

Rapport d'incidences

Projet de rénovation et reconversion de
bâtiments appartenant à la Ville de Bruxelles
pour accueillir un commerce et des logements

Boulevard Emile Jacqmain 50-50A
Rue aux Fleurs 23-27
1000 Bruxelles

Table des matières

1. DESCRIPTION DU PROJET, DE SES OBJECTIFS ET CALENDRIER DE SA RÉALISATION	3
1.1. Contexte du projet.....	3
1.1.1. Localisation générale du site.....	3
1.1.2. Objectifs du projet.....	4
1.1.3. Demandeur et auteurs du projet	5
1.2. Contexte du rapport.....	5
1.2.1. Justification du présent rapport.....	5
1.2.2. Auteur du présent rapport	6
1.3. Présentation de la situation existante	7
1.3.1. Situation administrative.....	7
1.3.2. Description générale du site	9
1.4. Présentation de la situation projetée.....	15
1.4.1. Programmation	15
1.4.2. Implantation et gabarit	15
1.4.3. Accès et stationnements projetés.....	18
1.4.4. Installations techniques et raccordements.....	19
1.4.5. Aménagements paysagers.....	20
1.4.6. Chiffres clés du projet.....	21
1.5. Présentation du chantier	21
1.6. Présentation de la situation prévisible	21
2. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION QUI ONT ÉTÉ EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET UNE INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EU ÉGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.....	22
3. DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS ET DE L'AIRE GÉOGRAPHIQUE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉS PAR L'EXPLOITATION DU SITE	23
4. INVENTAIRE ET ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET ET DU CHANTIER	24
4.1. Urbanisme, aménagement du territoire, paysage et patrimoine	24
4.1.1. Description de la situation existante	24
4.1.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante	30
4.1.3. Evaluation des incidences du chantier.....	40
4.1.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet	40
4.2. Domaine socio-économique.....	41
4.2.1. Description de la situation existante	41
4.2.2. Analyse des incidences du projet	42
4.2.3. Analyses des incidences du chantier	43
4.2.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	43
4.3. Mobilité.....	44
4.3.1. Aires géographiques considérées	44
4.3.2. Cadre réglementaire et stratégique régional.....	44
4.3.3. Cadre réglementaire et stratégique communal et local	46
4.3.4. Description de l'accessibilité générale du site	46
4.3.5. Analyse des incidences du projet	53
4.3.6. Analyses des incidences du chantier	57
4.3.7. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	57
4.4. Sol, sous-sol et eaux souterraines.....	58
4.4.1. Description de la situation existante	58
4.4.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante	58
4.4.3. Evaluation des incidences du chantier.....	59
4.4.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	59
4.5. Hydrologie et égouttage.....	60

4.5.1. Description de la situation existante	60
4.5.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante	60
4.5.3. Evaluation des incidences du chantier.....	61
4.5.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	61
4.6. Faune et flore.....	62
4.6.1. Description de la situation existante	62
4.6.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante	64
4.6.3. Evaluation des incidences du chantier.....	64
4.6.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	64
4.7. Énergie	65
4.7.1. Description de la situation existante	65
4.7.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante	65
4.7.3. Évaluation des incidences du chantier.....	66
4.7.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	66
4.8. Qualité de l'air	67
4.8.1. Description de la situation existante	67
4.8.2. Évaluation des incidences du projet au regard de la situation existante	67
4.8.3. Evaluation des incidences du chantier.....	69
4.8.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	69
4.9. Climat.....	70
4.9.1. Cadre de référence	70
4.9.2. Description de la situation existante	70
4.9.3. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante	70
4.9.4. Evaluation des incidences du chantier.....	71
4.9.5. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	71
4.10. Microclimat.....	72
4.10.1. Evaluation des incidences du chantier.....	72
4.10.2. Mesures prises par le demandeur en vue d'éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier.....	72
4.11. Environnement sonore et vibratoire	73
4.11.1. Description de la situation existante	73
4.11.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante.....	78
4.11.3. Evaluation des incidences du chantier.....	78
4.11.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	78
4.12. Être humain	79
4.12.1. Description de la situation existante	79
4.12.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante.....	80
4.12.3. Evaluation des incidences du chantier.....	81
4.12.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	81
4.13. Déchets.....	82
4.13.1. Description de la situation existante	82
4.13.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante.....	82
4.13.3. Evaluation des incidences du chantier.....	83
4.13.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier	83
5. RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE	84
5.1. Résumé non-technique en français	84
5.2. Résumé non-technique en néerlandais / Niet-technische samenvatting in het Nederlands ..	87

1. Description du projet, de ses objectifs et calendrier de sa réalisation

1.1. Contexte du projet

1.1.1. Localisation générale du site

Le périmètre du projet étudié dans le cadre du présent rapport est localisé dans la partie centrale de la région Bruxelles-Capitale (partie nord du Pentagone), sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Il se situe dans un tissu urbain hétérogène de bureaux, commerces, logements et équipements. Le site se trouve en outre au nord de la Place De Brouckère.



Figure 1 : Localisation du périmètre du projet à l'échelle régionale (ARIES sur fond BruGIS, 2025)

Le site se trouve au sein d'un îlot délimité à l'est par le boulevard Émile Jacqmain, prolongement de l'axe structurant du boulevard Anspach au nord de la place De Brouckère. À l'ouest, il est bordé par la rue aux Fleurs, une voirie secondaire à vocation locale.

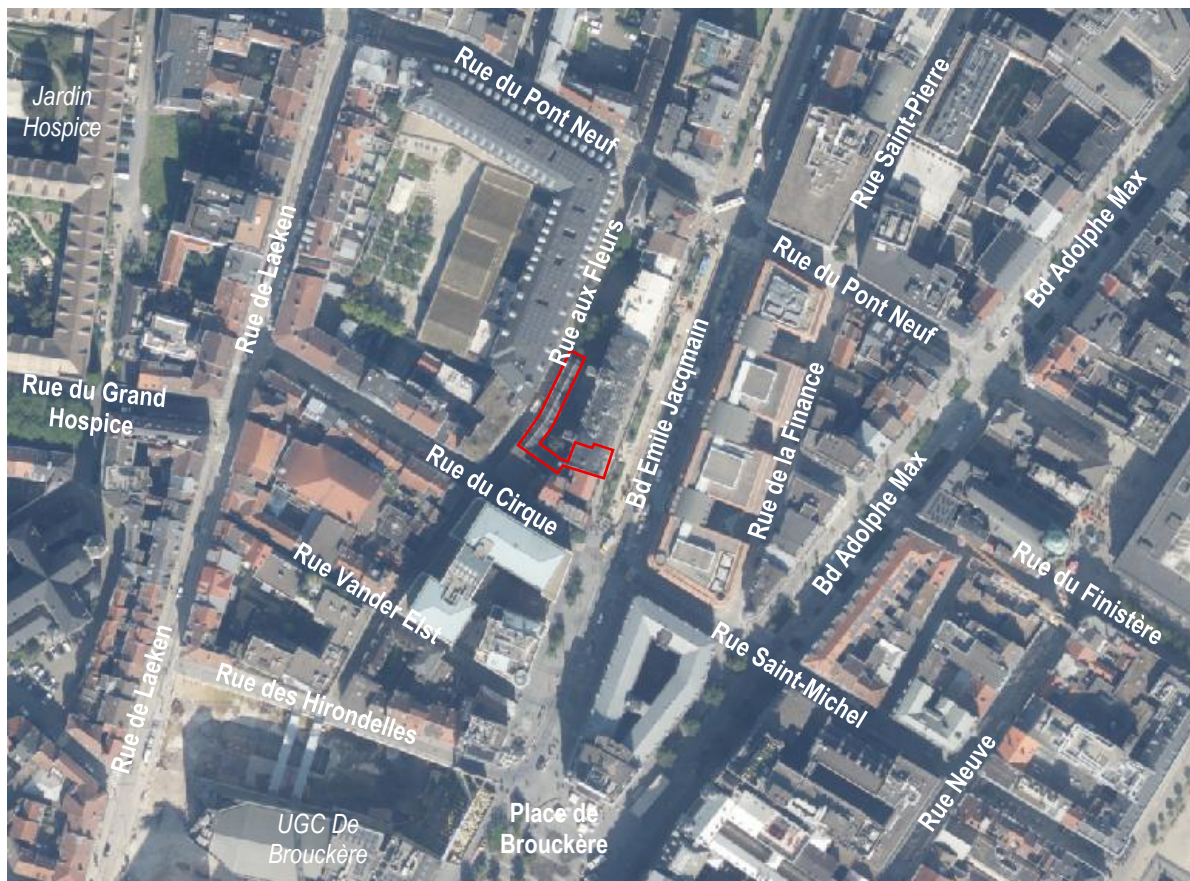


Figure 2 : Localisation du périmètre à l'échelle locale (ARIES sur fond BruGIS, 2025)

1.1.2. Objectifs du projet

Le projet a pour objectif la rénovation et la reconversion de bâtiments appartenant à la Ville de Bruxelles sis 50 et 50A boulevard Emile Jacqmain et 23-27 rue aux Fleurs à 1000 Bruxelles.

Les changements d'affectation sont les suivants :

- ☐ 50-50A boulevard Emile Jacqmain : changement d'affectation pour le bureau existant du premier étage de l'immeuble en logement (1 appartement) et agrandissement d'un commerce existant au rez-de-chaussée vers le rez-de-jardin de l'immeuble rue aux Fleurs 23 ;
- ☐ 23-27 rue aux Fleurs : changement partiel de l'affectation des immeubles rue aux Fleurs 23-27 d'ateliers et dépôt en logements (4 maisons unifamiliales).

Le projet vise à renforcer la fonction résidentielle dans le centre de Bruxelles, ainsi qu'à maintenir une mixité fonctionnelle.

Le projet conserve l'emprise et les gabarits des bâtiments existants. Les seules modifications concernent les bâtiments 23-27 rue aux Fleurs : création de nouvelles ouvertures (baies vitrées et accès piéton et automobile), ajout d'un escalier en façade latérale, isolation et la

modification du revêtement des façades, et construction de volumes supplémentaires dans les versants de toiture arrière.

D'après le demandeur, la rénovation des bâtiments existants s'inscrit dans une ambition durable et circulaire via le maintien d'un maximum de bâti existant ainsi que l'amélioration des techniques et l'isolation.

Le bâtiment 50-50A boulevard Emile Jacqmain étant classé à l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale, son architecture extérieure est conservée. Seuls les aménagements intérieurs des niveaux rez-de-chaussée et R+1 sont modifiés dans le cadre du projet.

Le projet prévoit la création d'un 3ème garage au sein du volume existant, au rez-de-chaussée de la rue aux Fleurs, et de 9 emplacements vélo dont une zone extérieure de 3 emplacements.

Le projet conserve les chaudières existantes à condensation (gaz) en sous-sol du bâtiment 50-50A boulevard Emile Jacqmain. A propos de la ventilation des logements, le projet prévoit l'ajout de systèmes C+ (intégrant des grilles aux châssis). Aucune nouvelle installation technique n'est prévue dans le cadre de ce projet.

Le projet ne prévoit pas le réaménagement de l'espace végétalisé en intérieur d'îlot. Le jardin partagé par l'ensemble de l'îlot ne fait pas partie du périmètre de la demande.

1.1.3. Demandeur et auteurs du projet

Le porteur du projet est la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles.

L'architecture du projet est réalisée par l'équipe d'architectes de la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles. L'étude PEB a été confiée au bureau Responsable Young Architects SPRL et la stabilité au bureau Origin Architecture & Engineering.

1.2. Contexte du rapport

1.2.1. Justification du présent rapport

Le présent rapport d'incidences s'inscrit dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme.

Du point de vue de l'urbanisme, il est soumis à rapport d'incidences en raison de la rubrique suivante de l'annexe B du CoBAT :

*32) **logements** dont la superficie de plancher **dépasse 2.500 m²**, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur.*

1.2.2. Auteur du présent rapport

Le présent rapport d'incidences a été réalisé par le bureau d'études ARIES Consultants SRL.



e-mail : info@ariesconsultants.be

site : www.ariesconsultants.be

Avenue Pasteur 21 (Siège social)

1300 WAVRE

Tel : +32 10 430 110

Rue Royale 55

1000 BRUXELLES

Tel : +32 2 655 86 50

ARIES Consultants est actif depuis 1989 dans le domaine de l'évaluation des incidences sur l'environnement. Son expérience lui a permis de travailler sur de très nombreux dossiers (plus de 2.000 références de missions importantes en Régions wallonne et bruxelloise). La liste des références est disponible sur simple demande.

ARIES Consultants dispose d'un agrément en tant que chargé d'étude d'incidences en Région de Bruxelles-Capitale valable jusqu'au 21/05/2033. ARIES dispose des mêmes agréments pour la réalisation d'études d'incidences en Région wallonne (pour les 8 catégories). ARIES est également agréé pour la réalisation de plans stratégiques et réglementaires.

ARIES emploie une trentaine d'experts scientifiques spécialisés dans les différents domaines de l'environnement. Suivant les enjeux rencontrés par chaque projet, ARIES constitue une équipe d'experts compétents dans les domaines d'analyse. Les ressources humaines qui peuvent être mobilisées, à l'heure de la rédaction de ce rapport, disposent des profils suivants :

- ☐ Bioingénieur, spécialisé en :
 - sciences et technologies de l'environnement
 - gestion des ressources en eau et en sol
 - sciences agronomiques
 - gestion des forêts et des espaces naturels
 - aménagement du territoire
- ☐ Ingénieur industriel
- ☐ Master en environnement
- ☐ Architecte
- ☐ Ingénieur civil architecte
- ☐ Architecte du paysage
- ☐ Urbaniste
- ☐ Géographe
- ☐ Conseiller en mobilité
- ☐ Géologue
- ☐ Biologiste
- ☐ Docteur en sciences du sol
- ☐ Conseiller en énergie et environnement
- ☐ Conseiller PEB
- ☐ Breeam assessor
- ☐ Dipl. en acoustique du bâtiment et lutte contre le bruit

ARIES Consultants dispose également d'une équipe en charge de l'administration et de la logistique. Les études sont coordonnées par un « chef de projet » expérimenté qui assure la cohérence d'ensemble de l'étude et la coordination des différents intervenants. L'ensemble des études sont validées par la direction du bureau.

1.3. Présentation de la situation existante

1.3.1. Situation administrative

1.3.1.1. Situation cadastrale

Le site du projet concerne une partie de la parcelle cadastrale 872P2 qui présente une superficie totale de 1.388 m². La situation parcellaire est illustrée ci-dessous.

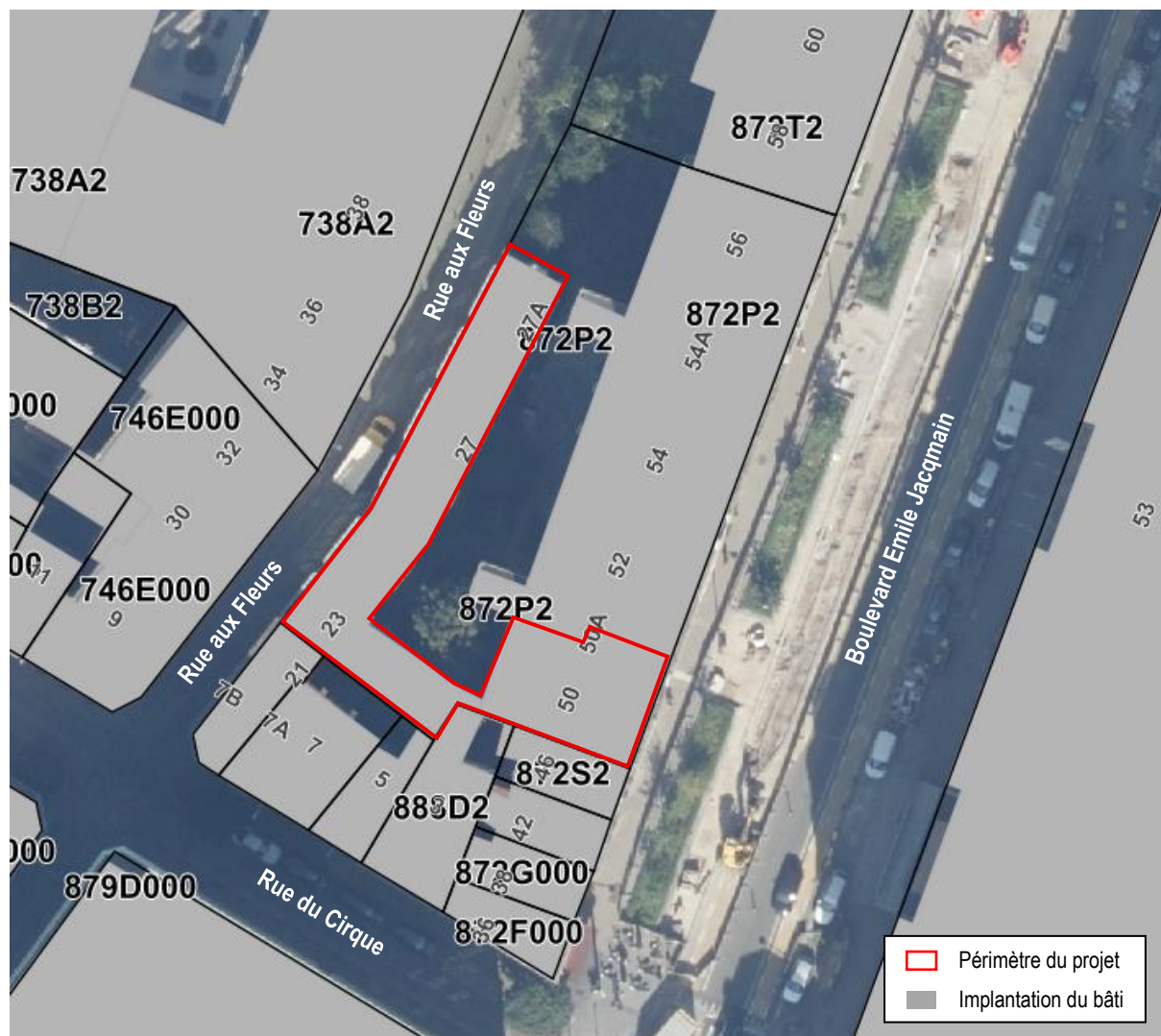
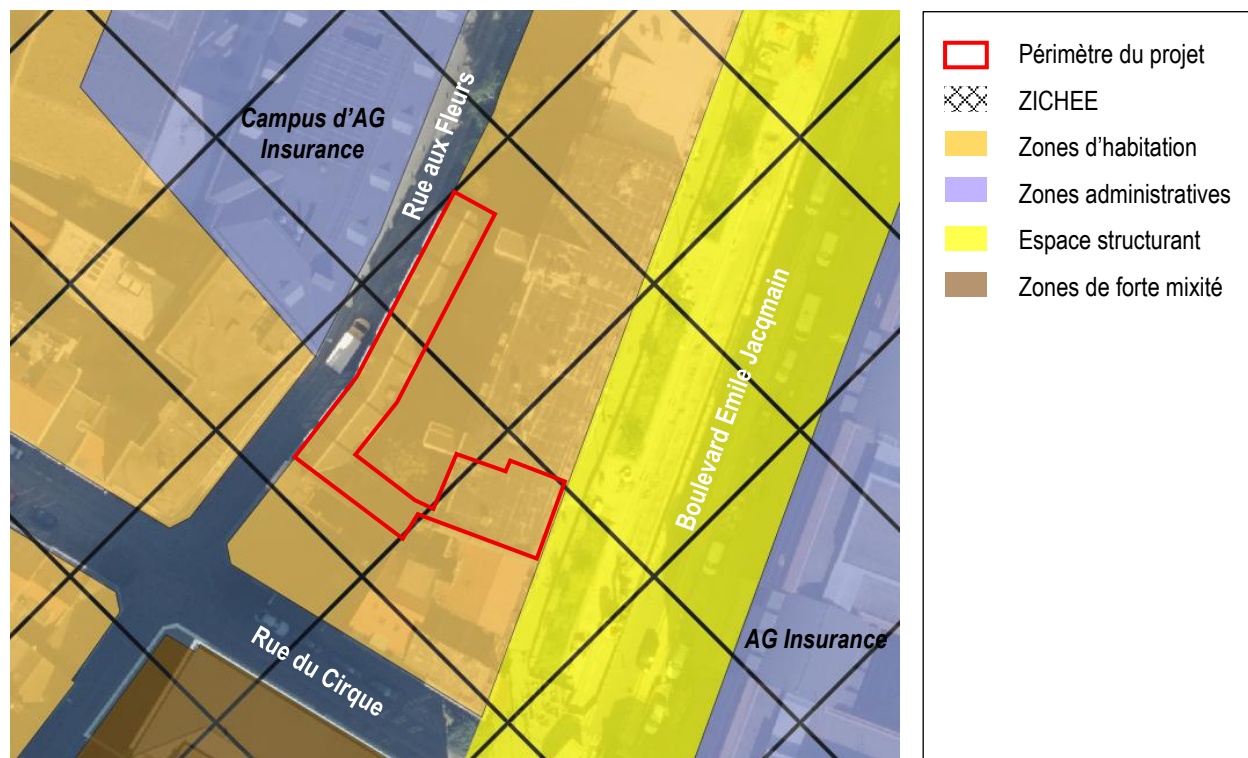


Figure 3 : Situation du site au parcellaire cadastral (ARIES sur fond BruGIS, 2025)

1.3.1.2. Situation au PRAS

D'après la carte du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), le site du projet est entièrement repris en **zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement (ZICHEE)** ainsi qu'en **zone d'habitation** (voir figure ci-dessous).

Le site s'inscrit à proximité directe de terrains repris en zone d'habitation et en zone administrative (bureaux d'AG Insurance). Du côté est, il se trouve le long d'un espace structurant correspondant au boulevard Emile Jacqmain. Une zone de forte mixité se trouve au sud du périmètre du projet.



1.3.1.3. Plan Particulier d'Aménagement du Sol – PPAS

Le Plan Particulier d'Aménagement du Sol (PPAS) est un outil de complément du PRAS décrivant l'organisation d'une aire géographique réduite.

Le site du projet n'est concerné par aucun PPAS.

1.3.2. Description générale du site

L'image suivante offre une vue aérienne du périmètre concerné par la présente demande. (La numérotation correspond à celle indiquée dans le texte ci-après.)



Figure 5 : Vue aérienne du site de la demande (BruGIS, 2025)

Le site concerné par la demande se compose globalement de trois parties :

- **[1]** Un bâtiment bordant la rue aux Fleurs, constitué de petites unités en R+2, avec façades en briques et toitures à deux versants. Construit dans les années 70, il servait initialement d'ateliers et de dépôts appartenant à la Ville de Bruxelles.
- **[2]** Un immeuble de style haussmannien situé le long du boulevard Émile Jacqmain, datant de la fin du XIX^e siècle et faisant partie d'un ensemble de quatre bâtiments. Seul le rez-de-chaussée et le premier étage de cet immeuble sont inclus dans le périmètre du projet. Ils accueillent respectivement un commerce et un bureau.
- **[3]** Une annexe, similaire au bâtiment de la rue aux Fleurs, relie les deux volumes principaux à l'intérieur de l'îlot.

Actuellement, le périmètre du projet est presque entièrement bâti, à l'exception d'une petite zone végétalisée d'environ 7 m² située au nord **[4]**. Un jardin planté se trouve également à l'intérieur de l'îlot **[5]**, mais il ne fait pas partie du site visé par la demande.



Figure 6 : Vue du site sur la rue aux Fleurs (ARIES, 2025)



Figure 7 : Vue du site sur le boulevard Émile Jacqmain (Google Street View, 2025)

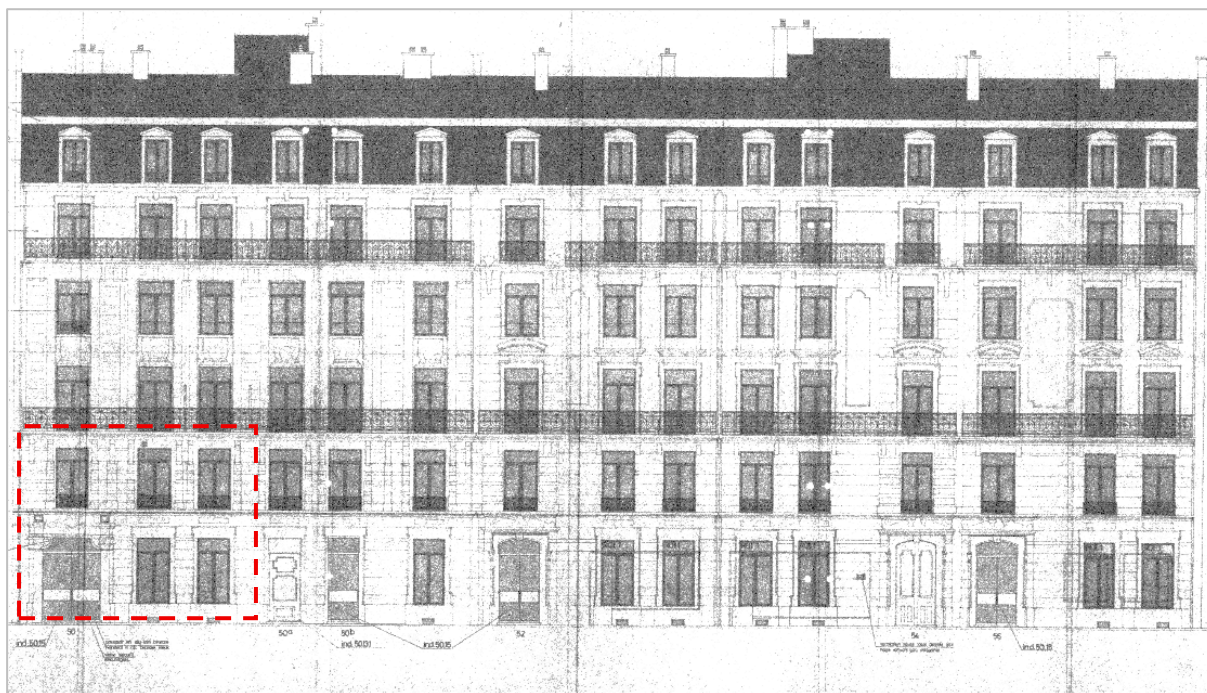


Figure 8 : Façade boulevard Émile Jacqmain (Ville de Bruxelles, 2025)

1.3.2.1. Implantation et gabarit

Les bâtiments du site sont implantés à l'alignement le long du boulevard Émile Jacqmain et de la rue aux Fleurs. À l'intérieur de l'îlot, un volume secondaire, disposé perpendiculairement au bâtiment situé rue aux Fleurs, assure la liaison entre les deux constructions principales. L'ensemble s'inscrit dans un îlot à structure semi-ouverte, dans la mesure où les constructions implantées à l'alignement ne couvrent pas l'intégralité du périmètre.

Concernant les gabarits, le bâtiment donnant sur la rue aux Fleurs ainsi que l'annexe intérieure présentent une hauteur de type R+2 (ou R+1+toiture en pente). En revanche, le bâtiment situé sur le boulevard Émile Jacqmain affiche un gabarit R+5, avec un dernier niveau en toiture mansardée.

1.3.2.2. Affectations existantes

En situation existante, l'ensemble du bâtiment situé le long de la rue aux Fleurs ainsi que le volume annexe sont utilisés comme ateliers et dépôts par la Ville de Bruxelles. Le bâtiment donnant sur le boulevard Émile Jacqmain accueille quant à lui plusieurs fonctions : un commerce occupe le rez-de-chaussée, un bureau se trouve au niveau R+1, tandis que les étages supérieurs sont aménagés en logements. Il convient toutefois de préciser que seule la partie correspondant aux niveaux rez-de-chaussée et R+1 (commerce et bureau) est concernée par la présente demande.

Le tableau ci-après présente la répartition actuelle des affectations sur l'ensemble du site (rue aux Fleurs 23-27 et boulevard Emile Jacqmain 50-56). Or, pour rappel, pour le bâtiment côté boulevard Emile Jacqmain, le périmètre de la demande ne concerne que le rez-de-chaussée et le premier étage des numéros de police 50 et 50A.

Niveaux	Situation existante (m²)				
	Autre*	Bureau	Commerce	Logement	Total
R+5	/	/	/	508	508
R+4	/	/	/	508	508
R+3	/	/	/	508	508
R+2	278,50	/	/	508	786,50
R+1	278,50	123	/	359	760,50
Rez	267,11	/	471	/	738,11
Total hors-sol	824,11	123	471	2.391	3.809,11

*Comprenant les espaces d'ateliers et de dépôts

Figure 9 : Distribution des affectations existantes au sein du site (ARIES sur base de l'Annexe 1, 2025)

Les figures ci-dessous présentent, par niveau, les différentes affectations en situation existante.

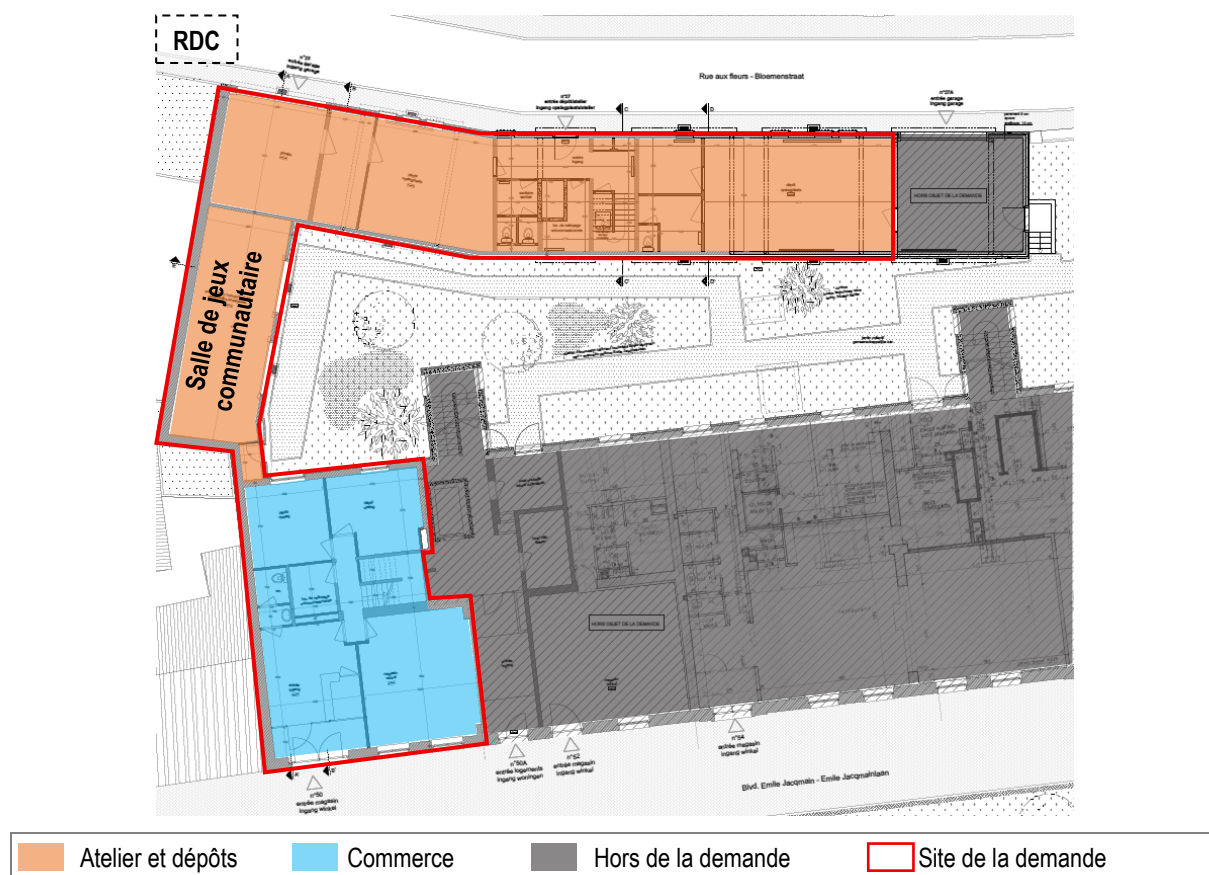


Figure 10 : Affectations existantes, niveau rez-de-chaussée (ARIES sur fond de plan Ville de Bruxelles, 2025)



Figure 11 : Affectations existantes, au niveaux R+1 et R+2 (ARIES sur fond de plan Ville de Bruxelles, 2025)

1.3.2.3. Accès et stationnements existants

La figure ci-dessous illustre la distribution des accès aux bâtiments et la localisation des zones de stationnement existantes au sein du site.

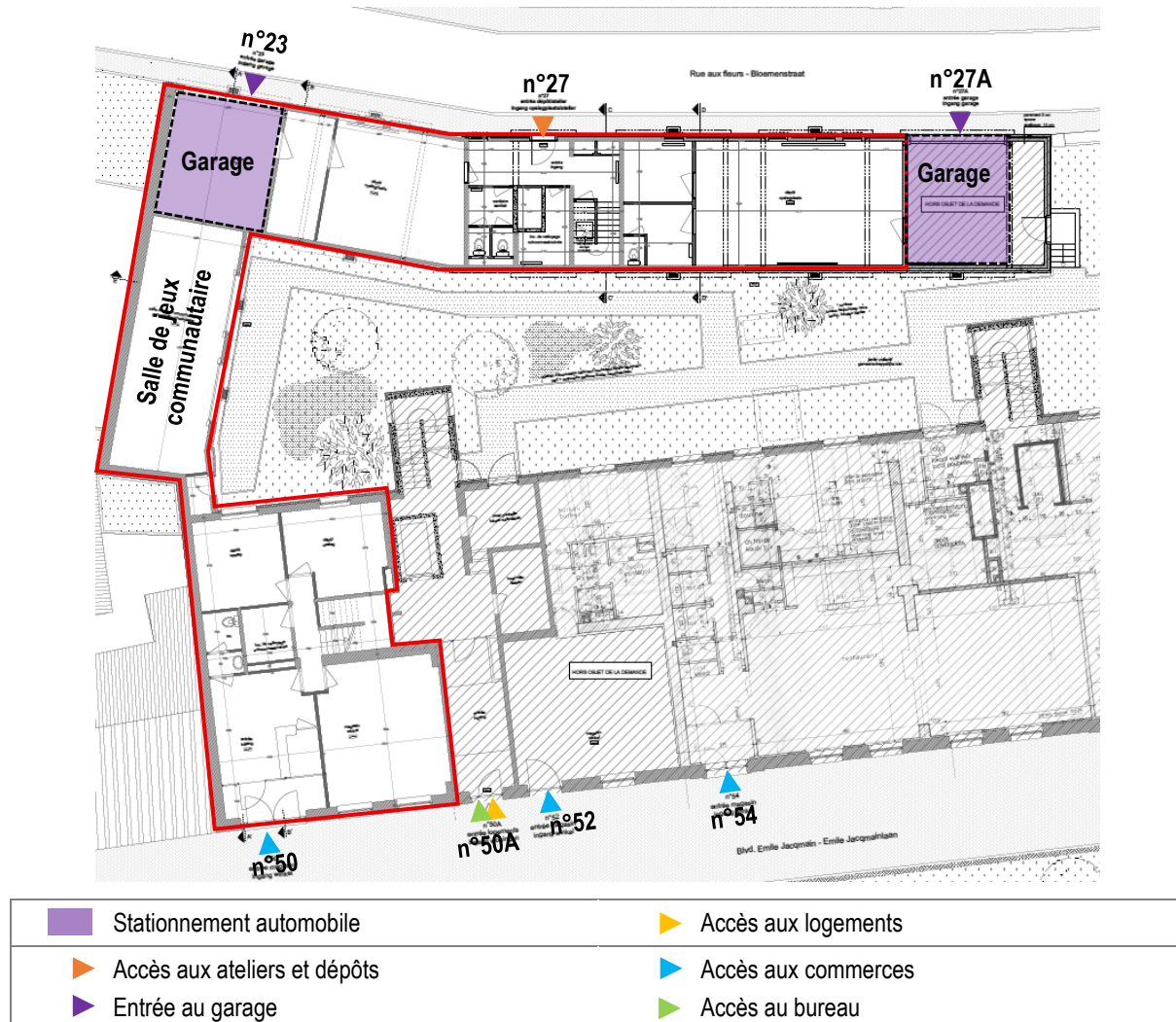


Figure 12 : Localisation des accès aux bâtiments et zones de stationnement en situation existante (ARIES sur fond Ville de Bruxelles, 2025)

Le bâtiment situé rue aux Fleurs, actuellement occupé par des ateliers et des dépôts, dispose d'un unique accès piéton, positionné au centre de la façade. Deux espaces de garage sont également présents aux extrémités du bâtiment, permettant aussi d'accéder à l'intérieur. Il est à noter que le garage le plus au nord se trouve en dehors du périmètre de la présente demande.

Côté boulevard Émile Jacqmain, l'accès au commerce du rez-de-chaussée s'effectue via le n°50. L'entrée du bureau situé au premier étage se fait par le n°50A, qui dessert également les logements des étages supérieurs, ces derniers n'étant pas inclus dans le périmètre concerné par cette demande.

Concernant le stationnement vélo en situation existante, le demandeur renseigne la présence d'un local vélo au niveau du n°54A boulevard Emile Jacqmain, ainsi que du stationnement vélo en situation de fait dans le local de jeux communautaire.

1.4. Présentation de la situation projetée

1.4.1. Programmation

Le tableau ci-dessous synthétise les modifications programmatiques prévues au sein du site.

Niveaux	Situation existante (m²)					Situation projetée (m²)				Différentiel sur le surface totale (m²)
	Autre*	Bureau	Commerce	Logement	Total	Autre*	Commerce	Logement	Total	
R+5	/	/	/	508	508	/	/	508	508	0
R+4	/	/	/	508	508	/	/	508	508	0
R+3	/	/	/	508	508	/	/	508	508	0
R+2	278,50	/	/	508	786,50	/	/	788,50	788,50	+2
R+1	278,50	123	/	359	760,50	/	/	762,50	762,50	+2
Rez	232	/	471	/	703	69	523,30	112,70	705	+2
Total hors-sol	789	123	471	2.391	3.774	69	523,30	3.187,70	3.780	+6

*Comprenant les espaces d'ateliers et de dépôts

Tableau 1 : Distribution des affectations projetées au sein du site (ARIES sur base de l'Annexe 1, 2025)

Le projet prévoit la reconversion de la majeure partie des espaces actuellement occupés par des ateliers et des dépôts le long de la rue aux Fleurs en logements, sous forme de maisons individuelles. Les niveaux supérieurs du volume annexe, situé à l'intérieur de l'îlot et également occupés par des ateliers et dépôts, font eux aussi l'objet d'une transformation en logements.

Côté boulevard Émile Jacqmain, le commerce existant au rez-de-chaussée est maintenu, avec une extension prévue dans le rez-de-chaussée du volume annexe en intérieur d'îlot (52,3 m²). Par ailleurs, le bureau situé au premier étage est transformé en logement (123 m²), prenant la forme d'un appartement.

1.4.2. Implantation et gabarit

En ce qui concerne l'implantation et le gabarit, le projet ne prévoit pas de modifications majeures par rapport à la situation existante. Toutefois, des interventions ponctuelles sont envisagées au dernier niveau du bâtiment situé le long de la rue aux Fleurs : deux pans de toiture orientés vers l'intérieur de l'îlot sont supprimés afin d'y intégrer deux volumes à toiture plate. Ces volumes, semblables à de grandes lucarnes, comprennent des balcons.

D'autres modifications mineures sont également prévues au niveau du traitement des façades : ouverture de baies ou adaptation de celles existantes, création de nouveaux accès, etc.



Figure 13 : Élévation de la façade arrière du bâtiment bordant la rue aux Fleurs : situation existante (en haut) vs. situation projetée (en bas) (Ville de Bruxelles, 2025)

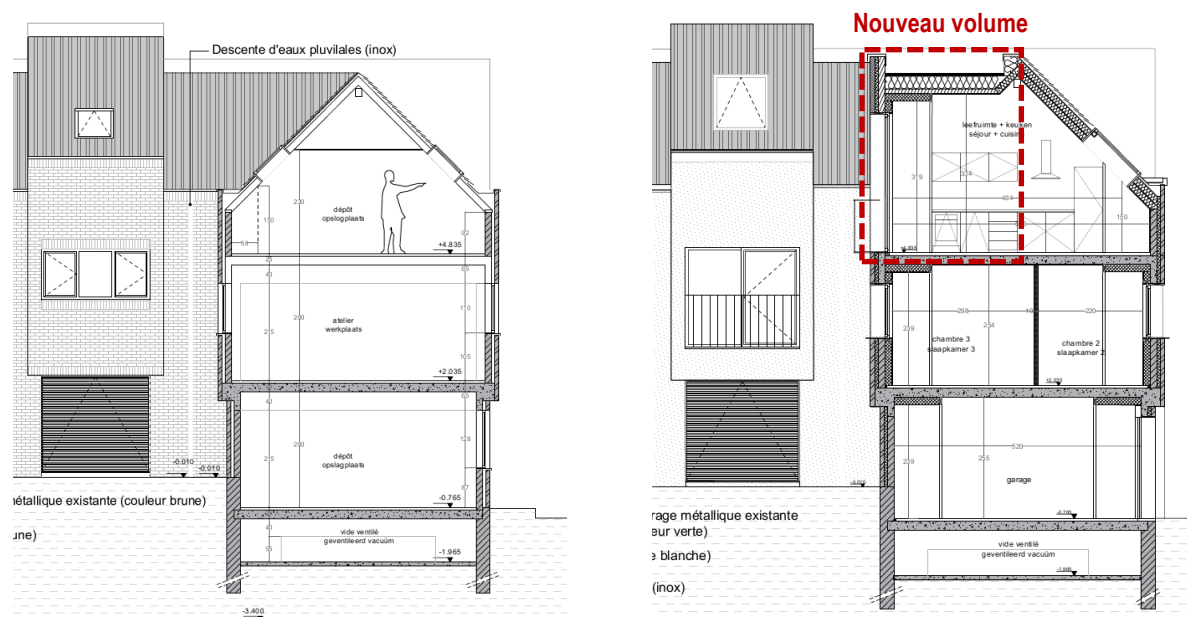


Figure 14 : Coupe transversale du bâtiment bordant la rue aux Fleurs : situation existante (à gauche) vs. situation projetée (à droite) (Ville de Bruxelles, 2025)

1.4.3. Accès et stationnements projetés

La figure ci-dessous illustre la distribution des accès aux bâtiments et la localisation des zones de stationnement projetées au sein du site.

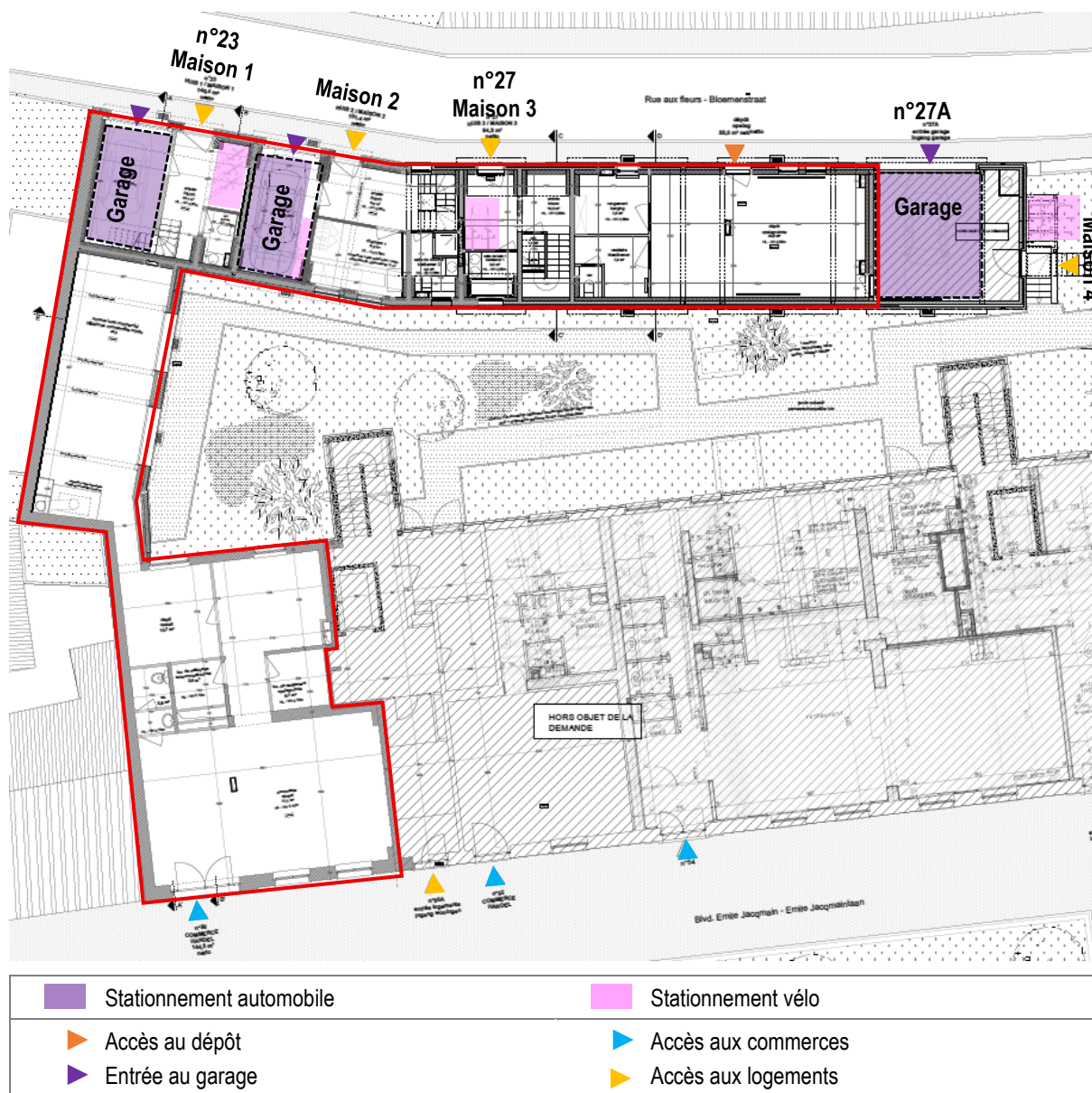


Figure 15 : Localisation des accès aux bâtiments et zones de stationnement en situation projetée (ARIES sur fond Ville de Bruxelles, 2025)

Le projet prévoit la création de nouveaux accès pour les maisons individuelles donnant sur la rue aux Fleurs, à l'exception de l'une d'entre elles (Maison 4), accessible par un escalier situé sur la façade latérale du bâtiment, au niveau R+1. La rue aux Fleurs accueille également l'entrée du dépôt, ainsi que trois garages : deux sont associés aux maisons individuelles, tandis que le troisième est rattaché au dépôt. Concernant le stationnement vélo, les maisons 1 et 3 disposent d'emplacements dans leur hall d'entrée (respectivement 3 et 2 emplacements), la

maison 2 peut stationner 1 vélo dans le garage (voire 4 vélos, mais au détriment d'un véhicule) et la maison 4 présente 3 emplacements extérieurs à proximité de l'escalier d'accès.

Côté boulevard Émile Jacqmain, l'accès au commerce du rez-de-chaussée s'effectue via le n°50, tandis que le logement situé au premier étage (ancien bureau reconverti) est accessible par le n°50A (cet accès se situant hors du périmètre de la demande).

1.4.4. Installations techniques et raccordements

D'après les informations transmises par le demandeur, les logements projetés seront raccordés aux chaudières existantes à condensation (puissance totale de 600 kW). La figure ci-dessous présente le sous-sol de la situation projetée avec la localisation de la chaufferie existante conservée. Les radiateurs existants seront réutilisés et déplacés en fonction des aménagements intérieurs.



Figure 16 : Localisation de la chaufferie existante conservée – Plan sous-sol en situation projetée (ARIES sur fond Ville de Bruxelles, 2025)

Concernant la ventilation des logements, le projet prévoit l'ajout de systèmes C+ (intégrant des grilles aux châssis).

Aucun système spécifique de gestion des eaux n'est prévu dans le cadre du projet. L'intérieur d'îlot, déjà végétalisé et perméable, n'est en outre pas modifié.

1.4.5. Aménagements paysagers

Le jardin situé à l'intérieur de l'îlot ne fait pas partie du périmètre de la présente demande ; par conséquent, aucune modification majeure des aménagements paysagers n'est envisagée. Toutefois, l'installation d'un escalier sur la façade latérale de l'immeuble donnant sur la rue aux Fleurs est prévue, afin de permettre l'accès au nouveau logement situé au niveau R+1. Cette intervention aura un impact ponctuel et localisé sur le jardin.

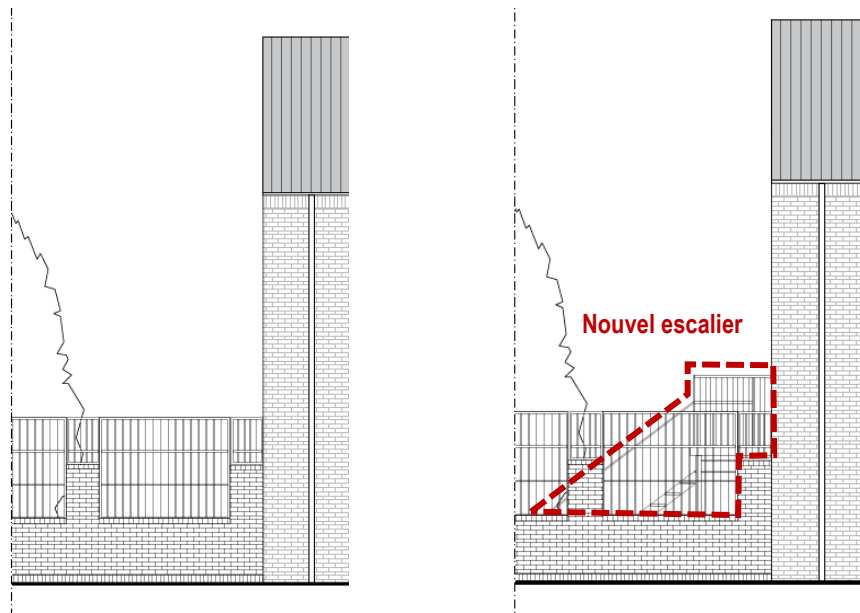


Figure 17 : Détail de l'escalier prévue sur la façade latérale du bâtiment : situation existante (à gauche) vs. situation projetée (à droite) (Ville de Bruxelles, 2025)

1.4.6. Chiffres clés du projet

Les chiffres clés du projet, issus du formulaire de la demande de permis d'urbanisme, sont repris dans le tableau ci-dessous.

Critère	Ratio	Situation existante	Situation projetée	Différentiel
Superficie du terrain (en m²)	S	1.387		0
Superficie de planchers (en m²)	P	3.774	3.780	+6
Rapport P/S	P/S	2,72	2,72	0
Emprise au sol (m²) (superficie de la projection au sol des constructions hors sol)	E	990,64	990,64	0
Taux d'emprise (E/S)	E/S	0,26	0,26	0
Superficie imperméable (en m²)	I	1.133,50	1.133,50	0
Taux d'imperméabilisation	I/S	0,82	0,82	0
Nombre total d'emplacements pour véhicules motorisés	N	2	3	+1
Nombre d'emplacements pour vélos	n	0	11	+11

Tableau 2 : Chiffres clés en situation existante et en situation projetée (Annexe 1 du formulaire de demande de PU, Ville de Bruxelles, 2025)

1.5. Présentation du chantier

Etant donné le type de projet, le planning de chantier suivant peut être estimé :

- ☐ Préparation et déconstruction sélective : 3-4 mois ;
- ☐ Gros œuvre et transformation structurelle : 4-6 mois ;
- ☐ Isolation des façades : 3-4 mois ;
- ☐ Aménagements intérieurs, techniques et finitions : 5-6 mois ;
- ☐ Réception et clôture : 1 mois.

Le total repris ci-dessous porte sur une durée estimative de 16 à 21 mois. A noter que les délais finaux de mise en œuvre et de phasage du chantier seront précisés ultérieurement par l'entrepreneur général au travers l'introduction d'une demande de permis chantier.

1.6. Présentation de la situation prévisible

Aucun projet d'ampleur n'a été identifié aux alentours du site du projet, lors de la rédaction de ce rapport d'incidences.

Les incidences cumulées du présent projet avec celles de la situation prévisible ne seront donc pas abordées dans le rapport.

2. Esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement

Les auteurs du projet auraient pu opter pour une démolition-reconstruction complète des bâtiments situés dans le périmètre de la demande. Toutefois, dans une volonté de réduire les impacts tant sur le patrimoine que sur l'environnement, ils ont privilégié une transformation lourde du bâti existant. Cette approche permet de conserver la façade présentant une valeur patrimoniale, tout en limitant les effets environnementaux associés à une démolition-reconstruction.

3. Description des éléments et de l'aire géographique susceptible d'être affectés par l'exploitation du site

Les aires géographiques considérées pour les différents domaines étudiés dans ce rapport sont les suivantes :

- ☐ *Urbanisme, aménagement du territoire, paysage et patrimoine* : le site lui-même, l'îlot concerné ainsi que les voiries riveraines et les premiers fronts bâtis qui l'entourent directement et à proximité ;
- ☐ *Domaine socio-économique* : le site lui-même et à l'échelle du quartier ;
- ☐ *Mobilité* :
 - Pour les modes actifs : les voiries entourant le site et les itinéraires cyclo-piétons en lien avec les principaux points d'attrait (arrêts de transports en commun et commerces) ;
 - Pour les transports en commun : un rayon de 500 m pour les bus et les trams (± 7 minutes à pied), de 800 m pour les métros/pré-métros (± 10 minutes à pied) et de 1 km pour les trains (± 15 minutes à pied) correspondant à la distance qu'un piéton accepte de parcourir pour rejoindre un arrêt de transports en commun ;
 - Pour la circulation automobile : les principales voies d'accès au site : rue aux Fleurs, la rue du Cirque, le boulevard Emile Jacqmain, la rue de Laeken, la rue aux Hirondelles et la rue du Pont Neuf ;
 - Pour le stationnement : un rayon de 300 m coïncidant avec la distance moyenne qu'un piéton accepte de parcourir pour se rendre à un emplacement de stationnement (± 5 minutes à pied).
- ☐ *Sol, sous-sol et eaux souterraines, Hydrologie et égouttage et Climat* : le site lui-même et le quartier dans lequel il s'implante ;
- ☐ *Faune et flore* : le site lui-même et les réseaux écologiques avec lesquels il peut se connecter ;
- ☐ *Energie et Qualité de l'air* : l'îlot comprenant le site.
- ☐ *Microclimat* : le site et les premiers bâtiments entourant celui-ci ;
- ☐ *Environnement sonore* : le site lui-même jusqu'au premier front bâti ;
- ☐ *Être humain* : le site, ses abords et les rues adjacentes de l'îlot comprenant le site ;
- ☐ *Déchets* : le site et ses abords directs.

4. Inventaire et évaluation des incidences du projet et du chantier

4.1. Urbanisme, aménagement du territoire, paysage et patrimoine

4.1.1. Description de la situation existante

4.1.1.1. Localisation dans la structure urbaine

Le site du projet se localise au nord du Pentagone, dans le centre historique de Bruxelles, à proximité de l'extrémité nord de l'axe structurant du boulevard Anspach qui aboutit sur la place De Brouckère et se prolonge par le boulevard Émile Jacqmain. Cet axe majeur, issu du projet d'assainissement de la Senne au 19^{ème} siècle et aujourd'hui devenu un centre piétonnier, structure toujours fortement la ville, notamment au niveau des fonctions urbaines.

Le site se situe à l'interface de plusieurs quartiers aux identités contrastées :

- À l'est et au sud, il est bordé par le quartier administratif et commercial, avec notamment la présence du noyau commercial de la rue Neuve et du centre Monnaie.
- À l'ouest, on trouve un tissu plus résidentiel et populaire, notamment autour du quartier Sainte-Catherine.
- Au nord, la proximité de l'axe structurant de la petite ceinture (boulevard du Jardin Botanique) marque la transition vers le quartier Nord et les grandes infrastructures de transport (gare du Nord). La place Rogier le long de cet axe y agit comme un nœud urbain.

Par ailleurs, la rue aux Fleurs elle-même est une voie secondaire à caractère local, mais qui bénéficie d'une certaine perméabilité piétonne et d'une proximité immédiate avec des espaces publics importants (comme la place de Brouckère, la place Sainte-Catherine, etc.). Le site s'inscrit donc dans une zone de transition stratégique, entre densité urbaine, centralité bruxelloise et poches de requalification.

La figure suivante illustre le site dans la structure urbaine.

4.1. Urbanisme, aménagement du territoire, paysage et patrimoine

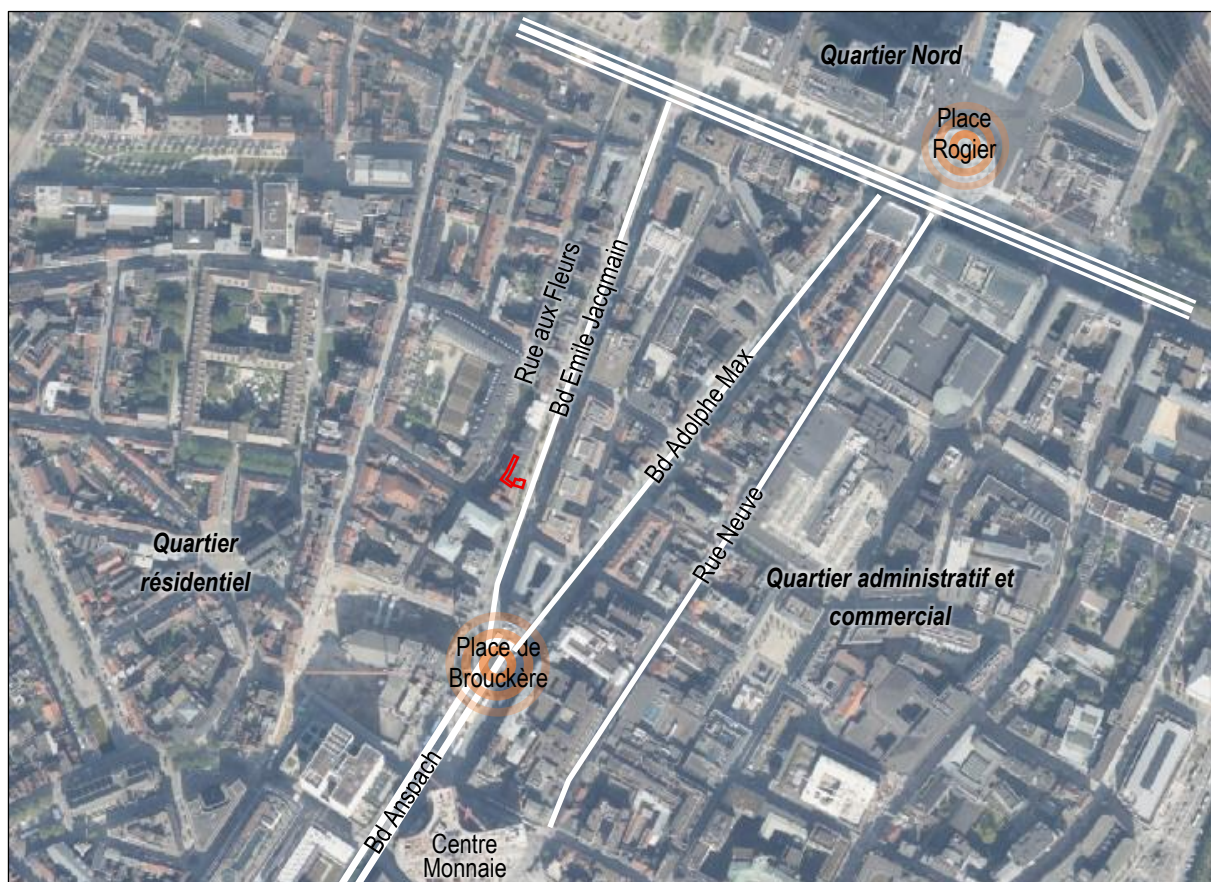


Figure 18 : Localisation du site dans la structure urbaine (ARIES sur fond BruGIS, 2025)

4.1.1.2. Contexte urbanistique aux abords

Le site s'insère dans une trame urbaine hétérogène, caractérisée par une diversité de typologies bâties. Le tissu environnant est principalement composé de constructions mitoyennes organisées en îlots, dont les intérieurs sont, pour la plupart, densément construits. Quelques intérieurs d'îlots comportant de grands espaces aménagés et végétalisés se distinguent toutefois à proximité du site. Il s'agit du jardin du patio de l'AG Campus et du Grand Hospice plus à l'ouest.

Le quartier présente une mixité de formes bâties, combinant habitat mitoyen traditionnel ou en immeuble et bâtiments de bureaux de plus grande envergure. Des commerces et services apparaissent ponctuellement en rez-de-chaussée des immeubles.

La carte ci-dessous reprend les différentes affectations et types de tissus bâtis présents autour du site.

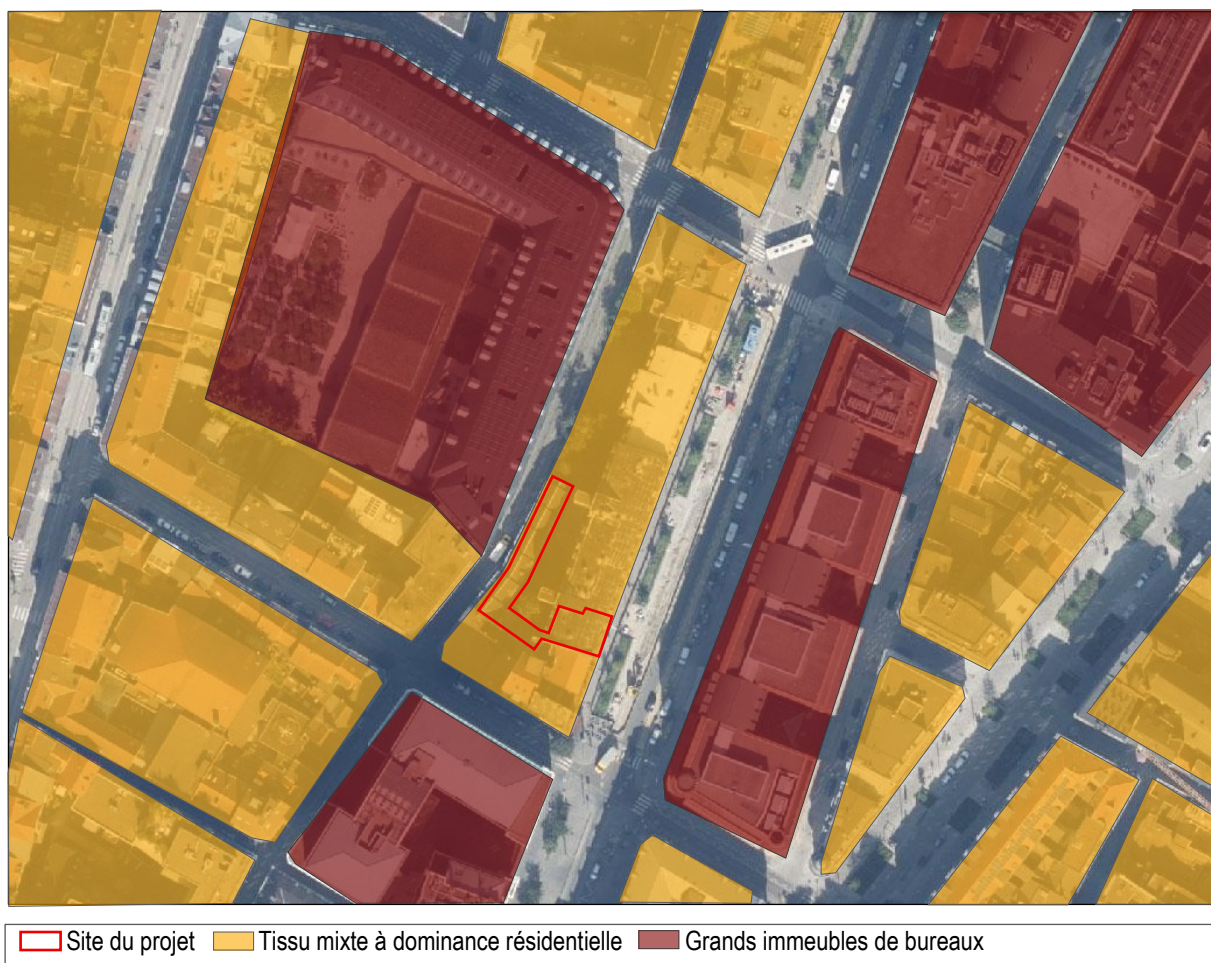


Figure 19 : Contexte urbanistique aux abords du site (ARIES sur fond BruGIS, 2025)

4.1.1.3. Caractéristiques du cadre bâti et non-bâti sur le site

Le site a une superficie de 1.387 m² et se caractérise par la présence de deux typologies de bâti distincte :

- D'une part, le long de la rue aux Fleurs, le bâti est composé d'un bâtiment datant de la fin des années 70, divisé visuellement en petites unités, de gabarit R+2 et dont l'occupation originelle était destinée à des ateliers et des dépôts ;
- D'autre part, le long du boulevard Émile Jacqmain, le bâti est composé d'un imposant bâtiment de type haussmannien construit en 1878, de gabarit R+4 et faisant partie d'un ensemble de quatre bâtiments. Le rez-de-chaussée est affecté à des fonctions commerciales et de bureaux tandis que les étages sont affectés au logement.

Les deux bâtiments sont reliés en intérieur d'îlot par une annexe similaire au bâtiment de la rue aux Fleurs.

Le site étant entièrement bâti, il ne comprend aucun espace ouvert. Toutefois, il est à noter que l'îlot bénéficie d'un jardin végétalisé. Ce jardin, bien que ne faisant pas partie de la demande, est partagé avec les différentes unités de l'îlot.

La figure suivante ainsi que les photos suivantes illustrent la situation existante.



Figure 20 : Implantation du bâti en situation existante (ARIES sur fond BruGIS, 2025)



Figure 21 : Bâti boulevard Émile Jacqmain (Monument Heritage, 2015)



Figure 22 : Bâti rue aux Fleurs (ARIES, 2025)



Figure 23 : Entrée vers l'espace jardin (hors-projet) (ARIES, 2025)

4.1.1.4. Inventaire des éléments patrimoniaux

La figure ci-dessous reprend les éléments présentant une valeur patrimoniale ou archéologique au sein et aux abords du site.



Figure 24 : Éléments à valeur patrimoniale autour du site (BruGIS, 2025)

Le bâtiment du projet situé le long du boulevard Émile Jacqmain fait partie d'un ensemble de quatre immeubles de rapport de type haussmannien repris à l'Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces bâtiments ont été réalisés entre 1874 et 1878 par l'entrepreneur J.-B. Mosnier sur base de plans de l'architecte E. L'Homme. Ces quatre immeubles forment un imposant ensemble de style éclectique qui présente plusieurs caractéristiques haussmanniennes : toitures mansardées couvertes d'ardoises, balcons filants en fer forgé, utilisation de la pierre blanche, ornements au-dessus des fenêtres et des portes.

Le reste du bâti sur le site ne présente pas de valeur patrimoniale répertoriée.

Aux abords du site, plusieurs autres biens sont repris à l'Inventaire. On notera en outre la présence de deux biens classés. Il s'agit :

- Du Temple maçonnique, localisé à environ 50 m au sud-ouest du site sur la rue de Laeken et réalisé au début du 20^{ème} siècle ;
- D'un immeuble éclectique localisé à environ m au sud-est du site au croisement du boulevard A. Max et de la rue de la Fiancée. Cet immeuble, construit en 1875, est

caractérisé par une portion de façade très étroite au droit de l'angle formé par le croisement des deux rues.

En termes de patrimoine archéologique, aucun élément n'est repris sur le site ou aux abords proches. Le site toutefois repris dans la zone d'extension de site des fortifications de la deuxième enceinte urbaine qui couvre le centre de Bruxelles.

4.1.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.1.2.1. Analyse du projet au regard du contexte urbanistique et architectural environnant

A. Affectation et densité

Le tableau suivant reprend la distribution programmatique du projet, ainsi que d'autres chiffres clés concernant la densité et l'emprise au sol.

		Situation existante	Situation projetée	Différentiel
Superficie du terrain (S)		1.387 m ²		0
Superficie de plancher (P)	Logement	2.593 m ²	3.389,70 m ²	+796,70 m ²
	Bureau	123 m ²	0 m ²	-123 m ²
	Commerce	471 m ²	523,30 m ²	+52,30 m ²
	Autre	789 m ²	69 m ²	-720 m ²
	Total	3.774 m ²	3.780 m ²	+6 m ²
Rapport P/S		2,72	2,72	0
Emprise de la construction (E)		990,64 m ²	990,64 m ²	0
Taux d'emprise (E/S)		0,26	0,26	0

Figure 25 : Superficie de plancher, densité et emprise du projet (source : Formulaire PU)

Le projet comprend, d'une part, une série de transformations programmatiques visant à introduire la fonction résidentielle au sein du site. La majorité des espaces actuellement occupés par des ateliers et dépôts dans le bâtiment longeant la rue aux Fleurs est réaménagée en logements. Quatre maisons individuelles, chacune dotée d'un accès indépendant, y sont créées, dont 3 maisons ont un accès à rue (rue aux Fleurs) et une via un escalier latéral. Par ailleurs, le bureau situé au premier étage du bâtiment donnant sur le boulevard Émile Jacqmain est transformé en un appartement.

D'autre part, certaines fonctions existantes sont maintenues : la fonction commerciale présente au rez-de-chaussée du boulevard Émile Jacqmain est conservée, tout comme l'un des dépôts situés sur la rue aux Fleurs.

L'introduction de logements dans le site s'avère compatible avec les fonctions déjà présentes au sein de l'îlot, qui est à dominante résidentielle. De plus, cette reconfiguration (combinant le renforcement de l'offre résidentielle, le maintien d'un commerce et d'espaces d'ateliers/dépôts, et la suppression des bureaux) s'inscrit pleinement dans les orientations du

PRDD pour les zones de l'hypercentre bruxellois, qui visent à favoriser le développement d'îlots mixtes à dominante résidentielle.

B. Intégration architecturale, paysagère et patrimoniale du projet

Le projet prévoit la rénovation de bâtiments existants et la réaffectation de certains espaces, tout en limitant les interventions visibles. Cela permet de minimiser les impacts sur le cadre bâti et paysager environnant. Les caractéristiques du projet en matière d'urbanisme, de paysage et de patrimoine sont les suivantes :

B.1. Bâtiment situé rue aux Fleurs

Le projet prévoit la division du bâtiment en trois maisons unifamiliales et un appartement. Les principales interventions sont les suivantes :

- **Création de nouvelles ouvertures** pour assurer une entrée séparée à chaque unité, ainsi qu'un accès distinct à l'espace de dépôt existant ;
 - **Isolation par l'intérieur.** Ceci permet de conserver l'expression architecturale d'origine de la façade à rue ;
 - **Modification du traitement architectural de la façade** par le chaulage des briques dans une teinte claire (blanc cassé/beige). Ceci qui permet d'amener une plus grande luminosité dans cette rue étroite. Le projet prévoit en outre le remplacement des châssis par des modèles en aluminium peints dans une teinte proche de la façade (champagne) ;
 - **Modification de la teinte de la toiture** par le remplacement des tuiles actuellement en ardoise gris foncé vers des tuiles de teinte claire proche de la teinte de la façade ;
 - **Ouverture de nouvelles baies** pour répondre à la nouvelle organisation intérieure. Ces nouvelles baies seront dans le même langage architectural que les baies existantes, à savoir des fenêtres en bandeau horizontal. Les châssis existants seront remplacés par des châssis en aluminium peints dans une teinte proche de la couleur de la façade (teinte champagne) ;
 - **En intérieur d'îlot :**
 - Une **réhausse de toiture** (ajout d'un chien-assis) est prévue afin d'apporter davantage de lumière et de créer de nouvelles vues ;
 - Insertion de **petits balcons privatifs**, d'une profondeur de **74 cm**, en lien avec les espaces de séjour/salle à manger encastrés dans l'épaisseur de la façade isolée, ce qui limite leur impact sur la lecture architecturale du bâtiment
- Ces interventions modifient légèrement la perception de la façade et de la toiture depuis l'intérieur de l'îlot. L'impact est cependant limité en raison de l'ampleur modérée des modifications, de la distance typique entre constructions à l'intérieur d'un îlot, et de la présence de végétation qui filtre les vues.
- **Modification de la façade de l'annexe en L** par l'application d'un enduit de teinte claire, rappelant les façades arrière en enduit des bâtiments du boulevard Émile Jacqmain, suite à l'isolation de celle-ci par l'extérieur ;
 - **Installation d'un escalier métallique extérieur** (de teinte claire) **en façade** donnant accès à l'appartement R+1 situé au n°27A. L'accès à cet

escalier se fait par la porte grillagée donnant accès au jardin depuis la rue aux Fleurs.

B.2. Bâtiment du boulevard Émile Jacqmain

- Concernant le bâtiment du boulevard Émile Jacqmain, le projet implique uniquement un changement d'affectation au R+1 (bureau vers du logement) ainsi que quelques interventions mineures en intérieur du bâtiment. L'aspect extérieur du bâtiment est conservé dans sa totalité n'impliquant aucune incidence sur la perception visuelle du bâti et **aucune incidence sur les caractéristiques patrimoniales de l'édifice.**

Les élévations et coupes suivantes illustrent les modifications du projet sur les façades de la rue aux Fleurs et de l'annexe en L.

Façade rue aux Fleurs



Figure 26 : Élévation de la façade à rue (Brucity, 2025)

Façade intérieure d'îlot

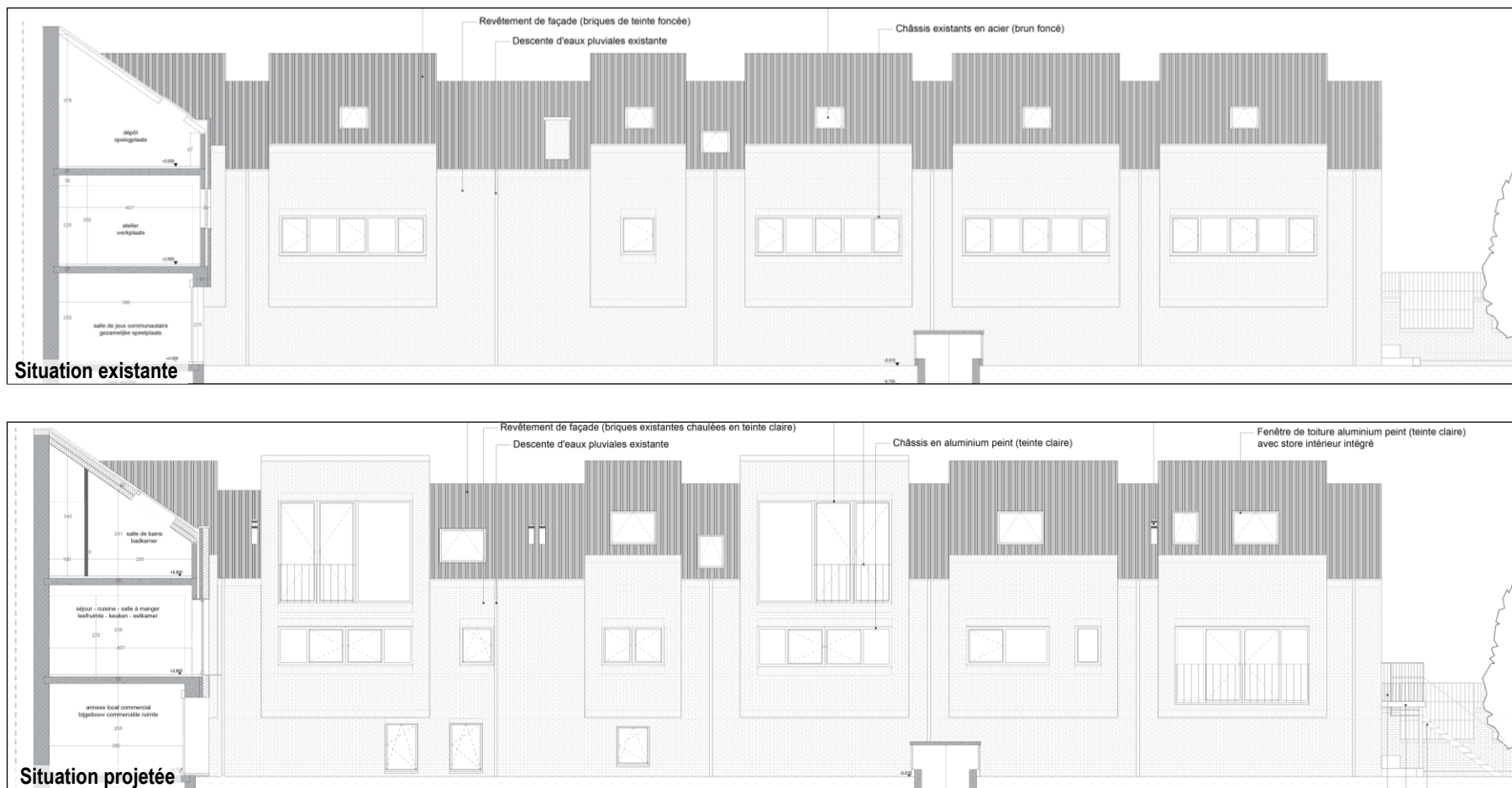


Figure 27 : Élévation de la façade en intérieur d'îlot (Brucity, 2025)

Façade annexe en L

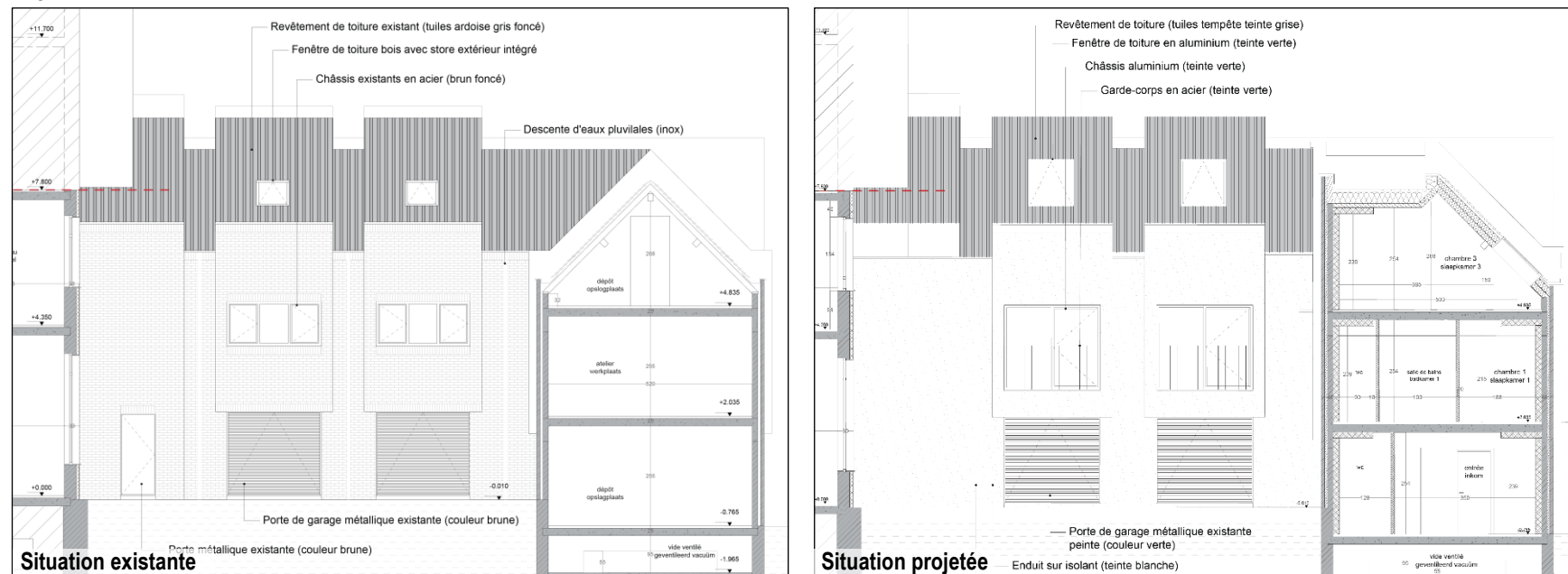


Figure 28 : Élévation de la façade de l'annexe en L en intérieur d'îlot (Brucity, 2025)

4.1.2.2. Analyse de la conformité du projet vis-à-vis du cadre réglementaire et stratégique

A. Documents à valeur réglementaire

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

La carte d'affectation du sol du PRAS a été présentée en introduction de ce rapport. Pour rappel, l'ensemble du site est inclus en **zone d'habitation à prédominance résidentielle**. Il est également repris en ZICHEE.

Les prescriptions relatives à ces zones sont présentées ci-après.

A.1.1. Zone d'habitation

« 2.1. Ces zones sont affectées aux logements.

2.2. Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives dont la superficie de plancher de l'ensemble de ces fonctions ne dépasse pas, par immeuble, 250 m².

[...]

2.3. En dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces. Le premier étage peut également être affecté au commerce lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux commerces ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 150 m².

Cette superficie peut être portée à 300 m², par projet et par immeuble, aux conditions suivantes :

1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

2.5. Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 2.1 à 2.4 :

1° seuls les actes et travaux relatifs au logement, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux commerces en liseré de noyau commercial peuvent porter atteinte aux intérieurs d'îlots ;

2° les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;

3° la nature des activités est compatible avec l'habitation ;

4° la continuité du logement est assurée. »

Le projet prévoit de l'**habitat** comme fonction principale ainsi que du **commerce** et des espaces d'**atelier/dépôt** comme fonctions secondaires. En ce qui concerne la superficie commerciale, la situation existante n'est pas conforme aux prescriptions littérales de la zone

d'habitation étant donné que celle-ci plafonne les superficies concernées à 300 m² par immeuble et par projet. Or, en situation existante, la superficie dédiée au commerce est supérieure à ce plafond avec 471 m². Cette situation est autorisée par un permis d'urbanisme antérieur aux dispositions du PRAS. Dès lors, la prescription 0.9 du PRAS permettant un accroissement de maximum 20% des superficies de commerces tous les 20 ans peut s'appliquer au présent projet. La surface de commerce projetée de 523,3 m² est donc autorisable, augmentant la superficie de commerce uniquement de 11%.

Concernant les éventuelles modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions, il est à noter que la demande de permis d'urbanisme sera soumise aux mesures particulières de publicité.

A.1.2. Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement

Pour les « **ZICHEE** » (zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement), le PRAS prévoit l'application des prescriptions particulières suivantes :

*« Dans ces zones, **la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée** à des conditions particulières résultant de **la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement**, y compris au travers de la **qualité de l'architecture** des constructions et des installations à ériger.*

*Ces conditions particulières sont arrêtées par plan particulier d'affectation du sol, par règlement d'urbanisme ou en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier. **A défaut, elles sont arrêtées après avis de la commission de concertation.** »*

Le site n'est pas couvert par un Plan Particulier d'Affectation du Sol. Les conditions particulières relatives à la ZICHEE sont donc arrêtées par règlement d'urbanisme, en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier ou par avis de la commission de concertation.

A.2. Règlements urbanistiques

Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) est d'application sur le site. Il a été adopté par le Gouvernement bruxellois le 21/11/2006 et est entré en vigueur le 03/01/2007.

Les auteurs de projet sollicitent une dérogation au RRU à l'article 10 du titre II concernant l'éclairage naturel. Effectivement, bien qu'il prévoit un changement d'affectation du bureau vers le logement au R+1 du bâtiment situé le long du boulevard Émile Jacqmain, le projet ne prévoit pas la modification des baies existantes afin de ne pas modifier l'aspect patrimonial de la façade. Les valeurs de surfaces nettes éclairantes pour des locaux habitables se situent alors en-dessous de la norme. Cette dérogation et sa motivation sont développées dans la note explicative annexée à la demande de PU.

Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)

Les Règlements Communaux d'Urbanisme (RCU) de Bruxelles-Ville sont d'application pour le site et ses abords proches. Ils concernent principalement la phase d'exploitation des bâtiments. Plusieurs règlements communaux d'urbanisme sont en vigueur sur la commune de Bruxelles-Ville. Les règlements se rapportant au projet sont listés ci-dessous :

- ☐ Règlement Communal d'Urbanisme sur les bâtisses du 22 avril 1936. Ce règlement n'est que partiellement d'application ;
- ☐ Règlement sur les trottoirs du 20 décembre 1963.

Les auteurs de projet ne sollicitent pas de dérogations au RCU.

B. Document à valeur stratégique

B.1. PRDD

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) est entré en vigueur le 20 novembre 2018. Ce document trace la vision territoriale de la Région de Bruxelles Capitale à l'horizon 2040. Il a pour ambition de donner les réponses adéquates aux défis et enjeux que connaît Bruxelles en tant que territoire urbain, tel que l'essor démographique et l'accessibilité au logement, le redéploiement économique et l'accès à l'emploi, la mixité fonctionnelle et sociale, les différentes mobilités ou encore les questions environnementales.

La vision territoriale est déclinée sous forme de cartes (1 à 8) à l'échelle régionale. Nous présentons ci-dessous les plus pertinentes dans le domaine de l'urbanisme.



Figure 29 : Extrait de la carte 01 « Armature spatiale et vision pour Bruxelles » et de la carte 08 « Projet de ville » (PRDD, 2018)

4.1. Urbanisme, aménagement du territoire, paysage et patrimoine

Les cartes du PRDD indiquent que le site s'implante dans l'hypercentre de Bruxelles proche de plusieurs centres de quartier et à la croisée de plusieurs noyaux d'identité locale existants (place de Brouckère, place du Béguinage, place des Martyrs, quai au Foin). Elles renseignent sur la localisation du site à proximité d'un axe de développement économique (blvd Anspach/rue Neuve) sur lequel passe une ligne de TC de haute capacité existante (métro) et à proximité immédiate d'haltes (Rogier, De Brouckère, Sainte-Catherine).

Il est estimé que la conservation et le renforcement des logements, commerce et espaces d'atelier/dépôt ainsi que la suppression des espaces de bureaux sur le site est cohérente avec la dynamique de l'hypercentre qui propose une des îlots mixtes à dominance résidentielle.

B.2. PCDD

La ville de Bruxelles dispose d'un nouveau plan communal, nommé « PCDD BXL 2050 », approuvé par le conseil communal en date du 27 mai 2024. Ce dernier présente 7 grandes ambitions pour la ville en 2050, dont celle de créer une ville « évolutive » dont le tissu urbain prévient des effets du changement climatique tout en répondant aux besoins des habitants.

Le PCDD divise la commune de Bruxelles en différents quartiers/nexus, le site s'inscrivant dans le quartier « Pentagone » pour lequel *« le défi est de trouver un équilibre durable entre la Ville habitée et la Ville visitée via une mixité fonctionnelle et sociale, la réhabilitation des biens inoccupés et insalubres, la rénovation du parc social, le développement de logements abordables pour les familles et les équipements/services, tout en encadrant l'offre hôtelière à destination des visiteurs. »*

La figure suivante illustre un extrait de la carte du Pentagone du PCDD.

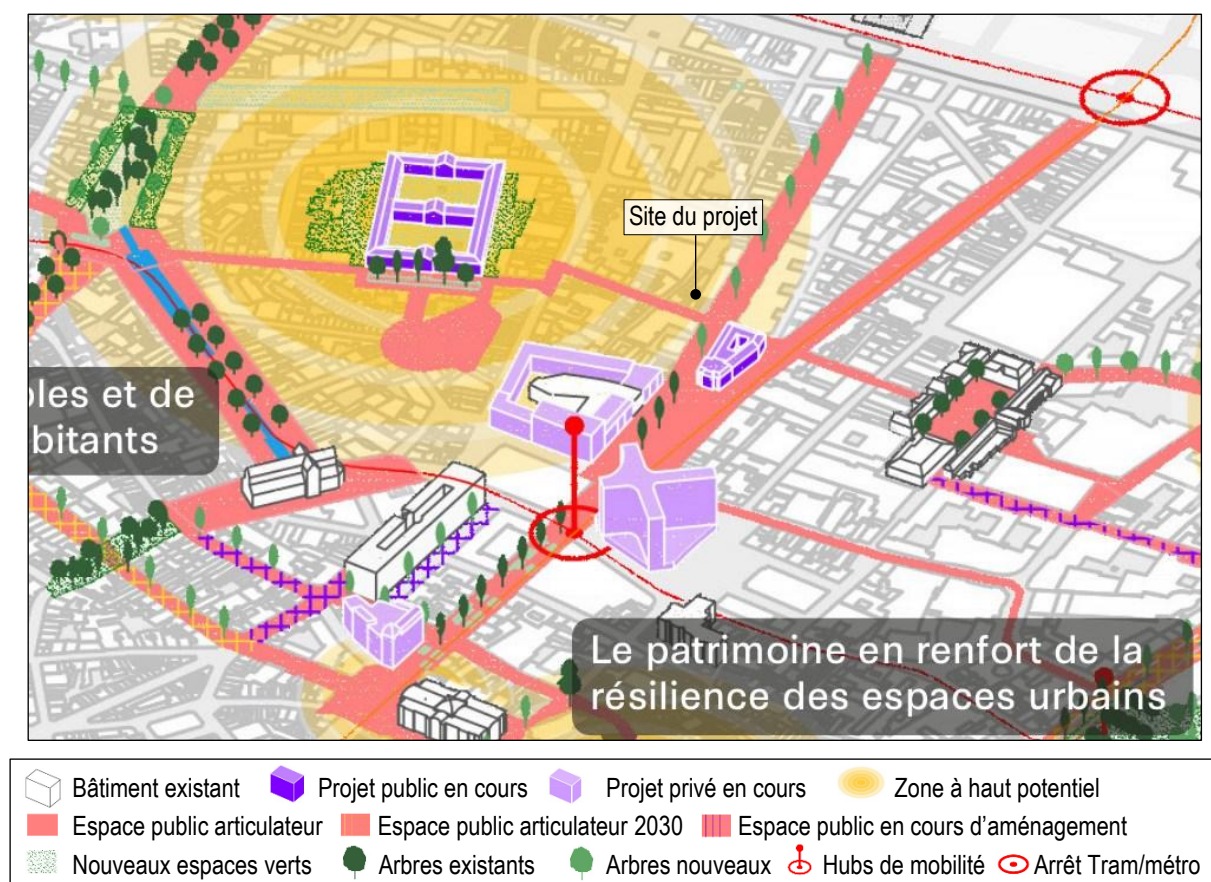


Figure 30 : Extrait de la carte Nexus 01 « Pentagone » du PCDD (PCDD, 2024)

En outre, le site s'inscrit dans une zone à haut potentiel de valorisation et de développement rayonnant autour du Grand Hospice ainsi qu'à proximité immédiate d'espaces publics articulateurs.

Le projet s'inscrit dans la ligne des ambitions du PCDD en conservant une mixité fonctionnelle au sein du projet. Le respect du patrimoine architectural et l'amélioration des performances énergétiques s'inscrivent également dans les objectifs du PCDD pour cette zone.

4.1.3. Evaluation des incidences du chantier

À ce stade du projet, il est prévu que l'emprise du futur chantier concernera principalement le site lui-même. Celui-ci connaîtra alors une phase transitoire durant laquelle sa perception globale sera temporairement altérée. L'organisation de l'espace autour des zones de chantier influencera tant les usages que la perception des lieux pendant cette période.

4.1.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet

Le projet intervient peu sur l'aspect extérieur des bâtiments. Les éléments modifiés sont traités de manière harmonieuse avec l'existant ce qui permet de conserver l'expression architecturale du bâti. Le projet porte également une attention particulière à la conservation des caractéristiques patrimoniales du bâtiment localisé sur le boulevard Émile Jacqmain en intervenant uniquement en intérieur du bâti.

4.2. Domaine socio-économique

4.2.1. Description de la situation existante

4.2.1.1. Au sein du quartier

A. Population et logements

Le site se localise dans le pentagone dans un quartier mixte renfermant de nombreuses fonctions : logements, hôtels, loisirs (cinéma, musées, etc.), bureaux, commerces/HoReCa, etc. L'établissement scolaire fondamental le plus proche est localisé à 8 minutes à pied du site (600 m), soit l'Athénée Royal Gatti De Gamond.

La densité de population du quartier (19.081 habitants/km²) est importante et supérieure aux moyennes communale (5.948 habitants/km²) et régionale (7.693 habitants/km²). Depuis 2014, la population du quartier a augmenté de 12 %, soit une augmentation inférieure à celle de la Ville de Bruxelles (15 %) mais près de 2 fois supérieure à celle de la Région de Bruxelles-Capitale (7 %). À court terme (2030), la Ville de Bruxelles devrait connaître une croissance importante de sa population et de ses ménages avec environ 340 nouveaux ménages/an.

Depuis 2014, sur le territoire de la Ville de Bruxelles, le parc de logements a augmenté de 1.275 à 2.545 logements par an (soit une moyenne de 1.655 nouveaux logements annuels), ce qui correspond à une augmentation du parc de près de 20 % sur les dix dernières années qui est essentiellement lié à la création d'immeubles à appartements. Le quartier compte 5,15 logements sociaux par 100 ménages, ce qui est inférieur aux moyennes régionale (7,08) et communale (8,98). Le quartier présente un taux de chômage et des revenus similaires aux moyennes régionale et communale.

La taille moyenne des ménages (1,79 personnes/ménage) y est faible et inférieure aux tailles communale (2,05 personnes/ménage) et régionale (2,14 personnes/ménage). Près de 60 % des ménages sont des isolés, soit une proportion supérieure aux moyennes communale (53 %) et régionale (47 %). Environ 20 % sont des ménages avec enfants, soit une proportion bien inférieure aux moyennes régionale (35 %) et communale (30 %).

En situation existante, le bâtiment localisé 50-56 boulevard Emile Jacqmain compte 38 logements (4 studios, 25 appartements 1 chambre, 8 appartements 2 chambres, 1 appartement 3 chambres), soit un total d'environ 65 résidents¹. Pour rappel, ces logements ne sont pas concernés par les interventions du projet.

B. Bureaux

La concentration de bureaux dans le quartier (263.028 m²/km²) est supérieure à la moyenne régionale (76.892 m²/km²). Le stock de bureaux au sein du quartier du centre (dont fait partie le site du projet – 2.432.723 m²) a augmenté légèrement ces dernières années et correspond au 2^{ème} stock de bureaux le plus important à l'échelle régionale avec un taux de vacance (9,8 %) en légère hausse.

¹ En appliquant les hypothèses du nombre de résidents/unité de logement : 1 résident par studio ; 1,5 résident par appartement 1 chambre ; 2,5 résidents par appartement 2 chambres ; 3,5 résidents par appartement 3 chambres.

C. Commerces

La Ville de Bruxelles disposait d'environ 7.145 cellules commerciales avec une prépondérance de l'HoReCa et des services (près de 40 %), notamment, en lien avec la fonction touristique du pentagone. Le site du projet est localisé au sein du pôle commercial de la rue Neuve qui accueille environ 525 cellules commerciales avec une offre spécialisée dans l'équipement/soins de la personne complétée par une offre importante en HoReCa et divertissements. Environ 13 % de son offre en vacante, soit un taux légèrement supérieur au taux considéré comme signe d'une bonne vitalité commerciale. Ce pôle commercial possède un rayonnement régional, voir supra régional et touristique avec seulement 22 % des chalands provenant de la Ville de Bruxelles.

D. Ateliers/entrepôts

En 2017, la Région de Bruxelles-Capitale comptait \pm 4,7 millions de m² de locaux industriels à raison de 42 % d'ateliers, de 46 % d'entrepôts et de 12 % de surfaces vides. De manière générale, cette fonction présente le 2^{ème} bilan le plus négatif (en termes de perte de superficie) au cours des dernières années après les bureaux. Ce sont les ateliers et entrepôts relativement proches du centre qui disparaissent tandis que les quelques nouveaux projets qui apparaissent émergent dans des quartiers plus excentrés.

4.2.1.2. Au sein du site

En situation existante de droit (autorisée), le site renferme des bureaux (123 m²) ainsi qu'une cellule commerciale en lien avec le boulevard Emile Jacqmain et des ateliers/entrepôts (789 m²) au droit de la rue aux Fleurs. En situation existante de fait, l'ensemble du site du projet est inoccupé.

4.2.2. Analyse des incidences du projet

4.2.2.1. Population et logements

Le projet prévoit la création de 4 maisons unifamiliales dont 2 comportant 3 chambres et 2 comportant 4 chambres ainsi que d'un appartement comportant 3 chambres. En considérant une taille moyenne des ménages de 3,5 personnes pour les logements comportant 3 chambres et de 4,5 personnes pour les logements comportant 4 chambres, le projet pourrait accueillir une population de \pm 20 habitants.

L'occupation moyenne par logement du projet équivaldrait à 3,9 habitants/logement, ce qui est largement supérieure aux moyennes du quartier, communale et régionale. Par conséquent, le projet répondra à une demande de logements à destination des ménages avec enfants dont une large sous-représentation a été mise en évidence au sein du quartier par rapport aux moyennes communale et régionale.

Par rapport aux perspectives démographiques, la mise en œuvre du projet permettra de répondre à environ 1,5 % du besoin annuel estimé en nouveaux logements à l'échelle de la Ville de Bruxelles. En outre, il permettra une diversification de l'offre en logements avec la création de 4 maisons unifamiliales alors que la majorité des nouveaux logements créés ces dernières années correspondent à des appartements.

Cette nouvelle population induira des besoins additionnels en matière d'équipements publics (écoles, crèches, équipements sportifs, etc.) et de nouvelles retombées positives pour les commerces et services du quartier.

4.2.2.2. Bureaux

Le projet prévoit la suppression de 123 m² de bureaux, ce qui représente une diminution négligeable du stock de bureaux à l'échelle du quartier du centre (0,005 %) et correspond à 0,05 % de la vacance de ce stock.

4.2.2.3. Commerces

Le projet prévoit le maintien de la cellule commerciale existante avec un réaménagement des espaces de cellules. Ce maintien se justifie étant donné la localisation du projet au sein du pôle commercial de la rue Neuve à proximité du piétonnier de Bruxelles au droit d'un axe fortement fréquenté.

4.2.2.4. Ateliers/entrepôts

Le projet prévoit la suppression de 720 m² d'ateliers/dépôts. Cette diminution s'inscrit dans la tendance actuellement observée d'une disparition des ateliers/entrepôts relativement proches du centre et de la création de nouveaux projets dans les quartiers plus excentrés étant donné la cohabitation difficile avec les autres fonctions urbaines, en particulier, le logement.

4.2.3. Analyses des incidences du chantier

Le chantier aura essentiellement un impact au niveau de l'emploi par le biais des entreprises impliquées dans la transformation des bâtiments. Le programme proposé étant respectueux de l'intégrité des bâtiments existants, les nuisances de chantier seront, en conséquence, assez limitées, tant par l'ampleur des travaux que par leur durée. Le chantier n'aura pas d'impact sur la poursuite des autres activités économiques présentes dans le quartier étant donné qu'il restera strictement limité au site du projet. À l'inverse, comme tout chantier, il risque de générer un certain nombre de nuisances pour le voisinage (en particulier, pour les logements situés au droit des voiries adjacentes au site du projet), notamment, en matière de bruit. En conséquence, il est important de communiquer un maximum avec les différents acteurs qui seront impactés par le chantier et cela, afin de réduire le plus possible les nuisances.

4.2.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Les mesures suivantes sont prises afin de réduire les incidences du projet dans le domaine socio-économique :

- ☐ La création de logements à destination des familles en centre-ville de Bruxelles ;
- ☐ Une limitation des incidences du chantier sur l'espace public.

4.3. Mobilité

4.3.1. Aires géographiques considérées

Les aires géographiques considérées pour les divers modes de transports sont les suivantes :

- Pour les modes actifs : les voiries entourant le site et les itinéraires cyclo-piétons en lien avec les principaux points d'attraits (arrêts de transports en commun et commerces) ;
- Pour les transports en commun : un rayon de 500 m pour les bus et les trams (± 7 minutes à pied), de 800 m pour les métros/pré-métros (± 10 minutes à pied) et de 1 km pour les trains (± 15 minutes à pied) correspondant à la distance qu'un piéton accepte de parcourir pour rejoindre un arrêt de transports en commun ;
- Pour la circulation automobile : les principales voies d'accès au site : rue aux Fleurs, la rue du Cirque, le boulevard Emile Jacqmain, la rue de Laeken, la rue aux Hironnelles et la rue du Pont Neuf ;
- Pour le stationnement : un rayon de 300 m coïncidant avec la distance moyenne qu'un piéton accepte de parcourir pour se rendre à un emplacement de stationnement (± 5 minutes à pied).

4.3.2. Cadre réglementaire et stratégique régional

Le Règlement Régional d'Urbanisme définit des zones d'accessibilité en transport en commun en fonction de la proximité d'un arrêt de transport (de train, métro ou tram à haute fréquence). Le site y est localisé en zone d'accessibilité A, soit en zone très bien desservie par les transports en commun.



Figure 31 : Extrait de la carte des zones d'accessibilité en transports en commun selon le titre VIII du RRU (Brugis, 2025)

Le Plan Régional de Développement Durable trace la vision territoriale de Bruxelles à l'horizon 2040. Au sein de ce plan, le boulevard Emile Jacqmain est repris comme voirie RER-vélo tandis que la présence des lignes de pré-métros n°4 et n°10 y est mentionnée.

Le Plan Régional de Mobilité « Good Move » s'articule autour de six ambitions : 1) influencer sur la demande globale de déplacements, 2) viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle, 3) assurer un développement de services intégrés pour l'utilisateur, 4) garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces, 5) optimiser la logistique urbaine et 6) mener une politique volontariste de stationnement. Les réseaux définis dans ce plan s'appuient sur une spécialisation en trois catégories pour les piétons, vélos, transports publics (TC), automobiles, chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- Plus : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer ;
- Confort : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux ;
- Quartier : des « mailles » apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

Pour les piétons, le boulevard Emile Jacqmain (1) correspond à une voirie plus magistrale, la rue de Laeken (2) et la rue du Pont Neuf (3) correspondent à des voiries confort tandis que l'ensemble des voiries situés entre ces différentes voiries correspondent à des voiries de quartier. Pour les cyclistes, le boulevard Emile Jacqmain (1) entre la petite ceinture et la rue Vander Elst (4) correspond à une voirie plus ensuite il correspond à une voirie confort, à l'instar de la rue de Laeken (2). Les autres voiries présentes aux abords du site du projet correspondent à des voiries de quartier. Pour les transports en commun, la rue de Laeken (2) correspond à une voirie confort tandis que le boulevard Emile Jacqmain (1) correspond à une voirie de quartier dans son tronçon entre la petite ceinture et la rue du Cirque (5). Il est également mentionné la présence du pré-métro (réseau plus) hors voirie. Pour la circulation automobile, l'ensemble des voiries correspond à des voiries de quartier.

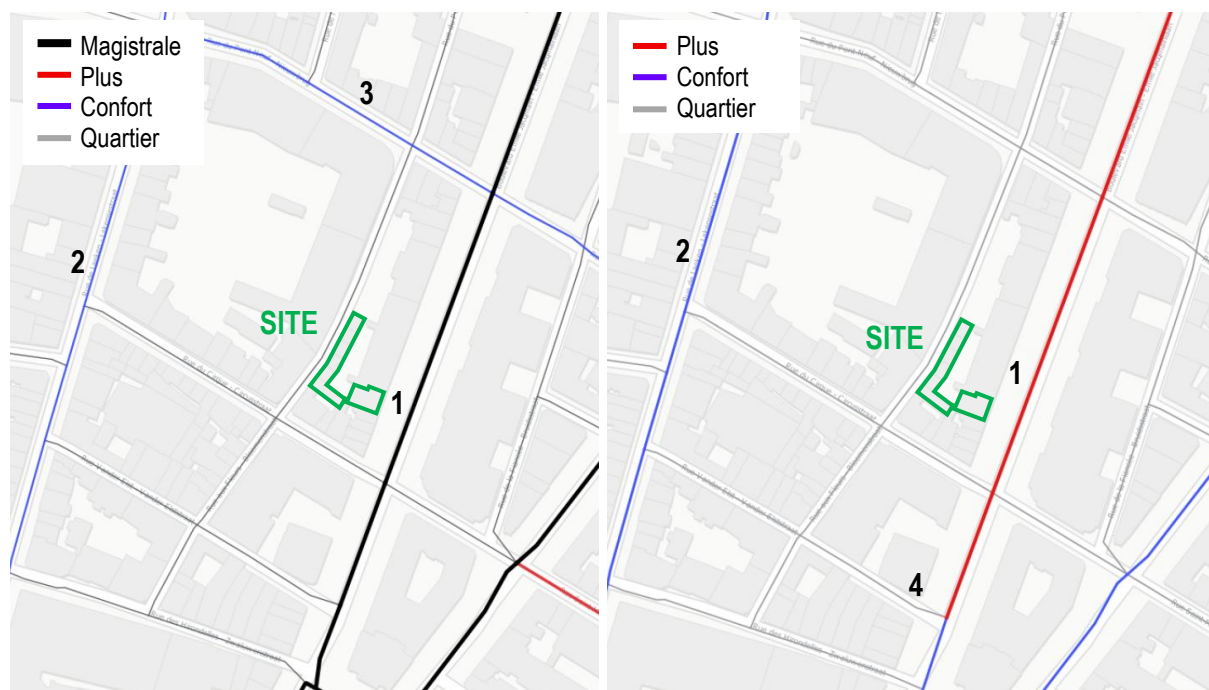


Figure 32 : Extrait des cartes de spécialisation des voiries du PRM à l'égard des piétons (gauche) et à l'égard des cyclistes (à droite) (Mobigis, 2025)

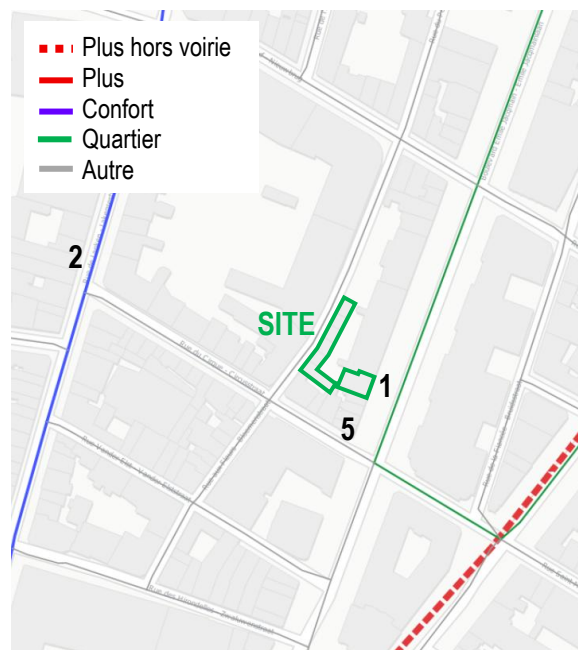


Figure 33 : Extrait des cartes de spécialisation des voiries du PRM à l'égard des transports en commun (Mobigis, 2025)

4.3.3. Cadre réglementaire et stratégique communal et local

La Ville de Bruxelles possède un Plan Communal de Mobilité achevé en 2011. Seule la phase 1 (diagnostic et objectifs) de ce plan a été approuvée. Son objectif principal est d'améliorer la mobilité, l'accessibilité et la sécurité routière ainsi que la qualité de vie des habitants par un usage plus rationnel de l'automobile. Au niveau du pentagone, les mesures proposées par le PCM ont déjà été réalisées : mise en zone 30 et réorganisation des accès routiers avec la rue de Laeken y comme un axe de sortie du centre-ville et le boulevard Emile Jacqmain comme un axe d'entrée du centre-ville.

4.3.4. Description de l'accessibilité générale du site

4.3.4.1. Pour les modes actifs

Aucun itinéraire cyclable (ICR/ICC) ou cyclostrade n'emprunte l'une des voiries localisées aux abords du site. De même, aucun tronçon du réseau de points-nœuds n'est présent aux abords du site.

En termes d'infrastructures cyclables existantes, le boulevard Emile Jacqmain dispose de pistes cyclables marquées de part et d'autre de la voirie entre la petite ceinture et la rue du Cirque, de même que la rue du Pont Neuf dans son tronçon entre la rue de Laeken et la rue aux Fleurs. La rue de Laeken correspond à une rue cyclable (priorité donnée aux cyclistes). La rue du Cirque, la rue aux Fleurs et la rue des Hirondelles correspondent à des voiries traitées en zone de rencontre à sens unique avec une circulation à double sens autorisée pour les cyclistes.

Outre plusieurs groupes d'arceaux en voirie, deux stations de vélos partagés Villo ! se localisent à proximité du site : [A] station Laeken avec 25 emplacements et [B] station De Brouckère avec 41 emplacements. Différents services de vélos et trottinettes partagé(e)s en free floating

opèrent à Bruxelles (Billy Bike, Dott, Lime, etc.). D'ailleurs, plusieurs zones de drop-off sont présentes aux abords du site.

Un parking de plus de 300 emplacements vélos est présent sous la place De Brouckère (15 €/an pour les vélos classiques et de 30 €/an pour les vélos cargos) (C). Neuf emplacements de parage pour les vélos sont également présents au sein du parking public Alhambra (D).

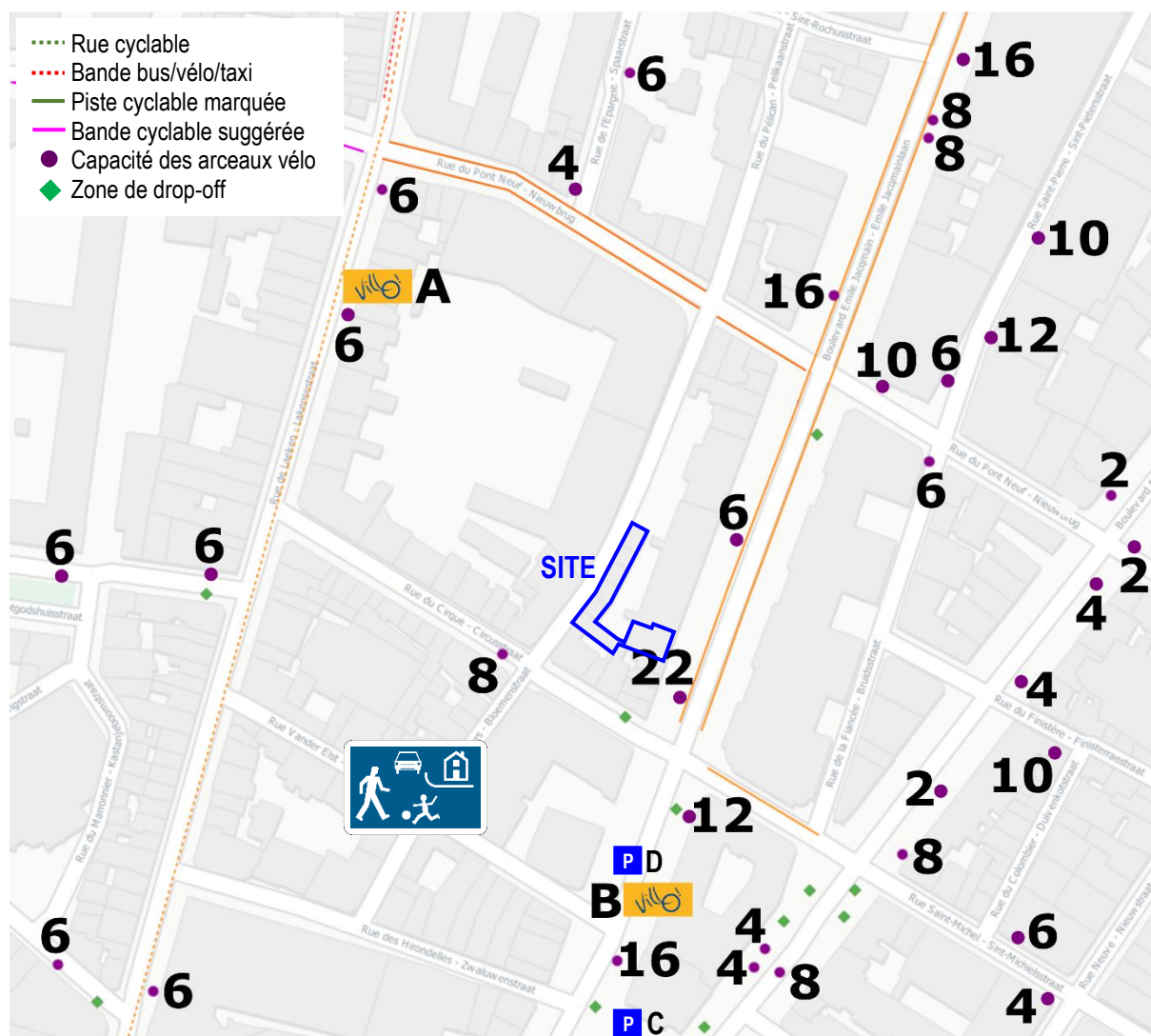


Figure 34 : Infrastructures cyclables à proximité du site (ARIES sur la base de données Mobigis, 2025)

Au niveau des infrastructures piétonnes, les voiries présentes aux abords du site disposent majoritairement de trottoirs de part et d'autre de la voirie. Toutefois, ces trottoirs sont, pour certaines voiries dont la rue aux Fleurs, d'une faible largeur ne permettant pas la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR). Cependant, comme mentionné précédemment, la majorité des voiries à circulation locale sont traitées en zone de rencontre. Dès lors, les piétons peuvent utiliser l'ensemble de la largeur de la voirie pour circuler. En outre, le site du projet se localise à proximité du piétonnier de Bruxelles (place De Brouckère).

En conclusion, le site dispose d'une bonne accessibilité cyclo-piétonne avec le traitement en zone de rencontre des voiries aux abords permettant des liaisons directes avec le piétonnier de Bruxelles. En outre, l'offre en parage pour les vélos est relativement importante aux abords du site. Cette accessibilité est, toutefois, à relativiser pour les personnes à mobilité réduite (PMR) étant donné l'impossibilité d'utiliser les trottoirs et le revêtement en pavés des voiries.

4.3.4.2. En transport en commun

Deux gares sont localisées à environ 1 km du site du projet (± 15 minutes à pied) : la gare de Bruxelles-Nord et la gare de Bruxelles-Central, toutes deux situées sur la jonction Nord-Midi qui est desservie par des trains intercity, suburbains et internationaux en relation avec les principales villes belges. Par conséquent, de nombreuses liaisons fréquentes sont possibles depuis/vers ces deux gares.

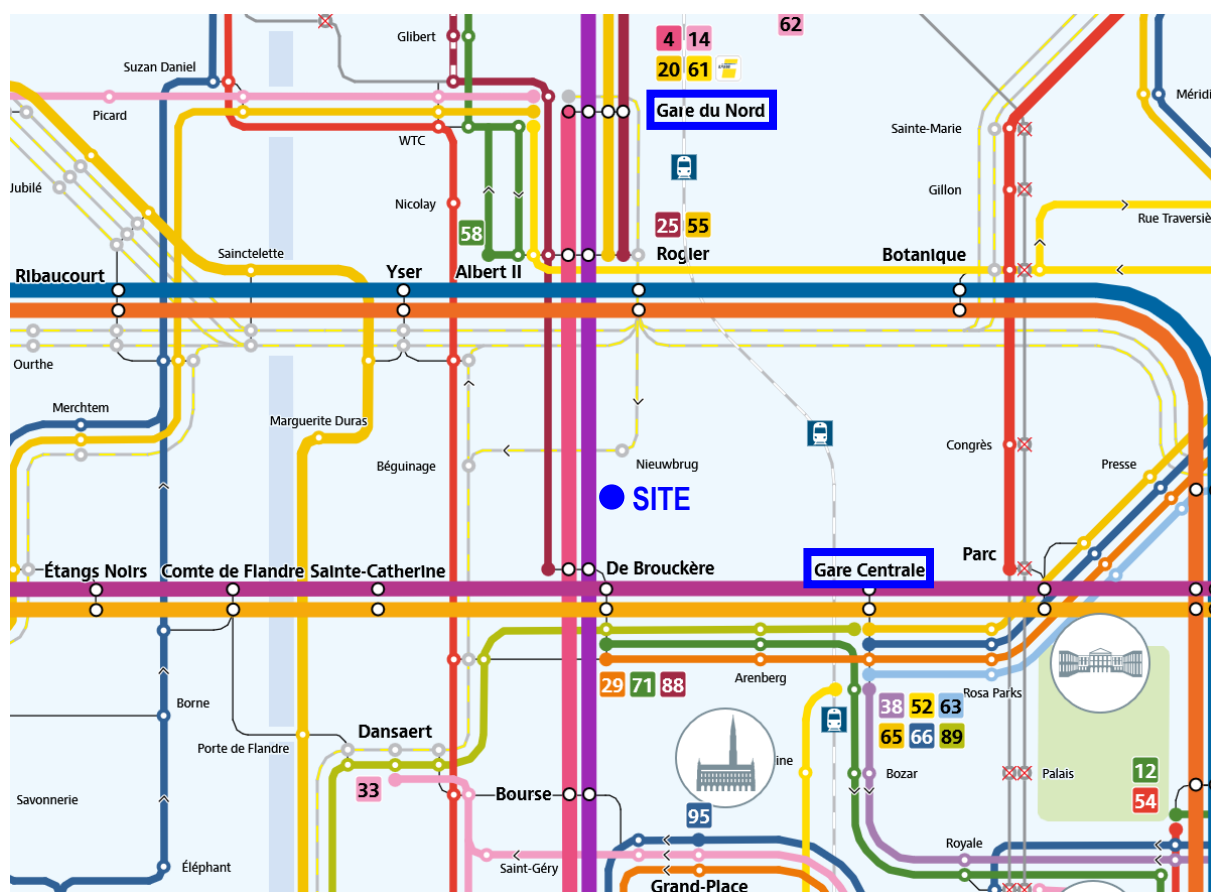
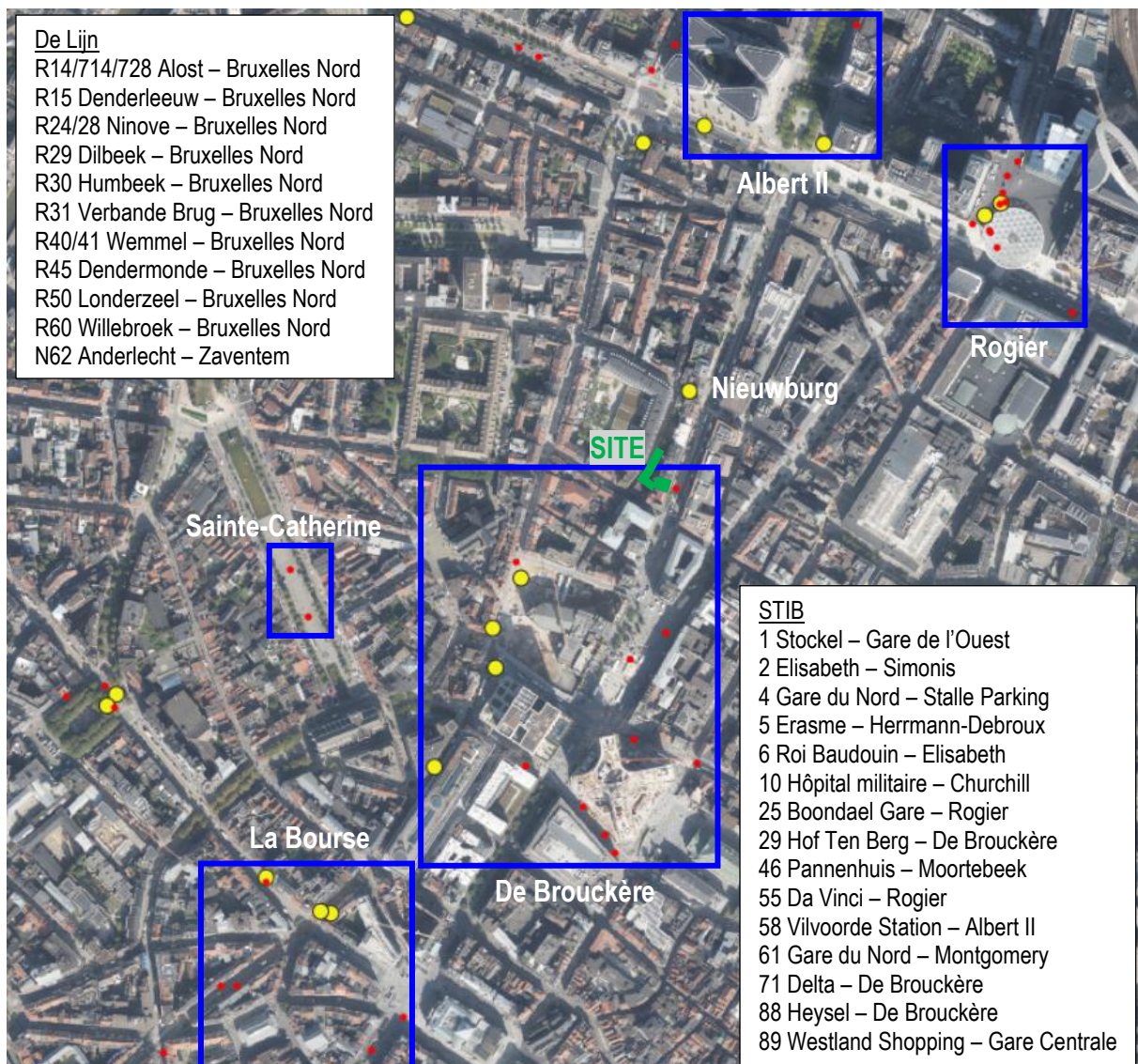


Figure 35 : Localisation du site au sein du réseau STIB et par rapport aux gares SNCB (STIB, 2025)

Le tableau et la figure suivants reprennent la desserte en transports publics urbains du site selon les aires géographiques définies précédemment.

Arrêt	Distance	Temps à pied	(Pré-)métro	Tram	Bus
Brussel Nieuwburg	150 m	± 2 min.	/	/	De Lijn : R24 et R28
De Brouckère	150 à 450 m	± 2-6 min.	1, 4, 5 et 10	/	Stib : 29, 46, 71, 88 et 89 De Lijn : R24, R28 et 728
Albert II	500 m	± 7 min.	/	/	Stib : 58 De Lijn : N62, R14, R15, R29, R30, R31, R40, R41, R45, R50, R60 et 714
Rogier	500 m	± 7 min.	2, 4, 6 et 10	25 et 55	Stib : 58, 61 et 88
Sainte-Catherine	600 m	± 8 min.	1 et 5		
La Bourse	700 m	± 9 min.	4 et 10		

Tableau 3 : Desserte en transports publics urbains du site (ARIES, 2025)**Figure 36 : Localisation des arrêts de transports en commun urbains les plus proches du site (Mobigis, 2025)**

L'arrêt De Brouckère est desservi par l'ensemble des lignes de bus Noctis qui circulent le vendredi et le samedi soir à raison d'un bus toutes les 30 minutes de minuit à 3h du matin.

En conclusion, le site jouit d'une bonne accessibilité en transports en commun en raison de la présence de plusieurs lignes de métro et de tram à haute fréquence à proximité du site ainsi que deux des principales gares SNCB du pays.

4.3.4.3. En voiture

Le site est localisé au sein même du pentagone (centre-ville) entouré par la petite ceinture – R20) entre le boulevard Emile Jacqmain et la rue de Laeken. Le site est connecté à la petite ceinture via le boulevard Emile Jacqmain et la rue des Hirondelles en entrée et via la rue du Pont Neuf et la rue de Laeken en sortie de site. Par conséquent, le site jouit d'une bonne accessibilité routière lorsque les conditions de circulation sont bonnes.

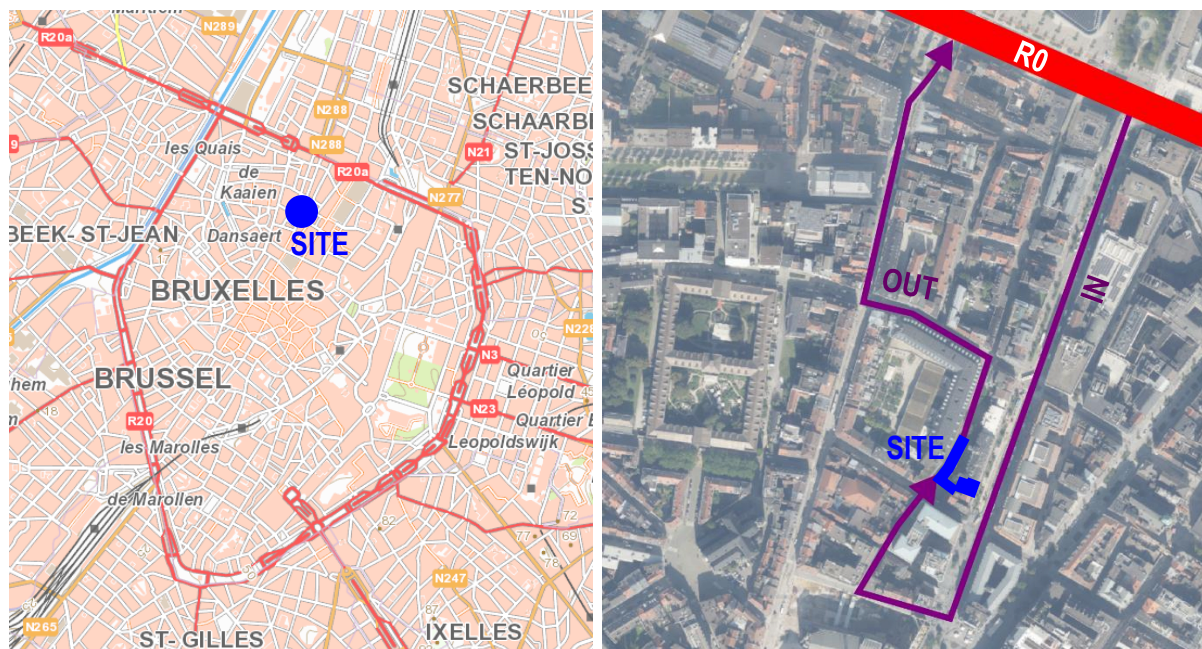


Figure 37 : Localisation du site au sein du réseau routier principal (à gauche) (IGN, 2025) et itinéraires de liaisons entre le site du projet et la petite ceinture (R20) (ARIES, 2025)

Plus localement, le site est localisé au droit de la rue aux Fleurs et encadré par le boulevard Emile Jacqmain, la rue du Pont Neuf, la rue du Cirque et la rue de Laeken.

La rue aux Fleurs correspond à une voirie locale étroite en zone de rencontre (20 km/h) à sens unique (axe sud-nord) dont les carrefours sont régulés par la priorité de droite.

La rue du Cirque correspond à une voirie locale en zone de rencontre (20 km/h) à sens unique (deux tronçons partant de la rue aux Fleurs) dont les carrefours sont régulés par la priorité de droite.

La rue du Pont Neuf correspond à une voirie locale limitée à 30 km/h à sens unique (axe est-ouest depuis le boulevard Emile Jacqmain) dont les carrefours sont régulés par la priorité de droite, excepté le carrefour avec la rue de Laeken pourvu de feux de signalisation.

La rue de Laeken correspond à une voirie limitée à 20 km/h (rue cyclable) et à double sens, excepté dans son tronçon entre la rue du Pont Neuf et la petite ceinture (R20) qui est à sens unique vers cette dernière. Cette voirie est prioritaire, excepté au niveau des carrefours avec la rue du Pont Neuf et la petite ceinture (R20) qui sont pourvus de feux de signalisation.

Le boulevard Emile Jacqmain correspond à une voirie limitée à 30 km/h prioritaire et à sens unique depuis la petite ceinture (R20). À partir du carrefour avec la rue du Pont Neuf, il est réservé à la circulation locale. En outre, à partir du carrefour avec la rue du Cirque, il est traité en zone de rencontre et interdit aux véhicules de plus de 12 m.

La rue aux Hirondelles correspond à une voirie locale en zone de rencontre (20 km/h) à sens unique (axe est-ouest) dont les carrefours sont régulés par la priorité de droite, excepté le carrefour avec la rue de Laeken qui est régulé par un cédez-le-passage depuis la rue aux Hirondelles.



Figure 38 : Organisation de la circulation aux abords du site (ARIES, 2025)



Figure 39 : Vue sur la rue aux Fleurs (en haut à gauche), sur la rue du Cirque (en haut à droite) et sur la rue du Pont Neuf (en bas) (ARIES, 2025)

Des observations de terrain réalisées en juin 2025, un jour ouvrable, en pointe du matin (8h-9h) ont mis en évidence un trafic de ± 30 véhicules/h au droit de la rue aux Fleurs, un trafic de ± 85 véhicules au droit du boulevard Emile Jacqmain, un trafic de ± 15 véhicules/h au droit de la rue du Cirque et un trafic de ± 240 véhicules/h au droit du Pont Neuf, soit des charges de trafic en adéquation avec le caractère local des voiries. Ainsi, les conditions de circulation sont fluides dans la zone.

Dans un rayon de 300 m, environ 385 emplacements de stationnement sont présents en voirie en zone grise qui est payante tous les jours, excepté le dimanche et les jours fériés, de 9h à 21h pour une durée maximale de 4h30 (3,6 €/1^{ère} heure et 5,6 € pour les heures suivantes). Des zones de livraisons (± 35 places), des places réservées aux PMR (± 20 places), 4 places équipées de bornes de recharge pour les véhicules électriques et 4 places pour les véhicules partagés (boulevard Emile Jacqmain) sont également présentes, de même que deux parkings publics : [A] Alhambra (199 emplacements) et [B] De Brouckère (449 emplacements dont 14 pour les PMR et 82 équipés de bornes de recharge pour les véhicules électriques). Un parking BePark est présent au droit de la rue de Laeken (sur liste d'attente).

En conclusion, le site bénéficie d'une bonne accessibilité routière théorique compte tenu de sa localisation au sein du pentagone avec des liaisons rapides depuis/vers la petite ceinture (R20). Les voiries aux abords du site présentent un trafic en adéquation avec leur caractère local ainsi qu'une circulation fluide. Environ 385 places de stationnement payantes sont présentes en voirie et environ 700 places sont présentes au sein des parkings publics.

4.3.5. Analyse des incidences du projet

4.3.5.1. Évaluation du nombre de déplacements tous modes confondus

A. Pour les logements

Les hypothèses suivantes sont considérées pour évaluer le nombre de déplacements tous modes confondus pour les logements du projet qui accueilleront, pour rappel, environ 20 habitants (+ 65 habitants existants dans les logements du bâtiment 50-56 boulevard Emile Jacquemain) :

- ☐ Environ 80 % de résidents mobiles (hors travail à domicile, maladie, etc.) et 2,2 déplacements moyens par jour ;
- ☐ Environ 1 visiteur journalier/ménage et 2 déplacements par jour ;
- ☐ La répartition suivante des déplacements au cours d'un jour ouvrable.

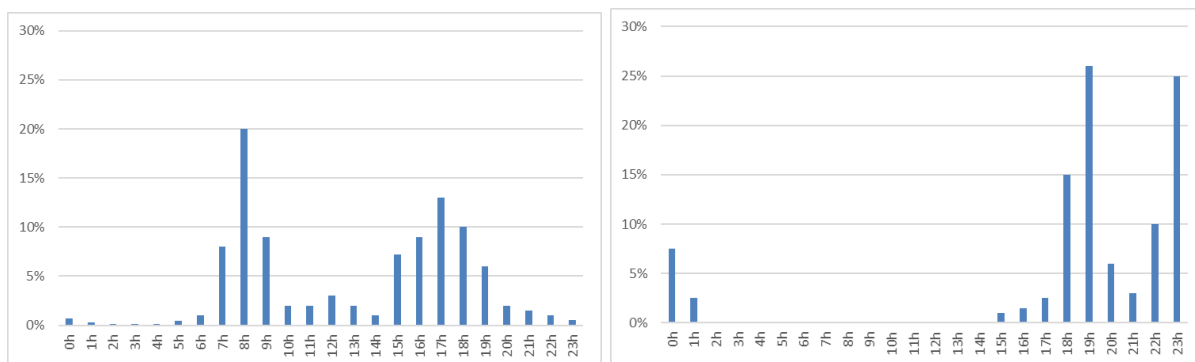


Figure 40 : Répartition horaire des déplacements des résidents (à gauche) et des visiteurs (à droite) (ARIES, 2025)

Les logements généreront ± 150 déplacements journaliers supplémentaires, tous modes confondus, dont ± 20 déplacements en pointes.

B. Pour le commerce

Les hypothèses suivantes sont considérées pour évaluer le nombre de déplacements tous modes confondus pour le commerce (523,3 m²) :

- ☐ Environ 85 m²/travailleur, un taux de présence de 70 % et 2 déplacements moyens par jour ;
- ☐ Environ 25 clients journaliers en semaine/100 m² et 2 déplacements par jour ;
- ☐ La répartition suivante des déplacements au cours d'un jour ouvrable.

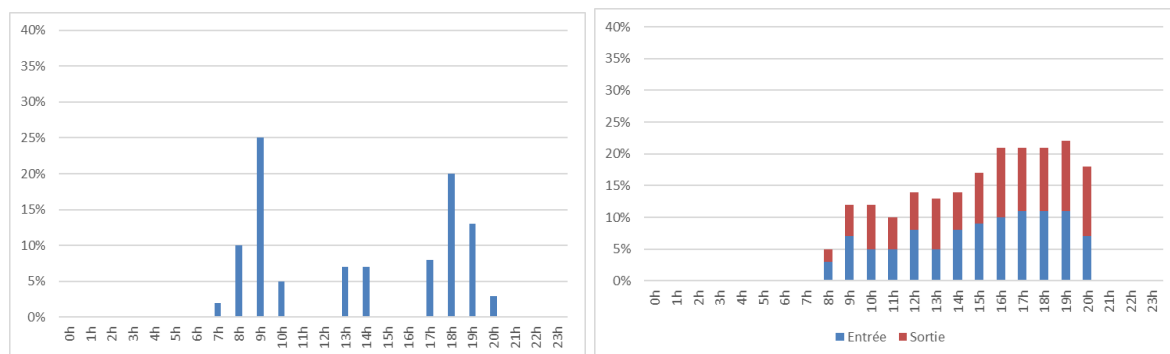


Figure 41 : Répartition horaire des déplacements des travailleurs (à gauche) et des clients (à droite) (ARIES, 2025)

Le commerce projeté génèrera ± 270 déplacements journaliers tous modes confondus dont ± 10 déplacements tous modes confondus en pointe du matin (8h-9h) et ± 35 déplacements tous modes confondus en pointe du soir (17h-18h).

C. Pour l'atelier/entrepôt

Étant donné sa superficie projetée (moins de 70 m²), l'atelier/entrepôt ne sera pas de nature à générer des déplacements réguliers tous modes confondus.

D. Synthèse des déplacements tous modes confondus

La figure suivante reprend l'ensemble des déplacements tous modes confondus, soit un total de ± 430 déplacements journaliers dont ± 25 déplacements en pointe du matin (8h-9h) et ± 45 déplacements en pointe du soir (17h-18h).

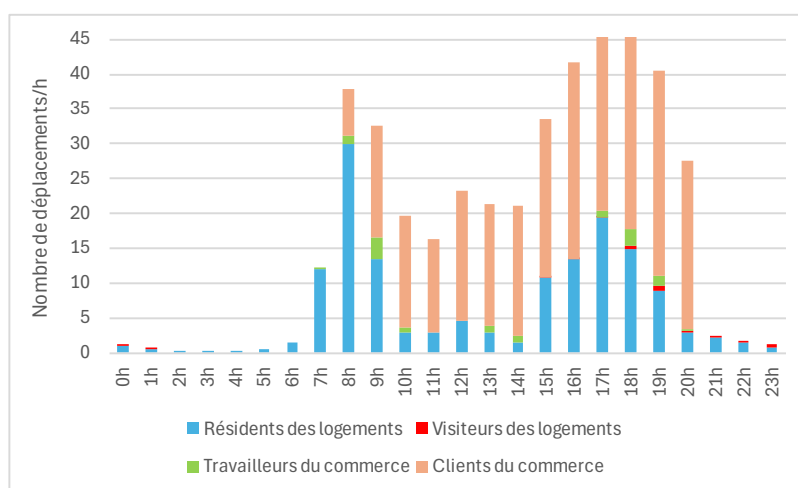


Figure 42 : Synthèse des déplacements tous modes confondus (ARIES, 2025)

En situation existante de fait, les bâtiments concernés par les interventions du projet sont inoccupés et, de ce fait, ne génèrent pas de déplacements tous modes confondus.

En situation existante de droit (autorisée)², le site génère ± 400 déplacements journaliers dont ± 25 déplacements en pointe du matin (8h-9h) et ± 40 déplacements en pointe du soir (17h-18h). Par conséquent, **la mise en œuvre du projet impliquera une hausse journalière de ± 30 déplacements tous modes confondus par rapport à la situation existante de droit.**

E. Estimation des parts modales

Le tableau suivant reprend les parts modales utilisées pour les usagers du projet sur la base des données du baromètre des noyaux commerçants (2024), de l'enquête sur les comportements de déplacements en Région de Bruxelles-Capitale (2023) et du Modèle Multimodal Stratégique de déplacements de Bruxelles-Mobilité (2018).

	Résidents des logements	Visiteurs des logements	Travailleurs du commerce	Clients du commerce
Voiture comme conducteur	10 %	15 %		10 %
Voiture comme passager	5 %	5 %		/
Modes actifs	50 %	15 %		50 %
Transports en commun	35 %	66 %		40 %

Tableau 4 : Parts modales utilisées pour les usagers du projet (ARIES, 2025)

4.3.5.2. Incidences du projet en termes de circulation piétonne et cycliste

Les maisons unifamiliales bénéficieront chacune d'un accès spécifique depuis la rue aux Fleurs, de même que l'atelier/entrepôt projeté. Le commerce disposera d'un accès spécifique depuis le boulevard Emile Jacqmain tandis que l'appartement projeté partagera l'accès existant des appartements présents aux étages supérieurs du bâtiment au droit de la rue Emile Jacqmain.

Suivant les hypothèses définies précédemment³, le nombre maximum de piétons générés par le site sera de ± 320 piétons journalièrement (dont ± 20 déplacements piétonniers supplémentaires en lien avec la mise en œuvre du projet) avec ± 20 piétons en pointe du matin (8h-9h) et de ± 35 piétons en pointe du soir (17h-18h). Ces flux seront répartis sur la rue aux Fleurs qui est traitée en zone de rencontre et le boulevard Emile Jacqmain qui présente un large trottoir côté projet directement en lien avec le piétonnier de Bruxelles. Dès lors, les infrastructures en présence sont de nature à supporter les flux de piétons générés par le projet, de manière confortable, excepté pour les personnes à mobilité réduite au droit de la rue aux Fleurs. Toutefois, les maisons unifamiliales projetées ne seront pas adaptées aux personnes à mobilité réduite.

Le site générera des flux cyclistes de ± 60 vélos/jour (dont ± 5 vélos/jour supplémentaires en lien avec la mise en œuvre du projet) avec ± 6 vélos/h en pointes. Ces flux pourront emprunter

² Bureaux : 1 travailleur/20 m², 85 % de taux de présence et 2,4 déplacements/travailleur.

Atelier/entrepôt : 1 travailleur/70 m², 85 % de taux de présence et 2,4 déplacements/travailleur.

Commerce existant : ± 85 m²/travailleur, 70 % de taux de présence et 2 déplacements/commerçant, 160 clients par 100 m² par semaine avec 2 déplacements/client ;

Logements existants : ± 65 résidents, 80 % de taux de présence et 2,2 déplacements/travailleur.

³ Hypothèses relatives à la fréquentation du site et à la part modale en faveur de la marche à pied et des transports en commun.

de manière sécurisée les voiries aux abords du site avec la présence de pistes cyclables ou de voiries à desserte locale.

4.3.5.3. Incidences du projet sur le trafic automobile

Les flux de circulation générés par le site seront de ± 45 véhicules/jour (dont ± 5 véhicules/jour supplémentaires en lien avec la mise en œuvre du projet) avec ± 5 véhicule/h en pointes. Dès lors, **la réalisation du projet ne sera pas de nature à modifier les conditions de circulation existantes au droit de la zone** avec une hausse des flux restant inférieure aux variations des flux observées d'un jour à l'autre sous les mêmes conditions (10 %). En outre, les flux projetés resteront en adéquation avec le caractère local des voiries.

4.3.5.4. Incidences du projet sur le stationnement

A. Parcage pour les vélos

Le tableau suivant reprend l'adéquation entre l'offre et la demande en parcage pour les vélos. L'offre pour les maisons unifamiliales permettra de répondre partiellement à la demande (avec un potentiel report de stationnement en voirie de 1 à 2 places) tandis qu'aucune offre n'est prévue pour l'appartement. Les travailleurs de l'atelier/entrepôt et du commerce pourront stationner leur vélo au sein de la cellule. L'ensemble de l'offre résidentielle sera au rez-de-chaussée de plain-pied accessible par des portes d'une largeur supérieure à 1 m et avec des dispositions (système d'accroche, zone de stationnement, etc.) à définir par les résidents étant donné qu'il s'agit de zones privées.

	Offre	Demande ⁴	Adéquation
Maison 1 (n°23)	3 places	1 à 4 places	Partiellement
Maison 2	1 place	1 à 3 places	
Maison 3 (n°27)	2 places	1 à 3 places	
Maison 4 (n°27A)	3 places	1 à 4 places	
Appartement	/	1 à 3 places	Non
Atelier/entrepôt	Possibilité dans le hall	/	Oui
Commerce	Possibilité dans l'arrière-boutique	1 place	

Tableau 5 : Adéquation entre l'offre et la demande en parcage pour les vélos (ARIES, 2025)

A noter que seules les maisons 1, 3 et 4 disposent d'emplacements de stationnement vélo clairement définis sur les plans du projet. En effet, la place vélo au sein du garage de la maison 2 est peu qualitative car collée à l'emplacement voiture. En outre, d'après les plans ce garage permettrait le stationnement de 4 vélos, mais au détriment d'un véhicule.

Les visiteurs des logements et les clients des commerces pourront se parquer au droit des nombreux arceaux présents en voirie ou au sein des parkings publics à proximité.

⁴ 1 place/logement à 1 place/chambre pour les logements.

Le RRU ne s'applique pas au présent projet étant donné qu'il s'agit d'une rénovation et de majoritairement de logements unifamiliaux.

B. Stationnement automobile

Le projet prévoit la création de 3 garages (maisons 1, 2 et 4), soit un ratio de 0,6 emplacement/logement qui est supérieur au ratio observé à l'échelle de Ville de Bruxelles (0,43) mais inférieur au ratio observé pour les ménages avec enfants à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale (0,8 à 0,9). Dès lors, l'offre en stationnement proposée est en adéquation avec le type et la localisation des logements projetés et permettra de répondre à la demande. Par ailleurs, étant donné qu'il s'agit de garage privé au sein des maisons, les résidents pourront décider de s'équiper d'une borne de recharge pour les véhicules électriques.

Les visiteurs des logements, les travailleurs de l'atelier/entrepôt ainsi que les travailleurs et les clients du commerce pourront se stationner au sein des parkings publics présents à proximité ou en voirie avec une demande cumulée de 1 à 2 places correspond à moins de 0,2 % de la capacité de cette offre.

Le RRU ne s'applique pas au présent projet pour les logements étant donné qu'il s'agit d'une construction existante tandis qu'aucun ratio n'est spécifié pour l'atelier/entrepôt ainsi que le commerce. S'agissant d'un petit commerce drainant une clientèle de quartier ne se déplaçant pas en voiture, aucune offre n'est proposée par le demandeur.

4.3.6. Analyses des incidences du chantier

Le chantier entraînera une occupation temporaire du domaine public, à savoir, les trottoirs bordant les bâtiments. Dès lors, des déviations pour les piétons devront être mises en place sur les voiries adjacentes. À l'instar d'un chantier récemment en cours au droit de la rue aux Fleurs, le chantier en lien avec le projet pourra impliquer une occupation temporaire de la voirie nécessitant la déviation des très faibles flux de circulation présents au droit de la rue aux Fleurs. De manière générale, au stade actuel, la localisation des installations de chantier n'est pas définie.

4.3.7. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Les mesures suivantes sont prises afin de réduire les incidences du projet dans le domaine de la mobilité :

- ☐ Une absence de suppression d'emplacements de stationnement en voirie ;
- ☐ La proposition d'emplacements de stationnement pour vélos, bien définis, pour la plupart des maisons unifamiliales ;
- ☐ Un nombre d'emplacements de stationnement automobile limité et adéquat pour les logements projetés.

4.4. Sol, sous-sol et eaux souterraines

4.4.1. Description de la situation existante

4.4.1.1. Hydrogéologie

Selon l'atlas des cartes de Bruxelles-Environnement, la nappe d'eau souterraine la plus proche au droit du site se situe à **environ 2 m sous le niveau du sol**.

4.4.1.2. Qualité sanitaire du sol et des eaux souterraines au droit du site

A. Taux d'imperméabilisation

Pour rappel, en situation existante le périmètre du projet est entièrement bâti, à l'exception d'une petite zone végétalisée d'environ 7 m² dans la partie nord.

D'après le demandeur, la parcelle cadastrale 872P2, dans laquelle s'inscrit le projet, présente une surface imperméable de 1.133,5 m², soit un taux d'imperméabilisation de 82%.

B. Carte de l'état du sol

À ce jour, le 27 juin 2025, la consultation de la carte de l'inventaire de l'état du sol indique que le site du projet n'est pas repris à l'inventaire et aucune Reconnaissance de l'Etat du Sol n'a été conduite sur le site.

Ce statut indique qu'aucune activité à risque n'a été répertoriée par le passé et qu'aucune suspicion de pollution n'est reconnue sur cette parcelle.

4.4.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.4.2.1. Imperméabilisation et recharge naturelle de la nappe

Le demandeur ne prévoit pas d'ajouter de nouvelles surfaces imperméables dans le cadre du projet. Par conséquent, celui-ci n'est pas de nature à modifier les conditions d'infiltration actuelles ni à compromettre la recharge naturelle de la nappe phréatique.

4.4.2.2. Installations à risques

Aucune activité à risque pour le sol au sens de l'Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 décembre 2009 fixant la liste des activités à risque (Arrêté modifié le 16 juillet 2015 et le 3 septembre 2020) n'est reprise dans les demandes de permis pour la situation projetée. Le risque d'atteinte à la qualité sanitaire du sol et de l'eau souterraine en phase d'exploitation est donc faible étant donné que le projet ne prévoit aucune activité à risque pour le sol.

4.4.3. Evaluation des incidences du chantier

4.4.3.1. Risque de pollution lié aux engins et dépôts chantier

Les risques de pollution du sol et de l'eau souterraine liés aux engins et dépôts de chantier concernent principalement :

- ☐ D'éventuelles fuites de polluants en provenance des engins utilisés ;
- ☐ Les opérations de ravitaillement des engins en hydrocarbure ;
- ☐ Des dépôts temporaires de carburant/produit à risque pour le sol.

Ces risques sont cependant inhérents à tous chantiers et des mesures de préventions existent pour les limiter au maximum.

4.4.3.2. Incidences sur l'écoulement de la nappe

Bien que le niveau de la nappe phréatique soit peu profond au droit du site, aucuns travaux en sous-sol ne sont prévus. Par conséquent le projet n'aura pas d'impact sur l'écoulement de la nappe.

4.4.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Aucune mesure autre que celles décrites précédemment sont prévues par le projet.

4.5. Hydrologie et égouttage

4.5.1. Description de la situation existante

4.5.1.1. Aléa d'inondation

Le site du projet se situe en **zone d'aléa faible d'inondation**, à l'instar de l'ensemble de la moitié ouest du Pentagone, selon la carte des aléas d'inondation établie par Bruxelles Environnement (intégrant les risques de débordement de cours d'eau, de ruissellement, de refoulement d'égouts ou de remontée de nappe phréatique).

4.5.1.2. Taux d'imperméabilisation

Pour rappel, en situation existante le périmètre du projet est entièrement bâti, à l'exception d'une petite zone végétalisée d'environ 7 m² dans la partie nord.

D'après le demandeur, la parcelle cadastrale 872P2, dans laquelle s'inscrit le projet, présente une surface imperméable de 1.133,5 m², soit un taux d'imperméabilisation de 82%.

4.5.1.3. Gestion actuelle des eaux pluviales

À ce jour, aucun dispositif de gestion intégrée des eaux pluviales n'est en place ; les eaux sont directement évacuées vers le réseau d'égouttage.

4.5.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.5.2.1. Evolution de l'imperméabilisation du site

Le demandeur ne prévoit pas d'ajouter de nouvelles surfaces imperméables dans le cadre du projet. Par conséquent, celui-ci n'est pas de nature à modifier les conditions d'infiltration actuelles.

4.5.2.2. Gestion des eaux pluviales dans le cadre du projet

Le projet ne prévoit pas la mise en place d'un dispositif de gestion intégrée des eaux pluviales ; la situation reste donc identique à celle existante.

En outre, comme précisé au point précédent, le projet n'entraîne aucune modification des surfaces imperméables.

4.5.2.3. Consommation en eau et rejets des eaux usées

Le nombre d'individus fréquentant le site estimé dans le chapitre 4.2 : « *Domaine socio-économique* » est repris dans le tableau ci-dessous. Les visiteurs et clients ne sont pas repris. La consommation en eau en situation projetée est présentée ci-dessous.

Affectation	Nombre d'individus supplémentaires en lien avec le projet	EH/individu	Nombre d'EH	Consommation/rejet journalier ⁵
Atelier	1	1/3	0,33	0,03 m³/j
Logements	20	1	20	2,02 m³/j
Commerces	1	1/3	0,33	0,03 m³/j
Total	23	/	21	2,08 m³/j

Tableau 6 : Estimation des consommations d'eau et rejets d'eaux usées en situation projetée (ARIES, 2025)

Les rejets d'eaux usées (eaux grises et noires), en lien avec le projet, sont donc estimés à **2,08 m³** par jour. L'introduction de logements dans le site entraîne une augmentation de la consommation et les rejets d'eau par rapport à la situation existante.

4.5.2.4. Impact du projet sur le réseau d'égouttage public

À l'image de la situation existante, les eaux usées sont évacuées vers le réseau d'égouttage. Aucune incidence significative n'est à relever par rapport à l'état actuel.

4.5.3. **Evaluation des incidences du chantier**

Le chantier nécessitera une consommation en eau liée aux besoins de nettoyage, de dilution de produits ou la fabrication de plâtres et ciments.

Etant donné la nature du projet et moyennant le respect des règles de bonne gestion du chantier, aucun risque n'est à craindre en matière de gestion des eaux, pour peu qu'elles soient bien rejetées à l'égouttage public.

4.5.4. **Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier**

À ce stade du projet, aucune mesure spécifique n'est indiquée par le demandeur.

⁵ La quantité d'eau consommée et rejetée par EH et par jour est estimée à 101 litres en Région de Bruxelles-Capitale.

(<https://environnement.brussels/citoyen/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/eau-et-environnement-aquatique-etat-des-lieux> : Bruxelles Environnement, 2022)

4.6. Faune et flore

4.6.1. Description de la situation existante

4.6.1.1. Cadre réglementaire et planologique

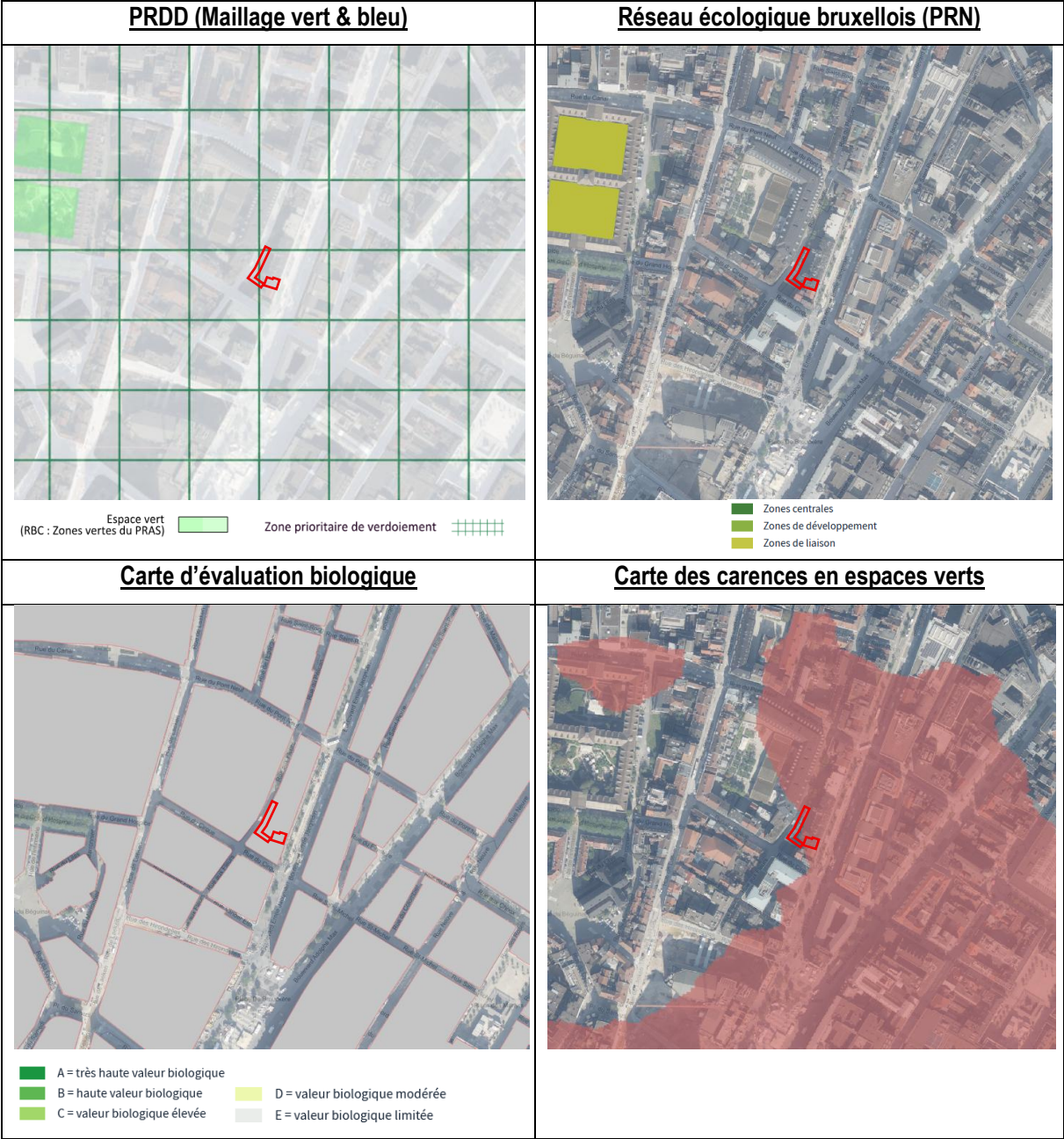


Tableau 7 : Localisation du site du projet sur les cartes règlementaires et planologiques de la Région de Bruxelles-Capitale (ARIES sur fond BruGIS/Bruxelles Environnement, 2025)

Sur la carte du maillage vert et bleu du PRDD, le site du projet est repris en **zone prioritaire de verdoisement**. La zone prioritaire de verdoisement est propre à la partie centrale et dense de la Région de Bruxelles-Capitale dans laquelle il existe un déficit d'espaces verts publics et privés. Dans cette zone, le besoin social et environnemental en espaces verts est considérable. A noter que le site du projet n'est pas localisé à proximité d'une continuité verte du PRDD.

D'après la carte du réseau écologique bruxellois (PRN), le site du projet ne se trouve pas à proximité d'espaces centraux et constitutifs du réseau écologique bruxellois. L'espace vert le plus proche du site pouvant jouer un rôle dans ce réseau écologique concerne le Jardin Hospice, repris en zone de liaison.

La carte d'évaluation biologique reprend le site du projet en **catégorie E**, soit en **zone de valeur biologique limitée**. D'après Bruxelles Environnement, « *Elles se composent principalement d'espaces fermés en milieu urbain dense, où se retrouvent des éléments verts ponctuels, parfois connectés entre eux. Les infrastructures vertes inscrites dans la catégorie E sont, entre autres, des jardins en intérieur d'îlot, des squares ou des petits espaces ouverts. Ces zones sont importantes pour le développement de la faune liée au bâti comme le martinet noir ou le moineau domestique.* ».

Selon la carte des carences en espaces verts, le site du projet est partiellement repris en zone de carence en espaces verts. En effet, les espaces verts accessibles au public les plus proches concernent : le Jardin Botanique de Bruxelles (à 580 m), le Jardin Pechère de la cité administrative (500 m), la Plaine de Jeux Quai A la Houille (480 m) et le Parc de la Statue Roi Baudouin (670 m).

Finalement, le site du projet ne se trouve pas à proximité d'une réserve naturelle ou forestière, et d'un site Natura 2000.

4.6.1.2. Description des espaces végétalisés existants du site

Les espaces végétalisés existants sur le site concerné par le projet se limitent au jardin situé à l'intérieur de l'îlot. Il s'agit d'un espace collectif à vocation ornementale, comprenant plusieurs arbres et arbustes.

Il convient toutefois de préciser que ce jardin en intérieur d'îlot ne fait pas partie du périmètre de la présente demande. Seule une petite portion, localisée à proximité immédiate de la façade latérale du bâtiment donnant sur la rue aux Fleurs, est incluse dans le périmètre concerné.

4.6.1.3. Faune observée sur le site du projet

Des recherches bibliographiques ont été réalisées de manière à établir un état des lieux des informations disponibles sur la faune (screening environnemental, étude de présence d'oiseaux, ...). Plusieurs documents ont été analysés et des observations faunistiques ont été compilées. En complément de ces recherches, une visite de terrain a été effectuée le 12 juin 2025.

Suite à l'analyse des documents obtenus et à la visite de terrain, les espèces observées dans un rayon de 200 m autour du site sont présentées ci-dessous.

Les observations concernent principalement des espèces communes et typiques d'un environnement urbain : le pigeon biset (*Columba livia*), le moineau domestique (*Passer domesticus*), la corneille noire (*Corvus corone*), le merle noir (*Turdus merula*), le martinet noir

(*Apus apus*), le rougequeue noir (*Phoenicurus ochruros*), la bergeronnette des ruisseaux (*Motacilla cinerea*), la mésange bleue (*Cyanistes caeruleus*), la mésange charbonnière (*Parus major*), le pigeon ramier (*Columba palumbus*), etc. ainsi que quelques espèces d'insectes communes et peu sensibles (hyménoptères, hémiptères, coléoptères, lépidoptères, orthoptères, diptères, etc.).

4.6.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

Étant donné que les interventions prévues dans le cadre du projet (notamment l'installation d'un escalier sur la façade latérale du bâtiment situé rue aux Fleurs) n'affectent pas les espaces végétalisés en bordure du site, la situation reste inchangée par rapport à l'existant.

4.6.3. Evaluation des incidences du chantier

Le jardin situé à proximité immédiate du site, dont la majeure partie se trouve en dehors du périmètre de la présente demande, pourrait être temporairement affecté par les travaux de chantier. Toutefois, compte tenu de son caractère essentiellement ornemental, l'impact sur la biodiversité est jugé peu significatif.

4.6.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

À ce stade du projet, aucune mesure spécifique n'est indiquée par le demandeur.

4.7. Énergie

4.7.1. Description de la situation existante

En situation existante de fait, le site n'est pas occupé et par conséquent il n'est pas source de consommation en énergie.

En situation existante de droit, le site accueille des ateliers, des dépôts, un commerce et un espace de bureau. Les consommations en énergie seraient alors associées au fonctionnement des postes de travail (bureau et ateliers), des machines et appareils électroniques (ateliers), l'éclairage, le chauffage, etc.

4.7.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.7.2.1. Objectif en termes de performance énergétique

A. Réglementation PEB

Le projet a pour ambition de respecter la réglementation en termes de performance énergétique des bâtiments (réglementation PEB 2021). La réglementation PEB fixe un ensemble d'exigences concernant, d'une part, les travaux et, d'autre part, les installations techniques, en vue de diminuer les consommations énergétiques en phase d'exploitation du bâtiment :

- ☐ La réglementation PEB « travaux » regroupe les exigences au stade de la construction du projet : caractéristiques de l'enveloppe (étanchéité à l'air, nœuds constructifs, ...) et des installations techniques (performance des systèmes de ventilation, etc.). Ces exigences sont listées au sein du formulaire de proposition PEB.
- ☐ La réglementation PEB « installations techniques » regroupe les exigences qui s'appliquent aux installations techniques nouvellement installées et/ou existantes : calorifugeage des conduites, comptage énergétique, etc.

Le projet comprend :

- ☐ 1 **unité PEB rénovée simplement (URS)** « non-résidentielle » d'une superficie plancher total de 175 m². Cette dernière est affectée au commerce ;
- ☐ 4 **unités PEB rénovées simplement (URS)** « habitation individuelle » d'une surface plancher total de 422 m². Ces dernières sont affectées au logement ;

Pour toutes les unités PEB, les exigences d'application portent uniquement sur l'isolation thermique et la ventilation hygiénique.

La proposition PEB réalisée le 10/10/2024 mentionne que les exigences PEB **seront respectées sans dérogation** pour toutes les unités PEB du projet.

Voir Annexe 2 du rapport d'incidences : Proposition PEB

4.7.2.2. Installations techniques et évolution des consommations

Le projet prévoit la création de 5 nouveaux logements (4 maisons unifamiliales et un appartement), ce qui entraînera une nouvelle demande énergétique, là où aucune consommation n'était présente en situation existante de fait. Le profil de consommation attendu correspond à celui de logements résidentiels classiques, avec des pics de consommation principalement en soirée et durant les week-ends.

Pour l'espace dépôt/atelier, les consommations énergétiques prévues sont comparables à celles d'un bureau standard, avec des pics principalement observés en matinée et en après-midi durant les jours ouvrables.

L'installation de chauffage existante (chaudières à gaz) est conservée dans le cadre du projet et sera raccordée aux nouveaux logements créés.

4.7.3. Évaluation des incidences du chantier

Le chantier sera inévitablement source de consommations énergétiques : d'électricité (engins, éclairage, etc.), de carburant (transport) et de mazout (groupes électrogènes).

Les postes de consommations principaux liés au chantier seront les suivants : la consommation en carburant des véhicules et engins de chantier, l'éclairage (en fonction de la période de l'année) et les équipements électriques (foreuses, outils divers, etc.).

4.7.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

À ce stade du projet, les mesures prises pour réduire les incidences négatives du projet et du chantier ne sont pas connues.

4.8. Qualité de l'air

4.8.1. Description de la situation existante

4.8.1.1. Qualité de l'air aux abords du site

Étant donné sa localisation dans la partie centrale de la Région de Bruxelles-Capitale, dans un tissu urbain dense et peu végétalisé, le site du projet présente une qualité de l'air relativement peu favorable à l'échelle régionale. En effet, l'absence d'espaces verts majeurs à proximité immédiate, combinée au trafic routier sur les axes importants de circulation (notamment le boulevard du Jardin Botanique et le boulevard Émile Jacqmain), contribue à une concentration plus élevée de polluants atmosphériques.

Au droit du site et de ses abords, les sources de polluants sont en grande partie due au trafic routier. A noter que le processus progressif d'électrification du parc automobile planifié pour la Région de Bruxelles-Capitale permettra, dans les années à venir, à une réduction progressive des émissions provenant des gaz de combustion des véhicules thermiques. Par ailleurs, les systèmes de chauffage des logements dans les environs immédiats du site constituent également une source de pollution atmosphérique en émettant, notamment du monoxyde de carbone, des particules fines et du dioxyde d'azote (NO₂).

4.8.1.2. Source de pollution au sein du site

En situation existante de fait, le site de la demande est inoccupé. Il ne présente donc pas de sources de polluants atmosphériques.

En situation existante de droit, l'émission de polluants de l'air est liée principalement aux gaz de combustion des chaudières présente sur site et au trafic automobile lié aux affectations du site (atelier, dépôts, commerce et bureau).

4.8.2. Évaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.8.2.1. Évolution des sources de polluants

Pour rappel, le projet prévoit de conserver les chaudières existantes pour le chauffage des logements projetés. En outre, le projet conserve des garages, et en ajoute un supplémentaire. Par conséquent, les sources de polluants resteront donc identiques à la situation existante.

4.8.2.2. Ventilation des logements

Les logements sont équipés d'un système de ventilation C+. Ce type de système de ventilation ne rejette de l'air (chaud) que lorsque la qualité de l'air est mauvaise ou trop humide dans la maison.

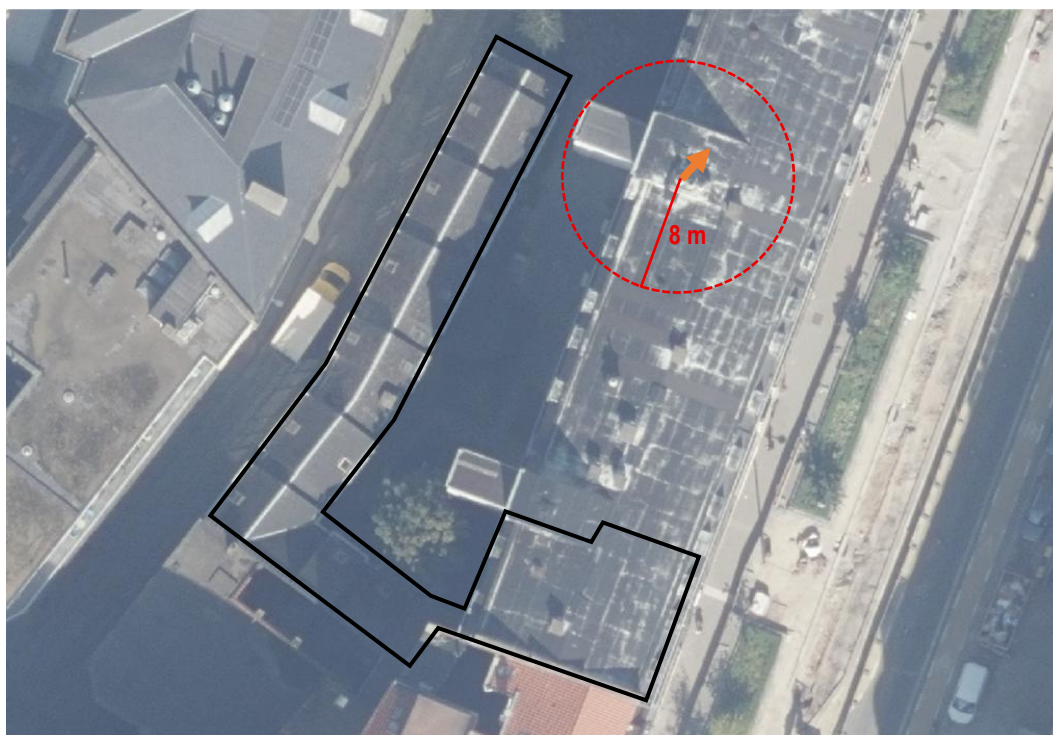
4.8.2.3. Ventilation des garages

Le renouvellement de l'air au sein des garages se fera vraisemblablement de manière naturelle, via des ouvertures dans les portes sectionnelles.

Aucun système de ventilation mécanique n'est prévu pour les garages projetés.

4.8.2.4. Localisation des prises et rejets d'air

Le périmètre de la demande concerne ne comprend qu'un seul point de rejet de polluants : le rejet de gaz de combustion des chaudières existantes. La localisation de ce dernier est maintenue dans le cadre du projet, et se trouve en toiture du bâtiment 50-50A boulevard Emile Jacqmain (voir figure ci-dessous). Il est localisé à plus de 8 mètres des prises d'air les plus proches, qu'elles soient mécaniques ou naturelles (fenêtres), respectant ainsi la réglementation en la matière et n'entraînant pas de nouvelles incidences pour les futurs habitants ou les riverains.



➡ Rejet gaz de combustion (chaudières)

Figure 43 : Localisation du point de rejet des gaz de combustion des chaudières existantes conservées (ARIES sur fond BruGIS, 2025)

Les rejets d'air de la ventilation hygiénique seront localisés en toiture des bâtiments. Ceci permettra de réduire les potentielles nuisances pour le voisinage.

4.8.3. Evaluation des incidences du chantier

Le chantier sera source de poussières dont la dispersion devra être maîtrisée. Les engins de chantier et la circulation des véhicules seront, quant à eux, sources de gaz d'échappement ainsi que de particules fines. De plus, la présence de générateurs électriques produira également des gaz de combustion.

Plusieurs méthodes existent pour réduire la propagation des poussières et autres gaz durant la phase de chantier : phasage, bâchage de certaines zones, humidification de l'air, etc.

4.8.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Aucune autre mesure que celles mentionnées dans ce chapitre n'est prise par le demandeur.

4.9. Climat

4.9.1. Cadre de référence

A l'échelle nationale, la Belgique dispose depuis 2019 d'un **Plan National Energie Climat (PNEC)**. Celui-ci reprend les objectifs de la répartition de l'effort imposé par l'Europe, à savoir une réduction des émissions de 35% en 2030 par rapport à 2005, pour les secteurs non-ETS (Emission Trading System).

Au niveau régional, la Région bruxelloise dispose du **Plan Air Climat Energie (PACE)**. Le nouveau PACE (adopté le 27 avril 2023) propose de nouvelles actions concrètes qui contribuent à la rehausse de l'ambition régionale en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre, visant désormais une baisse de 47% par rapport à 2005 (au lieu de 40% dans le plan précédent). Le PACE met aussi l'accent sur l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. En outre, le PACE rappelle la nécessité pour la Région bruxelloise de faire face à « l'inévitable » et de s'adapter aux impacts du dérèglement climatique. Pour ce faire, il est prévu d'améliorer la résilience de son territoire en visant une meilleure perméabilité des sols, la gestion intégrée des eaux pluviales, l'augmentation de la végétalisation, etc.

4.9.2. Description de la situation existante

En situation existante de fait, le site n'est pas occupé. Il ne représente donc pas de sources de gaz à effet de serre.

En situation existante de droit, les activités du site (commerce, bureau, ateliers et dépôts) présentes au sein du bâtiment engendrent des émissions de gaz à effet de serre résultant :

- ☐ D'**émissions directes**, à savoir celles liés aux consommations de gaz pour le chauffage et à la circulation automobile ;
- ☐ Et d'**émissions indirectes**, à savoir les consommations d'électricité, qui n'ont pas lieu au droit du site et qui dépendent du mix énergétique auquel il est fait recours pour la produire.

Par ailleurs, les éventuelles fuites de fluides frigorigènes associés à l'utilisation des installations de climatisation entraînent également des émissions indirectes de gaz à effet de serre. Ces fluides frigorigènes possèdent un Potentiel de Réchauffement Global (GWP) propre, désignant le potentiel de réchauffement global du gaz émis dans l'atmosphère. Cette valeur se mesure relativement au **CO₂** dont le **GWP** est égal à **1** sur une période de **100 ans**.

4.9.3. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.9.3.1. Impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre

A. Exploitation des bâtiments

Les **émissions directes** liées à l'exploitation des bâtiments concernent principalement les émissions de gaz de combustion liés au fonctionnement des chaudières (existantes) et à la circulation automobile en lien avec le site (voir ci-après point *B. Mobilité*).

Des **émissions indirectes** seront en outre liées à la production de l'électricité consommée : principalement liée au fonctionnement des équipements électroménagers et à l'éclairage. Ces émissions dépendront du mix énergétique utilisé pour la produire. En 2023, le mix énergétique belge se composait principalement d'énergie nucléaire (43%) et d'énergie fossile (21,5%). La production et le transport de l'électricité en Belgique émet environ 0,2 kg CO₂-eq/kWh.

B. Mobilité

Le trafic routier induit par les futurs occupants des bâtiments engendrera des émissions de gaz à effet de serre qui dépendront notamment du type de motorisation des véhicules utilisés. Ces émissions seront directes dans le cas des véhicules thermiques ou indirectes dans le cas des véhicules électriques (partiellement indirectes pour les véhicules hybrides). Cependant, le niveau de trafic devrait demeurer relativement similaire à la configuration actuelle, et les émissions polluantes résultantes seront donc comparables.

4.9.3.2. Adaptation du projet face aux changements climatiques

Le projet prévoit comme seule intervention permettant de limiter ponctuellement les effets d'îlot de chaleur : la modification de la teinte des tuiles des toitures sur la rue aux Fleurs.

Voir chapitre Microclimat

En outre, le projet prévoit également l'isolation des façades des maisons unifamiliales de la rue aux Fleurs. Malgré l'impact très ponctuel de ces interventions, elles constituent des adaptations à l'évolution du climat attendue et au futur contexte énergétique.

4.9.4. Evaluation des incidences du chantier

4.9.4.1. Emissions de gaz à effet de serre engendrées lors du chantier

La mise en œuvre du chantier sera inévitablement source de gaz à effet de serre : des émissions directes liées aux consommations d'énergie fossile (utilisation des engins, véhicules de chantier, groupes de secours, ...) et des émissions indirectes liées aux matériaux (extraction des matières premières, transport, ...) et aux consommations en électricité (engins de chantier, éclairage, base-vie, ...).

4.9.4.2. Circularité des matériaux

Le présent projet de rénovation intègre une approche circulaire des matériaux en privilégiant leur réemploi. À ce stade, l'inventaire précis des matériaux à réutiliser, que ce soit in situ ou ex situ, n'est pas encore établi. Néanmoins, cette rénovation permettra de valoriser des éléments existants et de limiter la production de déchets, et ainsi réduire l'empreinte environnementale globale du projet.

4.9.5. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Aucune autre mesure que celles mentionnées dans ce chapitre n'est prise par le demandeur.

4.10. Microclimat

En matière de microclimat, les interventions du projet restent très limitées, n'influençant que très peu les paramètres agissant sur le microclimat.

En matière d'**ensoleillement**, le projet conserve la volumétrie existante, à l'exception d'une modification des toitures en intérieur d'îlot pour intégrer des volumes similaires à des grandes lucarnes. Ceci implique une légère réhausse de la toiture qui peut engendrer un ombrage légèrement augmenté. Il est estimé que cet impact est négligeable étant donné la faible hauteur de la réhausse, de l'occurrence de l'impact à des moments précis de la journée (quand le soleil est à son zénith), sur de courtes durées et sur des zones très localisées.

En ce qui concerne le potentiel d'effet d'**îlot de chaleur urbain**, le projet prévoit la modification de la teinte des tuiles de toiture des bâtiments situés le long de la rue aux Fleurs, en optant pour des tons plus clairs. Des teintes plus claires sont également envisagées pour les façades de ces mêmes bâtiments. L'augmentation de l'albédo de ces surfaces contribuera à une meilleure réflexion du rayonnement solaire, limitant ainsi l'accumulation de chaleur en surface. Cette intervention permettra d'atténuer localement l'effet d'îlot de chaleur urbain, bien que son impact global demeure mineur en raison de la nature ponctuelle des aménagements prévus.

4.10.1. Evaluation des incidences du chantier

Outre l'installation de grues et/ou de barrières durant certaines phases du chantier qui risquent de créer un ombrage ponctuel et localisé sur l'espace public et le cadre bâti autour du site, le chantier n'aura pas d'incidences notables en matière d'ombrage ou d'îlot de chaleur.

4.10.2. Mesures prises par le demandeur en vue d'éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Aucune autre mesure que celles mentionnées dans ce chapitre n'est prise par le demandeur.

4.11. Environnement sonore et vibratoire

4.11.1. Description de la situation existante

4.11.1.1. Contexte réglementaire en matière de nuisances acoustiques

A. Cadre général

Le cadre réglementaire en matière de bruit en Région de Bruxelles-Capitale est constitué de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Cette ordonnance a été modifiée par l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 concernant la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et par les arrêtés du 21 novembre 2002.

B. Bruit des installations classées et de voisinage

Les **bruits de voisinage** sont régis par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.

Le **bruit issu d'installations classées** est régi par 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.

Les valeurs limites de bruit admissibles pour ces deux sources de nuisances acoustiques sont définies en fonction de la situation géographique (affectation au PRAS), des heures d'exploitation, des jours ouvrables et non ouvrables, et en fonction des types de bruit. Les conditions de mesure et d'analyse sont également précisées dans ces arrêtés.

Dans le cas présent, comme indiqué dans la figure ci-après, le site étudié est localisé en **zone d'habitation** au PRAS, correspondant à une zone acoustique de **type 2**. Les parcelles jouxtant le site sont également reprises en zone acoustique de **type 2**. A noter qu'il existe également des zones acoustiques de **type 5** (zones administratives) et de **type 4** à proximité du site du projet.

Concernant le bruit de voisinage : selon l'article 5 §2, « *lorsque les mesures sont effectuées dans une zone différente de celle d'où provient la source sonore, les valeurs les **plus strictes** sont d'application* ». Dans ce cas, ce sont les valeurs limites de la zone 2 qui s'appliquent autour du site du projet.

Concernant le bruit issu d'installations classées, la législation prévoit dans l'article 4 §2 de l'arrêté que « *lorsque les mesures sont effectuées dans une zone différente de celle d'où provient la source sonore, les valeurs **les moins strictes** sont d'application* ». Ceci implique qu'en cas d'analyse de l'impact sur les zones d'habitation (îlot du projet notamment), il faudra utiliser les valeurs limites de la zone 5.



Figure 44 : Situation du site au regard de zones de bruit définies sur base du PRAS (ARIES sur fond Geodata Bruxelles Environnement, 2025).

Les valeurs limites d'application en zones 2, 4 et 5, édictées par l'arrêté du 21 novembre 2002 du Gouvernement de la RBC relatif à la lutte contre le bruit et vibrations générées par les installations classées, sont les suivantes :

Périodes	Tranches horaires				Zone 2	Zone 4	Zone 5
	Jours ouvrables	Samedi	Dimanche et jours fériés				
A	07h-19h			Valeurs limites L_{sp} [dB(A)]	45	51	54
				Nombre d'événements N	20	30	30
				Seuil de pointe S_{pte} [dB(A)]	72	84	90
B	19h-22h	07h-19h		Valeurs limites L_{sp} [dB(A)]	39 / 45 ^b	45 / 51 ^b	48 / 54 ^b
				Nombre d'événements N	10	20	20
				Seuil de pointe S_{pte} [dB(A)]	66	78	84
C	22h-07h	Sa 19h- Di 07h	Di 07h- Lu 07h	Valeurs limites L_{sp} [dB(A)]	33 / 39 ^{ab}	39 / 45 ^{ab}	42 / 48 ^{ab}
				Nombre d'événements N	5	10	10
					10 ^a	20 ^a	20 ^a
				Seuil de pointe S_{pte} [dB(A)]	60	72	78
					66 ^a	78 ^a	84 ^a

a : Limites applicables aux installations dont le fonctionnement ne peut être interrompu

b : Limites applicables aux magasins pour la vente au détail

Tableau 8 : Valeurs limites du niveau de bruit spécifique L_{sp} généré par les installations classées en zone 2 (ARGRBC, 2002)

Dans ce tableau, le niveau spécifique (L_{sp}) représente le niveau sonore de l'installation abstraction faite de toute autre source de bruit. En effet, il est important d'isoler le bruit spécifiquement attaché au fonctionnement de l'installation étudiée. L'arrêté prévoit également un niveau de pointe (S_{pte}) qui ne peut être dépassé qu'un certain nombre de fois par heure (N). Un facteur correctif est de plus appliqué si des émergences tonales sont observées.

4.11.1.2. Description de l'environnement sonore en situation existante

A. Description de l'environnement sonore

L'environnement sonore actuel est décrit sur la base de la cartographie du bruit des transports en région de Bruxelles-Capitale (voir figures ci-après). Ces cartes ont été réalisées par Bruxelles Environnement en 2021 et permettent d'avoir une vision qualitative de l'environnement sonore ainsi qu'un ordre de grandeur du niveau sonore à l'endroit étudié.

Les figures ci-après présentent le niveau bruit global (bruit routier, aérien et ferroviaire) et le niveau de bruit routier selon l'indice L_{den} ⁶. D'après la carte du bruit global, il apparaît que l'environnement sonore du site est compris entre 45 et 50 dB(A) le long de ses façades. Le niveau de bruit global peut être qualifié de relativement calme. Le site se localise à proximité

⁶ Niveau de bruit jour-soir-nuit avec pondération tenant compte de la gêne sonore du bruit en soirée et la nuit.

directe du boulevard Emile Jacqmain, dont la circulation automobile sur cet axe représente une des principales sources de nuisances sonores à proximité du site.

A noter que la carte du bruit routier indique que l'environnement sonore au droit du site est plus calme ($< 45 \text{ dB(A)}$) par rapport à ce qui est présenté sur la carte de bruit global. Cela illustre donc que le trafic routier n'est pas la seule source de nuisances sonores. En effet, l'environnement sonore au niveau du site est également influencé par le trafic aérien. Ce dernier représente une source de bruit intermittente par rapport au trafic routier qui est plus continu (ou semi-continu).

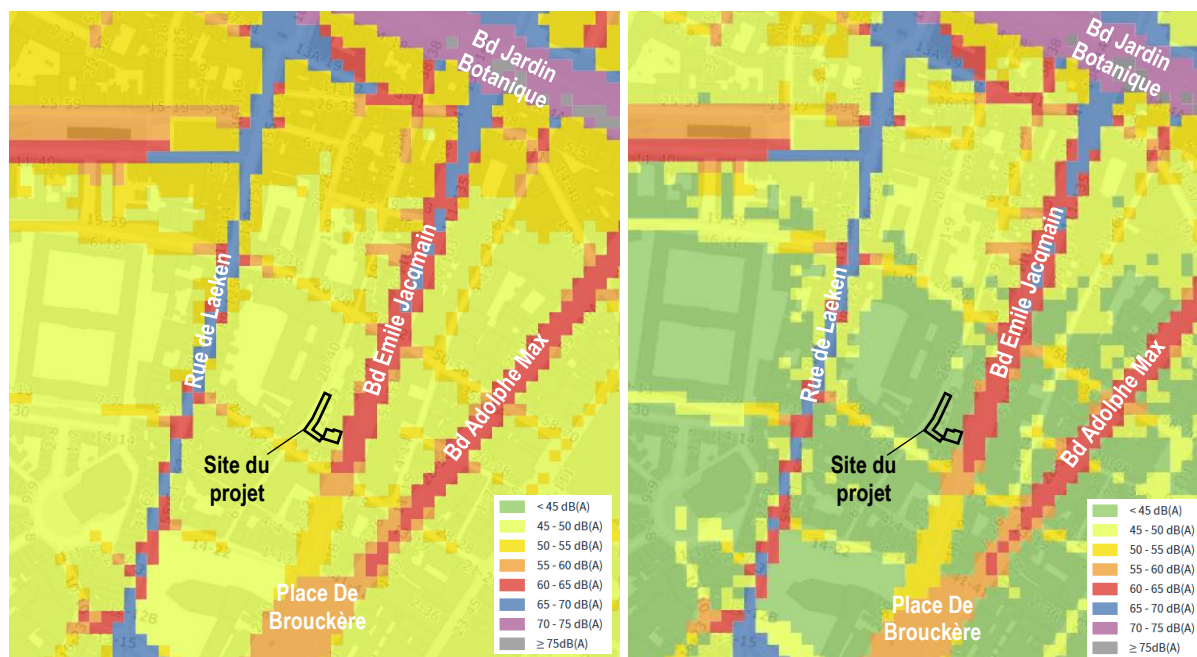


Figure 45 : Carte de bruit multi exposition (à gauche) et routier (à droite) - Niveau Lden (ARIES sur fond Bruxelles Environnement, 2025)

B. Stratégie zones de confort acoustique et façades calmes

La directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement exige que les États membres élaborent des plans d'action pour prévenir et réduire le bruit lorsque cela est nécessaire, ainsi que préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante. Ces plans d'action, basés sur les résultats de la cartographie du bruit, doivent notamment identifier et définir des zones calmes en milieu urbain et rural, et les protéger contre toute augmentation éventuelle du bruit.

Dans ce cas, la zone sur laquelle le projet est entièrement repris en **zone de confort à créer** (zone « *Pentagone-Ouest* ») et il est repris en partie dans une **zone de confort à protéger** (quartiers) tel qu'illustré sur la figure ci-après.

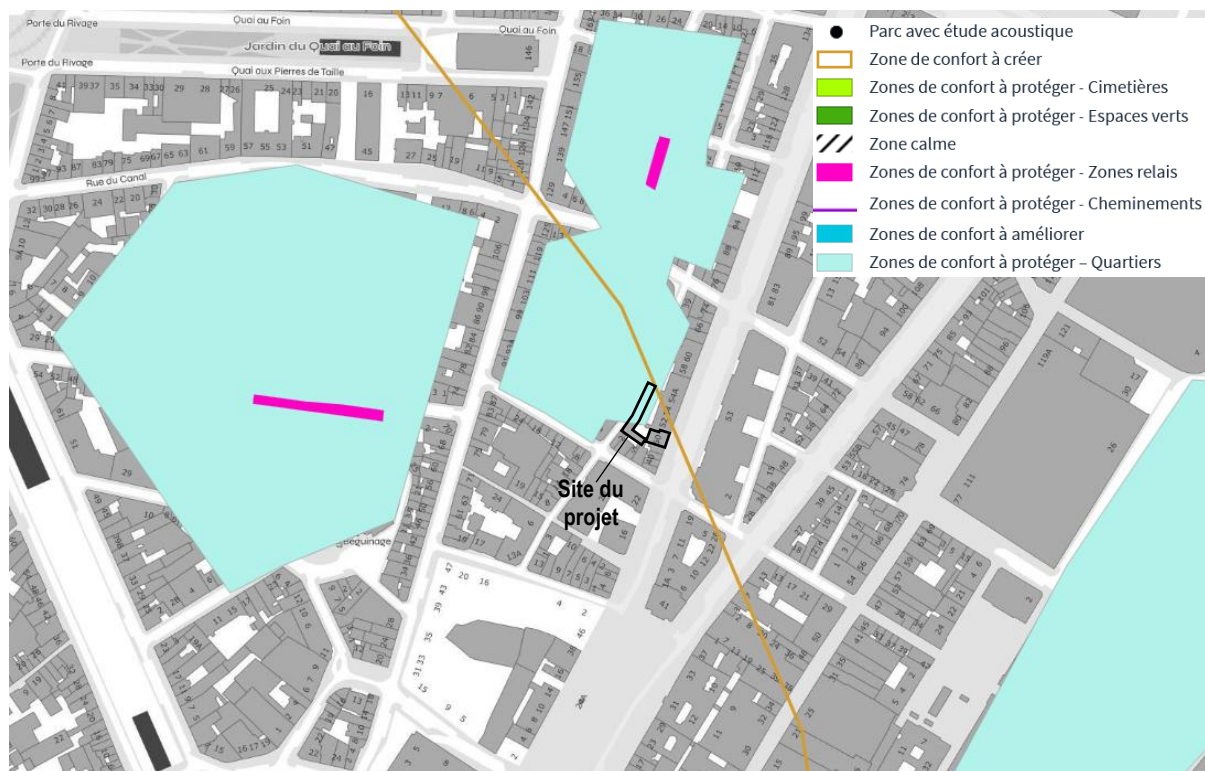


Figure 46 : Stratégie zones de confort acoustique (ARIES sur fond Bruxelles Environnement, 2025)

Les zones de confort acoustique à créer sont actuellement des zones de carence qui ne bénéficient d'aucune offre en la matière. Il s'agit de zones d'enjeux pour lesquelles il n'est pas possible d'avoir accès à pied à une zone de confort ou à une zone de confort potentielle d'accès public, voire de vivre au calme.

Les zones de confort acoustiques à protéger (quartiers) sont des quartiers principalement résidentiels, exposés à un niveau sonore inférieur à 55 dB(A) selon les cartes de bruit des transports terrestres, et ayant une faible densité d'activités industrielles, de transport, d'HoReCa, de commerces, d'activités nocturnes, sans commissariat ni caserne de pompiers.

C. Description des affectations sensibles

De manière générale, les logements sont considérés comme des affectations sensibles au bruit puisque la population s'y trouve lors des périodes de repos en soirée, la nuit et le week-end. Bien que le site du projet se trouve dans un tissu urbain hétérogène, plusieurs poches résidentielles sont présentes à proximité : au sein de l'îlot reprenant le projet et notamment au sein de l'immeuble 50-56 du boulevard Émile Jacqmain, le long de la rue du Cirque, etc.

D. Conclusion sur l'environnement sonore existant

En conclusion, le site présente un environnement sonore globalement calme malgré la proximité du boulevard Émile Jacqmain, source principale de bruit ambiant. Le projet s'inscrit dans une zone de confort à créer, marquée par un déficit d'espaces calmes accessibles, mais

également en partie dans une zone de confort à protéger, caractérisée par une faible exposition sonore. La présence de logements à proximité, considérés comme sensibles au bruit, renforce les enjeux liés à la préservation de la qualité sonore.

Ces éléments soulignent la nécessité d'intégrer des mesures de protection acoustique adaptées dans le développement du projet.

4.11.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.11.2.1. Activités projetées

Le projet accueillera une zone de dépôt/atelier (45 m²), un commerce ainsi que des logements, qui sont des fonctions déjà présentes sur le site en situation existante.

De manière générale, la fonction résidentielle est caractérisée par un niveau sonore relativement bas et plutôt sensible au bruit, particulièrement pendant les périodes de repos, notamment la nuit et les week-ends. Pour les commerces, seules les livraisons peuvent être potentiellement bruyantes. En revanche, le niveau sonore associé à l'espace de dépôt/atelier dépendra fortement de la nature des activités qui y seront développées. Il est toutefois à noter que les plages horaires potentiellement les plus bruyantes (matin et après-midi en semaine) ne coïncident pas avec les périodes sensibles pour les logements.

Les principales sources de bruit envisagées seront liées au fonctionnement des installations techniques ainsi qu'aux flux de circulation générés par le projet (employés, visiteurs, habitants, clients et livraisons).

4.11.2.2. Bruit lié aux installations techniques

Globalement, les installations techniques du projet (chaudières existantes conservées dans ce cas-ci) sont localisées dans un local fermé en sous-sol. Elles ne généreront donc pas de nuisance sonore en dehors de ce local. Les rejets d'air de la ventilation hygiénique seront localisés en toiture des bâtiments. Cette localisation permettra de réduire les potentielles nuisances pour le voisinage.

4.11.3. Evaluation des incidences du chantier

Le chantier générera un certain nombre de nuisances acoustiques sur toute la durée du chantier du fait de l'utilisation des engins de chantier, des transbordements et du transport de marchandises, et du charroi de chantier de manière générale. Les phases de démolition et de gros œuvre constituent les phases les plus bruyantes.

4.11.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Aucune autre mesure que celles mentionnées dans ce chapitre n'est prise par le demandeur.

4.12. Être humain

Le chapitre dédié à **l'être humain** s'articule principalement autour de deux dimensions complémentaires :

- La **sécurité subjective**, qui concerne le sentiment de sécurité ressenti par les usagers dans le périmètre du projet et ses abords immédiats, en lien avec l'ambiance urbaine, la fréquentation, l'éclairage, ou encore la qualité des aménagements.
- La **sécurité objective**, qui évalue les risques concrets pour la sécurité physique des futurs occupants et riverains. Elle inclut notamment des éléments relatifs à l'accessibilité du site pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les conditions d'évacuation, les risques d'incendie, ainsi que l'accès pour les véhicules d'intervention.

4.12.1. Description de la situation existante

Le site se situe à l'interface de deux typologies de voiries : d'un côté, le boulevard Émile Jacqmain, axe structurant du centre-ville, et de l'autre, la rue aux Fleurs, voie à caractère local.

Pour rappel, le projet consiste en la reconversion de la majorité des espaces actuellement occupés par des ateliers, dépôts et un bureau en logements. Il maintient la fonction commerciale existante sur le boulevard Émile Jacqmain et conserve une partie du rez-de-chaussée, côté rue aux Fleurs, pour l'usage de dépôt. L'implantation générale du bâtiment est conservée, mais une intervention ponctuelle est prévue sur la toiture : deux volumes à toiture plate seront intégrés, orientés vers l'intérieur de l'îlot.

4.12.1.1. Sécurité subjective

La sécurité subjective est largement influencée par des éléments extérieurs tels que l'éclairage, la fréquentation des lieux, l'organisation de la circulation ou encore la propreté. Ces facteurs jouent un rôle essentiel dans la perception de la qualité des espaces publics et dans le renforcement des liens sociaux.

Le boulevard Émile Jacqmain, large et très fréquenté, bénéficie d'un bon éclairage public et est bordé d'arbres et d'arbustes, ce qui contribue positivement à la qualité paysagère du site. À l'inverse, la rue aux Fleurs présente un caractère plus intime et local : il s'agit d'une voie étroite, peu fréquentée et peu éclairée, dépourvue de végétation sur les trottoirs à hauteur du site. Par ailleurs, l'occupation du rez-de-chaussée par des fonctions de dépôt et d'ateliers n'apporte pas d'animation particulière à la rue.

4.12.1.2. Sécurité objective

Sur le boulevard Émile Jacqmain, le trottoir longeant la façade du site bénéficie d'un aménagement qualitatif. Il est physiquement séparé de la chaussée par une bande végétalisée, ce qui contribue à la sécurité des piétons en créant une zone-tampon entre les flux motorisés et l'espace piétonnier. Sa largeur est suffisante pour garantir une bonne visibilité et des conditions de déplacement confortables. De plus, le boulevard ayant récemment fait l'objet d'un réaménagement, le revêtement au sol est en bon état, ce qui renforce la sécurité et le confort de marche.

En revanche, la situation est plus problématique du côté de la rue aux Fleurs. À hauteur du site, les trottoirs sont très étroits, voire insuffisants pour un passage piéton en toute sécurité. Cette configuration oblige souvent les piétons à emprunter la chaussée, ce qui augmente les risques de conflits avec les véhicules. Par ailleurs, l'état dégradé de certains pavés compromet le confort et la sécurité de circulation, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes ou les cyclistes empruntant occasionnellement la voirie.

4.12.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.12.2.1. Sécurités des usagers du site et des abords

A. Sécurité subjective

Le changement d'affectation prévu par le projet, qui renforce la présence de logements, contribuera à une animation continue du site tout au long de la journée. Cette occupation résidentielle favorisera un meilleur contrôle social informel, notamment le long de la rue aux Fleurs, ce qui devrait renforcer le sentiment de sécurité dans cette zone.

Le projet ne prévoit pas d'intervention spécifique sur l'éclairage public ni sur les dispositifs liés à la propreté des espaces publics.

B. Sécurité objective

Le projet intègre plusieurs accès carrossables le long de la rue aux Fleurs : deux desservant les garages liés aux logements, et un destiné au garage associé au dépôt. Cette configuration peut entraîner des conflits ponctuels entre les circulations piétonnes et les véhicules motorisés au niveau du trottoir. En revanche, aucun accès carrossable n'est prévu depuis le boulevard Émile Jacqmain.

Par ailleurs, le projet ne prévoit pas de modification des cheminements piétons aux abords immédiats du site.

4.12.2.2. Accessibilité aux PMR

Côté boulevard Émile Jacqmain, le bâtiment est accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) depuis l'espace public via l'entrée située au n°50A, l'accès au premier étage étant assuré par l'ascenseur. Le commerce situé au rez-de-chaussée est également accessible par l'entrée du n°50.

Du côté de la rue aux Fleurs, seuls les rez-de-chaussée des logements et du dépôt sont accessibles aux PMR. Les maisons unifamiliales ne disposent pas d'ascenseurs.

4.12.2.3. Gestion et prévention du risque incendie

Le projet est soumis à l'avis SIAMU.

La fiche descriptive à joindre au formulaire de demande d'avis de prévention incendie indique :

« Pour ce qui est des logements rue aux Fleurs, il s'agit d'une série de 4 logements unifamiliaux mitoyens, séparés par des murs présentant une résistance au feu EI60' de par leur nature et épaisseur.

Chaque logement est accessible au SIAMU depuis la rue.

Pour l'appartement au R+1 du Boulevard Emile Jacqmain, l'évacuation s'effectue via l'escalier principal de l'immeuble. Des fenêtres sont également accessibles au service incendie depuis la rue. La porte d'entrée de l'appartement sera EI30.

Chaque appartement est compartimenté. Les murs entre les appartements et le couloir sont selon les Normes de Base.

Les largeurs des couloirs et des escaliers du chemin d'évacuation ont une largeur de min. 85 cm. »

4.12.3. Evaluation des incidences du chantier

Au stade actuel de développement du projet, les mesures spécifiques de sécurité objective ou subjective relatives au chantier n'ont pas encore été développées. Celles-ci seront mises en place par l'entreprise générale une fois désignées.

Etant donné que le site borde le boulevard Émile Jacqmain et la rue aux Fleurs, le risque que le chantier impacte la sécurité des usagers existe, notamment vis-à-vis des piétons et cyclistes. Ce peut être réduit par la mise en place de signalisation claire et éventuellement de traversées sécurisées. A noter toutefois que l'emprise du chantier ne devrait pas empiéter sur l'espace public.

Les émissions de bruit et de poussières produites par le chantier pourraient engendrer des nuisances pour les riverains les plus proches.

4.12.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

Aucune autre mesure particulière que celles mentionnées dans ce chapitre n'est prise par le demandeur.

4.13. Déchets

4.13.1. Description de la situation existante

En situation existante, le site présente une certaine mixité fonctionnelle : commerces, bureaux, ateliers et zones de dépôt coexistent, générant des déchets de nature variée.

Les bâtiments existants ne disposent pas de locaux spécifiquement dédiés à la gestion des déchets. Toutefois, certaines activités en rez-de-chaussée bénéficient de plusieurs espaces de dépôt, dont certains sont probablement utilisés à cet effet.

4.13.2. Evaluation des incidences du projet au regard de la situation existante

4.13.2.1. Type de déchets produits

Au niveau des types de déchets produits, le projet implique essentiellement les évolutions suivantes :

- ☐ Réduction significative des déchets issus des activités d'ateliers et de dépôts ;
- ☐ Suppression des déchets liés aux activités de bureau ;
- ☐ Maintien de la production de déchets liée au commerce (notamment le plastique d'emballage et le carton) ;
- ☐ Production supplémentaire de déchets de type ménager liés aux logements, qui sont répartis comme suit :
 - Les déchets « tout-venant » (sacs blancs) ;
 - Les papiers/cartons (sacs jaunes) ;
 - Les déchets organiques (sacs orange) ;
 - Les emballages plastiques et métaux PMC (sacs bleus) ;
 - Le verre (bouteilles, bocaux, etc.) ;
 - Quelques déchets dangereux, tels que :
 - Piles, cartouches d'imprimantes, ampoules, produits d'entretien, etc. ;
 - Déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE).

4.13.2.2. Stockage, tri et évacuation des déchets

Le projet ne prévoit pas la création de locaux spécifiques pour la gestion des déchets liés aux nouveaux logements, au commerce ou à la zone de dépôt.

Concernant les activités commerciales et de dépôt, des espaces sont disponibles et peuvent être utilisés à cet effet.

Quant à l'appartement situé au premier étage du boulevard Émile Jacqmain, ses déchets seront pris en charge via le local poubelle commun situé au rez-de-chaussée de l'immeuble, lequel se trouve en dehors du périmètre de la présente demande.

4.13.3. Evaluation des incidences du chantier

Le chantier générera des déchets, étant toutefois précisé que le projet envisagé respecte la structure existante et tend à minimiser l'impact des démolitions ponctuelles.

Le chantier en phase de construction impliquera principalement la production de déchets métalliques et de déchets habituels tels que des plastiques, des palettes ou des cartons. Il sera également source de poussières.

4.13.4. Mesures prises visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier

À ce stade, aucune mesure complémentaire n'est envisagée en dehors de celles déjà décrites.

5. Résumé non-technique

5.1. Résumé non-technique en français

Le présent rapport d'incidences est rédigé, à l'initiative du demandeur, dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme relative à la **rénovation et la reconversion de bâtiments** appartenant à la Ville de Bruxelles sis 50 et 50A boulevard Émile Jacqmain et 23-27 rue aux Fleurs à 1000 Bruxelles.

La demande est introduite par la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles (autrice de l'architecture du projet), en collaboration avec le bureau Six Consulting & Engineering (techniques spéciales et proposition PEB), le bureau A-tech (acoustique) et le bureau Gamaco Ingénieurs – Conseils (stabilité).

D'après la carte du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), le site du projet est entièrement repris en **zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement (ZICHEE)** ainsi qu'en **zone d'habitation**. Le site n'est concerné par aucun PPAS.

Le site concerné par la demande se compose principalement : (1) d'un bâtiment en briques en R+2 le long de la rue aux Fleurs, construit dans les années 70 pour servir d'ateliers et de dépôts de la Ville de Bruxelles ; (2) d'un immeuble haussmannien du XIX^e siècle situé boulevard Émile Jacqmain, dont seuls le rez-de-chaussée (commerce) et le premier étage (bureau) font partie du projet ; (3) d'une annexe reliant ces deux volumes à l'intérieur de l'îlot. Le périmètre est presque entièrement bâti, à l'exception d'une petite zone végétalisée d'environ 7 m² au nord, tandis qu'un jardin planté, situé à l'intérieur de l'îlot, se trouve en dehors du site visé par la demande. L'immeuble situé le long du boulevard fait partie d'un ensemble de quatre immeubles de rapport repris à l'Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet consiste à transformer la majorité des ateliers et dépôts situés le long de la rue aux Fleurs et dans les niveaux supérieurs de l'annexe intérieure en logements, sous forme de maisons individuelles, tout en maintenant le commerce existant au rez-de-chaussée du boulevard Émile Jacqmain, lequel sera étendu dans la partie rez-de-chaussée de l'annexe. Le bureau situé au premier étage de cet immeuble sera également reconverti en un appartement.

Le projet présente une superficie de plancher totale de 3.780 m², dont 3.389,7 m² sont destinés aux logements, 523,3 m² au commerce et 69 m² à l'atelier. Il prévoit la création d'un emplacement de stationnement pour véhicules motorisés (un garage au niveau d'une maison unifamiliale), et 11 emplacements pour vélos.

En matière d'**urbanisme**, le projet introduit la fonction résidentielle au sein du site (4 maisons unifamiliales et un appartement), ainsi que maintient certaines fonctions existantes : le commerce et l'un des ateliers. Ce programme est compatible avec les fonctions déjà présentes au sein de l'îlot, qui est à dominante résidentielle, et s'avère cohérent avec les prescriptions du PRAS et les orientations du PRDD pour l'hypercentre bruxellois, qui visent à favoriser le développement d'îlots mixtes à dominante résidentielle.

D'un point de vue architectural, le projet prévoit plusieurs interventions. Pour le bâtiment situé rue aux Fleurs, le projet prévoit la création de nouveaux accès, l'isolation par l'intérieur, la modification du traitement architectural des façades, la modification de la teinte de la toiture, l'ouverture de nouvelles baies, la réhausse ponctuelle de la toiture en intérieur d'îlot (afin d'insérer de petits balcons privatifs) et l'installation d'un escalier métallique extérieur en façade

(donnant accès au logement du niveau R+1). Ces interventions modifient légèrement la perception de la façade et la toiture, principalement depuis l'intérieur de l'îlot, l'impact étant limité en raison de l'ampleur modérée des modifications et de la végétation qui filtre les vues.

Pour le bâtiment du boulevard Émile Jacqmain, les interventions architecturales sont mineures. L'aspect extérieur est conservé, donc aucune incidence n'est produite sur les caractéristiques patrimoniales de l'édifice.

Une dérogation au RRU concernant l'éclairage naturel est sollicitée ; celle-ci est dûment justifiée dans la note explicative du projet.

En termes **socio-économiques**, le projet prévoit la création de logements à destination des familles dans un quartier plus largement occupé par des personnes isolées. La suppression du bureau et la forte réduction des ateliers/dépôts s'inscrivent dans les tendances observées à l'échelle régionale ces dernières années tandis que le maintien de la cellule commerciale au droit du boulevard Émile Jacqmain se justifie étant donné sa localisation au sein du pôle commercial de la rue Neuve à proximité du piétonnier de Bruxelles au droit d'un axe fortement fréquenté.

Concernant la **mobilité**, le site dispose d'une bonne accessibilité pour l'ensemble des modes de transports avec des voiries à desserte locale propices à la circulation des modes actifs et permettant des liaisons rapides avec la petite ceinture de Bruxelles (R20). Plusieurs lignes de métro et de tram à haute fréquence ainsi que deux gares SNCB importantes sont présentes à proximité du site.

Le site en situation projetée génèrera ± 430 déplacements journaliers tous modes confondus. La mise en œuvre du projet impliquera une hausse journalière de ± 30 déplacements tous modes confondus (dont ± 5 véhicules/jour supplémentaires) par rapport à la situation existante de droit. Les infrastructures cyclo-piétonnes seront en mesure de supporter les flux générés par le projet de manière sécurisée tandis que les flux motorisés générés par le projet ne seront pas de nature à modifier les conditions de circulation existantes. L'offre de stationnement automobile sera suffisante pour répondre à la demande tandis que l'offre de parcage pour les vélos sera aménagée par les futurs usagers du projet.

En ce qui concerne le **sol**, le **sous-sol** et les **eaux souterraines**, le site n'est pas repris à l'inventaire de l'état du sol et aucune Reconnaissance de l'État du Sol n'a été conduite sur le site. La nappe d'eau souterraine la plus proche au droit du site se situe à environ 2 m sous le niveau du sol. Le projet ne prévoyant pas de nouvelles surfaces imperméables et pas de travaux en sous-sol, celui-ci n'est pas de nature à modifier les conditions d'infiltration actuelles ni à compromettre la recharge et l'écoulement naturelle de la nappe phréatique.

Concernant l'**hydrologie** et l'**égouttage**, le projet ne prévoit ni la mise en place d'un dispositif de gestion intégrée des eaux pluviales, ni la modification des surfaces imperméables. Toutefois, l'introduction de logements dans le site entraîne une augmentation de la consommation et les rejets d'eau par rapport à la situation existante. Ceux-ci sont estimés à 2,08 m³/jour.

Au regard de la **faune** et la **flore**, le site du projet est repris en zone prioritaire de verdoisement au PRDD et en zone de valeur biologique limitée (catégorie E) dans la carte d'évaluation biologique. Il est également repris en zone de carence en espaces verts. Les espaces végétalisés existants sur le site se limitent au jardin collectif à vocation ornementale comprenant plusieurs arbres et arbustes situé à l'intérieur de l'îlot, dont seule une petite portion fait partie du périmètre de la demande. Concernant la faune présente sur le site, les observations signalent que principalement des espèces communes et typiques d'un

environnement urbain y sont présentes. Les interventions du projet n'affectent pas les espaces végétalisés en bordure du site, la situation reste donc inchangée par rapport à l'existant.

Concernant l'**énergie**, la proposition PEB du 10/10/2024 indique que toutes les unités respecteront les exigences réglementaires sans dérogation. Le projet génèrera une nouvelle demande énergétique liée à la création de logements, avec des pics de consommation attendus principalement en soirée et durant les week-ends, tandis que l'espace atelier présentera des pointes surtout en matinée et en après-midi les jours ouvrables. L'installation de chauffage existante (chaudières à gaz) est conservée dans le cadre du projet et sera raccordée aux nouveaux logements créés.

En ce qui concerne la **qualité de l'air**, les logements sont équipés d'un système de ventilation C+, qui ne rejette de l'air (chaud) que lorsque la qualité de l'air est mauvaise ou trop humide. Quant aux garages, le renouvellement de l'air se fait de manière naturelle, aucun système mécanique n'étant prévu.

En termes de **microclimat**, la modification des toitures en intérieur d'îlot peut engendrer un ombrage légèrement augmenté sur des zones très localisées, mais considéré négligeable étant donné la faible hauteur de la réhausse. Concernant les effets de chaleur urbaine, certaines interventions du projet (comme la modification de la teinte des tuiles de toiture) permettent d'atténuer très localement ces effets.

À propos du **climat**, le projet représentera une source d'émission de gaz à effet de serre, en lien avec le fonctionnement de ses installations techniques et la circulation des véhicules à destination et à l'origine du site. Toutefois, les interventions précitées du projet visant à limiter les effets d'îlot de chaleur auront des impacts positifs en matière de climat.

Concernant l'**environnement sonore**, les installations techniques potentiellement bruyantes du projet (chaudières existantes conservées) sont localisées dans des locaux fermés, réduisant ainsi les nuisances pour le voisinage. Les fonctions prévues sur le site du projet ne sont pas considérées comme étant particulièrement bruyantes. Le trafic généré par le projet ne sera pas de nature à influencer significativement l'environnement sonore sur et autour du site.

En ce qui concerne l'**être-humain**, l'implantation d'une fonction résidentielle apporte une présence humaine sur le site qui améliore le contrôle social tout au long de la journée et renforce la sécurité subjective par rapport à la situation existante. Toutes les fonctions du site sont accessibles aux services d'intervention. Concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), le bâtiment est entièrement accessible du côté du boulevard Émile Jacqmain (le commerce depuis l'entrée du n° 50, le logement via l'ascenseur du n° 50A), tandis que seulement les rez-de-chaussée du bâtiment sont accessibles du côté de la rue aux Fleurs.

En matière de **déchets**, le projet ne prévoit pas la création de locaux spécifiques pour la gestion des déchets. Toutefois, des espaces sont disponibles et peuvent être utilisés à cet effet pour le commerce et l'atelier, tandis que l'appartement de l'immeuble sis boulevard Émile Jacqmain peut se servir du local poubelle commun du bâtiment.

5.2. Résumé non-technique en néerlandais / Niet-technische samenvatting in het Nederlands

Het onderhavig effectenrapport is opgesteld op initiatief van de aanvrager in het kader van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot de **renovatie en herbestemming van gebouwen** in eigendom van de Stad Brussel, gelegen aan de Emile Jacqmainlaan 50 en 50A en de Bloemenstraat 23-27 te 1000 Brussel.

De aanvraag wordt ingediend door de Grondregie van de Stad Brussel (ontwerper van het architectuurproject), in samenwerking met het bureau Six Consulting & Engineering (speciale technieken en EPB-voorstel), het bureau A-tech (akoestiek) en het bureau Gamaco Ingenieurs – Adviseurs (stabiliteit).

Volgens de kaart van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) ligt het volledige projectterrein in een **zone van cultureel, historisch en esthetisch belang** (ZCHEB) en in een **woongebied**. Het terrein is niet opgenomen in een bijzonder bestemmingsplan (BBP).

Het terrein van de aanvraag bestaat hoofdzakelijk uit: (1) een bakstenen gebouw van twee verdiepingen met zadeldak langs de Bloemenstraat, gebouwd in de jaren 70 voor gebruik als ateliers en opslagplaatsen van de Stad Brussel; (2) een Haussmann-gebouw uit de 19e eeuw langs de Emile Jacqmainlaan, waarvan enkel het gelijkvloers (handel) en de eerste verdieping (kantoor) deel uitmaken van het project; (3) een bijgebouw dat deze twee volumes met elkaar verbindt binnen het bouwblok. Het projectperceel is vrijwel volledig bebouwd, met uitzondering van een kleine groene zone van ongeveer 7 m² in het noorden, terwijl een binnentuin met beplanting buiten het projectgebied ligt. Het gebouw aan de laan maakt deel uit van een geheel van vier huurgebouwen die zijn opgenomen in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het project omvat de omvorming van het merendeel van de ateliers en opslagplaatsen langs de Bloemenstraat en in de bovenverdiepingen van het binnenliggende bijgebouw tot woningen in de vorm van eengezinswoningen, met behoud van de bestaande handelszaak op het gelijkvloers van de Emile Jacqmainlaan, die wordt uitgebreid naar het gelijkvloers van het bijgebouw. Het kantoor op de eerste verdieping van dit gebouw wordt eveneens omgevormd tot een appartement.

Het project omvat een totale vloeroppervlakte van 3.780 m², waarvan 3.389,7 m² bestemd is voor woningen, 523,3 m² voor handel en 69 m² voor het atelier. Het voorziet in de aanleg van één parkeerplaats voor gemotoriseerde voertuigen (een garage bij een eengezinswoning) en 11 fietsparkeerplaatsen.

Op **stedenbouwkundig** vlak introduceert het project een woonfunctie (4 eengezinswoningen en 1 appartement) en behoudt het enkele bestaande functies: de handelszaak en één atelier. Dit programma is verenigbaar met de functies die reeds aanwezig zijn in het bouwblok, dat hoofdzakelijk residentieel is, en sluit aan bij de voorschriften van het GBP en de doelstellingen van het GPDO voor de Brusselse Vijfhoek, die inzetten op de ontwikkeling van gemengde bouwblokken met een overwegend woonkarakter.

Op architecturaal vlak voorziet het project in meerdere ingrepen. Voor het gebouw in de Bloemenstraat gaat het onder meer om nieuwe toegangen, binnenisolatie, een wijziging van de architecturale gevelafwerking, een aanpassing van de dakbedekking, het creëren van nieuwe raamopeningen, een plaatselijke verhoging van het dak aan de binnenzijde van het bouwblok (voor kleine private balkons) en de installatie van een buitentrap in metaal aan de gevel (toegang tot de woning op de eerste verdieping). Deze ingrepen hebben een beperkte

impact op het gevel- en dakbeeld, voornamelijk zichtbaar vanuit het binnengebied, en worden verzacht door de aanwezige beplanting. Voor het gebouw aan de Emile Jacqmainlaan zijn de ingrepen minimaal en blijft het gevelbeeld behouden, zonder impact op de erfgoedwaarde van het pand. Er wordt een afwijking op het BGO gevraagd voor de natuurlijke lichtinval, zoals gemotiveerd in de toelichtingsnota.

Op **socio-economisch** vlak creëert het project gezinswoningen in een wijk die hoofdzakelijk wordt bewoond door alleenstaanden. De schrapping van kantoren en de aanzienlijke vermindering van ateliers/opslagruimten volgen de recente regionale trends, terwijl het behoud van de handelsruimte aan de Emile Jacqmainlaan wordt verantwoord door de ligging in de commerciële as rond de Nieuwstraat, nabij het Brusselse voetgangersgebied en een druk bezochte verkeersas.

Wat de **mobiliteit** betreft, beschikt de site over een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, met lokale ontsluitingswegen die gunstig zijn voor actieve modi en die snelle verbindingen mogelijk maken met de Kleine Ring van Brussel (R20). Verscheidene hoogfrequente metro- en tramlijnen alsook twee belangrijke NMBS-stations bevinden zich in de nabijheid van de site.

De site zal in de toekomstige situatie ongeveer 430 dagelijkse verplaatsingen genereren, alle vervoerswijzen samen. De uitvoering van het project zal een dagelijkse toename van ongeveer 30 verplaatsingen met zich meebrengen (waarvan circa 5 extra voertuigen per dag) ten opzichte van de bestaande vergunde toestand. De fiets- en voetgangersinfrastructuur zal in staat zijn de door het project gegenereerde stromen op een veilige manier op te vangen, terwijl de door het project gegenereerde gemotoriseerde stromen niet van aard zullen zijn om de bestaande verkeersomstandigheden te wijzigen. Het aanbod aan autoparkeerplaatsen zal voldoende zijn om aan de vraag te voldoen, terwijl het aanbod aan fietsparkeerplaatsen zal worden ingericht door de toekomstige gebruikers van het project.

Wat betreft de **bodem**, de **ondergrond** en het **grondwater**, is de site niet opgenomen in de inventaris van de bodemtoestand en werd er geen Bodemtoestandsonderzoek uitgevoerd op de site. Het dichtstbijzijnde grondwaterpeil ter hoogte van de site bevindt zich op ongeveer 2 m onder het maaiveld. Aangezien het project geen nieuwe verharde oppervlakken en geen ondergrondse werken voorziet, is het niet van aard om de huidige infiltratieomstandigheden te wijzigen noch om de aanvulling en de natuurlijke stroming van het grondwater aan te tasten.

Op het vlak van **hydrologie en riolering** voorziet het project geen geïntegreerd regenwaterbeheer en geen wijziging van verharde oppervlakken. De introductie van woningen op het terrein zal echter leiden tot een hogere waterconsumptie en lozing, geschat op 2,08 m³/dag.

Op het vlak van **fauna en flora** ligt het projectgebied in een prioritaire vergroenzingszone volgens het GPDO en in een zone met beperkte biologische waarde (categorie E) volgens de biologische waarderingskaart. Het gebied ligt ook in een zone met een tekort aan groene ruimten. De bestaande groene zones beperken zich tot een collectieve siertuin met bomen en struiken binnen het bouwblok, waarvan slechts een klein deel in het projectgebied valt. Er komen voornamelijk algemene, stedelijk typische diersoorten voor. De ingrepen tasten de groene zones aan de rand van het terrein niet aan, waardoor de situatie ongewijzigd blijft.

Wat **energie** betreft, geeft het EPB-voorstel van 10/10/2024 aan dat alle entiteiten zullen voldoen aan de reglementaire eisen zonder afwijking. Het project zal een nieuwe energievraag genereren in verband met de creatie van woningen, met verbruikspieken die voornamelijk 's avonds en tijdens het weekend worden verwacht, terwijl de atelierruimte vooral pieken zal

vertonen in de ochtend en de namiddag op werkdagen. De bestaande verwarmingsinstallatie (gasketels) wordt in het kader van het project behouden en zal worden aangesloten op de nieuwe wooneenheden.

Wat de **luchtkwaliteit** betreft, zijn de woningen uitgerust met een C+-ventilatiesysteem dat enkel lucht afvoert wanneer de luchtkwaliteit slecht of te vochtig is. De garages worden natuurlijk geventileerd, zonder mechanisch systeem.

Wat het **microklimaat** betreft, kan de wijziging van de daken in het binnengebied voor een lichte toename van schaduw zorgen op zeer lokale plaatsen, maar dit wordt als verwaarloosbaar beschouwd. Bepaalde ingrepen, zoals het aanpassen van de dakpannenkleur of het aanleggen van groendaken op de nieuwe volumes, dragen lokaal bij tot het beperken van het stedelijk hitte-eilandeffect.

In termen van **klimaat** zal het project broeikasgasemissies veroorzaken, onder meer door het gebruik van technische installaties en het verkeer van en naar het terrein. De eerder genoemde ingrepen ter beperking van het hitte-eilandeffect hebben echter een positief effect op het klimaat.

Wat de **geluidsomgeving** betreft, zijn de mogelijk lawaaiërie technische installaties van het project (behouden bestaande ketels) ondergebracht in afgesloten lokalen, waardoor de hinder voor de buurt beperkt blijft. De op de projectsite voorziene functies worden niet beschouwd als bijzonder lawaaiërig. Het verkeer dat door het project wordt gegenereerd, zal niet van aard zijn om de geluidsomgeving op en rond de site significant te beïnvloeden.

Voor de **menselijke omgeving** geldt dat de toevoeging van een woonfunctie de aanwezigheid op het terrein verhoogt, wat het sociale toezicht en het veiligheidsgevoel versterkt ten opzichte van de huidige situatie. Alle functies zijn toegankelijk voor hulpdiensten. Voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) is het gebouw volledig toegankelijk aan de zijde van de Emile Jacqmainlaan (handel via nr. 50, woning via de lift van nr. 50A), terwijl aan de zijde van de Bloemenstraat enkel de gelijkvloerse verdiepingen toegankelijk zijn.

Wat **afvalbeheer** betreft, voorziet het project geen specifieke afvalruimten, maar er zijn wel ruimtes beschikbaar die hiervoor gebruikt kunnen worden door de handelszaak en het atelier. Het appartement in het gebouw aan de Emile Jacqmainlaan kan gebruikmaken van de gemeenschappelijke afvalruimte van het gebouw.