamment en vue de contribuer à la réalisation du maillage vert. Le projet prévoit, sur l'ensemble des abords de la parcelle, la création et le reprofilage de talus végétalisés ceinturant les quatre façades du bâtiment. Ces talus sont plantés d'espèces indigènes multi-strates, arbres, haies libres et prairies fleuries, choisies parmi les espèces recommandées par Bruxelles Environnement. En bordure du boulevard Industriel, le projet prévoit la plantation de nouveaux saules en continuité des sujets existants, accompagnés d'une prairie fleurie favorable à la faune locale. En bordure du rond-point Hermès et de la voirie Ouest, des massifs arbustifs indigènes sont plantés pour reconstituer un alignement paysager structurant, en conservation et en renforcement des haies existantes. Le projet intègre également un tas de bois-refuge composé de bûches et de grosses branches, favorisant la biodiversité animale au sein du site. Le site n'est par ailleurs concerné par aucune zone verte, zone de parc ou périmètre de protection naturelle au sens du PRAS, ce qui confirme l'absence de contrainte planologique majeure sur ce point. Le projet est jugé conforme aux prescriptions du PRAS en matière de faune et de flore.

6.7.4.a.2. RRU

Le Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) impose, en son article 13, que les toitures plates non accessibles d'une superficie supérieure à 100 m² soient obligatoirement aménagées en toitures verdurisées. Une partie de la toiture (4 018m²) du bâtiment est verdurisée (toiture verte extensive surmontée de panneaux photovoltaïques). L'autre partie de la toiture (3 150m²) est dédiée au parking voitures / camionnettes et à des zones de déchargement des camionnettes. Cette toiture est recouverte d'auvents photovoltaïques mais n'est pas verdurisée en raison de son usage de parking. Des vides

techniques sont également présents en toiture et non verdurisés. Le projet déroge au RRU pour ces parties de toiture.

Par ailleurs, l'article 13 du Titre I du RRU impose que les espaces libres non bâtis de la parcelle, correspondant à la zone de cours et jardins, comportent une surface perméable, en pleine terre et plantée, d'au moins 50% de leur superficie. Dans le cas présent, il n'existe pas de cour intérieure au sens classique du terme : les espaces libres sont constitués des talus végétalisés périphériques et des aires de manœuvre.

6.7.4.b. QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS PROJETÉS

6.7.4.b.1. Aménagements envisagés

Les aménagements paysagers projetés poursuivent trois objectifs principaux : l'intégration du bâtiment dans son environnement urbain, la gestion des espèces exotiques envahissantes, en particulier la Renouée du Japon (Fallopia japonica) et la création de dispositifs favorables à la faune identifiée sur le site, notamment le lapin de garenne. Les plantations retenues sont exclusivement composées d'espèces indigènes multi-strates (arbres, arbustes, haies libres, herbacées et prairies fleuries), choisies parmi les espèces recommandées par Bruxelles Environnement. Par ailleurs, 8 arbres existants sont abattus en raison de leur proximité avec le bâtiment projeté ou pour des raisons de visibilité à l'intersection entre la rampe et le boulevard Industriel, les arbres compatibles avec le projet sont conservés.

Le plan paysager, présenté à la figure suivante, divise le site en quatre zones d'intervention détaillées ci-après.



Figure 100 : Plan d'aménagement paysager en situation projetée

Zone 1 : Talus des voiries Est et Sud.

Cette zone correspond aux talus longeant les voiries Est et Sud, fortement colonisés par la Renouée du Japon (*Fallopia japonica*). Compte tenu du développement particulièrement important de cette espèce invasive sur le site, une éradication complète n'est pas envisagée dans le cadre du présent projet.

La stratégie de gestion retenue repose sur un fauchage régulier, répété plusieurs fois par an pendant plusieurs années consécutives, afin de contenir l'expansion de la plante et d'épuiser progressivement ses réserves racinaires.

Afin de structurer et de valoriser le paysage de ces talus, un alignement de 24 arbres sera planté en continuité des sujets existants le long des voiries Est. En raison de la proximité immédiate du bâti, les essences retenues présenteront un port fastigié, colonnaire ou élancé, limitant ainsi l'encombrement latéral tout en assurant une présence végétale verticale structurante. Les espèces envisagées dont des cultivars correspondent à ces critères sont notamment le Charme commun (*Carpinus betulus*), le Hêtre pourpre (*Fagus sylvatica*), le Bouleau (Betula sp.), le Merisier (*Prunus avium*) et le Sorbier des oiseleurs (Sorbus aucuparia).

Afin de favoriser l'établissement et la reprise des arbres nouvellement plantés, il sera nécessaire de procéder, en amont de la plantation, à un fauchage intensif de la Renouée du Japon sur l'emprise des fosses de plantation et dans leur périmètre immédiat. Un paillage épais (de type BRF) sera ensuite mis

en place autour de chaque arbre planté, de manière à limiter la recolonisation par la renouée et à maintenir les conditions hydriques favorables à l'enracinement des sujets.

Zone 2 : Talus en bordure du boulevard Industriel.

Cette zone, actuellement en partie occupée par les anciens panneaux solaires qui seront supprimés dans le cadre du projet, présente des massifs de Renouée du Japon en bordure du boulevard Industriel.

La gestion de la renouée y repose sur une approche séquentielle : dans un premier temps, les massifs existants feront l'objet d'un fauchage intensif et répété, visant à affaiblir progressivement la plante. Dans un second temps, un boisement en haie libre sera réalisé en périphérie des zones atteintes et le long de l'alignement d'arbres, afin de créer une lisière arborée étagée, de manière à constituer un écran végétal dense susceptible de contenir l'expansion latérale de l'espèce invasive et de limiter sa propagation vers les zones réaménagées.

L'alignement végétal existant le long du boulevard Industriel, composé principalement de saules, sera renforcé par la plantation de nouveaux arbres en continuité directe des sujets existants. Les essences envisagées sont notamment le Tilleul (Tilia sp.) ou toute autre espèce adaptée aux conditions du site. Ce renforcement de l'alignement contribue à améliorer le cadre végétal du boulevard et à renforcer la continuité de la trame verte le long de cet axe structurant.

Le reste de la zone sera aménagé en prairie fleurie composée d'espèces indigènes, offrant un habitat de substitution de qualité pour la faune sauvage présente sur le site, et notamment pour le Lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*), dont la présence a été constatée lors des relevés de terrain. Afin d'anticiper les perturbations induites par les travaux et de guider l'établissement de cette espèce vers la zone aménagée, une garenne artificielle sera mise en place préalablement au démarrage du chantier. Cette mesure préventive vise à réduire le risque de dérangement des individus présents et à favoriser leur maintien à proximité immédiate du site.

Enfin, un pierrier sera installé au sein de la prairie fleurie. Cet aménagement, constitué de blocs ou de dalles de pierre disposés de manière hétérogène, offre des micro-habitats chauds et ensoleillés particulièrement favorables à la faune thermophile.

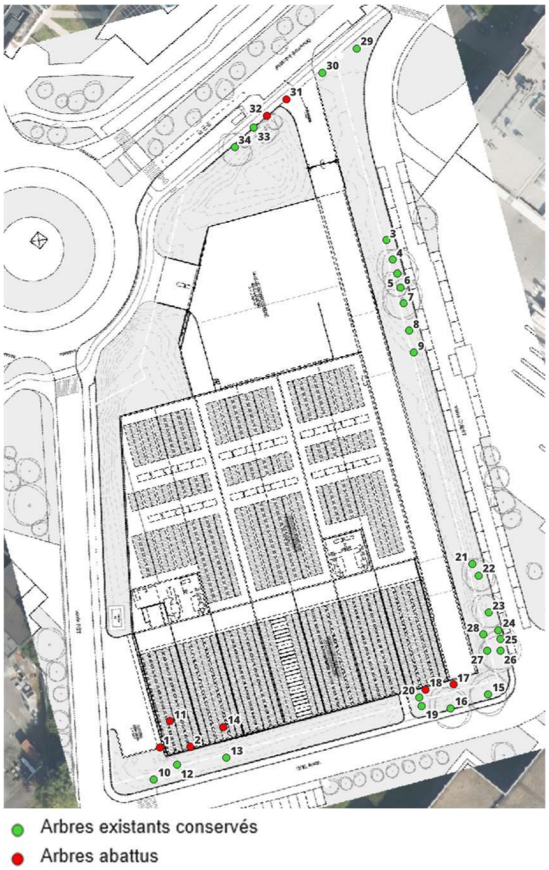
Zone 3 : Talus en bordure de la voirie Ouest et du rond-point Hermès.

Dans cette zone, la Renouée du Japon est présente mais peu étendue. La stratégie retenue est l'élimination par excavation et l'exportation des terres contaminées par les rhizomes, afin d'éliminer définitivement l'espèce. Suite à ce traitement, des massifs arbustifs indigènes sont plantés le long de la voirie Ouest et du rond-point Hermès pour reconstituer un alignement paysager structurant. La zone centrale du talus est aménagée en zone de refuge pour la biodiversité, comprenant notamment un tas de bois-refuge composé de bûches et de grosses branches.

Zone 4 : Talus en bordure de la façade Ouest. Cette zone n'est pas contaminée par la Renouée du Japon, ce qui permet d'y réaliser des aménagements végétaux sans contrainte préalable. Le projet prévoit la conservation maximale des haies existantes, renforcées par la plantation de nouveaux massifs arbustifs indigènes dans la continuité des aménagements réalisés en zone 3 et autour des clôtures des installations de batteries.

6.7.4.b.2. Abattages

Au total, 8 arbres sont abattus. Ces abattages concernent des arbres situés dans l'emprise de la construction ou situés à moins de 2m de l'emprise du bâtiment. Les arbres à abattre sont identifiés sur la figure suivante et sont répertoriés dans le tableau suivant.



id	Nom	Nom scientifique	Abattage	Raison abattage
1	Saule	Salix spp.	Oui	Moins de 2m (0,8m)
2	Saule	Salix spp.	Oui	Construction
3	Saule	Salix spp.	Non	
4	Saule	Salix spp.	Non	
5	Saule	Salix spp.	Non	
6	Saule	Salix spp.	Non	
7	Saule	Salix spp.	Non	
8	Erable sycomore	Acer pseudoplatanus	Non	
9	Erable sycomore	Acer pseudoplatanus	Non	
10	Bouleau	Betula	Non	
11	Bouleau	Betula	Oui	Construction
12	Bouleau	Betula	Non	
13	Bouleau	Betula	Non	
14	Bouleau	Betula	Oui	Construction
15	Saule blanc	Salix alba	Non	
16	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
17	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Oui	Moins de 2m (1,6m)
18	Bouleau	Betula	Oui	Moins de 2m (0,8m)
19	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
20	Robinier faux-acacia	Robina pseudoacacia	Non	
21	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
22	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
23	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
24	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
25	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
26	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
27	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
28	Robinier faux-acacia	Robinia pseudoacacia	Non	
29	Erable sycomore	Acer pseudoplatanus	Non	
30	Erable sycomore	Acer pseudoplatanus	Non	
31	Saule marsault	Salix caprea	Oui	Construction
32	Saule marsault	Salix caprea	Oui	Visibilité rampe
33	Saule marsault	Salix caprea	Non	
34	Saule marsault	Salix caprea	Non	

Figure 101 : Plan d'abattage des sujets de plus de 40cm de circonférence

6.7.4.b.3. Programme de plantation

Les espèces plantées au niveau de la prairie fleurie et des haies libres / massifs arbustifs seront un mélange d'espèces parmi les espèces conseillées par Bruxelles Environnement. Pour la prairie fleurie, on peut citer par exemple la luzerne lupuline, le trèfle des prés, la centaurée des prés. Pour les haies libres, on peut citer l'aubépine, le cornouiller mâle, le cornouiller sanguin, l'églantier.

Le projet prévoit la plantation de 8 nouveaux arbres en bordure du boulevard Industriel, en continuité des sujets existants. En l'absence de contrainte majeure liée au bâti, des espèces à port libre et de grand développement pourront y être privilégiées, telles que le Tilleul à grandes feuilles (*Tilia platyphyllos*), le Tilleul argenté (*Tilia tomentosa*) ou l'Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*), adaptés aux conditions urbaines et compatibles avec la continuité de l'alignement existant.

En bordure Est, 24 arbres seront plantés en continuité des sujets existants. La proximité immédiate du bâti impose le recours à des essences à port fastigié, colonnaire ou élancé, limitant l'encombrement latéral. Les espèces envisagées sont notamment le Charme commun en forme fastigiée (*Carpinus betulus*), le Hêtre (*Fagus sylvatica*), le Bouleau verruqueux (*Betula pendula*), le Merisier (*Prunus avium*) ou encore le Sorbier des oiseleurs (*Sorbus aucuparia*).

5 arbres seront également plantés au niveau de la zone proche du rond-point au Nord-Ouest.

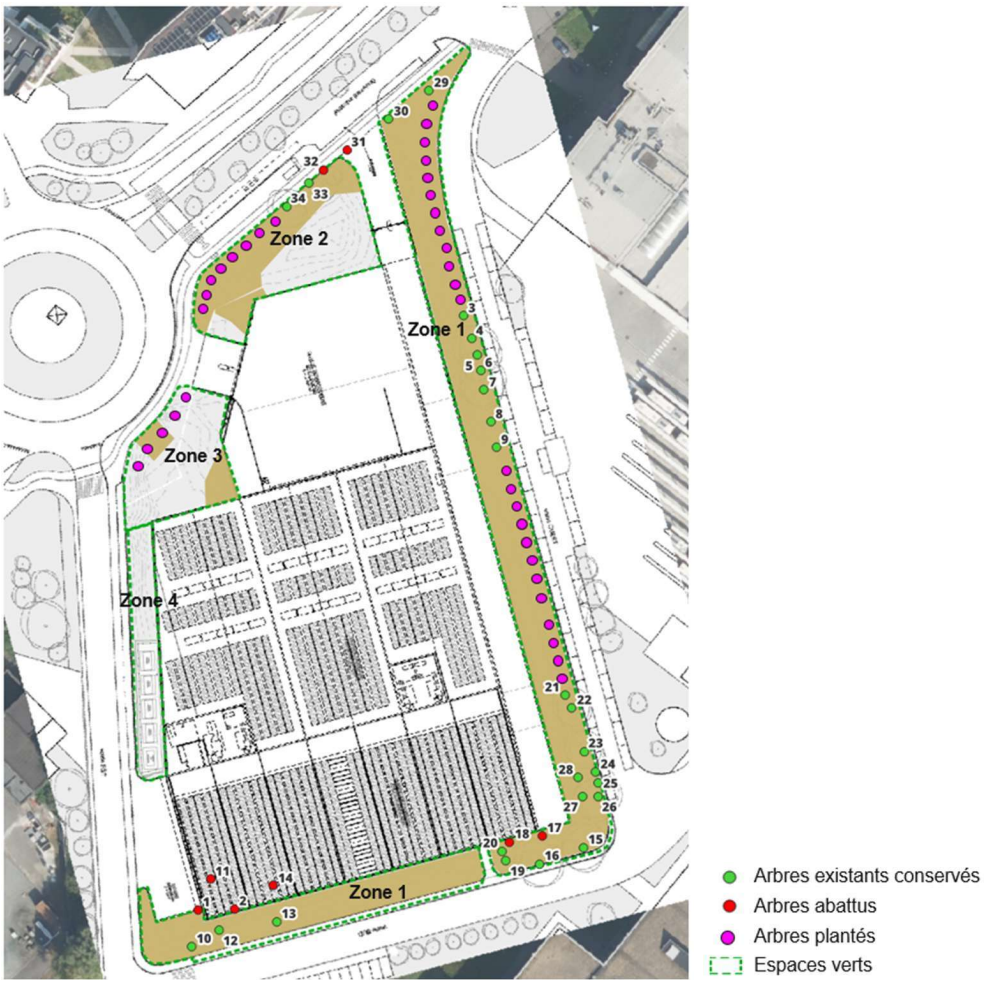


Figure 102 : Plan de plantation projeté

6.7.4.c. Impact de l'exploitation du site sur la faune et la flore

6.7.4.c.1. Pollution lumineuse

À ce stade du projet, le système d'éclairage extérieur n'est pas encore défini. Il fera l'objet d'une réflexion ultérieure en concertation avec le futur utilisateur du bâtiment.

L'éclairage artificiel nocturne constitue une source de perturbation reconnue pour la faune et la flore : il perturbe les rythmes biologiques des insectes et des mammifères, désoriente certaines espèces et affecte les cycles végétaux. Bruxelles Environnement recommande à cet égard d'utiliser des luminaires à flux orienté vers le bas, de privilégier des températures de couleur ambrées peu attractives pour les insectes, de mettre en place un système de réduction d'intensité en soirée et d'exclure tout éclairage nocturne des zones végétalisées projetées en périphérie du site. Ces principes devront être intégrés lors de la définition du système d'éclairage

6.7.4.c.2. Nuisances sonores

Les incidences sonores du projet demeurent limitées compte tenu du contexte urbain fortement anthropisé et bruyant dans lequel s'inscrit le site du Boulevard Industriel, où la biodiversité présente est déjà adaptée à des niveaux sonores élevés générés par le trafic routier existant. L'augmentation marginale du bruit liée au trafic supplémentaire, aux installations techniques en toiture et aux manœuvres de poids lourds ne devrait pas engendrer de perturbation significative des espèces

présentes sur le site ou dans ses abords immédiats, ces sources s'intégrant dans un environnement sonore préexistant particulièrement chargé.

6.7.4.d. Coefficient biologique de surface en situation projetée

Le résultat du CBS+ est présenté ci-dessous.

Projet Logistique Boulevard Industriel

Adresse: Boulevard Industriel 18 | 1070 | Anderlecht

Principal type de projet*: Démolition-reconstruction (incl. jardin et abords)

Données générales du terrain

Choisissez la langue – Selecteer taal: FR

Superficie du terrain (m²)*: 17053,00

Surface dans le réseau écologique (m²)*: 0,00

0,0%

Contexte écologique

[Carte] Influence paysagère*

☐ Ville Forêt ☐ Ville Dense ☑ Ville Campagne ☐ Ville d'Eau

[Carte] Réseau écologique (REB) : affectations sur le terrain*

☐ Zone centrale ☐ Zone de développement ☐ Zone de liaison

☑ Terrain entièrement hors réseau

[Carte] Valeur biologique du terrain

C - valeur biologique élevée

Type de répondant: Pro - Bureau d'étude ☐ Évaluation dans le cadre de GRO

Date de remplissage: 11-mai-26

Faune observée < 5ans (cochez) *

☐ Moineau domestique ☐ Martinet noir ☐ Hirondelle de fenêtre ☐ Chauves-souris (Bâti)

☐ Autres espèces (Bâti) [Carte]

☐ Reptiles : orvet fragile, lézard des murailles, lézard vivipare, couleuvres
☐ Amphibiens : crapaud commun, grenouille rousse ou verte, tritons, salamandre [Carte]

☐ Lucane cerf-volant ☐ Lérot [Carte]

☐ Écureuil roux [Carte]

☐ Hérisson ☑ Aucune espèce observée [Carte]

Valeur de biotope des surfaces en plan

Type de surfaces (sur l'ensemble du terrain, bâti inclus)		
Revêtements non végétalisés (perméables ou non)	surface	0%
Revêtements faiblement végétalisés	surface	5%
Revêtements végétalisés	surface	15%
Substrat restreint de 5-10 cm (extensif)	surface	20%
Substrat restreint de >10 à 25 cm (semi-intensif)	surface	40%
Substrat restreint de >25 à 50 cm (intensif)	surface	50%
Substrat ouvert limité (> 50 cm) ou contraint	surface	55%
Pleine terre	surface	70%
Cours ou plan d'eau minéral, non végétalisé	surface	10%
Cours ou plan d'eau végétalisé, semi-naturel	surface	70%
Total des surfaces		
Grand total		

Calcul automatique des valeurs de référence	Référence
Emprise ouverte (non revêtue et/ou végétalisée)	75,0%
Emprise ouverte (revêtue)	4,0%
Emprise Bâtie	15,0%
Total (check)	

CBS+ de référence calculé sur base des emprises du projet

Situation existante

42,3%

Superficie [m²]

Espace ouvert	Bâti	Score
2855	3132	0,00%
458		0,13%
		0,00%
		0,00%
		0,00%
		0,00%
1528		4,93%
9080		37,27%
		0,00%
		0,00%
13921	3132	
17053		

Toutes les surfaces sont encodées

Surfaces encodées	Emprises respectives
10608	62%
3313	19%
3132	18%
17053	OK



50,2%

Indicatif

Situation projetée

25,7%

Superficie [m²]

Espace ouvert	Bâti	Score
3385	4499	0,00%
		0,00%
55		0,05%
	4018	4,71%
		0,00%
		0,00%
		0,00%
5066		20,80%
		0,00%
	30	0,12%
8506	8547	
17053		

Toutes les surfaces sont encodées

Surfaces encodées	Emprises respectives
5066	30%
3440	20%
8547	50%
17053	OK



30,6%

Renforcement des biotopes urbains

13,3% | 7,6%

Biotopes associés au bâti — 15%

0,4% | 0,6%

Végétalisation des façades		
		13%
Façades non végétalisées	nombre	0%
Pied de façade - petite implantation florale (cumulable)	nombre	10%
Paroi artificielle végétalisée - mur végétalisé	nombre	30%
Végétalisation structurelle - forêt verticale	nombre	70%
Façades à végétation contenue	nombre	70%
Façades à végétation libre	nombre	90%
Nombre total de façades (calculé)		

	Façades à rue	Autres façades
	4	
	4	0
	0,00%	-

Maille sombre - éclairage nocturne adapté		Max.
Au niveau du bâti (façades extérieures)	caract.	2,0%

Adaptation	Direction	
Pas d'éclairage	Pas d'éclairage	0,36%

[+] Boosters du bâti

0,0% | 14,7%

Gîtes et nichoirs		
Moineau domestique	nombre	7,00
Martinet noir	nombre	7,00
Hirondelle de fenêtre	nombre	7,00
Chauves-souris	nombre	7,00
Autres espèces associées au bâti *	nombre	5,00

	Gîtes ou nichoirs intégrés	Gîtes ou nichoirs apposés	
	0	0	0,00%
	0	0	0,00%
	0	0	0,00%
	0	0	0,00%
	0	0	0,00%

Adaptation des surfaces transparentes et réfléchissantes		
	nombre	5,00

Façades adaptées	Partiellement	Non adaptées	
0	0	4	0,00%

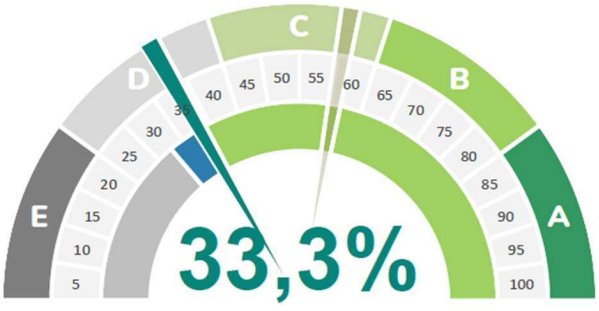
Toitures sauvages : biotopes variés en toiture végétalisée		
	surface	10,00

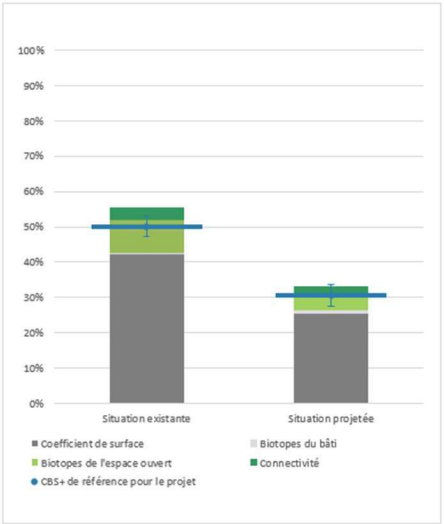
	Absent du bâti	
0		0,00%

Plantations favorables et diversifiées (façades + toitures)		
	caract.	10,00

100% de plantes favorables	2-5 espèces	8,62%

Biotopes associés à l'espace ouvert				9,1%		4,1%	
Strates inférieures - biotopes au niveau du sol							
Arbustes et arbrisseaux, haies	surface	12,0%	3329	Environ la moitié du terrain (< 60 %) (4244 - 6364 m²)	3,73%	1832 Environ le tiers du terrain (< 40 %) (1267 - 2026 m²)	1,07%
Herbacées et arbustes bas : parterres, platebandes, potagers coll., sous-bois	surface	6,0%	0	Absent du terrain (0%) (0 m²)	0,00%	1560 Environ le tiers du terrain (< 40 %) (1267 - 2026 m²)	0,53%
Herbacées de faible intérêt : pelouse rase, gazon, champ cultivé…	surface	1,0%	7279	Environ les trois quarts du terrain (< 80 %) (6365 - 8486 m²)	0,44%	1674 Environ le tiers du terrain (< 40 %) (1267 - 2026 m²)	0,09%
				Vérifiez les données	4,17%		1,69%
Strates supérieures - couverture arborée (canopée > 2m de hauteur)							
Arbres et arbustes hauts en milieu minéralisé (voiries, parkings, places publiques…)	surface	7,0%	0	Absent du milieu minéralisé (0%)	0,00%	0 Absent du milieu minéralisé (0%)	0,00%
Arbres et arbustes hauts en espace vert	surface	8,0%	1690	Environ le quart de l'espace vert (< 25 %) (1592 - 2651 m²)	4,98%	1455 Environ le tiers de l'espace vert (<40%) (1267 - 2026 m²)	2,38%
					4,98%		2,38%
[+] Boosters de l'espace ouvert				**+**	**14,7%**	**++**	**31,7%**
Arbres vétérans ou remarquables	nombre	12,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Arbres têtards (excl. Arbres architecturés)	nombre	5,1		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Arbres fruitiers (hors vergers)	nombre	7,8		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Verger traditionnel (> 10 arbres fruitiers)	nombre	10,4		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Gabions (cages métalliques remplies de pierres)	longueur	4,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Tas de pierres sèches, pierriers refuges (structurels)	surface	7,8		Pas de données	0,00%	1 Présent + (1-42)	1,76%
Murets de pierres sèches (excl. Gabions)	longueur	5,1		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Sandariums, sablières	surface	5,1		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Fascines de bois mort	longueur	5,1		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Tas de bois refuge	surface	5,1		Pas de données	0,00%	1 Présent + (1-42)	2,05%
Arbres morts couchés, chablis	nombre	8,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Arbres morts sur pied (chandelles, quilles)	nombre	10,4		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Pyramide à lucane cerf-volant	surface	8,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Clôtures et cabanes vivantes de saule ou d'osier	longueur	6,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Haie vive urbaine, de jardin	longueur	11,8	30	Présent + (5-349)	2,66%	100 Présent + (5-214)	2,66%
Haie champêtre (bocagère, brisen-vent, fourragère, de cépée ou haut-jet)	longueur	16,3		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Lisière étagée (entre milieux arborés et ouverts)	longueur	11,7		Pas de données	0,00%	40 Présent + (10-429)	2,64%
Zone de bulbes naturalisés	surface	6,5		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Ronciers et/ou buissons épineux	surface	11,7	100	Très marqué +++ (>70)	5,27%	100 Très marqué +++ (>43)	5,27%
Lierre grimpant offrant fleurs et fruits (rameaux fertiles)	nb ou surf.	8,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Zone de fauche tardive, prairie fleurie, écopâturage	surface	11,7		Pas de données	0,00%	1560 Très marqué +++ (>860)	5,27%
Potagers collectifs ou familiaux (excl. potagers individuels)	surface	7,8		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Mare naturelle (sans poissons introduits)	surface	10,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Berges naturelles (pente douce végétalisée)	longueur	5,0		Pas de données	0,00%	Pas de données	0,00%
Zone humide, roselière, marais	surface	5,0		Pas de données	0,00%	30 Présent + (10-429)	2,03%
Plantations favorables et diversifiées (strate herbacée)	caract.	10,0	Moins de 20% de plantes favorables	2-5 espèces	0,00%	20 à 50% de plantes favorables / 6-9 espèces	1,01%
Plantations favorables et diversifiées (strate arbustive)	caract.	10,0	50 à 80% de plantes favorables	4 espèces et +	3,38%	Plus de 80% de plantes favorables / 4 espèces et +	4,50%
Plantations favorables et diversifiées (strate arborée)	caract.	10,0	50 à 80% de plantes favorables	4 espèces et +	3,38%	Plus de 80% de plantes favorables / 4 espèces et +	4,50%
Connectivité écologique des biotopes urbains				**3,8%**		**2,9%**	
Clôtures perméables à la faune							
Connexions effectives	nombre	2%	4		1,31%	4	0,80%
Connexions potentielles totales	nombre		*4*			*4*	
Corridors écologiques							
Alignements d'arbres et continuités arborées	caract.	2%	Dispersée		0,43%	Fragmentée	0,30%
Continuité végétale au sol	caract.	3%	Complète / large (> 6 m)		1,96%	Partielle (obstacles franchissables)	0,45%
			Adaptation: Indéterminé/Inconnu	Direction: Indéterminé/Inconnu	0,00%	Adaptation: Modulé & Adapté / Direction: Orienté	1,20%
Maille sombre (éclairage nocturne)							
Dans l'espace ouvert	caract.	3%					
CBS+ du terrain			**Situation existante**			**Situation projetée**	
			55,6%	**C+**		**33,3%**	**D+**
Valeur de référence			50,2%			30,6%	





En situation projetée, le CBS+ s'établit à 33,3% (classe D+), au-dessus de la valeur de référence fixée à 30,6% pour ce projet, confirmant que les aménagements prévus répondent aux exigences réglementaires en matière de biotopes. Cette évolution reflète la réorganisation du site liée à la démolition-reconstruction, avec une réduction des surfaces en pleine terre (d'environ 11 000m² à environ 5 000m²) et une augmentation de l'emprise bâtie à environ 8 500 m² (50% du terrain). En contrepartie, le projet intègre plusieurs mesures favorables à la biodiversité : 3 nichoirs pour hirondelles de fenêtre, un éclairage nocturne adapté et orienté, une toiture verte extensive de 4018 m², une prairie de fauche tardive (1560m²), une lisière étagée (40 m) et un jardin de pluie de 30 m². Les boosters de l'espace ouvert progressent notablement (de 14,7% à 31,7%), notamment grâce à des plantations favorables et diversifiées à plus de 80% de plantes indigènes, des ronciers maintenus et l'introduction de tas de bois refuges et de pierriers. Le CBS+ projeté, bien que logiquement inférieur à la situation existante en raison de la nature du projet, dépasse la valeur de référence minimale (33,3% > 30,6%), attestant d'une intégration mesurée de la biodiversité dans la conception architecturale et paysagère.

6.7.4.e. Intégration paysagère

6.7.4.e.1. Intégration paysagère et écologique dans son environnement immédiat

Le projet prévoit l'aménagement de talus végétalisés en bordure de parcelle, composés d'espèces indigènes (haies libres, plantations arbustives, prairies fleuries). Cet écran végétal répond au principe de l'« usine dans la verdure » prescrit par le PPAS Rive Droite et permet de limiter l'impact visuel du bâtiment depuis le boulevard Industriel et les logements environnants. Sur une partie du site, les espèces exotiques envahissantes présentes (Renouée du Japon notamment) feront l'objet de mesures de gestion spécifiques. Les arbres compatibles avec le projet sont conservés et 8 nouveaux arbres sont plantés en bordure du boulevard Industriel en continuité des sujets existants.

6.7.4.e.2. Intégration dans le maillage vert et bleu

Le site n'est pas directement concerné par le maillage vert ou bleu identifié à l'échelle régionale. Il est en revanche intégralement situé dans une zone de carence en espaces verts accessibles au public au sens du Plan Nature, ce qui souligne le déficit écologique du secteur. Dans ce contexte, les aménagements végétaux projetés, bien que limités à des talus en bordure de parcelle, constituent une amélioration par rapport à la situation existante, caractérisée par une forte minéralisation du site. Sur le plan hydrologique, les talus en pleine terre permettent une infiltration partielle des eaux de ruissellement, en complément des dispositifs de rétention prévus pour la gestion des eaux pluviales.

6.8. Être humain

6.8.1. Aire géographique

L'aire géographique étudiée pour la thématique « Être Humain » correspond au Boulevard industriel, 18 étendu aux environs immédiats du périmètre.

6.8.2. Situation existante

6.8.2.a. Sécurité subjective

La sécurité subjective correspond à ce qui est ressenti par les riverains (sentiment de sécurité ou d'insécurité).

6.8.2.a.1. Au niveau communal

Au niveau communal, la sécurité subjective peut être appréciée via le Moniteur de sécurité. Il s'agit d'une enquête menée auprès de la population par la police fédérale à propos de différents thèmes en matière de sécurité. Au niveau de la commune d'Anderlecht, selon le Moniteur de sécurité 2024, les ressentis en termes d'insécurité sont divisés. 31% des personnes interrogées disent ressentir toujours ou souvent de l'insécurité et 34% disent ressentir rarement ou jamais de l'insécurité. Une comparaison avec le moniteur de 2018 montre une répartition assez similaire même si une augmentation du sentiment d'insécurité est à noter en 2024 par rapport à 2018.

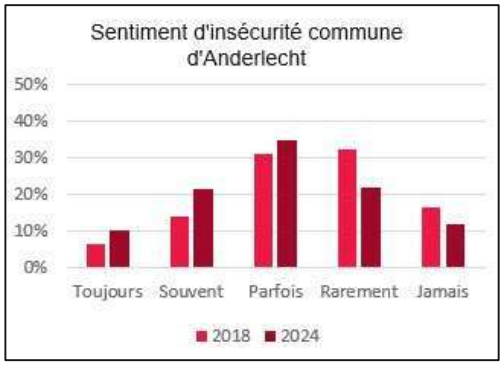


Figure 103 : Évolution (entre 2018 et 2024) de l'apparition d'un sentiment d'insécurité général (source : Moniteur de sécurité 2018 et 2024 d'Anderlecht)

Les principales raisons du sentiment d'insécurité sont : nuisances dans l'espace public, manque de policiers dans la rue, comportement inapproprié des usagers, criminalité, environnement dégradé, victime d'un ou plusieurs délits.

6.8.2.a.2. Au niveau de la zone de projet

Autour de la zone de projet, le sentiment de sécurité subjective est apprécié par rapport aux activités riveraines. Le site est entouré de la STEP Sud, de l'institut El Hikma, du dépôt de la STIB et d'autres activités industrielles. Il est également situé à proximité d'immeubles de logements, d'équipements et de services. Une zone industrielle est généralement peu fréquentée en dehors des heures de bureaux. La présence de logements assure un certain contrôle social en dehors des heures de bureaux et le week-end. Le boulevard industriel, de par son gabarit et le trafic qu'il accueille, peut générer un sentiment d'insécurité lors des traversées de celui-ci.

Le site en lui-même n'est plus actif aujourd'hui. Bien qu'il soit clôturé pour des raisons de sécurité, l'absence d'activités sur celui-ci et l'état d'abandon peut générer un sentiment d'insécurité pour les riverains.

6.8.2.b. Sécurité objective

Au niveau local, la sécurité objective est analysée par rapport aux aménagements des voiries adjacentes au projet (boulevard Industriel et voiries Ouest, Sud et Est bordant le site).

6.8.2.b.1. Qualité et sécurité des aménagements piétons et cyclistes

Le boulevard Industriel dispose de pistes cyclables séparées (unidirectionnelles de part et d'autre du boulevard dans sa partie au nord du rond-point et bidirectionnelle du côté ouest du boulevard dans sa partie au sud du rond-point Hermès) et de trottoirs d'au moins 2m de largeur (par endroits 3 à 5m de large). Ces aménagements sont suffisamment larges et en bon état pour assurer une circulation confortable des piétons et cyclistes. Des traversées cyclistes et piétonnes permettent de sécuriser les cheminements cyclistes et piétons au niveau du rond-point Hermès. La voirie Ouest bordant le site est pourvue d'un trottoir du côté droit de 2m de large et de bandes cyclables suggérées de part et d'autre de la voirie. La voirie Sud bordant le site dispose de bandes cyclables suggérées mais pas de trottoirs. La voirie Est bordant le site ne dispose ni d'aménagement piéton, ni d'aménagement cyclable.

6.8.2.b.2. Eclairage

L'éclairage en voirie est localisé le long du boulevard Industriel (poteaux répartis de manière régulière) et d'un côté de la voirie bordant l'Ouest du site. Les voiries bordant l'Est et le Sud du site ne disposent pas de poteaux d'éclairage.

6.8.2.b.3. Propreté

Les voiries adjacentes au projet sont maintenues en bon état de propreté.

6.8.3. Situation future prévisible

La situation future prévisible est similaire à la situation actuelle.

6.8.4. Situation projetée

6.8.4.a. Sécurité subjective

Le rétablissement d'une activité sur le site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité subjective aux abords du site par rapport à la situation existante. L'activité de bureaux augmentera le contrôle social dans la zone en journée, pendant les heures de bureaux.

6.8.4.b. Sécurité objective

6.8.4.b.1. Qualité et sécurité des aménagements cyclistes et piétons

Les accès piéton et vélo au bâtiment se situent au niveau de la voirie Ouest. Ces accès sont de plain-pied ce qui est confortable. La voirie Ouest est pourvue de bandes cyclables suggérées et d'un trottoir (sur le côté de la voirie longeant le site) de 2m de largeur, jugé en bon état en situation existante. La visibilité à la sortie du site du projet en façade Ouest est suffisante pour permettre aux vélos de s'engager sur la chaussée. La création d'un aménagement cyclable séparé de la chaussée a été étudié mais n'a pas été retenu pour les raisons évoquées au point 6.1.4.e.1.

6.8.4.b.2. Eclairage

L'éclairage projeté n'est pas encore défini à ce stade.

6.8.4.b.3. Propreté

Un local déchets est prévu au rez-de-chaussée pour les déchets en lien avec l'activité de bureaux. L'évacuation des déchets ménagers sera réalisée par Bruxelles-Propreté. Pour les déchets en lien avec l'activité logistique, un local supplémentaire sera aménagé a posteriori dans les espaces résiduels lorsque l'exploitant sera connu.

6.8.4.b.4. Sécurité et contrôle des accès

L'accès principal vélo/piéton/camionnette situé sur la façade Ouest sera contrôlé au moyen d'un badge.

L'accès à la rampe de parking du personnel sera contrôlé en journée par des barrières et en dehors des horaires de travail, l'accès à la rampe sera fermé par un portail coulissant.

L'accès au quai de déchargement des camions sera sécurisé par un portail.

Une clôture sera aménagée le long de la rampe de parking et du quai de déchargement des camions.

Les batteries et la cabine haute tension située en extérieur le long de la façade Ouest seront également clôturées.

6.8.4.b.5. Sécurité incendie

Au niveau du rez-de-chaussée

L'entrepôt au rez-de-chaussée constitue un compartiment incendie. Les zones de bureaux et les locaux réservés au personnel constituent un compartiment distinct. Le rez-de-chaussée est pourvu d'un dispositif de sprinklage. Le désenfumage n'est pas requis. Un exutoire de fumée de l'escalier est prévu.

Les services de secours pourront circuler autour du site via les trois voiries Ouest, Sud et Est bordant le site.

Au niveau du premier étage

Le niveau du premier étage n'est pas accessible aux camions de pompiers. Il est composé de trois unités PME équipées de sprinklage, tout comme le rez-de-chaussée. Les trois compartiments sont séparés par des murs coupe-feu. L'évacuation se fait vers le parking extérieur en toiture puis par la rampe donnant sur le boulevard industriel ou via l'escalier principal descendant au rez-de-chaussée. Une sortie de secours est localisée à l'arrière du bâtiment et donne sur la voirie Sud bordant le projet.

6.8.4.b.6. Produits dangereux

Le projet ne prévoit pas de stockage de produits dangereux.

6.9. Microclimat

6.9.1. Aire géographique

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse du microclimat couvre la parcelle du projet ainsi que ses alentours immédiats.

6.9.2. Situation existante

6.9.2.a. Climat moyen en Région de Bruxelles-Capitale

Concernant le climat, la température moyenne annuelle en Région de Bruxelles-Capitale est d'environ 11°C, les maximales moyennes annuelles tournent autour de 15°C et les minimales autour de 7°C.

Concernant les précipitations, un peu plus de 800 mm de pluie tombent en moyenne chaque année.

6.9.2.b. Ensoleillement

L'orientation du site par rapport à la courbe du soleil est illustrée ci-après. La courbe du soleil permet d'appréhender les zones ombragées/éclairées selon l'heure du jour. Cette courbe reste la même tout au long de l'année. En fonction des saisons, la hauteur du soleil varie. Par conséquent, le chemin parcouru par le soleil est plus court ou plus long.



Figure 104 : Position du projet par rapport à la course du soleil le 21 juin (source : SunEarthTool)

Les bâtiments autour du site du projet (STEP Sud, Institut El Hikma et dépôt de la STIB) n'engendrent pas d'ombres portées sur le site, ceux-ci étant suffisamment bas et éloignés du site. Seules des ombres portées tôt le matin (entre 7h et 8h) et en été sont engendrées sur le coin nord-est du site par le bâtiment de dépôt de la STIB.

6.9.2.c. Caractérisation du vent

En RBC, la vitesse moyenne annuelle du vent à 10 m est de 3,9 m/s (période de référence : 1991-2020). Les directions de vents les plus significatives se situent dans le quadrant Sud-Ouest (Figure 105). Le

quadrant Sud-Ouest, avec les directions SSO-SO-OSO, représente 37% des occurrences et constitue le vent dominant tout au long de l'année.

La direction NNE-NE-ENE représente 15% des occurrences. Celui-ci est plus fréquent en hiver et est corrélé à une plus basse température.

La figure ci-dessous présente la rose des vents annuelle moyenne de référence de la station de Zaventem / Melsbroek (1991-2020), ainsi que la direction des vents dominants par rapport au site.

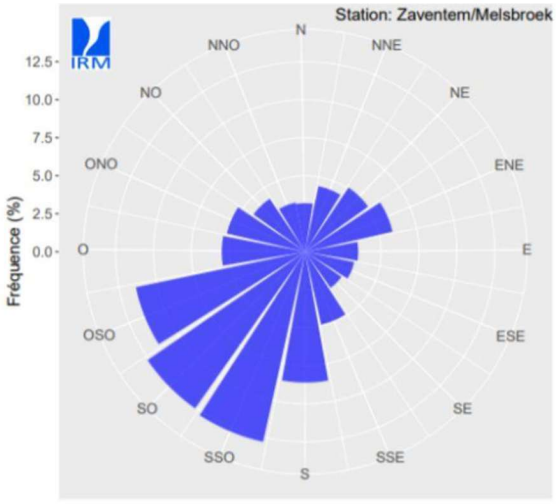


Figure 105 : Rose des vents (source : IRM)

6.9.2.d. ILOTS DE CHALEUR

La température de l'air est généralement plus élevée dans les villes durant la nuit que dans les zones rurales voisines, phénomène connu sous le nom d'îlot de chaleur urbain. Ces îlots de chaleur urbains s'expliquent par le remplacement des sols végétalisés et perméables par des bâtiments et revêtements imperméables et réfléchissants, renvoyant davantage la chaleur induite par le soleil. Les éléments accentuant l'effet d'îlot de chaleur sont les suivants :

- Très peu de végétation et d'eau autour d'un bâti qui permettent de rafraîchir l'air ;
- Revêtements en béton et en asphalte qui absorbent beaucoup la chaleur au lieu de refléter les rayons du soleil.

La Figure 106 situe le projet sur la carte des îlots de chaleur. Il est dans une zone chaude en particulier au nord et à l'est car entouré de bâtiments denses et sans végétation. Le canal Bruxelles-Charleroi contribue au rafraichissement.

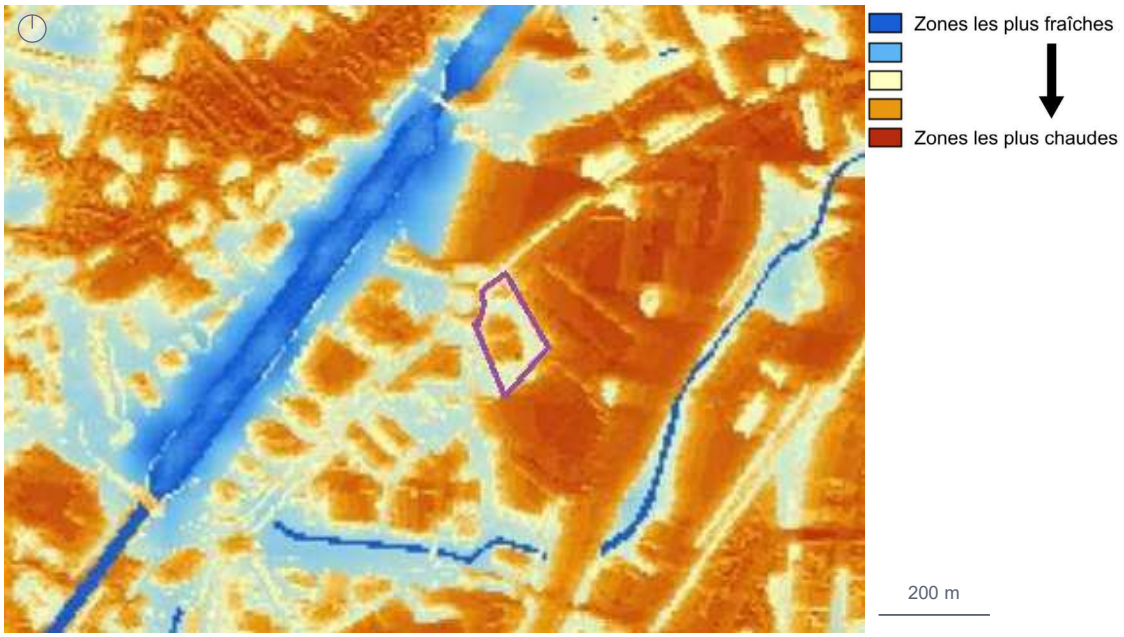


Figure 106 : Îlots de chaleur (source : Bruxelles Environnement)

6.9.3. Situation future prévisible

La situation future prévisible sera influencée par le projet de dépôt de la STIB. Selon les aménagements prévus, le projet pourrait contribuer davantage aux ilots de chaleur urbain ou au contraire, apporter des zones de fraîcheur. Selon la taille du bâtiment, le nouveau dépôt pourrait engendrer également des ombres portées sur le site du projet.

6.9.4. Situation projetée

6.9.4.a. Circulation des vents

La construction de nouveaux bâtiments, le changement de topographie ou l'ajout d'obstacles tels que des zones boisées, peuvent modifier les champs d'écoulement des vents. Il est donc intéressant de vérifier si les projets ne sont pas susceptibles de générer des tourbillons et des courants d'air pouvant amener certains désagréments pour les utilisateurs des espaces extérieurs ou auprès du voisinage.

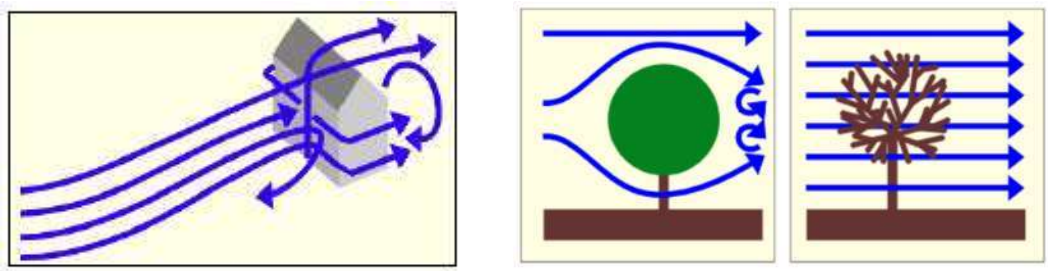


Figure 107 : Impact d'un édifice (à gauche) et d'une zone boisée (à droite) sur le mouvement des masses d'air (source : https://energieplus-lesite.be/theories/climat8/vent/)

Le bâtiment est principalement exposé aux vents venant de l'Ouest et du Sud-Ouest c'est-à-dire au niveau de la façade donnant accès aux piétons, cyclistes / vélos cargos et camionnettes. La façade étant continue, il n'y a pas de risques d'effet Venturi. Le bâtiment étant de faible hauteur (R+1), les effets de tourbillon seront faibles.

6.9.4.b. Ensoleillement

Le bâtiment projeté étant d'une hauteur de 15,5m par rapport au niveau du sol (niveau également abaissé par les terrassements), les ombres portées générées seront réduites par rapport à la situation existante où le bâtiment existant mesure 17m par rapport au niveau du sol. Le bâtiment projeté présentant une plus grande emprise au sol par rapport au bâtiment existant, des ombres portées supplémentaires seront créées au niveau de la voirie Ouest et la voirie Est. Cependant, le bâtiment étant en retrait par rapport aux voiries (environ 10m de retrait par rapport aux voiries Sud, Est et Ouest), les ombres portées créées seront limitées.

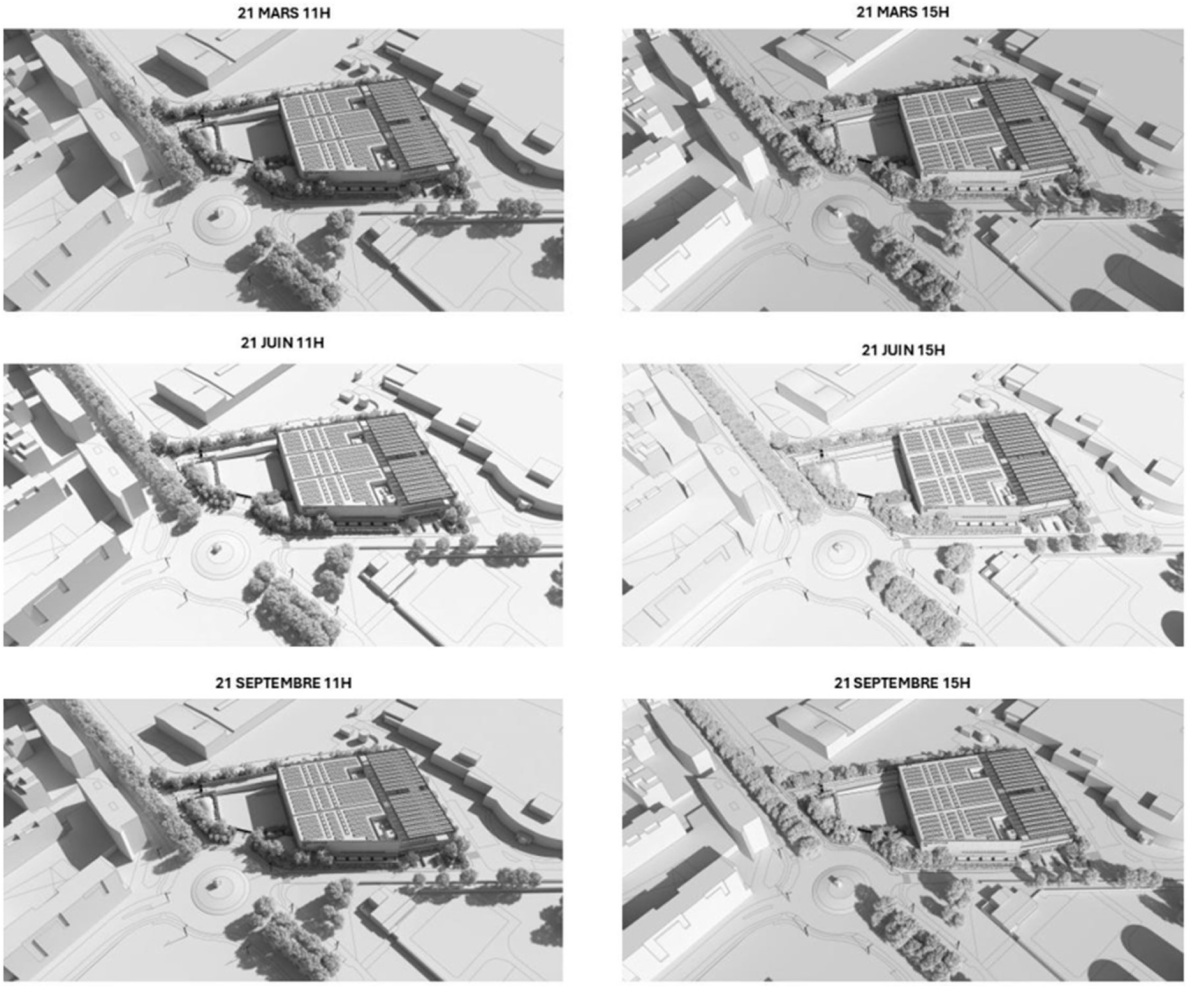


Figure 108 : Ombres du bâtiment projeté à l'équinoxe de printemps, le solstice d'été et l'équinoxe d'automne

6.9.4.c. ILOTS DE CHALEUR URBAINS

Le projet génère une artificialisation des sols supplémentaire par rapport à la situation existante par la construction du bâtiment (emprise du bâti plus importante en situation projetée qu'en situation existante) et par la création de zones de voiries. Les voiries comprennent notamment le quai de déchargement des camions qui ne peut être dans un autre revêtement que l'asphalte pour des raisons de résistance aux charges lourdes. Cette artificialisation et l'utilisation de l'asphalte (matériau à faible albédo) contribue à augmenter les effets d'îlots de chaleur urbain.

Dans l'optique de compenser au maximum la perte de sol naturel, le projet prévoit :

- La création d'un jardin de pluie au niveau du parvis de la façade Ouest ;

- La création d'une toiture verte extensive ;
- Le maintien, autant que possible, des zones de pleine terre (talus) ;
- La plantation de diverses essences au niveau des talus (voir détail des aménagements prévus au point 6.7.4.b) ;
- Des revêtements de façade de teinte claire ;

Les façades du niveau supérieur du bâtiment sont en bardage architectural en métal de teinte ocre. L'albedo correspond à la capacité d'un matériau à réfléchir la lumière solaire : plus le matériau est clair, plus son albédo est élevé, limitant l'absorption de chaleur. L'albédo d'un bardage métallique de teinte ocre est considéré comme moyen (autour de 0,4) ce qui est moins performant qu'un revêtement blanc cassé (>0,7) mais plus performant qu'un revêtement brun foncé par exemple (<0,15).

Les façades du niveau au rez-de-chaussée du bâtiment seront en béton de teinte gris clair. Le béton clair limite l'augmentation de la température de surface et contribue à limiter l'absorption de la chaleur.

6.9.4.d. Protection du bâtiment contre le soleil

Concernant la façade Sud, bien que le soleil soit plus haut en été à son niveau, elle reçoit une quantité importante d'énergie. La façade Ouest est la plus critique en été, car elle reçoit le soleil couchant bas en fin de journée (période la plus chaude). Des protections solaires intérieures sont prévues au niveau des fenêtres des bureaux qui donnent sur ces deux façades. Les auvents photovoltaïques présents en toiture masqueront une partie du soleil donnant sur les fenêtres des bureaux du premier étage en façade Sud. Ces auvents apporteront également de l'ombre au parking en toiture.

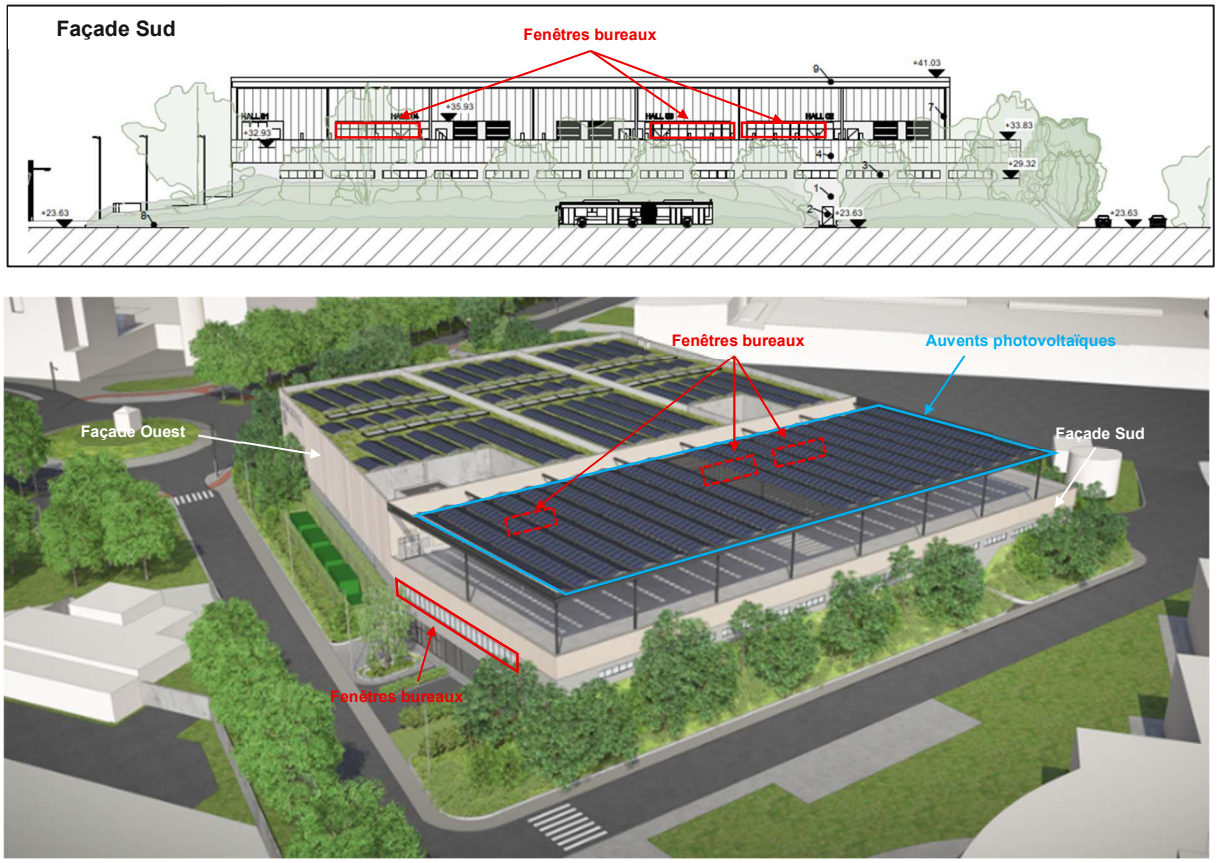


Figure 109 : Coupe et vue 3D de la façade Sud et de la façade Ouest

6.10. Air

6.10.1. Aire géographique

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse de l'air couvre le site lui-même et les parcelles voisines jusqu'au premier front bâti.

6.10.2. Situation existante

6.10.2.a. Localisation du site par rapport aux principales sources de pollutions

Le secteur des transports est le principal responsable de la qualité de l'air avec notamment le trafic routier. Le projet est notamment bordé par le boulevard industriel, axe routier à double sens emprunté par des véhicules privés, des transports publics et des camions.

Les systèmes de chauffage des bâtiments environnants constituent la seconde source de pollution.

6.10.2.b. Qualité de l'air

La pollution atmosphérique est responsable de nombreuses atteintes sur la santé humaine et entraîne également des conséquences sur la biodiversité et les bâtiments. Aux environs du site, les principales sources de dégradation potentielles de la qualité de l'air sont : le transport routier (véhicules particuliers, bus) et les émissions liées au chauffage.

La cartographie du Black Carbon (sous-catégorie des particules fines indicateur des polluants liés du trafic routier et du chauffage, Figure 110) confirme que les concentrations en Black Carbon sont jusqu'à cinq fois supérieures à la valeur de référence de 1 µg/m³ correspondant à la pollution de fond ou encore au niveau moyen à l'intérieur des habitations.



Figure 110 : Qualité de l'air - Exposition au Black Carbon (source : Atlas Bruxelles Environnement)

6.10.3. Situation future prévisible

La situation future prévisible devrait être similaire à la situation existante. Elle pourrait être légèrement améliorée par le report modal de la voiture vers les TC et modes actifs. Cependant, le boulevard industriel restera un axe de transport structurant accueillant un trafic routier important.

6.10.4. SITUATION PROJETÉE

6.10.4.a. EMISSIONS DUES AUX INSTALLATIONS DE COMBUSTION

Le projet du hub logistique au Boulevard Industriel 18 se distingue par l'absence totale de combustible fossile pour le chauffage et le refroidissement du bâtiment. La seule installation de combustion installée sur le site est la pompe d'alimentation du réseau sprinkler, entraînée par un moteur diesel de secours d'une puissance de 210 kW, alimenté par une cuve de 750 litres. Ce moteur constitue exclusivement un équipement de sécurité incendie : il ne fonctionne que lors des essais périodiques de courte durée et en cas de sinistre, et reste à l'arrêt en conditions normales d'exploitation. Les gaz de combustion produits lors de ces fonctionnements épisodiques sont évacués par une gaine technique fermée jusqu'en toiture, limitant toute dispersion à basse hauteur. Les incidences de ce projet sur la qualité de l'air liées aux installations de combustion sont donc considérées comme négligeables.

6.10.4.b. EMISSIONS DUES AUX INSTALLATIONS FRIGORIFIQUES

Le système de climatisation du projet repose exclusivement sur des pompes à chaleur air-eau, au nombre de huit, utilisant toutes le fluide frigorigène R32. Ce fluide présente un potentiel de réchauffement climatique (GWP) de 675, ce qui le classe parmi les hydrofluorocarbures (HFC) à GWP modéré, sensiblement inférieur aux fluides de génération précédente tels que le R410A (GWP = 2 088), mais non négligeable au regard de la réglementation européenne F-Gas.

La charge totale en fluide frigorigène et l'équivalent CO_2 associé, tels que renseignés dans la note technique de BM Engineering Group, sont récapitulés par unité dans le tableau ci-dessous.

Tableau 17 : Charge totale en fluide frigorigène et équivalent CO_2 associé aux pompes à chaleur

Pompe à chaleur	Zone desservie	Charge R32 (kg)	Équivalent CO_2 (t CO_2e)
PAC 01	Entité 1 complète (RDC + mezzanine)	58,7 kg	39,62 t
PAC 02	Entité 2 (niv. +1)	9,1 kg	6,14 t
PAC 03	Entité 3 (niv. +1)	9,1 kg	6,14 t
PAC 04	Entité 4 (niv. +1)	13,5 kg	6,14 t
PAC 05	Local data entité 1	1,55 kg	1,05 t
PAC 06	Local data entité 2	1,55 kg	1,05 t
PAC 07	Local data entité 3	1,55 kg	1,05 t
PAC 08	Local data entité 4	1,55 kg	1,05 t
TOTAL		96,6 kg	62,24 t CO_2e

En fonctionnement normal, les circuits frigorifiques sont des systèmes fermés hermétiques et ne génèrent aucune émission atmosphérique de fluide frigorigène. Les incidences sur la qualité de l'air local sont donc nulles en exploitation courante. En revanche, la charge totale de R32 représente un équivalent CO_2 potentiel d'environ 62,24 tonnes CO_2e, qui ne serait libéré dans l'atmosphère qu'en cas de fuite accidentelle ou en fin de vie des équipements.

Compte tenu de son impact environnemental, la pompe à chaleur fera l'objet de contrôle visuel et de test d'étanchéité conformément aux obligations et autorisations relatives aux installations de réfrigération.

6.10.4.c. INSTALLATIONS DE VENTILATION

Système de ventilation projeté

Le projet prévoit un système de ventilation mécanique double flux de type D pour l'ensemble du bâtiment, organisé par entité afin d'optimiser l'indépendance et l'efficacité énergétique de chaque unité.

Cinq groupes de ventilation sont installés en toiture, dans une zone de dalle abaissée qui les soustrait aux vues depuis les façades, contribuant ainsi à l'intégration paysagère du bâtiment.

Chaque groupe est équipé d'une roue thermique (récupérateur enthalpique) dont le rendement minimal est de 80%, permettant de récupérer la chaleur de l'air extrait avant son rejet en toiture et de préchauffer ou de pré-refroidir l'air neuf entrant. Les débits estimés par groupe sont les suivants : ±12 000 m³/h pour la halle du rez-de-chaussée, ±7 000 m³/h pour les bureaux du rez-de-chaussée et de la mezzanine, et ±2 000 m³/h pour chacune des trois entités du niveau +1. L'air extrait est rejeté directement en toiture via une grille intégrée aux groupes installés en extérieur, sans recirculation vers les espaces occupés.

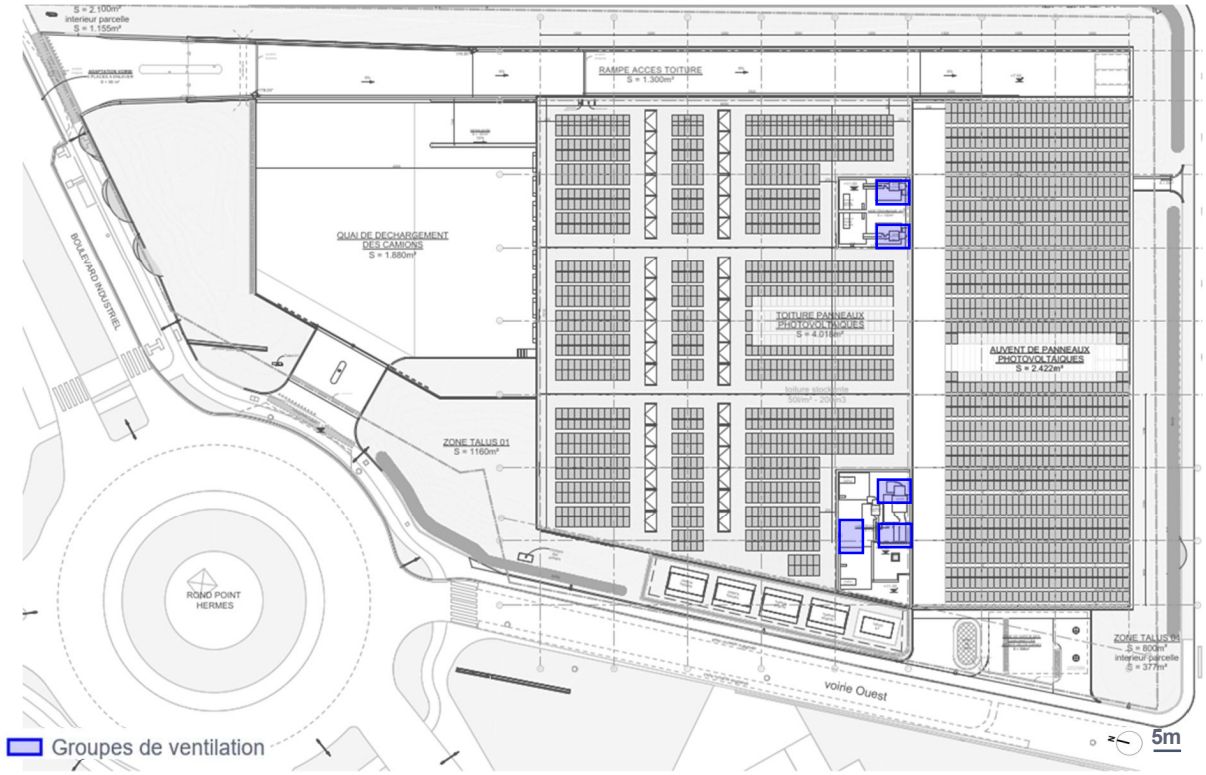


Figure 111 : Localisation des groupes de ventilation projetés en toiture

Localisation et conformité des prises et rejets d'air

Les prises et rejets d'air auront lieu en toiture.

La norme européenne EN 13779 définit certaines dispositions à respecter pour les prises et rejets d'air vers l'extérieur.

Si une bouche de rejet d'air est disposée sur un mur, elle doit respecter les prescriptions suivantes :

- Les rejets d'air doivent se trouver à plus de 8 m d'un immeuble voisin ;
- Les rejets d'air doivent se trouver à plus de 2 m d'une prise d'air neuf située sur le même mur et de préférence au-dessus de celle-ci.

En toiture, la prescription suivante doit être respectée :

Les rejets doivent respecter les prescriptions reprises sur le schéma ci-dessous. Si le rejet et la prise d'air se trouvent à une même hauteur, la distance minimale à respecter est de 2,8 m.

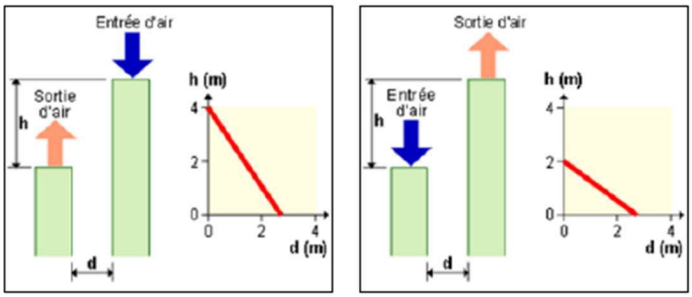


Figure 112 : Distances à respecter pour les rejets d'air en toiture

La norme EN 13779 définit également certaines prescriptions à respecter pour les prises d'air extérieures :

- Les prises d'air doivent se trouver à une distance au sol de minimum 1,5 fois l'épaisseur de neige maximum ;
- Les prises d'air doivent se trouver à une distance minimum des sources polluantes (point de ramassage d'ordures, parking de plus de 3 voitures, etc.) de 8m.

Le projet respecte ces normes puisque les prises d'air sont toutes situées sur les façades et ne sont donc pas situées à proximité de rejets d'air vicié, ceux-ci étant situés en toiture.

Ventilation dans le parking

Le parking situé en toiture et recouvert d'auvents photovoltaïques est un parking ouvert et ne nécessite donc pas de ventilation.

6.10.4.d. Emissions liées aux produits dangereux et CMR

La présente section concerne certains déchets potentiellement dangereux et notamment les produits dits « CMR » (cancérigène, mutagène, reprotoxique) qui contiennent des substances chimiques particulièrement dangereuses et sont susceptibles d'avoir des incidences sanitaires sur le long terme.

Aucune substance de ce type n'est prévue sur le site et aucune installation de ventilation spécifique en regard de produits dangereux n'est donc nécessaire.

6.10.4.e. Qualité de l'air dans l'environnement du projet

L'électrification des installations permet d'éviter les émissions de NO_x, PM et CO_2.

Une partie des véhicules liés à l'activité logistique sera des véhicules à combustion et une partie sera des véhicules électriques. L'utilisation de camions, camionnettes électriques et de vélos cargos permet d'éviter une partie des émissions de NO_x, PM et CO_2 générées par les véhicules du projet.

6.11. Énergie

6.11.1. Aire géographique

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse de l'énergie couvre le site lui-même.

6.11.2. Contexte réglementaire et planologique

6.11.2.a. Plan lumière de la Région de Bruxelles-Capitale et BPK

Le Plan Lumière établit des recommandations dans le cadre de réaménagement des voiries et de l'espace public. L'éclairage public doit « *assurer la sécurité des usagers* » et « *permettre la mise en valeur de l'environnement urbain* ». Le BPK actualise et précise les recommandations du Plan Lumière. Sur le boulevard Industriel, les recommandations du BPK (ambition 3 : donner de la cohérence aux avenues et boulevards longitudinaux) sont les suivantes :

Afin de rester dans la continuité du Plan lumière et de garantir une cohérence dans le paysage nocturne des bords du canal (voiries en connexion directe ou qui s'éloignent légèrement) :

- Modèle de luminaire : **appareil type «Voiries canal» du Plan lumière régional**
- Tonalité de lumière : **blanc chaud +/- 2700 K**
- Intensité : **niveaux lumineux modérés (= le minimum nécessaire selon les usages)**
- Abaissement :
  à **70% de 20h à 00h** et à **50% de 00h à 6h** (Centre)
  à **50% de 20h à 6h** (Nord et Sud)



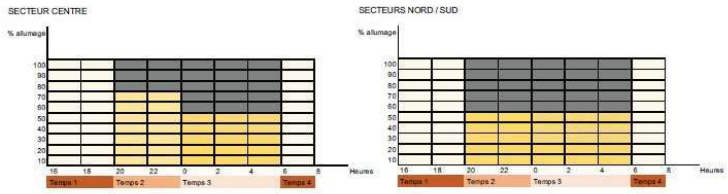


Figure C2-46.Diagrammes d'abaissement de l'éclairage public selon les temps de la nuit pour les voiries en second rang/éloignées des berges

Niveaux lumineux*

Voirie :
- Classes M3* (Lm = 1cd/m2 avec U0 = 0,4) ou inférieures

Pistes cyclables :
- Si nombreuses "zones de conflit" : classes C4* (Ehm = 10 lx avec U0 = 0,4) ou inférieures
- Si absence de "zones de conflit" : classes P2* (Ehm = 10 lx) ou inférieures

Espaces piétons :
- Classes P2* (Ehm = 10 lx) ou inférieures (possibilité de niveaux au sol très bas lorsque de nombreuses "verticalités" sont illuminées aux alentours)

* selon norme NBN EN 13201

6.11.2.b. Performance énergétique des Bâtiments (PEB)

La réglementation PEB veille à ce qu'une attention particulière soit accordée à la performance énergétique lors de la construction ou la rénovation d'un bien. Depuis son entrée en vigueur le 2 juillet 2008, les exigences de performance énergétique doivent être respectées lors de la réalisation de travaux nécessitant l'introduction d'un permis d'urbanisme.

Depuis le 1er janvier 2015, de nouvelles exigences PEB visant une plus haute performance énergétique ont fait leur apparition. Ces exigences ont été adoptées par l'arrêté du 21 février 2013 du gouvernement

de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant ainsi l'arrêté du 21 décembre 2007 déterminant les exigences en matière de performance énergétique et de climat intérieur des bâtiments.

6.11.3. SITUATION EXISTANTE

6.11.3.a. ECLAIRAGE

La figure ci-dessous localise les poteaux d'éclairage sur les voiries adjacentes au site.

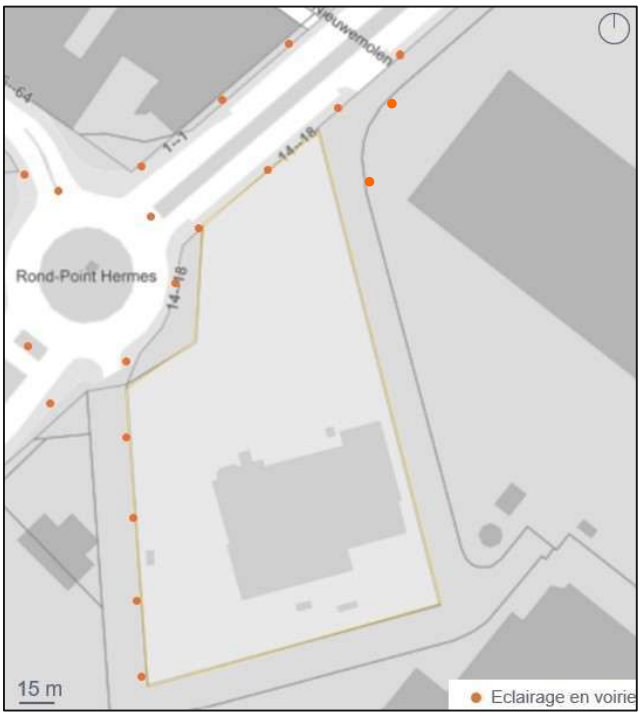


Figure 113 : Localisation des poteaux d'éclairage sur les voiries adjacentes

L'éclairage en voirie est localisé le long du boulevard Industriel et de la voirie bordant l'Ouest du site. Les voiries bordant l'Est et le Sud du site ne disposent pas de poteaux d'éclairage.



Figure 114 : Poteaux d'éclairage sur le boulevard Industriel et la voirie Ouest (source : photos 02/04/2026)

Le site existant dispose également d'éclairage mais ceux-ci ne sont plus utilisés (le site n'est plus actif).

6.11.3.b. CONSOMMATIONS ET PRODUCTIONS EXISTANTES

L'activité d'imprimerie n'étant plus active aujourd'hui, celle-ci ne génère pas de consommations énergétiques. Les panneaux solaires existants présents en partie nord du site produisent toujours de l'électricité.

6.11.4. SITUATION FUTURE PRÉVISIBLE

La situation future prévisible est similaire à la situation actuelle.

6.11.5. SITUATION PROJETÉE

6.11.5.a. FONCTIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE DU PROJET

Installations sanitaires

L'eau des installations sanitaires seront chauffées par une pompe à chaleur air/eau.

Système CVC : chauffage – ventilation - climatisation

L'ensemble du système CVC est électrique et ne repose donc pas sur la combustion d'énergie fossile. Le système fonctionne grâce à des pompes à chaleur air/eau qui alimentent des radiateurs et le système HVAC.

Chaque unité PME dispose d'une PAC (quatre PAC en tout). Celles-ci sont localisées en toiture dans un vide technique.

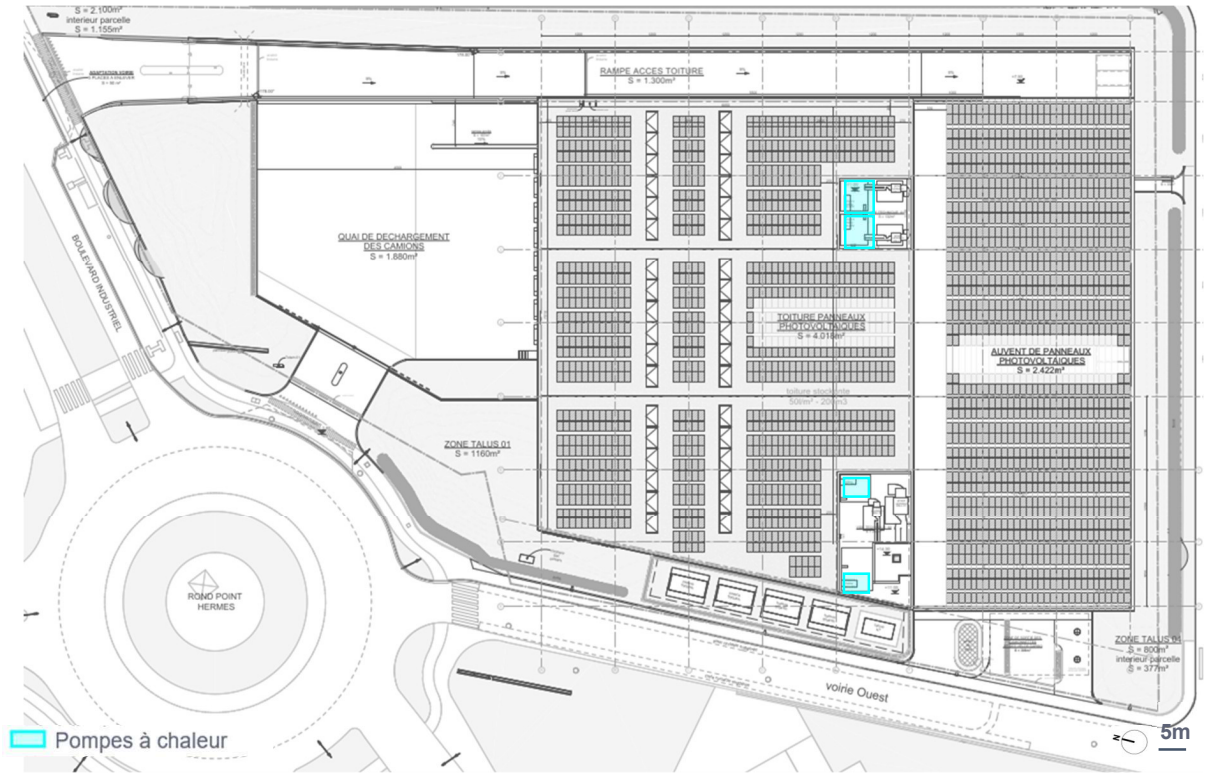


Figure 115 : Localisation des pompes à chaleur classées en toiture

Quatre pompes à chaleur non classées sont prévues pour assurer le refroidissement des locaux data de chaque entité, chacune présentant une puissance thermique estimée à ±3,5 kW pour une puissance électrique de 0,76 kW.

Le tableau ci-dessous reprend les puissances thermiques et électriques des 8 pompes à chaleurs projetées.

Tableau 18 : Puissances thermiques et électriques des PAC installées

PAC	Zone desservie	Puissance thermique (kW)	Puissance électrique (kW)
PAC 01	Entité 1 — RDC + mezzanine	270	113,3
PAC 02	Entité 2 — niv. +1	37	14,8
PAC 03	Entité 3 — niv. +1	37	14,8
PAC 04	Entité 4 — niv. +1	61	25,7
PAC 05	Local data — entité 1	3,5	0,76
PAC 06	Local data — entité 2	3,5	0,76
PAC 07	Local data — entité 3	3,5	0,76
PAC 08	Local data — entité 4	3,5	0,76
TOTAL		419 kW	171,7 kW

6.11.5.b. Production d'énergie renouvelable

Le projet intègre une toiture photovoltaïque et des auvents photovoltaïques assurant une production d'électricité 100% renouvelable. Ceci permet d'alimenter les batteries pour la recharge des véhicules électriques (vélos cargos, camions, camionnettes) et les besoins du réseau énergétique de la ville. Le projet envisage un usage mixte de véhicules électriques et à combustion. Le projet envisage de produire davantage d'électricité par rapport à ses besoins pour ensuite vendre l'électricité produite lors des pics de consommation d'électricité.

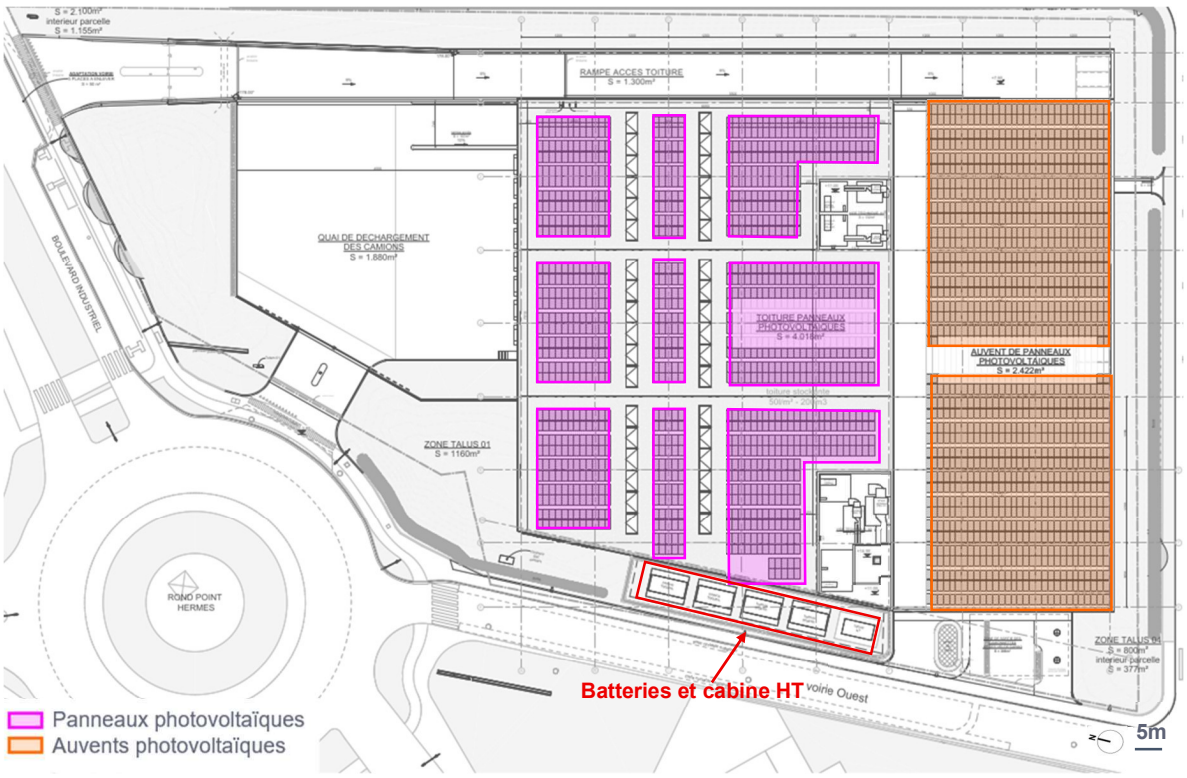


Figure 116 : Localisation des panneaux et auvents photovoltaïques en toiture

6.11.5.c. Eclairage

Le rapport d'incidences a été complété au point 6.11.5.c afin d'intégrer les caractéristiques du système d'éclairage extérieur projeté. Les éléments demandés sont détaillés ci-dessous.

6.11.5.c.1. Type de source lumineuse

L'éclairage extérieur est assuré exclusivement par des luminaires LED de la gamme Langfoss (fabricant SG), déclinée en deux formats selon les besoins d'éclairement : Langfoss Mini (5 240 lm ou 9 330 lm, 35 W ou 68 W) pour les zones secondaires et les abords, et Langfoss Maxi (27 060 lm, 171 W) pour les zones nécessitant un éclairement plus important, telles que le quai de déchargement et les voiries principales. Ces luminaires présentent un indice de rendu des couleurs Ra>70 et un indice de protection IP66 / IK07-IK08, adaptés à un usage extérieur en continu.

6.11.5.c.2. Localisation

L'implantation des luminaires suit les différents points d'accès et zones fonctionnelles du site :

- côté Ouest (voirie Ouest) : éclairage concentré au niveau de la zone de sortie des camionnettes et des vélos cargos, ainsi qu'aux portes d'accès du personnel ;
- côté Nord : quai de déchargement des camions semi-remorques et rampe d'accès à la toiture ;
- côté Sud : une zone d'éclairage est prévue au-dessus d'une porte d'accès technique/personnel ;
- côté Est et en toiture : éclairage de la rampe d'accès au 1er étage, ainsi que des zones de chargement/déchargement des camionnettes et du parking situés en toiture.

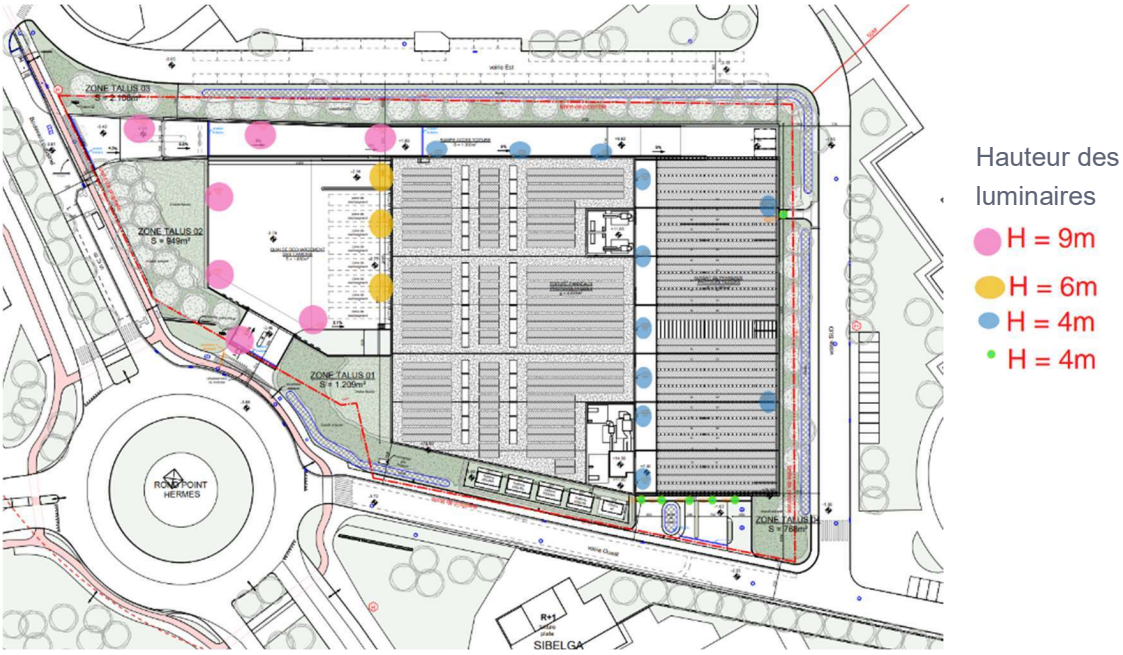


Figure 117 : Plan d'éclairage extérieur et haute de la source lumineuse

La hauteur de pose est adaptée à la fonction de chaque zone :

- 4 m aux points de sortie des camionnettes/vélos cargos et aux portes d'accès personnel, côté Ouest ;
- 6 m au niveau du quai de déchargement des camions et de la rampe d'accès côté Nord ;
- 4 m le long de la rampe d'accès au 1er étage (côté Est) et au niveau du parking et des zones de chargement en toiture ;
- 9 m au niveau de la zone de chargement des camions, coté Nord.

6.11.5.c.3. Orientation

Les luminaires Langfoss sont équipés d'une optique à lentille à distribution asymétrique, avec un taux de lumière émise vers le ciel (ULOR) inférieur à 1 %, garanti jusqu'à un angle d'inclinaison de 21° (Maxi) à 22° (Mini). Le flux lumineux est ainsi orienté vers le sol et le halo lumineux vers le ciel est fortement limité.

D'une manière générale, l'implantation des points lumineux privilégie les zones fonctionnelles imperméables du site (voiries d'accès, quais, rampes, parking en toiture) plutôt que les zones végétalisées. Un point d'attention subsiste toutefois au niveau de la rampe d'accès au 1er étage côté Est : cet ouvrage est surélevé par rapport au terrain naturel et se développe face à la zone talus Est, de sorte qu'une partie du flux lumineux de ces points, bien que réglé à 4 m au-dessus de l'ouvrage, se trouve de fait plus haute que le terrain naturel adjacent et peut porter jusqu'à la végétation de cette zone. Ce point pourra être précisé ou atténué si nécessaire (orientation du faisceau côté voirie, écran ou casquette côté talus), selon le dispositif technique qui sera retenu en phase d'exécution.

6.11.5.c.4. Intensité: température de couleur

Les luminaires retenus présentent une température de couleur de 4 000 K. Bruxelles Environnement recommande, dans le cadre des nouvelles conditions relatives à la protection de la nature applicables aux permis d'environnement, l'utilisation de luminaires LED blanc chaud d'au maximum 3 000 K, une valeur inférieure à 2 200 K étant recommandée dans les zones à enjeux de biodiversité. La température de 4 000 K proposée est donc supérieure à cette recommandation.

6.11.5.c.5. Régime horaire

Le régime de fonctionnement proposé se base sur les horaires d'exploitation du hub logistique décrits au chapitre Mobilité du rapport d'incidences :

- entre minuit et 9h : arrivée des camions semi-remorques, avec un pic entre 4h et 6h ;
- entre 7h et 17h : tournées de camionnettes (168/jour, pic entre 7h et 8h) et de vélos cargos (20/jour) ;
- présence du personnel entre 00h et 20h environ (pics d'arrivée/départ entre 8h-9h et 17h-18h) ;
- absence de flux de véhicules projetée entre 18h et minuit.

Disponibilité de la lumière naturelle à cette latitude :

- en hiver (décembre-janvier) : lever du soleil vers 8h30-8h45, coucher vers 16h30-17h00 ;
- en été (juin-juillet) : lever du soleil vers 5h15-5h30, coucher vers 21h45-22h00.

En croisant ces deux paramètres, l'éclairage artificiel n'est réellement utile que durant les tranches d'activité qui se déroulent dans l'obscurité :

- toute l'année, de 00h00 à l'aube, pour la période de déchargement des camions semi-remorques, qui se déroule en obscurité complète quelle que soit la saison ;
- en hiver, la plage d'éclairage s'étend de 00h00 à environ 9h00 le matin, puis reprend vers 16h00-16h30 jusqu'à 20h00 en fin de journée, l'essentiel de la période d'activité du personnel et des tournées de camionnettes se déroulant alors dans l'obscurité ;
- en été, la plage d'activité diurne (7h-18h) coïncide presque entièrement avec la lumière du jour : l'éclairage artificiel n'est alors nécessaire que tôt le matin (00h00-5h30 environ) et en toute fin de soirée (à partir de 21h30-22h00), la période 6h-20h ne nécessitant pas d'éclairage fonctionnel.

Ce fonctionnement sera piloté par une horloge astronomique (et non par une horloge fixe), ajustant automatiquement les heures d'allumage et d'extinction à la course du soleil tout au long de l'année. Ce pilotage permet de limiter la consommation énergétique et la pollution lumineuse aux seules périodes où l'obscurité l'exige. En dehors des heures d'activité et de la période d'obscurité utile, l'éclairage sera réduit aux seuls points nécessaires à la sécurité des accès, via un pilotage horaire par zone : les luminaires n'étant pas dimmables, cette gestion se fait par commande tout-ou-rien zone par zone plutôt que par gradation continue.

6.11.5.d. Respect des exigences PEB

Le projet est considéré du point de vue PEB comme un seul bâtiment comprenant deux unités distinctes :

1) Unité PEB « autre » : halls logistiques (zones industrielles)
2) Unité PEB « non résidentiel » : bureaux, circulations et sanitaires

6.11.5.e. Certification BREEAM

Le projet vise à atteindre les critères de la certification BREEAM afin de garantir une performance environnementale, sociale et techniques élevée tout au long de son cycle de vie.

6.12. Gestion des déchets

6.12.1. Aire géographique

Pour la thématique « Gestion des déchets », l'aire géographique prend en compte le site lui-même et les voiries alentour.

6.12.2. Situation existante

6.12.2.a. Propreté publique

Une poubelle publique est présente au niveau de l'arrêt de bus « Hermès » situé au droit du site du projet. Le reste des rues autour du site ne disposent pas de poubelles publiques.

Des dépôts de déchets sauvages ont été observés sur les talus du site, celui-ci n'étant plus en activité et donc plus entretenu. Les rues autour du site sont en bon état de propreté.



Figure 118 : Propreté aux abords du site

6.12.2.b. Ramassage des poubelles ménagères

La collecte des déchets ménagers est effectuée par Bruxelles-Propreté. Les jours de sortie pour le Boulevard Industriel sont les suivants :

- Lundi matin : déchets verts (bac vert) et biodéchets (bac orange)
- Mercredi soir : papier/carton (bac jaune) et déchets résiduels (bac blanc)
- Dimanche soir : plastique (bac bleu) et déchets résiduels (bac blanc)

6.12.2.c. Déchets à l'échelle du site

Le site n'étant plus actif aujourd'hui, il ne génère pas de déchets.

6.12.3. Situation future prévisible

La situation future prévisible est similaire à la situation actuelle.

6.12.4. Situation projetée

6.12.4.a. Production de déchets

Concernant l'activité de bureaux, les déchets générés seront des déchets ménagers de type papiers/carton, PMC, verre et déchets résiduels.

Concernant l'activité logistique, l'exploitant n'est pas encore connu. Les principaux déchets générés par ce type d'activité sont des déchets d'emballage (cartons, plastiques, polystyrène, palettes en bois, cerclages).

6.12.4.b. GESTION ET ENTRETIEN DU SITE

Un local déchets est prévu au rez-de-chaussée pour les déchets en lien avec l'activité de bureaux. L'évacuation des déchets ménagers sera réalisée par Bruxelles-Propreté.

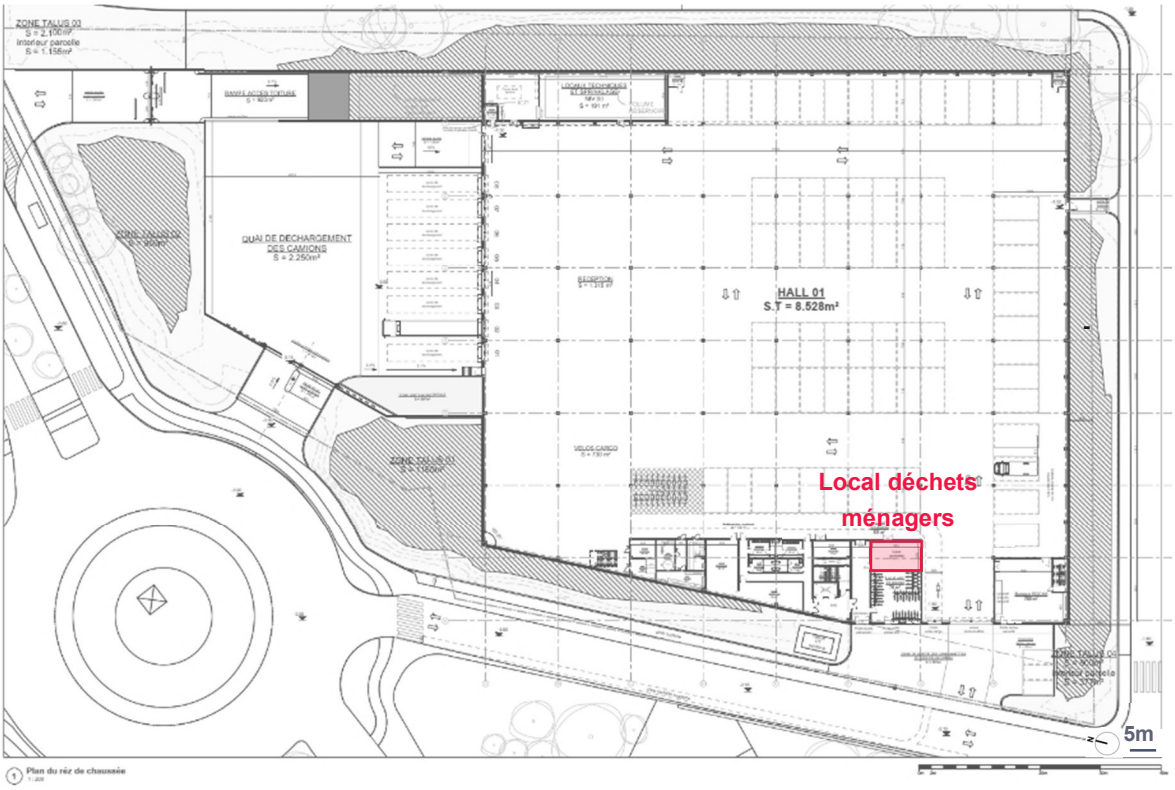


Figure 119 : Localisation du local déchets en rez-de-chaussée

Pour les déchets en lien avec l'activité logistique le local déchets n'est pas encore défini car l'exploitant n'est pas connu. Des espaces résiduels permettront d'y accueillir un local déchets supplémentaire, lorsque l'exploitant sera connu.

6.13. Analyse du chantier

6.13.1. Rappel des principaux éléments du chantier

Le chantier est détaillé au point 4. Les éléments suivants rappellent les principaux éléments relatifs au chantier :

Le chantier se déroulera en deux phases : démolition du bâtiments et infrastructures existantes (sauf cabine haute tension et batteries en bordure de la voirie Ouest), terrassements et construction du bâtiment et infrastructures projetées.

La durée du chantier n'est pas connue mais elle est estimée à environ 2 ans.

Le chantier nécessitera l'excavation d'importants volumes de déblais. Le volume de terres à excaver est estimé à maximum 28 660m³. Le chantier nécessitera l'apport de matériaux pour la phase de construction (bâtiment, revêtements).

L'emprise du chantier n'est pas encore connue. Elle 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 (1) la création des zones d'accès au chantier et des travaux au niveau des accès projetés, (2) l'aménagement des zones de talus et (3) le stationnement des engins de chantier.

L'accès principal (IN/OUT) pressenti pour la zone de chantier est l'accès carrossable existant au niveau du rond-point Hermès.

Afin de réduire les incidences, les bonnes pratiques de chantier et des mesures atténuantes seront prises par l'entrepreneur et les entreprises de construction.

6.13.2. Mobilité

Modes actifs

La création des accès projetés sur le boulevard Industriel, le rond-point Hermès et la voirie Ouest empièteront sur les trottoirs de ces voiries et la piste cyclable unidirectionnelle présente le long du boulevard Industriel. Également, l'aménagement des zones de talus et le stationnement des engins de chantier pourra nécessiter d'empiéter sur les trottoirs du boulevard Industriel et des voiries Ouest et Sud. Il sera donc nécessaire de créer des déviations piétonnes et cyclistes correctement signalées et sécurisées et respectant le cahier de l'accessibilité piétonne.

Transports en commun

L'emprise du chantier n'est pas connue mais l'on peut supposer que l'aménagement des zones de talus nécessitera d'empiéter sur une partie des voiries Ouest, Sud et Est appartenant à la STIB et desservant le dépôt de bus. Si tel était le cas, l'emprise serait limitée et veillerait à ne pas impacter la circulation des bus.

Trafic routier

Le chantier ne devrait pas impacter le trafic sur le boulevard Industriel, le rond-point Hermès, et les voiries Ouest, Est et Sud, excepté durant la création des accès au chantier (a priori via le rond-point Hermès) et des accès projetés (sur le rond-point Hermès, le boulevard Industriel et la voirie Ouest) où l'emprise du chantier pourra potentiellement déborder sur une partie de la chaussée, sans toutefois nécessiter une interruption du trafic.

Le charroi de chantier est estimé à 5 000 véhicules (charroi lié à l'expédition de terres et déchets de démolition et à l'acheminement de matériaux de construction) sur une durée d'environ 2 ans, soit une moyenne de 10 véhicules par jour ouvré (250 jours ouvrés en moyenne par an). En considérant que les camions se répartissent de manière uniforme au long de la journée, ce charroi représente environ 1 camion par heure. Ces flux n'induiront donc pas de dégradation problématique des conditions de circulation, sachant qu'il y a environ 800 EVP / par sens en HPM et HPS sur le boulevard Industriel.

Stationnement

Le site du chantier étant contraint (construction prévue sur une grande partie de la surface du site et zones de talus prévues sur les surfaces restantes), le stationnement des engins de chantier et des ouvriers de chantier pourra empiéter sur une partie du trottoir de la voirie Ouest.

6.13.3. URBANISME, PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le site accueillera des infrastructures de chantier (container, zones de stockage des matériaux) et engins de chantier nuisant à la qualité paysagère du site. Les vues depuis les logements du complexe Citydox seront temporairement dégradées. Le chantier n'affectera pas les bâtis aux alentours, ni les éléments patrimoniaux qui sont éloignés de la zone de chantier (voir Figure 49). Le site présentant des zones de talus en bordure de voirie et le chantier prévoyant d'importants travaux d'excavation, des précautions seront à prendre afin d'éviter la dispersion des poussières et terres sur les voiries adjacentes. Le projet devra respecter le titre IV relatif aux chantiers du RCU d'Anderlecht.

6.13.4. DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

La phase chantier ne génère pas d'incidences socio-économiques significatives sur le tissu urbain environnant.

6.13.5. ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

La phase de chantier constitue une source temporaire de nuisances sonores qui, bien qu'encadrée par la réglementation bruxelloise, est susceptible d'affecter ponctuellement les riverains les plus proches, en particulier les habitations situées rue du Développement, à plus de 70 mètres de la limite du site. Les opérations de démolition de l'entrepôt existant et de construction du nouveau bâtiment logistique génèreront des niveaux de bruit élevés liés à l'utilisation d'engins mécaniques (pelleteuses, grues, compacteurs), dont les pics sonores pourront dépasser localement 75 à 85 dBA à courte distance. Toutefois, compte tenu de l'environnement sonore préexistant déjà qualifié de « très bruyant », avec des niveaux mesurés de l'ordre de 65 dBA (LAeq) en période de jour au droit du boulevard Industriel, l'émergence effective perçue par les riverains devrait rester limitée. Afin de minimiser les incidences, il conviendra de restreindre les travaux bruyants aux heures autorisées (7h–19h en semaine), d'utiliser des équipements conformes aux normes acoustiques en vigueur et d'informer préalablement les riverains du calendrier prévisionnel des phases les plus impactantes. La durée limitée du chantier confère à ces nuisances un caractère temporaire et réversible, sans incidence significative sur l'environnement sonore à long terme.

6.13.6. SOLS ET EAUX

Le site est classé en catégorie 0/3 à l'inventaire de l'état du sol de Bruxelles Environnement, en raison des activités d'imprimerie exercées jusqu'en 2024. Des pollutions résiduelles au cuivre, mercure, benzo[a]pyrène et nickel ont été identifiées par la RES de 2023. Bien qu'une pollution au benzène ait été assainie par excavation en janvier 2025, une pollution résiduelle demeure en place, couverte par

une étude de risques attestant l'absence de risque en l'état actuel. La zone située sous la dalle en béton existante n'a en outre pas encore pu faire l'objet d'investigations, ce qui maintient une incertitude sur l'étendue réelle de la pollution. Dans ce contexte, la phase de terrassement, qui représente un volume d'environ 28 660 m³ de terres à excaver, constitue le principal risque de chantier pour les sols. Toute excavation dans les zones identifiées comme polluées est soumise à autorisation préalable de Bruxelles Environnement au titre des restrictions d'usage liées à la catégorie 3 ; les terres contaminées devront être gérées en flux séparé, évacuées vers une filière agréée et ne pourront en aucun cas être réutilisées sur site ou exportées vers d'autres chantiers sans caractérisation préalable.

En ce qui concerne les eaux, la nappe phréatique superficielle est présente à une profondeur de 2 à 4 mètres, avec un écoulement orienté vers le nord-ouest en direction du Canal Bruxelles-Charleroi, situé à environ 300 mètres. Le classement en catégorie 3 interdit tout rabattement de nappe, et la profondeur d'excavation effective devra être vérifiée afin d'écarter tout risque d'intersection. Les engins de chantier représentent par ailleurs un risque de pollution accidentelle des eaux souterraines par percolation d'huiles ou de carburants, d'autant plus sensible compte tenu de la faible profondeur de la nappe. Les eaux de ruissellement du chantier, susceptibles d'être chargées en matières en suspension et en polluants, devront être collectées et traitées avant tout rejet au réseau d'égouttage.

Enfin, la colonisation du site par la Renoue du Japon impose une gestion stricte des terres excavées dans les zones infestées, par le biais d'un nettoyage rigoureux des engins et d'une évacuation vers une filière de traitement adaptée, afin d'éviter toute dissémination accidentelle vers des sites tiers.

6.13.7. Faune et flore

6.13.7.a. Gestion des espèces exotiques envahissantes

Le site accueille, en situation existante, au moins trois espèces exotiques envahissantes (EEE) : la Renouée du Japon (*Fallopia japonica*), le Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*) et le Buddléia (*Buddleja davidii*). Le site étant en friche depuis la cessation d'activité de l'imprimerie en 2024, la Renouée du Japon et le Buddléia ont colonisé la quasi-totalité des espaces ouverts perméables et leur emprise continuera de progresser jusqu'au démarrage effectif des travaux. La gestion de ces EEE constitue un enjeu majeur de la phase chantier.

Concernant la Renouée du Japon, toute excavation de terres contaminées par les rhizomes présente un risque élevé de dissémination accidentelle. Les terres excavées dans les zones contaminées seront considérées comme des déchets contaminés : elles feront l'objet d'une filière d'évacuation adaptée vers un centre de traitement agréé et ne seront en aucun cas réutilisées sur site ou sur d'autres chantiers. Les engins de chantier ayant travaillé dans des zones contaminées feront l'objet d'un nettoyage rigoureux (roues, chenilles, godets) avant tout déplacement vers des zones saines, afin d'éviter toute dissémination mécanique des rhizomes.

Concernant le Robinier faux-acacia, l'inventaire réalisé recense 12 sujets de circonférence supérieure à 40 cm sur le site. Cette espèce présente la particularité de rejeter vigoureusement depuis la souche après abattage, ce qui constitue un risque de recolonisation rapide des espaces traités si les souches ne font pas l'objet d'un traitement adapté. La question du devenir de ces sujets dans le cadre des travaux d'aménagement n'est pas encore arrêtée à ce stade ; ce point devra être précisé avant le démarrage du chantier, eu égard au risque de dissémination que représente tout abattage sans gestion de souche.

Concernant le Buddléia, bien que cette espèce ne figure pas sur la liste des EEE préoccupantes au niveau de l'Union européenne, elle est reconnue comme naturalisée envahissante à l'échelle régionale et présente un fort potentiel de dissémination par graines. La coupe des inflorescences avant

fructification, si les travaux interviennent entre juin et octobre, limite ce risque. Les terres excavées dans les zones où l'espèce est présente ne seront pas réutilisées sur site sans vérification préalable.

6.13.7.b. Impacts du chantier sur la flore

Outre les travaux d'abattage et d'excavation, les déplacements d'engins de chantier, les vibrations induites par les machines et les projections de poussières constituent des nuisances potentielles pour la végétation conservée à proximité immédiate du site. Les poussières générées peuvent limiter la photosynthèse des végétaux conservés et contribuer à leur dégénérescence.

Le projet prévoit l'abattage de 8 arbres. La répartition par espèce est présentée au tableau suivant.

Tableau 19 : Espèces d'arbres abattues dans le cadre du projet

Essence	Nombre de sujets
Salix caprea	2
Salix spp	2
Salix alba	0
Acer pseudoplatanus	0
Betula	3
Robinia pseudoacacia	1
Total	**8**

6.13.7.c. Impacts du chantier sur la faune : lapin de garenne

Le lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*) bénéficie d'une protection stricte sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (Annexe II.2.1 de l'Ordonnance Nature du 1er mars 2012). Ses terriers sont également protégés. Une quarantaine de terriers ont été recensés sur le site. Les travaux de démolition et de terrassement entraîneront la destruction de la majorité de ces terriers. Cette destruction constitue une dérogation aux interdictions de l'Ordonnance Nature, qui devra être sollicitée auprès de Bruxelles Environnement préalablement au démarrage des travaux.

Afin d'accompagner cette dérogation et d'en limiter les impacts réels sur la population locale, il est prévu de mettre en place, avant le début des travaux, des garennes sur le talus nord du site, zone non concernée par les travaux. Ces structures et des dispositifs d'effarouchement viseront à offrir un refuge de substitution aux individus présents sur le site et à favoriser leur déplacement spontané hors des zones d'intervention avant le début des terrassements. La mise en place de ces garennes devra intervenir suffisamment en amont du chantier afin de laisser aux lapins le temps de coloniser les nouveaux abris. Un suivi de l'occupation de ces garennes est recommandé avant l'ouverture du chantier, afin de s'assurer de l'efficacité du dispositif. Les aménagements projetés en phase d'exploitation, haies libres, prairies fleuries, zones de refuge, visent à recréer des conditions d'habitat pérennes et favorables à l'espèce sur le site à long terme.

6.13.7.c.1. Contrainte calendaire : période de nidification

L'article 68 de l'Ordonnance Nature du 1er mars 2012 interdit les travaux d'abattage d'arbres avec des outils motorisés entre le 1er avril et le 15 août, période correspondant à la saison de nidification des oiseaux. Le projet prévoyant l'abattage de 8 arbres, dont des saules et des bouleaux susceptibles d'accueillir des nichées, ainsi que la démolition du bâtiment existant pouvant abriter des espèces cavernicoles, cette contrainte réglementaire devra impérativement être intégrée au planning de chantier. Les travaux d'abattage et de démolition impliquant des engins motorisés devront donc être réalisés en dehors de cette fenêtre, soit avant le 1er avril ou après le 15 août.

Par ailleurs, le lapin de garenne étant une espèce à reproduction continue, avec des portées pouvant se succéder de janvier à août, les travaux de terrassement dans les zones de terriers recensés devront

idéalement être évités durant les pics de mise à bas, concentrés entre février et avril. Cette contrainte renforce la nécessité de mettre en place les garennes artificielles suffisamment en amont du chantier, idéalement dès l'automne précédant le démarrage des travaux, afin de permettre aux individus présents de coloniser les abris de substitution avant le début de la saison de reproduction.

6.13.8. Être humain

6.13.8.a. Sécurité subjective

Le site est actuellement en friche et clôturé depuis la cessation d'activité de l'imprimerie en 2024. Son état d'abandon contribue au sentiment d'insécurité ressenti dans la zone. La présence d'un chantier actif, bien que génératrice de nuisances temporaires, contribuera paradoxalement à améliorer ce sentiment d'insécurité en rétablissant une présence et une activité visibles sur le site. La mise en place d'une clôture de chantier opaque et soignée le long du boulevard Industriel participera à cette amélioration perçue.

6.13.8.b. Sécurité objective : risque amiante lors de la démolition

Conformément à l'arrêté du 10 avril 2008 de la Région de Bruxelles-Capitale, un inventaire amiante a été réalisé en avril 2026 préalablement à la démolition du bâtiment existant, dont le permis d'urbanisme est antérieur au 30 septembre 1998. Des applications amiantées ont été détectées au niveau de deux échantillons, allège de fenêtre et conduite de gaz, prélevés dans le bâtiment à démolir. La présence d'amiante constitue le principal risque pour la sécurité des travailleurs et, en cas de dispersion de fibres, pour les riverains. Un désamiantage préalable à la démolition sera donc réalisé par une entreprise agréée, dans le strict respect de la réglementation en vigueur, afin d'éviter toute dispersion de fibres dans l'environnement. Les travaux de démolition proprement dits ne pourront débuter qu'après certification de la fin du désamiantage.

6.13.9. Microclimat

Le chantier n’a pas d’impact significatif sur le microclimat.

6.13.10. Air

Les émissions de poussières, dues aux charrois des chantiers, auront une incidence sur la qualité de l’air local. Ces émissions seront d’autant plus importantes si l’air ambiant est sec.

Des poussières peuvent également être émises pendant les travaux de terrassement, la manutention du sable fin, des granulats et du ciment (matériaux pulvérulents) pendant l’approvisionnement, l’entreposage et le transbordement, et les activités de transport sur le chantier. Le chantier générera principalement de grosses poussières (avec un diamètre supérieur à 10 µm) et une petite quantité de fines poussières et d’aérosols (= gaz comprenant des particules en suspension). Les grosses poussières se diffusent uniquement au niveau local et leur émission est limitée à un nombre d’activités spécifiques dans le temps et dans l’espace. Les grosses poussières sont présentes dans l’air parce qu'elles sont soulevées et dispersées par le vent. Par ailleurs, les engins de terrassement et de construction émettront localement et temporairement des polluants liés à la combustion de leur moteur.

L’arrêté du 10/04/2008 de la Région Bruxelles-Capitale impose la réalisation d’un inventaire amiante pour les cas de déconstruction d’un bâtiment ou d’un ouvrage d’art d’une surface brute de plus de 500 m², dont le permis d'urbanisme autorisant la construction, a été délivré avant le 30 septembre 1998.

Un inventaire amiante a été réalisé en avril 2026 et des applications amiantées ont été détectées au niveau de deux échantillons (allège fenêtre et conduite gaz) prélevés dans le bâtiment existant à démolir. Un désamiantage aura lieu préalablement à la démolition, afin que celle-ci n'entraîne pas la dispersion de fibres d'amiante dans l'air.

6.13.11. Energie

Un chantier implique d'importantes consommations énergétiques liées au fonctionnement des engins et véhicules de chantier, à l'éclairage du chantier ainsi qu'au chauffage ou à la climatisation des bureaux de chantier.

6.13.12. Gestion des déchets

À ce jour les zones précises de stockage des déchets et de recyclage des matériaux prévues pour le chantier ne sont pas connues et dépendront de l'organisation de l'entrepreneur, encore à sélectionner.

La propreté publique autour de la zone d'intervention lors du chantier dépendra de la gestion des endroits de stockage des déchets et des mesures prises en vue de faire respecter la propreté (respect des lieux de stockage, élimination des boues, etc.).

En général, les entreprises de construction ont bien conscience des contraintes liées à la propreté publique et mettent en œuvre une multitude de mesures pour s'assurer de la propreté de leur chantier et des abords. Il s'agit par exemple de :

- Récupérer, trier et évacuer régulièrement les déchets de chantier
- Stockage adéquat des matériaux et des déchets
- Nettoyage de la zone de chantier et des outillages
- Limitation des poussières grâce à une humidification

Le chantier générera par ailleurs des déchets liés à la démolition du bâtiment existant et un volume important de terres excavées, estimé à maximum 28 660 m³. La réutilisation de ces terres sur site ou vers d'autres chantiers sera conditionnée à leur qualité. La parcelle étant classée en catégorie 0/3 à l'inventaire de l'état du sol, les terres présentant une contamination résiduelle, cuivre, mercure, benzo[a]pyrène, nickel, devront être considérées comme déchets dangereux et évacuées vers une filière agréée, sans possibilité de réutilisation sans caractérisation préalable par un expert sol agréé. De même, les terres excavées dans les zones colonisées par la Renouée du Japon (*Fallopia japonica*) seront gérées en flux séparé et évacuées vers un centre de traitement adapté, les rhizomes de cette espèce présentant un risque élevé de dissémination accidentelle en cas d'exportation non contrôlée vers d'autres sites. Seules les terres dont la qualité aura été attestée pourront être réutilisées sur site ou valorisées dans d'autres chantiers.

6.14. Analyse des incidences croisées

L'analyse croisée met en évidence plusieurs arbitrages où un choix de conception ou d'exploitation réalisé, malgré ses impacts sur une première thématique, a été retenu pour les bénéfices qu'il apporte par ailleurs.

D'un point de vue des accès au site, le choix a été fait de limiter au maximum les interférences avec les voiries appartenant à la STIB. Un accès est au niveau de la voirie Ouest (qui accueille la circulation de bus sortant du dépôt mais pas de circulations futures de trams). Les voiries Est et Sud, concernées par une future circulation du tram (en lien avec la création d'un dépôt) ne sont pas concernées par des accès au site. Ce choix implique nécessairement un accès au site via le boulevard Industriel. L'accès via le boulevard Industriel a été discuté avec Bruxelles Mobilité.

D'un point de vue des sols et eaux, en raison de la topographie du site (site en altitude de 3m par rapport au niveau de la voirie, nécessitant l'excavation d'importants volumes de terres), de la présence de pollutions résiduelles dans le sol, et de la présence de renouée du Japon sur le site, le choix a été fait de limiter au maximum les terrassements. Ce choix engendre des contraintes en termes de gestion des eaux pluviales et d'infiltration. Les espaces de pleine terre résiduels ne permettent pas d'intégrer des surfaces d'infiltration suffisantes pour infiltrer les eaux de ruissellement des surfaces imperméables du projet. Le choix s'est donc porté vers la construction d'une toiture stockante et d'ouvrages de tamponnage enterrés. La piste de rejet des eaux pluviales vers le réseau hydrographique est en cours d'étude.

7. MESURES MISES EN OEUVRES POUR RÉDUIRE LES INCIDENCES

Le projet a été pensé de manière à limiter ses incidences sur l'environnement. Les principales mesures portent sur la mobilité, le paysage, les sols, la gestion des eaux et la faune/flore.

D'un point de vue de la mobilité, les accès ont été prévus pour limiter les interférences avec les voiries appartenant à la STIB et en particulier avec la voirie Sud qui accueillera les futurs rails du projet de dépôts de tram. Le projet prévoit ainsi un seul accès sur une voirie appartenant à la STIB, la voirie Ouest, qui, en situation de référence, correspondra à la voirie empruntée par les bus sortant du dépôt STIB.

D'un point de vue des sols, le projet a été pensé pour limiter au maximum les terrassements (en raison de la topographie particulière du site, de la présence de pollutions résiduelles dans les sols et de la présence de renouées du Japon sur le site). C'est pourquoi le choix a été fait de conserver des talus en pourtour du site. Afin d'intégrer le projet dans le paysage, les talus conservés sont plantés par de nouveaux sujets et de nouveaux massifs arbustifs. Les éléments techniques en façade Ouest sont camouflés par des clôtures végétalisées.

Afin de réduire les incidences du projet sur la faune et la flore, plusieurs mesures de compensation et d'amélioration écologique sont intégrées au projet. D'une part, une garenne artificielle ainsi qu'une zone refuge dédiée au lapin de garenne (Oryctolagus cuniculus) sont aménagées au nord de la parcelle, offrant à cette espèce un habitat de substitution adapté à ses besoins biologiques. D'autre part, le projet prévoit l'installation de trois nichoirs à hirondelles, espèces dont la présence est avérée à proximité du site, d'un pierrier favorable aux invertébrés, ainsi que d'un tas de bois constituant un habitat pour la petite faune, les insectes saproxyliques et les champignons lignicoles. Le projet prévoit également la plantation de 37 arbres en compensation des 8 arbres abattus dans le cadre du projet.

8. CONCLUSION

En conclusion, le projet s'insère de manière cohérente avec le contexte urbanistique, économique et fonctionnel de la zone d'étude et de la zone d'industries urbaines du PRAS dans laquelle il s'implante. Le projet contribue à la requalification d'un site actuellement inoccupé et en friche, tout en développant une activité logistique orientée vers une distribution urbaine plus durable, reposant notamment sur l'utilisation de véhicules électriques et de vélos cargos.

Concernant la mobilité, le trafic généré reste faible par rapport aux flux existants sur le boulevard Industriel et n'entraîne pas de dégradation significative des conditions de circulation.

Sur le plan urbanistique et paysager, la conservation de talus périphériques et le traitement paysager des abords par la plantation de 37 nouveaux sujets et de nouveaux massifs arbustifs permettent de limiter l'impact visuel du bâtiment, des installations techniques extérieures et des zones logistiques.

Concernant l'environnement sonore et vibratoire, les principales nuisances sont liées au trafic routier, aux manœuvres des poids lourds et aux installations techniques. Ces sources de bruit s'intègrent dans un environnement sonore très bruyant et seront masquées par le bruit provenant du trafic routier du boulevard Industriel.

D'un point de vue des sols et eaux, le projet prévoit des terrassements importants en raison du relief existant et des contraintes techniques nécessaires au fonctionnement d'un projet logistique (accès au site pour des camions semi-remorques et des camionnettes, création de halls logistiques). L'imperméabilisation projetée (bâtiment et voiries) est quasiment doublée par rapport à la situation existante. Cela limite les surfaces disponibles pour l'infiltration des eaux pluviales in situ qui concerne uniquement les zones de talus et la zone de parvis. Les eaux de ruissellement du reste des surfaces sont gérées via des dispositifs de rétention (toiture verte stockante et bassins d'orage enterrés) raccordés au réseau d'égouttage (débit régulés) et dimensionnés pour des volumes supérieurs aux volumes nécessaires pour gérer une pluie centennale ce qui n'aura pas d'impact sur le risque inondation dans la zone d'étude.

Concernant la faune et la flore, les principaux enjeux du projet concernent la présence, en situation existante, du lapin de garenne, espèce protégée en Région bruxelloise, et d'espèces exotiques envahissantes (en particulier la renouée du Japon). Les aménagements paysagers intègrent donc des mesures de gestion de la renouée du Japon en fonction de la zone du site et de dispositifs favorables à la faune, notamment la création d'une garenne artificielle ainsi qu'une zone refuge dédiée au lapin de garenne.

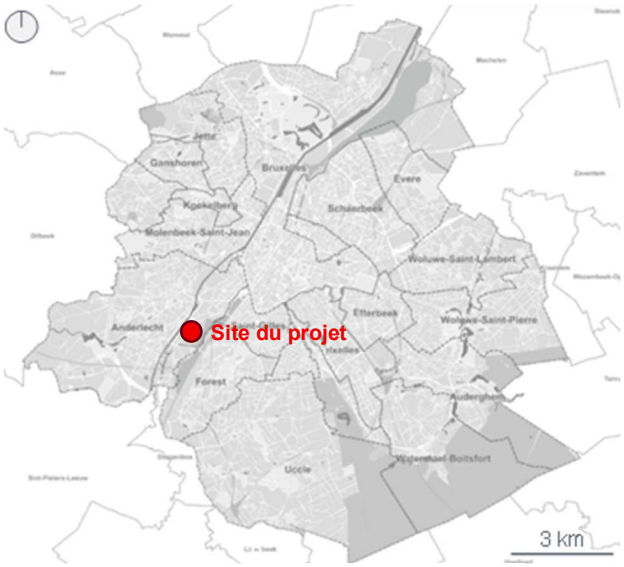
Concernant l'air et l'énergie, le recours à des équipements énergétiques sans combustible fossile et l'utilisation de véhicules électriques contribuent à limiter les impacts du projet sur l'environnement. Le projet permet également une production d'énergie électrique redistribuée dans le réseau de la ville.

Les incidences temporaires liées au chantier, notamment en termes de bruit, de poussières, de gestion des terres excavées (le projet prévoit des excavations importantes de terres présentant une pollution résiduelle et contaminées par les rhizomes de la renouée du Japon) et de mobilité, seront encadrées par des mesures spécifiques de gestion et de suivi.

9. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

9.1. Objet de la demande

Le présent rapport d'incidences accompagne la demande de permis mixte (permis d'urbanisme et permis d'environnement de classe 1B) introduite par Logistics Avenue SRL pour l'aménagement d'une plateforme de logistique urbaine, située au Boulevard industriel, n°18 à Anderlecht.



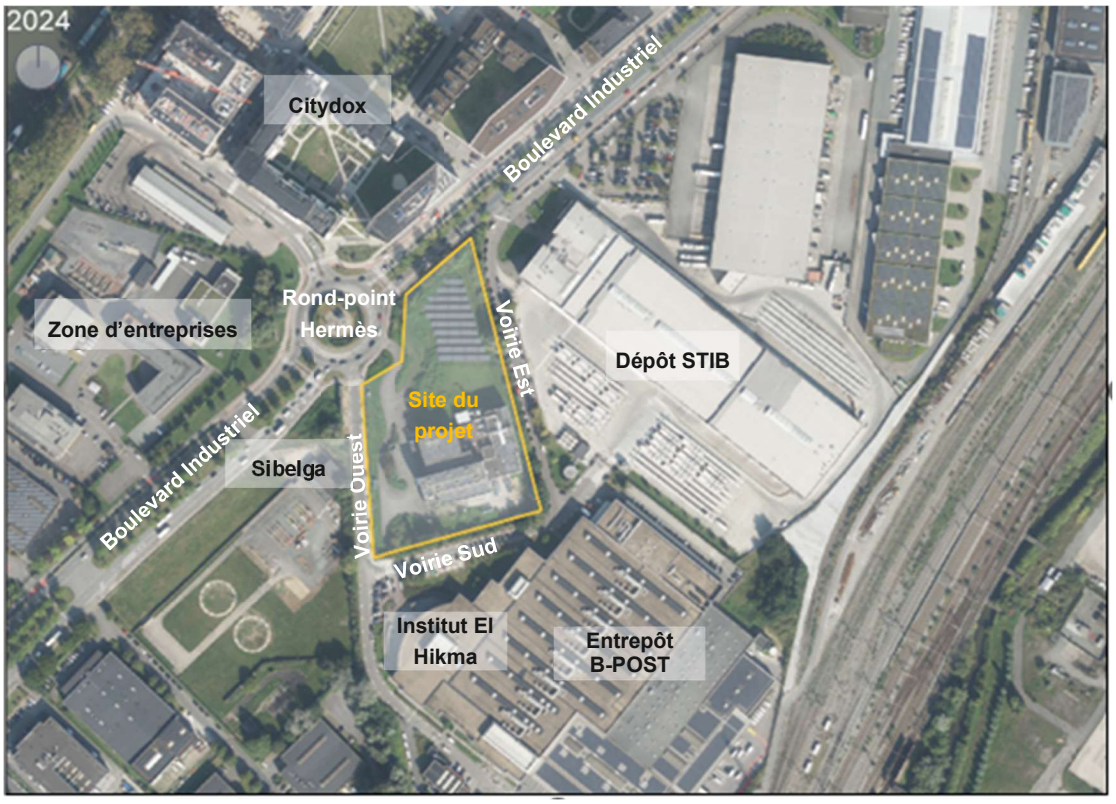


Figure 120 : Localisation du site du projet (source : BruGis)

Le projet vise la démolition d'un bâtiment d'une ancienne imprimerie et la construction d'un bâtiment en R+1 de 13 711m² de surface nette de plancher, de zones de voirie et de talus végétalisés. Le projet vise

la création d'un service de logistique urbaine durable permettant d'éviter les nuisances du transport lourd grâce à une distribution urbaine fine par véhicules électriques et vélos cargos.

Plus précisément concernant le bâtiment, celui-ci s'étend sur deux niveaux, un rez-de-chaussée et un étage, avec un niveau intermédiaire, appelé niveau mezzanine. Le rez-de-chaussée comprend un entrepôt destiné à l'activité logistique urbaine lourde ou mixte. L'étage comprend 3 halls dédiés à l'activité logistique légère ou la petite production artisanale, des bureaux (associés à la fonction logistique) pouvant accueillir jusqu'à 3 PME et le parking pour le personnel à l'extérieur (en toiture) ainsi que des quais pour les camionnettes.

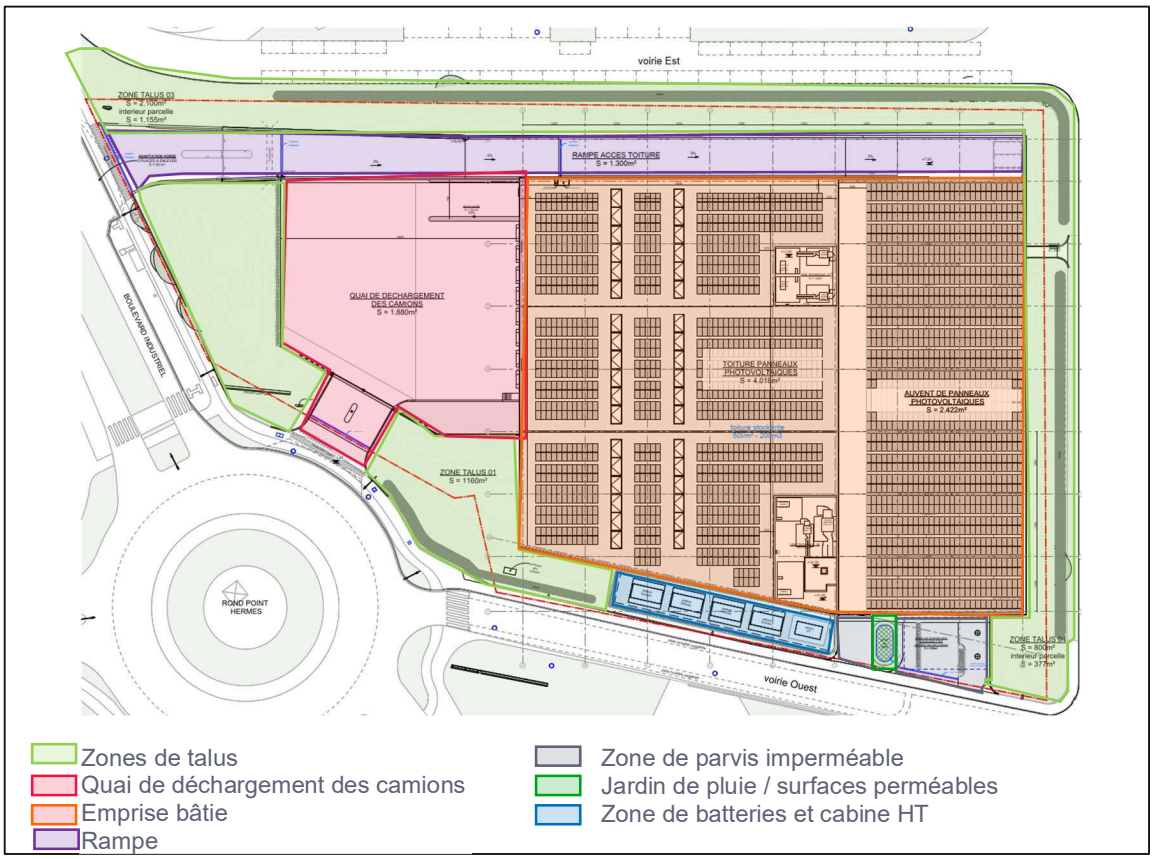


Figure 121 : Implantation projetée

9.2. Analyse environnementale

Mobilité

Le centre logistique joue un rôle de plateforme de transition où les marchandises arrivent par camions semi-remorques et sont redistribuées vers la ville par camionnettes et par vélos cargos.

Concernant l'activité logistique, les flux de camions semi-remorques, camionnettes et vélos cargos sont estimés comme suit :

- 10 à 15 camions semi-remorques par jour entre minuit et 9h du matin. Ceux-ci arrivent chargés et repartent à vide (presque).
- 168 tournées par jour de camionnettes de 7h à 17h (168 = 150 tournées pour le hall logistique du rez-de-chaussée et 18 tournées pour le hall logistique du premier étage). Ces camionnettes arrivent vides puis repartent chargées.

- Des tournées via vélos cargos. Le nombre de tournées n'est pas déterminé. On supposera un nombre de 20 tournées par jour.

Concernant les employés, on estime que le projet sera occupé par 84 employés / jour et 8 visiteurs par jour.

Sur la journée, la demande maximale en déplacement de véhicules générée par le projet (entrées et sorties confondues) est observée entre 7h et 8h (avec 67 EVP/h) soit pendant la période de pointe de entre 7h à 9h ; puis entre 10h et 11h (avec 66 EVP/h) et entre 12h et 13h (avec 66 EVP/h), soit en dehors des heures de pointe. Le projet génère 38 EVP/h à l'heure de pointe du matin (8h-9h) et 17 EVP/h à l'heure de pointe du soir (16h-17h) (entrées et sorties confondues), ce qui représente entre 1% et 2% des mouvements existants sur une heure sur le boulevard Industriel (~800 EVP/h/sens à l'heure de pointe). Le trafic généré par le projet n'induit donc pas de dégradation des conditions de circulation au droit du rond-point Hermès et du boulevard Industriel.

Concernant les aménagements des accès, un accès principal (entrée et sortie) est prévu pour les camions semi-remorques depuis le rond-point Hermès (accès déjà existant mais décalé vers le nord-est). Un nouvel accès sur la voirie Ouest est prévu pour les entrées / sorties des camionnettes et vélos cargos liés à l'activité logistique et pour les entrées / sorties des vélos du personnel. Cet accès comprend également un accès piéton pour le personnel. Une rampe entrée/sortie accessible depuis le boulevard Industriel est créée pour donner accès au parking en toiture et aux zones de chargement des camionnettes en toiture.

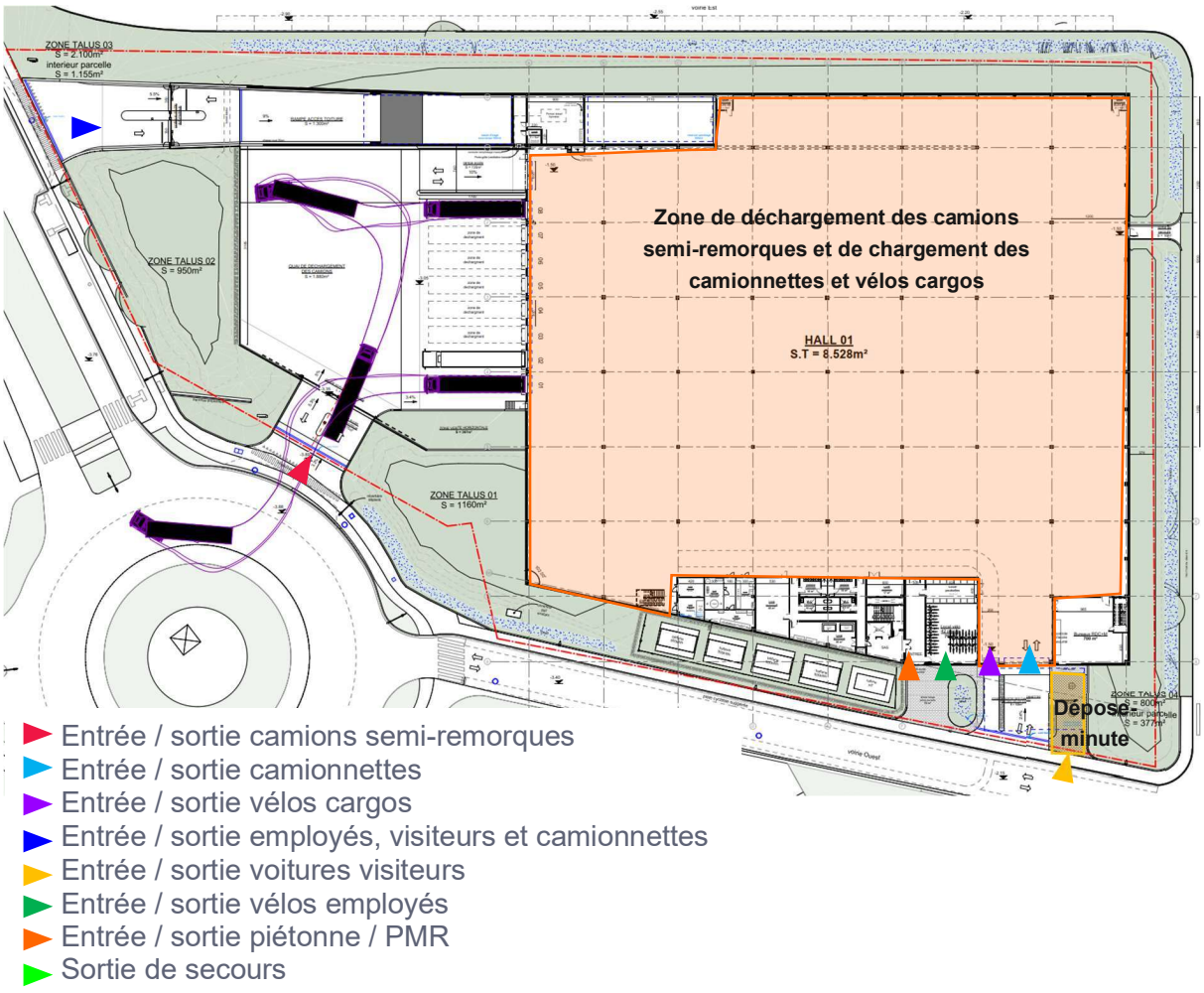


Figure 122 : Accès depuis / vers le site en situation projetée

Concernant le stationnement, le projet prévoit l'aménagement d'un parking de 78 places sur la toiture du bâtiment à destination des employés, visiteurs et camionnettes logistiques et d'un local vélo de 40 places (dont 6 places vélos cargos / longtail) en rez-de-chaussée à destination des employés. Le projet prévoit également une zone de dépose-minute, en extérieur, devant l'accès par la voirie Ouest, pour les visiteurs. Le parking de 78 places est suffisant pour répondre à la demande en stationnement des employés et visiteurs du projet (55 places). Le reste des places (23 places) est allouée au stationnement des camionnettes logistiques.

Urbanisme, paysage et patrimoine

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment s'étendant sur deux niveaux, un rez-de-chaussée et un étage, avec un niveau intermédiaire, appelé niveau mezzanine. Le projet prévoit l'aménagement de zones de voirie en asphalte comprenant un accès carrossable depuis le rond-point Hermès (conservation de l'accès carrossable existant), un quai de déchargement pour les camions semi-remorques au droit de la façade nord du bâtiment et un parvis donnant sur les accès prévus en façade ouest. Le long de la façade Est, le projet prévoit l'aménagement d'une rampe pour véhicules motorisés donnant accès à un parking en toiture. Le reste du site est aménagé en talus végétalisés. Le long de la façade ouest du bâtiment projeté, 5 installations techniques sont prévues en extérieur (1 cabine HT, 4 batteries de 500 kWh).

La fonction proposée (activité logistique) est en adéquation avec les fonctions présentes dans une zone d'industries (zone au sud du boulevard Industriel). Au niveau de la morphologie du projet, la hauteur du bâtiment proposée est similaire aux hauteurs des bâtiments situés dans la zone d'industries (R+2 pour le dépôt de la STIB, R+1 pour l'entrepôt de B-Post et R+1 pour le bâtiment appartenant à Sibelga).

Par rapport au relief, le bâtiment projeté sera implanté en excavant un important volume de terres existantes au centre de la parcelle (pour rappel, en situation existante le bâtiment existant est situé sur une butte). Les talus en partie nord de la parcelle longeant le rond-point Hermès sont conservés. La densification de l'emprise du bâtie permet au bâtiment projeté d'être davantage intégré au tissu formé par le bâtiment de dépôt de la STIB et le bâtiment d'entrepôt de B-Post.

La végétalisation des talus permettra de camoufler les infrastructures projetées, en particulier le quai de déchargement des camions et la rampe en façade est. Les installations techniques le long de la façade ouest seront camouflées par une clôture végétalisée.

Domaine social et économique

Le projet concerne la construction d'un centre logistique urbain. Cette activité est en cohérence avec la zone d'industrie urbaine du PRAS au sein duquel il s'implante. La réaffectation du site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité dans la zone.

L'implantation d'une nouvelle activité permettra de revaloriser et requalifier le site qui est inactif aujourd'hui (cela évite la dégradation du site et l'insécurité). Par ailleurs, ce projet permettra de créer de nouveaux emplois (environ 70 ETP, ouvriers et employés de bureaux).

Enfin, le projet d'activité logistique apporte un soutien au tissu économique local en améliorant la desserte des entreprises et commerces (livraisons, stockage) et en renforçant l'attractivité territoriale.

Environnement sonore et vibratoire

Les principales sources de bruit engendrées par le projet sont l'augmentation du trafic routier par rapport à la situation de référence, les installations techniques ainsi que les bruits relatifs aux manœuvres des poids lourds.

La modification du trafic routier par rapport à la situation de référence va engendrer un impact très faible voire négligeable sur les axes routiers aux alentours au vu du trafic déjà présent dans la zone de projet.

Quant aux équipements techniques, une fois que ceux-ci seront sélectionnés, la modélisation permettra de s'assurer que ceux-ci respecteront les valeurs limites au niveau des riverains les plus proches. Néanmoins vu l'implantation des équipements sur la toiture et les niveaux de bruits préexistants, il est fort probable que les bruit des équipements soit entièrement masqué par le bruit généré par le boulevard Industriel, rendant les équipements du projet complètement inaudibles pour les riverains.

Les nuisances liées aux manœuvres des poids lourds ne sont pas à négliger. Cette source de bruit, bien que plus ponctuelle, pourrait amener à des nuisances sonores si des solutions ne sont pas mises en place. Néanmoins, cette source de bruit s'intègre dans un environnement sonore très bruyant et pourrait être masquée par le bruit provenant du trafic routier du boulevard Industriel.

Sol, sous-sol et eaux souterraines

Le projet prévoit d'excaver une grande partie des terres pour implanter le bâtiment de manière à aligner son rez-de-chaussée à la même altitude que celle du boulevard Industriel. Le projet prévoit la création de talus en bordure des voiries.

Le projet ne prévoit pas d'ouvrages en souterrains. Cependant, le projet prévoit d'excaver une partie des terres sur environ 3 à 3,5m de hauteur. La nappe étant située entre 2m et 4m de profondeur par rapport au niveau du sol, un risque d'intersection entre le niveau du rez-de-chaussée / du quai de déchargement des camions et la nappe est présent.

Eaux de surface, eau potable, eaux usées, eaux pluviales

Le projet prévoit une citerne de récupération des eaux pluviales d'une partie de la toiture du bâtiment. Cette citerne alimentera les WC projetés, des robinets d'arrosage et servira également pour le nettoyage des halls logistiques. La consommation en eau de distribution sera donc uniquement liée aux lavabos.

Les eaux usées domestiques provenant des sanitaires et du nettoyage des halls sont récoltées au sein du bâtiment par un réseau de canalisations et rejetées dans le réseau d'égouttage public existant.

Le projet engendre une imperméabilisation supplémentaire par rapport à la situation existante (les surfaces artificialisées sont presque doublées par rapport à l'existant). Les eaux de ruissellement sont soit gérées sur site (pour les zones de talus et la zone de parvis en façade Ouest), soit temporisées via une toiture stockante et des bassins d'orage et renvoyées vers le réseau d'égouttage avec un débit régulé (pour les zones de toitures, le quai de déchargement et la rampe). Les volumes de rétention prévus pour la toiture stockante et les bassins d'orage sont supérieurs aux volumes à gérer selon une pluie centennale de durée 4h (pluie critique). Le projet ne présente donc pas d'incidence sur le risque d'inondation au sein de la zone d'étude.

Faune, flore

Une végétation spontanée a envahi le site depuis la cessation d'activité de l'imprimerie en 2024, avec la présence d'espèces exotiques envahissantes (majoritairement la renouée du Japon).

Le projet prévoit la construction du bâtiment et de zones de voiries sur une grande partie du site. Les espaces restants, localisés en bordure du site sont aménagés sous forme de talus de pleine terre et végétalisés. Les aménagements projetés au niveau de ces talus poursuivent trois objectifs principaux : l'intégration du bâtiment dans son environnement urbain, la gestion des espèces exotiques envahissantes, en particulier la Renouée du Japon et la création de dispositifs favorables à la faune identifiée sur le site, notamment le lapin de garenne.

Au niveau des talus, les plantations retenues sont exclusivement composées d'espèces indigènes multi-strates (arbres, arbustes, haies libres, herbacées et prairies fleuries), choisies parmi les espèces recommandées par Bruxelles Environnement. Par ailleurs, au total sur le site, 8 arbres existants sont abattus, les arbres compatibles avec le projet sont conservés et 37 nouveaux sujets seront replantés.

Être humain

Le rétablissement d'une activité sur le site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité subjective aux abords du site par rapport à la situation existante. L'activité de bureaux augmentera le contrôle social dans la zone en journée, pendant les heures de bureaux.

L'accès à la rampe de parking du personnel sera contrôlé en journée par des barrières et en dehors des horaires de travail, l'accès à la rampe sera fermé par un portail coulissant. L'accès au quai de déchargement des camions sera sécurisé par un portail.

Le rez-de-chaussée est pourvu d'un dispositif de sprinklage. Le désenfumage n'est pas requis. Un exutoire de fumée de l'escalier est prévu. Le niveau du premier étage n'est pas accessible aux camions de pompiers. Il est composé de trois unités PME équipées de sprinklage, tout comme le rez-de-chaussée.

Le projet ne prévoit pas de stockage de produits dangereux.

Microclimat

Concernant les effets de vent, la façade étant continue, il n'y a pas de risques d'effet Venturi. Le bâtiment étant de faible hauteur (R+1), les effets de tourbillon seront faibles.

Concernant les ombrages, les ombres portées générées par le bâtiment projeté seront réduites par rapport à la situation existante où le bâtiment existant est davantage en hauteur par rapport au niveau du sol. Le bâtiment projeté présentant une plus grande emprise au sol par rapport au bâtiment existant, des ombres portées supplémentaires seront créées au niveau de la voirie Ouest et la voirie Est.

Le projet génère une artificialisation des sols supplémentaire par rapport à la situation existante ce qui contribue à augmenter les effets d'îlots de chaleur urbain. Le projet prévoit des mesures compensatoires telles que l'utilisation de revêtements de teinte claire et la création d'une toiture verte extensive.

Air

Le projet du hub logistique au Boulevard Industriel 18 se distingue par l'absence totale de combustible fossile pour le chauffage et le refroidissement du bâtiment. La seule installation de combustion installée sur le site est la pompe d'alimentation du réseau sprinkler, entraînée par un moteur diesel de secours (fonctionnant uniquement en cas de test périodique ou de sinistre).

Le système de climatisation du projet repose exclusivement sur des pompes à chaleur air-eau, au nombre de huit, utilisant toutes le fluide frigorigène R32. En fonctionnement normal, les circuits frigorifiques sont des systèmes fermés hermétiques et ne génèrent aucune émission atmosphérique de fluide frigorigène. Les incidences sur la qualité de l'air local sont donc nulles en exploitation courante.

Le projet prévoit un système de ventilation mécanique double flux de type D pour l'ensemble du bâtiment, organisé par entité afin d'optimiser l'indépendance et l'efficacité énergétique de chaque unité. Cinq groupes de ventilation sont installés en toiture.

Energie

L'ensemble du système chauffage-ventilation-climatisation est électrique et ne repose donc pas sur la combustion d'énergie fossile. Le système fonctionne grâce à des pompes à chaleur air/eau qui alimentent des radiateurs et le système HVAC.

Le projet intègre une toiture photovoltaïque et des auvents photovoltaïques assurant une production d'électricité 100% renouvelable. Ceci permet d'alimenter les batteries pour la recharge des véhicules électriques (vélos cargos, camions, camionnettes) et les besoins du réseau énergétique de la ville.

Gestion des déchets

Concernant l'activité de bureaux, les déchets générés seront des déchets ménagers de type papiers/carton, PMC, verre et déchets résiduels. Concernant l'activité logistique, l'exploitant n'est pas encore connu. Les principaux déchets générés par ce type d'activité sont des déchets d'emballage (cartons, plastiques, polystyrène, palettes en bois, cerclages).

Un local déchets est prévu au rez-de-chaussée pour les déchets en lien avec l'activité de bureaux. L'évacuation des déchets ménagers sera réalisée par Bruxelles-Propreté. Pour les déchets en lien avec l'activité logistique le local déchets n'est pas encore défini car l'exploitant n'est pas connu. Des espaces résiduels permettront d'y accueillir un local déchets supplémentaire, lorsque l'exploitant sera connu.

Chantier

Le chantier se déroulera en deux phases : démolition du bâtiments et infrastructures existantes, terrassements et construction du bâtiment et infrastructures projetées. La durée du chantier n'est pas connue mais elle est estimée à environ 2 ans.

Le chantier nécessitera l'excavation d'importants volumes de déblais. Le volume de terres à excaver est estimé à maximum 28 660m³. Le chantier nécessitera l'apport de matériaux pour la phase de construction (bâtiment, revêtements).

L'emprise du chantier n'est pas encore connue. Elle 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 (1) la création des zones d'accès au chantier et des travaux au niveau des accès projetés, (2) l'aménagement des zones de talus et (3) le stationnement des engins de chantier.

L'accès principal (IN/OUT) pressenti pour la zone de chantier est l'accès carrossable existant au niveau du rond-point Hermès.

Les incidences du chantier concernent les thématiques environnementales suivantes :

- **Mobilité :** La création des accès projetés sur le boulevard Industriel, le rond-point Hermès et la voirie Ouest empièteront sur les trottoirs de ces voiries et la piste cyclable unidirectionnelle présente le long du boulevard Industriel. Des déviations piétonnes et cyclistes sécurisées seront donc mises en place. Le chantier ne devrait pas impacter le trafic sur le boulevard Industriel, le rond-point Hermès, et les voiries Ouest, Est et Sud. Le chantier générera un charroi d'environ 5000 camions sur l'ensemble de la durée du chantier. Ce trafic représente environ 10 camions par jour ouvré, n'engendrant pas d'incidences importantes sur le trafic du boulevard Industriel.
- **Urbanisme, paysage et patrimoine** : Les vues depuis les logements du complexe Citydox seront temporairement dégradées. Le chantier n'affectera pas les bâtis aux alentours, ni les éléments patrimoniaux qui sont éloignés de la zone de chantier. Le site présentant des zones de talus en bordure de voirie et le chantier prévoyant d'importants travaux d'excavation, des précautions seront à prendre afin d'éviter la dispersion des poussières et terres sur les voiries adjacentes.

- **Environnement sonore et vibratoire** : La phase de chantier constitue une source temporaire de nuisances sonores qui, bien qu'encadrée par la réglementation bruxelloise, est susceptible d'affecter ponctuellement les riverains les plus proches, en particulier les habitations situées rue du Développement, à plus de 70 mètres de la limite du site. Compte tenu de l'environnement sonore préexistant déjà qualifié de « très bruyant », avec des niveaux mesurés de l'ordre de 65 dBA (LAeq) en période de jour au droit du boulevard Industriel, l'émergence effective perçue par les riverains devrait rester limitée.
- **Sols et eaux** : Les principaux enjeux du chantier concernent la gestion des terres polluées (une pollution résiduelle est présente sur le site et celle-ci est couverte par une étude de risques attestant l'absence de risque en l'état actuel), les risques d'intersection avec la nappe phréatique située à une profondeur de 2 à 4m et la colonisation du site par la Renoue du Japon qui impose une gestion stricte des terres excavées dans les zones infestées.
- **Faune, flore** : Le site, en friche depuis la cessation d'activité de l'imprimerie en 2024, accueille, en situation existante, au moins trois espèces exotiques envahissantes (EEE) : la Renouée du Japon, le Robinier faux-acacia et le Buddléia. Un enjeu du chantier réside donc dans la gestion de ces espèces. Par ailleurs, le chantier prévoit l'abattage de 8 arbres. Enfin, le lapin de garenne, espèce protégée en Région bruxelloise, et 40 terriers ont été recensés sur le site. Les travaux de démolition et de terrassement entraîneront la destruction de la majorité de ces terriers. Il est prévu de mettre en place, avant le début des travaux, des garennes sur le talus nord du site, zone non concernée par les travaux.
- **Être humain :** Le chantier aura lieu sur un terrain privé et sur des parcelles appartenant à la STIB et à Bruxelles Mobilité. Les points d'attention sont : la sécurité de tous les modes sur le site, les risques d'accidents, les gênes aux usagers des bâtiments alentours. Par ailleurs, des applications amiantées ont été détectées sur le bâtiment à démolir. Un désamiantage préalable à la démolition sera donc réalisé par une entreprise agréée.
- **Microclimat / domaine socio-économique :** Le chantier n'a pas d'impact significatif sur le microclimat et le domaine socio-économique.
- **Air :** Comme tous les chantiers, les impacts à attendre sur la qualité de l'air proviennent des émissions de poussières liées aux charrois, ainsi qu'aux travaux de terrassement, de démolition, d'extraction, etc. Par ailleurs, des applications amiantées ont été détectées au niveau de deux échantillons prélevés dans le bâtiment à démolir. Un désamiantage préalable à la démolition sera donc réalisé par une entreprise agréée.
- **Energie :** Un chantier implique d'importantes consommations énergétiques liées au fonctionnement des engins et véhicules de chantier, à l'éclairage du chantier ainsi qu'au chauffage ou à la climatisation des bureaux de chantier.
- **Déchets :** Le chantier générera des déchets de démolition du bâtiment existant et un volume important de terres excavées. La réutilisation de ces terres sur site ou vers d'autres chantiers sera conditionnée à leur qualité. La parcelle étant classée en catégorie 0/3 à l'inventaire de l'état du sol, les terres présentant une contamination résiduelle devront être considérées comme déchets dangereux et évacuées vers une filière agréée, sans possibilité de réutilisation sans caractérisation préalable par un expert sol agréé. De même, les terres excavées dans les zones colonisées par la Renouée du Japon seront gérées en flux séparé et évacuées vers un centre de traitement adapté.

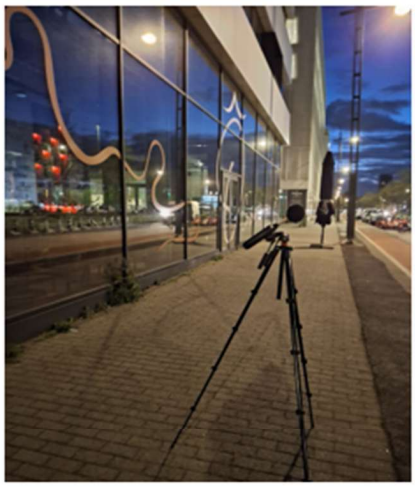
10. ANNEXES

Annexe : Fiches individuelles des mesures acoustiques

FICHE 1/4 : POINT DE MESURE COURTE DUREE CD1

Localisation : Boulevard Industriel 13, 1070 Anderlecht.
Coordonnées Lambert 72 : X = 146.298 m ; Y= 168.710 m.
Distance par rapport à la route : 7m.
Hauteur du point de mesure : 1,5m.



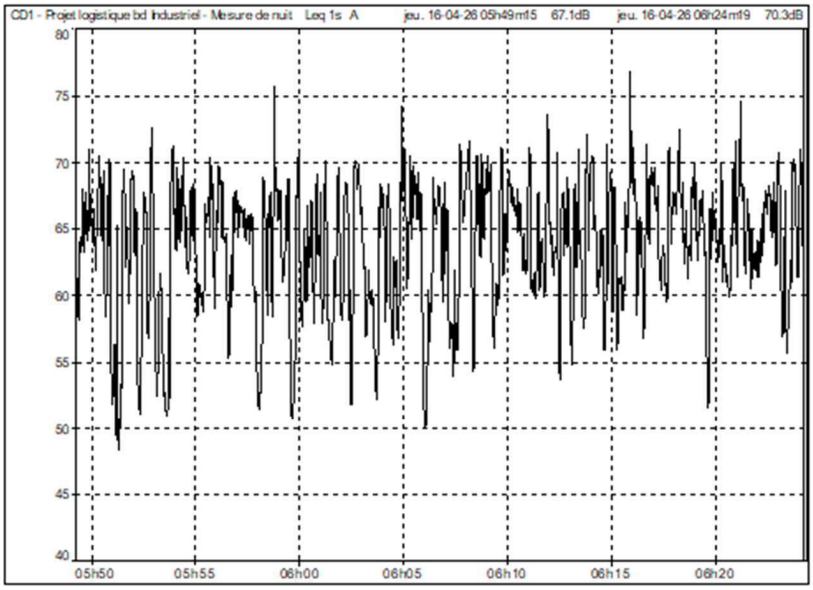


Description environnement physique : Milieu ouvert.

Description des sources sonores mesurées : Trafic routier (principalement provenant du Boulevard Industriel).

Date et durée des mesures : Le jeudi 16 avril 2026 de 05h49 à 6h24.

Evolution temporelle (LAeq,1s)

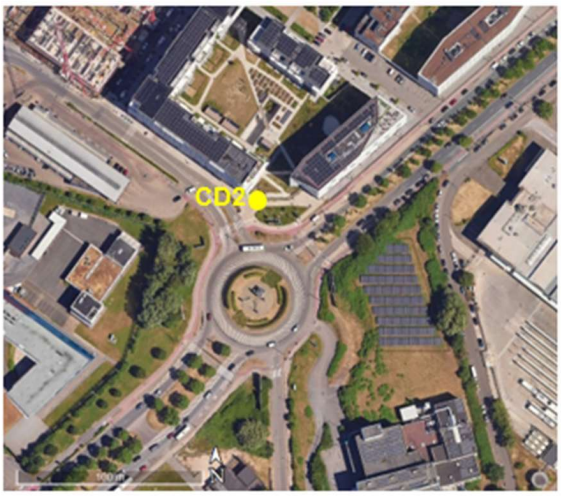


Résultats des mesures source par source CD1

CD1_Boulevard_Industriel			Niveaux en dBA						
Début	Fin	Période	**LAeq**	LAmin	LAmax	LA95	LA90	LA50	LA10
16-04-26 05:49	16-04-26 06:24	Nuit	**65,7**	48,3	76,8	53,7	56,8	64,4	68,8

FICHE 2/4 : POINT DE MESURE COURTE DUREE CD2

Localisation : Rue du Développement, proche du rond-point Hermès, 1070 Anderlecht.
Coordonnées Lambert 72 : X = 146.249 m ; Y= 168.699 m.
Distance par rapport à la route : 7 m.
Hauteur du point de mesure : 1,5m.



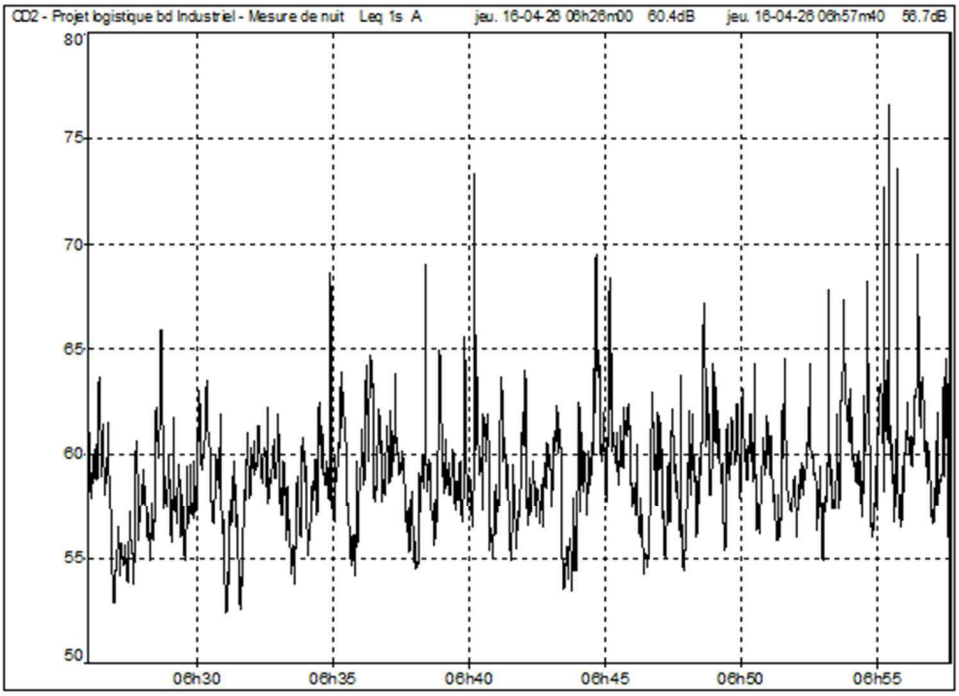


Description environnement physique : Milieu ouvert.

Description des sources sonores mesurées : Trafic routier (principalement provenant du rond-point Hermès et de manière plus ponctuelle de la rue du développement).

Date et durée des mesures : Le jeudi 16 avril 2026 de 06h26 à 6h57.

Evolution temporelle (LAeq,1s)



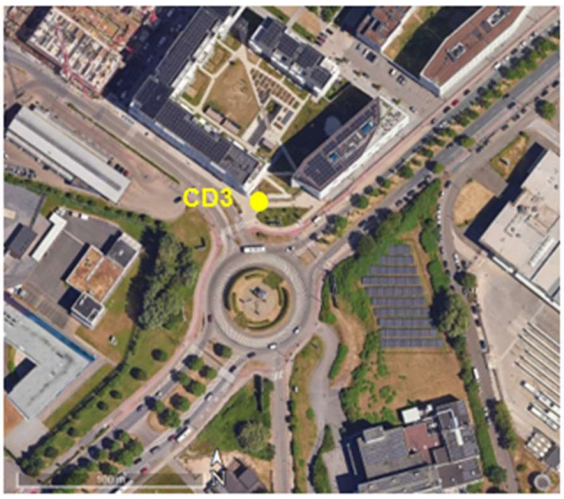
Résultats des mesures source par source CD2

CD2_Rue_du_Développement			Niveaux en dBA						
Début	Fin	Période	**LAeq**	LAmin	LAmax	LA95	LA90	LA50	LA10
16-04-26 06:26	16-04-26 06:57	Nuit	**60,0**	52,4	76,6	54,8	55,6	58,8	61,9

FICHE 3/4 : POINT DE MESURE COURTE DUREE CD3

Localisation : Rue du Développement, proche du rond-point Hermès, 1070 Anderlecht.
Coordonnées Lambert 72 : X = 146.249 m ; Y= 168.699 m.

Distance par rapport à la route : 7m.
Hauteur du point de mesure : 1,5m.



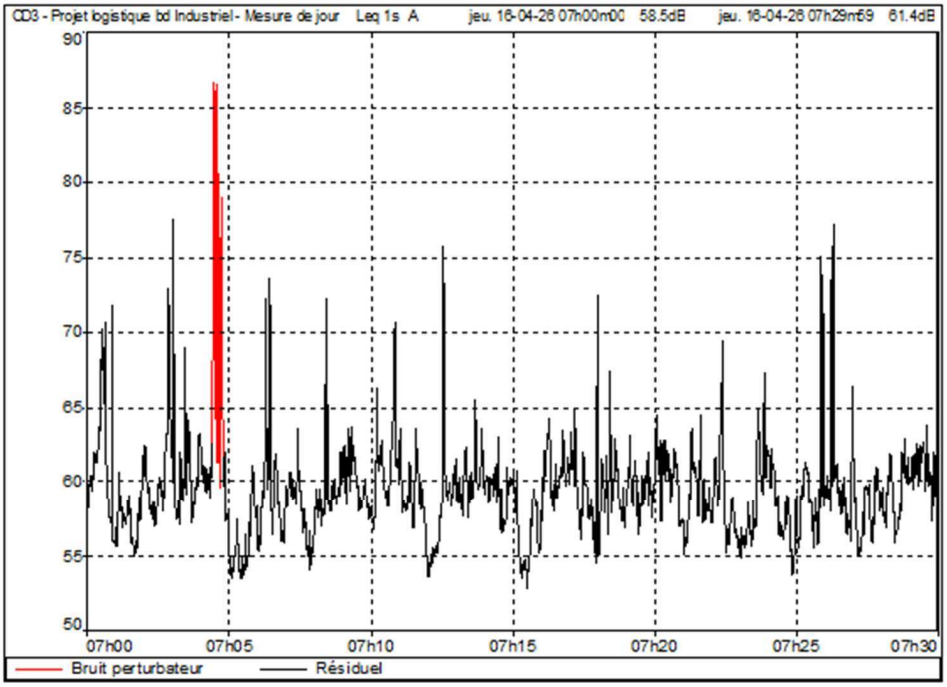


Description environnement physique : Milieu ouvert.

Description des sources sonores mesurées : Trafic routier (principalement provenant du rond-point Hermès et de manière plus ponctuelle de la rue du développement).

Date et durée des mesures : Le jeudi 16 avril 2026 de 07h00 à 7h30.

Evolution temporelle (LAeq,1s)

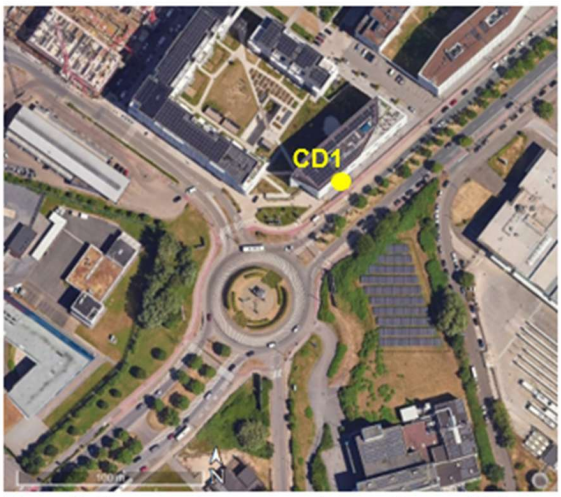


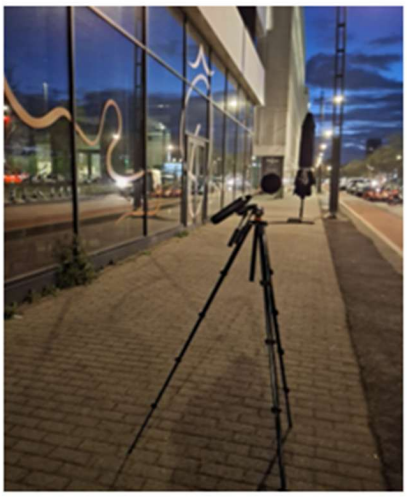
Résultats des mesures source par source CD3

CD3_Rue_du_Développement			Niveaux en dBA						
Début	Fin	Période	**LAeq**	LAmin	LAmax	LA95	LA90	LA50	LA10
16-04-26 07:00	16-04-26 07:30	Jour	**60,8**	52,8	77,6	55,0	55,8	59,0	62,1

FICHE 4/4 : POINT DE MESURE COURTE DUREE CD4

Localisation : Boulevard Industriel 13, 1070 Anderlecht.
Coordonnées Lambert 72 : X = 146.298 m ; Y= 168.710 m.
Distance par rapport à la route : 7m.
Hauteur du point de mesure : 1,5m.



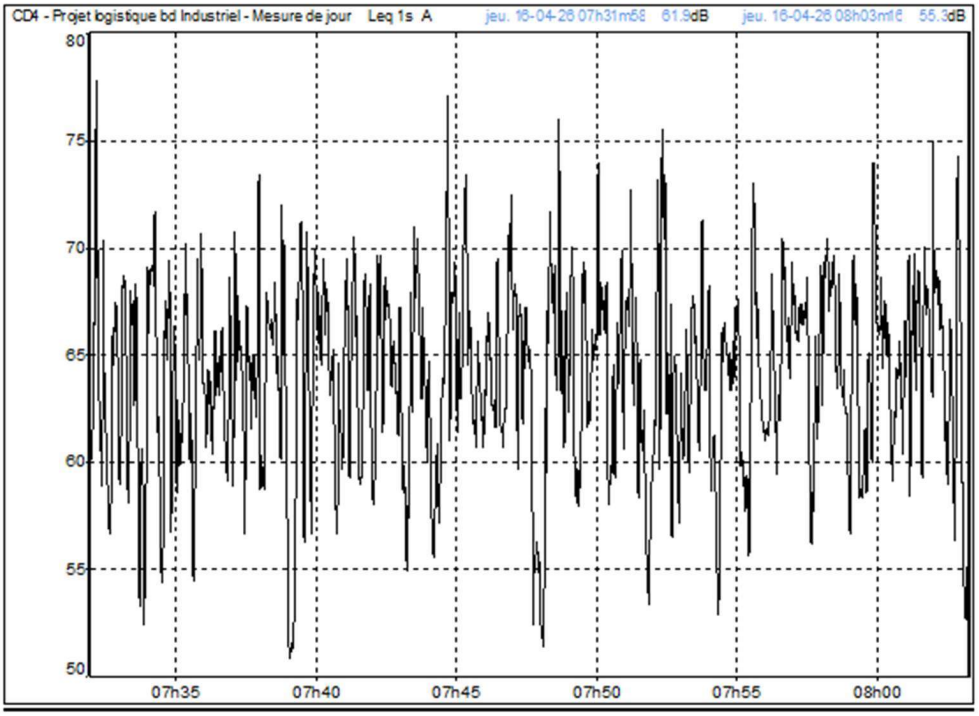


Description environnement physique : Milieu ouvert.

Description des sources sonores mesurées : Trafic routier (principalement provenant du Boulevard Industriel).

Date et durée des mesures : Le jeudi 16 avril 2026 de 07h31 à 8h03.

Evolution temporelle (LAeq,1s)



Résultats des mesures source par source CD4

CD4_Boulevard_Industriel			Niveaux en dBA						
Début	Fin	Période	**LAeq**	LAmin	LAmax	LA95	LA90	LA50	LA10
16-04-26 07:31	16-04-26 08:03	Jour	**65,9**	50,8	77,8	56,0	58,2	64,3	68,7