GOUVERNEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE
CABINET D'ALAIN MARON

RECEIVED 00649215
13.11.2025

Bruxelles Environnement
Madame Barbara Dewulf
Avenue du Port 86C/3000
1000 Bruxelles

Concerne : Recours introduit par la S.A. Drolme Exploitation contre la décision du Collège d'Environnement du 26 juillet 2024 - Décision

BRUXELLES,
10 NOV. 2025

CONTACT
STEPHANE FILLEUL
SFILLEUL@GOV.BRUSSELS

ANNEXES
COPIE DÉCISION

BOTANIC TOWER
BD SAINT-LAZARE 10, 11E ÉTAGE
1210 BRUXELLES

T +32 (0)2 506 34 11

MARON-TRACHTE.BRUSSELS
INFO.MARON@GOV.BRUSSELS

Madame la Directrice générale,

Par la présente, je vous communique, pour votre bonne information, copie de la décision du Gouvernement relative au dossier repris sous rubrique.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Alain Maron

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bruxelles, vendredi 24 octobre 2025

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE
NOTIFICATION DE LA RÉUNION DU CONSEIL DES MINISTRES
DU VENDREDI 24 OCTOBRE 2025

POINT 14
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au recours introduit par la s.a. IMMOANGE, contre la décision du Collège d'environnement de refuser un permis d'environnement de classe 1B pour l'exploitation de diverses installations clas-sées dans un futur complexe immobilier comprenant des logements, bureaux, commerces et équipements, rue Bara à Anderlecht, et délivrant ce permis d'environnement.
(GRBC-AM-31.94771)

Décision:
Accord.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- adopte l'arrêté relatif au recours introduit par la s.a. IMMOANGE, contre la décision du Collège d'environnement de refuser un permis d'environnement de classe 1B pour l'exploitation de diverses installations classées dans un futur complexe immobilier comprenant des logements, bureaux, commerces et équipements, rue Bara à Anderlecht, et délivrant ce permis d'environnement ;
- charge le Ministre de l'Environnement de l'exécution de la présente décision.

La présente décision est de notification immédiate.

Le Secrétaire,

Eric MERCENIER

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ

CM 24/10/2025 P14

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au recours introduit par la s.a. IMMOANGE, contre la décision du Collège d'environnement de refuser un permis d'environnement de classe 1B pour l'exploitation de diverses installations classées dans un futur complexe immobilier comprenant des logements, bureaux, commerces et équipements, rue Bara à Anderlecht, et délivrant ce permis d'environnement.

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het beroep ingesteld door de nv IMMOANGE tegen de beslissing van het Milieucollege tot weigering van een milieuvergunning van klasse 1B voor de uitbating van verschillende ingedeelde inrichtingen in een toekomstig vastgoedcomplex bestaande uit woningen, kantoren, winkels en voorzieningen, in de Barastraat in Anderlecht, en tot afgifte van deze milieuvergunning.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Vu l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (ci-après « OPE ») ;

Gelet op de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen (hierna 'OMV');

Vu le dossier administratif ;

Gelet op het administratief dossier;

Vu notamment la demande de permis d'environnement de classe 1B introduite auprès de Bruxelles Environnement par la s.a. IMMOANGE (ci-après « IMMOANGE ») le 11 mai 2022 pour l'exploitation de diverses installations classées dans un futur complexe d'immeubles de logements, bureaux, commerces et équipements ;

Gelet onder meer op de milieuvergunningsaanvraag van klasse 1B die de nv IMMOANGE (hierna 'IMMOANGE') op 11 mei 2022 bij Leefmilieu Brussel heeft ingediend met het oog op de uitbating van verschillende ingedeelde inrichtingen in een toekomstig vastgoedcomplex bestaande uit woningen, kantoren, winkels en voorzieningen;

Vu l'accusé de réception de dossier incomplet délivré par Bruxelles Environnement le 16 juin 2022 ;

Gelet op de ontvangstbevestiging van onvolledig dossier die Leefmilieu Brussel op 16 juni 2022 heeft afgeleverd;

Vu l'accusé de réception de dossier de demande de permis d'urbanisme complet délivré le 23 juin 2022 ;

Gelet op de ontvangstbevestiging van volledig aanvraagdossier van stedenbouwkundige vergunning, afgeleverd op 23 juni 2022;

Vu l'accusé de réception de dossier complet délivré par Bruxelles Environnement le 18 juillet 2022 ;

Gelet op de ontvangstbevestiging van volledig dossier die Leefmilieu Brussel op 18 juli 2022 heeft afgeleverd;

Vu l'avis favorable sous conditions sur la demande de permis d'environnement émis par le SIAMU le 9 août 2022 ;

Gelet op het voorwaardelijke gunstige advies dat de DBDMH op 9 augustus 2022 heeft uitgebracht over de milieuvergunningsaanvraag;

Vu la décision du Comité d'accompagnement de clore l'étude d'incidences réalisée pour le projet ;

Gelet op de beslissing van het begeleidingscomité om de effectenstudie voor het project af te sluiten;

Vu le courrier adressé par IMMOANGE à Bruxelles Environnement l'informant de son intention d'amender sa demande de permis d'environnement ;

Gelet op de brief van IMMOANGE aan Leefmilieu Brussel waarin ze meedeelt dat ze van plan is om haar milieuvergunningsaanvraag te wijzigen;

Vu la demande de permis d'environnement amendée, transmise par IMMOANGE à Bruxelles Environnement le 6 octobre 2023, reçue par Bruxelles Environnement le 18 octobre 2023 ;

Gelet op de gewijzigde milieuvergunningsaanvraag, die op 6 oktober 2023 door IMMOANGE aan Leefmilieu Brussel werd bezorgd en op 18 oktober 2023 door Leefmilieu Brussel werd ontvangen;

Vu l'avis défavorable sur la demande de permis d'environnement amendée émis par le SIAMU le 6

Gelet op het ongunstig advies dat de DBDMH op 6 november 2023 heeft uitgebracht over de [illegible] de

CHANCELLERIE KANSELARIJ

novembre 2023, reçu par Bruxelles Environnement le 6 novembre 2023 ;

milieuvergunningsaanvraag en dat op 6 november 2023 door Leefmilieu Brussel werd ontvangen;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique relative aux demandes de permis d'environnement et de permis d'urbanisme, organisée du 11 novembre au 10 décembre 2023 sur les territoires des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, attestant qu'aucune lettre de réclamations ou d'observations n'a été introduite à la commune de Saint-Gilles et que 18 lettres de réclamations ou observations ont été introduites à la commune d'Anderlecht ;

Gelet op het proces-verbaal ter afsluiting van het openbaar onderzoek betreffende de aanvragen van milieuvergunning en stedenbouwkundige vergunning, dat van 11 november tot 10 december 2023 op het grondgebied van de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht is georganiseerd, waaruit blijkt dat er geen brieven met bezwaren of opmerkingen werden ingediend bij de gemeente Sint-Gillis en dat er 18 brieven met bezwaren of opmerkingen werden ingediend bij de gemeente Anderlecht;

Vu l'avis unanime favorable sous conditions émis par la commission de concertation sur le projet le 21 décembre 2023 ;

Gelet op het unanieme voorwaardelijke gunstige advies dat de overlegcommissie op 21 december 2023 over het project heeft uitgebracht;

Vu le courrier du 22 décembre 2023 adressé par IMMOANGE à Bruxelles Environnement, reçu par Bruxelles Environnement le 27 décembre 2023 et informant celui-ci de la décision de modifier la demande ;

Gelet op de brief van 22 december 2023 van IMMOANGE aan Leefmilieu Brussel, ontvangen op 27 december 2023, waarin Leefmilieu Brussel op de hoogte wordt gebracht van de beslissing om de aanvraag te wijzigen;

Vu l'avis favorable sous conditions émis par le Collège des Bourgmestre et échevins de la commune de Saint-Gilles sur le projet le 22 janvier 2024 ;

Gelet op het voorwaardelijke gunstige advies dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Sint-Gillis op 22 januari 2024 over het project heeft uitgebracht;

Vu l'avis favorable sous conditions émis par le Collège des Bourgmestre et échevins de la commune d'Anderlecht sur le projet le 23 janvier 2024 ;

Gelet op het voorwaardelijke gunstige advies dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Anderlecht op 23 januari 2024 over het project heeft uitgebracht;

Vu la demande de permis d'environnement modifiée reçue par Bruxelles Environnement le 7 mars 2024 ;

Gelet op de gewijzigde milieuvergunningsaanvraag die Leefmilieu Brussel op 7 maart 2024 heeft ontvangen;

Vu l'accusé de réception de dossier complet délivré par Bruxelles Environnement le 3 avril 2024 sur la demande de permis d'environnement modifiée ;

Gelet op de ontvangstbevestiging van volledig dossier die Leefmilieu Brussel op 3 april 2024 heeft afgeleverd voor de gewijzigde milieuvergunningsaanvraag;

Vu l'avis sur la demande de permis d'environnement modifiée émis par le SIAMU le 4 mai 2024;

Gelet op het advies dat de DBDMH op 4 mei 2024 heeft uitgebracht over de gewijzigde milieuvergunningsaanvraag;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique relative aux demandes de permis d'environnement et de permis d'urbanisme modifiées, organisées du 2 au 31 mai 2024 sur les territoires des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, attestant qu'aucune lettre de réclamations et/ou d'observations n'a été introduite à la commune de Saint-Gilles et que 24 lettres de réclamations et/ou observations ont été introduites à la commune d'Anderlecht ;

Gelet op het proces-verbaal ter afsluiting van het openbaar onderzoek betreffende de gewijzigde aanvragen van milieuvergunning en stedenbouwkundige vergunning, dat van 2 tot 31 mei 2024 op het grondgebied van de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht is georganiseerd, waaruit blijkt dat er geen brieven met bezwaren en/of opmerkingen werden ingediend bij de gemeente Sint-Gillis en dat er 24 brieven met bezwaren en/of opmerkingen werden ingediend bij de gemeente Anderlecht;

Vu l'avis favorable sous conditions émis par la commission de concertation sur le projet le 13 juin 2024 ;

Gelet op het voorwaardelijke gunstige advies dat de overlegcommissie op 13 juni 2024 over het project heeft uitgebracht;

Vu le courrier adressé par IMMOANGE à Bruxelles Environnement l'informant de son intention de modifier son projet afin de répondre aux remarques de la commission de concertation, reçu par Bruxelles Environnement le 27 juin 2024 ;

Gelet op de brief van IMMOANGE aan Leefmilieu Brussel waarin ze meedeelt dat ze van plan is om haar project te wijzigen om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de overlegcommissie, ontvangen door Leefmilieu Brussel op 27 juni 2024;

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Vu l'avis favorable sous conditions émis le 4 juillet 2024 par le Collège des Bourgmestre et échevins de la commune de Saint-Gilles sur le projet ;

Gelet op het voorwaardelijke gunstige advies dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Sint-Gillis op 4 juli 2024 over het project heeft uitgebracht;

Vu l'avis favorable sous conditions émis le 9 juillet 2024 par le Collège des Bourgmestre et échevins de la commune d'Anderlecht sur le projet ;

Gelet op het voorwaardelijke gunstige advies dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Anderlecht op 9 juli 2024 over het project heeft uitgebracht;

Vu la nouvelle demande de permis d'environnement modifiée reçue par Bruxelles Environnement le 4 octobre 2024 ;

Gelet op de nieuwe gewijzigde milieuvergunningsaanvraag die Leefmilieu Brussel op 4 oktober 2024 heeft ontvangen;

Vu l'accusé de réception de dossier complet délivré par Bruxelles Environnement le 22 octobre 2024 sur la nouvelle demande de permis d'environnement modifiée ;

Gelet op de ontvangstbevestiging van volledig dossier die Leefmilieu Brussel op 22 oktober 2024 heeft afgeleverd voor de nieuwe gewijzigde milieuvergunningsaanvraag;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du 3 décembre 2024 de délivrer le permis d'urbanisme ;

Gelet op de beslissing van de gemachtigde ambtenaar van 3 december 2024 om de stedenbouwkundige vergunning af te leveren;

Vu la décision de Bruxelles Environnement du 9 décembre 2024 de délivrer le permis d'environnement sollicité, notifiée le 11 décembre 2024 ;

Gelet op de beslissing van Leefmilieu Brussel van 9 december 2024 om de aangevraagde milieuvergunning af te leveren, meegedeeld op 11 december 2024;

Vu le recours introduit auprès du Collège d'environnement le 29 janvier 2025 par l'asbl INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES (ci-après « IEB ») ;

Gelet op het beroep dat de vzw INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES (hierna 'IEB') op 29 januari 2025 bij het Milieucollege heeft ingesteld;

Vu la note en réplique transmise le 13 mars 2025 par IMMOANGE ;

Gelet op de replieknota van IMMOANGE van 13 maart 2025;

Vu la note d'observations transmise le 14 mars 2025 par Bruxelles Environnement ;

Gelet op de nota met opmerkingen van Leefmilieu Brussel van 14 maart 2025;

Vu la décision du Collège d'environnement du 11 avril 2025, notifiée le 14 avril 2025 déclarant le recours recevable et fondé et refusant le permis d'environnement sollicité ;

Gelet op de beslissing van het Milieucollege van 11 april 2025, meegedeeld op 14 april 2025, waarin het beroep ontvankelijk en gegrond wordt verklaard en wordt geweigerd om de aangevraagde milieuvergunning af te leveren;

Vu le recours introduit auprès du Gouvernement le 9 mai 2025 par IMMOANGE contre cette décision ;

Gelet op het beroep dat IMMOANGE op 9 mei 2025 bij de regering heeft ingesteld tegen deze beslissing;

Vu la séance d'audition des parties qui s'est tenue le 8 juillet 2025 par vidéoconférence, en présence de Madame Julie WILLEM et de Messieurs Jean-Louis AMANDT et Yves LAMBERT (IMMOANGE), Monsieur Eric DELGOFFE (son architecte), Monsieur Michel KAROLINSKI (son conseil), Monsieur Antoine CRAHAY (son conseiller), Madame Valentine HERMAN (chargée d'étude d'incidences, ADVISTA), Mesdames Sophie CHARLIER et Claire SCOHIER (IEB, requérant originaire), Messieurs Jacques SAMBON et Erim ACIKGOZ (ses conseils), Madame Dorine STAELS (commune d'Anderlecht), Madame Delphine CLESSE et Monsieur Guillaume CROKAERT (Bruxelles Environnement) et Messieurs Stéphane FILLEUL et Naïm CHEIKH (cabinet du Ministre Alain MARON) ;

Gelet op de hoorzitting van de partijen die via videoconferencing heeft plaatsgevonden op 8 juli 2025 in de aanwezigheid van mevrouw Julie WILLEM en de heren Jean-Louis AMANDT en Yves LAMBERT (IMMOANGE), de heer Eric DELGOFFE (haar architect), de heer Michel KAROLINSKI (haar raadsman), de heer Antoine CRAHAY (haar raadgever), mevrouw Valentine HERMAN (verantwoordelijke voor effectenstudies, ADVISTA), mevrouw Sophie CHARLIER en mevrouw Claire SCOHIER (IEB, oorspronkelijke verzoeker), de heren Jacques SAMBON en Erim ACIKGOZ (haar raadsmannen), mevrouw Dorine STAELS (gemeente Anderlecht), mevrouw Delphine CLESSE en de heer Guillaume CROKAERT (Leefmilieu Brussel) en de heren Stéphane FILLEUL en Naïm CHEIKH (kabinet van minister Alain MARON);

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE · BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING · CHANCELLERIE · KANSELARIJ

Vu les deux études prospectives relatives à un système de géothermie reçues le 22 juillet 2025 d'IMMOANGE et transmises à IEB, requérante originaire, et aux communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles le 1er octobre 2025 ;

Considérant les motifs suivants :

Le recours et sa recevabilité

Par son recours, IMMOANGE sollicite la délivrance du permis d'environnement sur sa demande du 11 mai 2022 telle que modifiée à plusieurs reprises, comme précisé plus haut.

Selon l'article 83 de l'OPE, le recours doit être adressé à l'autorité de recours, par lettre recommandée à la poste, dans les trente jours de la réception de la notification de la décision attaquée.

La décision de refus de permis attaquée a été notifiée au demandeur du permis par courrier du 14 avril 2025. Le recours expédié le 9 mai 2025 par courrier recommandé est donc recevable *ratione temporis*.

Le droit de dossier prévu à l'article 100, § 1er, de l'OPE a été dument payé.

Le recours est recevable.

Le projet

Le projet pour lequel un permis d'environnement et un permis d'urbanisme sont sollicités est un projet « mixte » au sens de l'OPE, article 3, 6°, et du Code bruxellois de l'Aménagement du territoire, nécessitant un permis d'environnement de classe 1B.

Ce projet, portant le nom de Move'Hub, prend place sur un îlot parfois dénommé « îlot Tintin », défini par la rue Bara à l'ouest, la place Bara et le boulevard Jamar au nord, l'avenue Paul-Henri Spaak à l'est et la rue Ernest Blero au sud. Les parcelles concernées sont à cheval sur le territoire des communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles. Elles sont situées près de la gare du Midi et de la Tour du Midi et sont en friche. Leur sous-sol accueille un parking à trois niveaux accessible au public ainsi que, directement sous le niveau du sol, le pertuis du métro.

Dans sa dernière version, ce projet consiste en la construction de :

- trois immeubles de logement, comprenant 79 logements, dont 65 conventionnés et 2 co-living,
- trois immeubles de bureaux d'une superficie totale de plancher de 38 134 m²,
- 1.543 m² d'équipement d'intérêt collectif,

Gelet op de twee prospectieve studies met betrekking tot een geothermisch systeem die op 22 juli 2025 van IMMOANGE zijn ontvangen en op 1 oktober 2025 zijn doorgestuurd naar IEB, de oorspronkelijke verzoeker, en naar de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis;

Gelet op de volgende redenen:

Het beroep en de ontvankelijkheid ervan

Met haar beroep verzoekt IMMOANGE om de aflevering van een milieuvergunning voor haar aanvraag van 11 mei 2022, zoals herhaaldelijk gewijzigd, zoals hierboven gespecificeerd.

Krachtens artikel 83 van de OMV moet het beroep binnen dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving van de bestreden beslissing per ter post aangetekende brief naar de beroepsinstantie worden gezonden.

De bestreden beslissing tot weigering van de vergunning is bij brief van 14 april 2025 aan de aanvrager van de vergunning meegedeeld. Het op 9 mei 2025 aangetekend verzonden beroep is dus ontvankelijk *ratione temporis*.

Het in artikel 100, §1, van de OMV bedoelde dossierrecht is naar behoren betaald.

Het beroep is ontvankelijk.

Het project

Het project waarvoor een milieuvergunning en een stedenbouwkundige vergunning zijn aangevraagd, is een "gemengd" project in de zin van artikel 3, 6°, van de OMV en het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, waarvoor een milieuvergunning van klasse 1B vereist is.

Dit project, Move'Hub genaamd, vindt plaats in een huizenblok die soms 'Kuifje-blok' wordt genoemd, begrensd door de Barastraat in het westen, het Baraplein en de Jamarlaan in het noorden, de Paul-Henri Spaaklaan in het oosten en de Ernest Blerotstraat in het zuiden. De betrokken percelen liggen op het grondgebied van de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis. Ze liggen dicht bij het Zuidstation en de Zuidertoren en het zijn braakliggende terreinen. Onder de percelen bevindt zich een openbare parking met drie verdiepingen en, direct onder het maaiveld, de metrokoker.

In zijn laatste versie omvat het project de bouw van:

- drie woongebouwen, bestaande uit 79 woningen, waarvan 65 geconventioneerd en 2 coliving;
- drie kantoorgebouwen met een totale vloeroppervlakte van 38.134 m²;
- 1.543 m² voorzieningen van collectief belang;

COUR DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
GREFFE
KANSELARIJ
HOF VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST

- un jardin collectif de 2.624 m² avec 206 emplacements pour vélos couverts,
- 1.042 m² de commerces,
- deux niveaux de sous-sols comportant un parking (137 emplacements de voitures, 17 emplacements pour motos, 194 emplacements pour vélos), des locaux techniques, des caves et des locaux d'archives.

Le projet inclut encore la démolition partielle de l'actuelle dalle du sol du parking accessible au public, l'abattage de 8 arbres, la plantation de 6 autres et le réaménagement des abords immédiats.

La décision attaquée

Le 9 décembre 2024, Bruxelles Environnement a décidé de délivrer le permis d'environnement sollicité par IMMOANGE. Il autorise, moyennant diverses conditions, l'exploitation des installations classées suivantes :

- een gemeenschappelijke tuin van 2.624 m² met 206 overdekte fietsparkeerplaatsen;
- 1.042 m² winkels;
- twee kelderverdiepingen met een parking (137 parkeerplaatsen voor auto's, 17 plaatsen voor motorfietsen, 194 plaatsen voor fietsen), technische lokalen, kelders en archieflokalen.

Het project omvat ook de gedeeltelijke sloop van de huidige vloerplaat van de openbare parking, het kappen van acht bomen, het planten van zes andere bomen en de herinrichting van de directe omgeving.

De bestreden beslissing

Op 9 december 2024 besliste Leefmilieu Brussel om de door IMMOANGE aangevraagde milieuvergunning af te leveren. De vergunning geeft, onder verschillende voorwaarden, toestemming voor de uitbating van de volgende ingedeelde inrichtingen:

[De vertaling in het Nederlands van de onderstaande tabel is te vinden onder deze tabel.]

n° rub.	installations	puissances, capacités, quantités, superficies, débits	cl.
47.A	Dépôt de déchets non dangereux	180,13 m²	2
68.B	Parking couvert	154 emplacements	1B
104.B	Groupe électrogène	470 kW	2
132.A	Installations de refroidissement	- 11 splits (locaux data) de chacun : 4,65 kW ; 4 kg de R410A ; 8,4 $t_{éq}$ CO_2 - 3 pompes à chaleur air/eau de 4 circuits chacune, dont : o 3 circuits de chacun : 2 x 34,5 kW ; 38 kg de R454B ; 17,7 $t_{éq}$ CO_2 o 1 circuit de 2 x 42 kW, 48 kg de R454B, 22,4 $t_{éq}$ CO_2	3
132.B	Installations de refroidissement	2 chillers de chacun 2 circuits et dotés de 2 compresseurs par circuit, chaque circuit disposant de : 322 kW ; 271 kg de R1234ZE ; 0,27 $t_{éq}$ CO_2	2
132.C	Tours de refroidissement humides	2 tours	2
148.A	Transformateurs statiques à huile	5 x 1 000 kVA	3
153.A	Groupes de ventilation	GP/GE01 (bureaux) : 35 000 m³/h GP/GE02 (bureaux) : 35 000 m³/h GP/GE03 (bureaux) : 57 000 m³/h GP/GE0 (parking) : 25 000 m³/h	2

Rub.	Ingedeelde inrichtingen	Vermogen, capaciteit, hoeveelheid, oppervlakte, debiet	Kl.
47.A	Opslagplaats voor niet-gevaarlijke afvalstoffen	180,13 m²	2
68.B	Overdekte parking	154 parkeerplaatsen	1B

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE · CHANCELLERIE · KANSELARIJ · BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING

104.B	Stroomgroep	470 kW	2
132.A	Koelinstallaties	- 11 splits (datalokalen) van elk: 4,65 kW, 4 kg R410A, 8,4 t eq. CO_2; - 3 lucht/water-warmtepompen met elk 4 circuits, waaronder: o 3 circuits van elk: 2 x 34,5 kW, 38 kg R454B, 17,7 t eq. CO_2; o 1 circuit van 2 x 42 kW, 48 kg R454B, 22,4 t eq. CO_2	3
132.B	Koelinstallaties	2 chillers met elk 2 circuits en voorzien van 2 compressoren per circuit, waarbij elk circuit beschikt over: 322 kW, 271 kg R1234ZE, 0,27 t eq. CO_2	2
132.C	Vochtige koeltorens	2 torens	2
148.A	Statische transformatoren op olie	5 x 1.000 kVA	3
153.A	Ventilatiegroepen	PG/EG01 (kantoren): 35.000 m³/u PG/EG02 (kantoren): 35.000 m³/u PG/EG03 (kantoren): 57.000 m³/u PG/EG0 (parking): 25.000 m³/u	2

Contre cette décision, IEB a introduit un recours devant le Collège d'environnement le 29 janvier 2025.

Le 11 avril 2025, le Collège d'environnement a décidé que ce recours était recevable et fondé et, par conséquent, a décidé de refuser le permis d'environnement sollicité par IMMOANGE.

La décision de refus du Collège d'environnement se rapporte à l'obligation d'installer un dispositif drainant de type passif que Bruxelles Environnement a prévue dans le permis d'environnement afin d'éviter que les nouvelles constructions aient un impact sur les flux souterrains. Dans un cas similaire, par un arrêt n° 242.391 du 20 septembre 2018, le Conseil d'Etat avait annulé un permis d'environnement au motif que sa condition imposant l'installation d'un drain passif laissait une marge d'appréciation au bénéficiaire du permis quant à la manière dont elle devait être exécutée, ce qui, selon cet arrêt, n'était pas admissible. Le Collège d'environnement a estimé que, dans le cas présent, en ne définissant pas les caractéristiques précises du dispositif drainant passif qu'il impose, ni sa localisation, ni les performances qu'il doit atteindre, la condition correspondante du permis attaqué présentait la même carence.

Pendant la procédure devant le Collège d'environnement et après l'audition, IMMOANGE a déposé une proposition de dimensionnement et d'implantation du drain de passage de la nappe réalisée par un bureau d'architectes. Le Collège a estimé que, parce qu'elle ne fournissait pas d'explication sur le dimensionnement du drain envisagé ni de justification quant au tracé de ce drain par rapport au contexte hydrogéologique local, cette proposition ne permettait pas au Collège d'environnement de compléter la condition d'exploiter prévue par Bruxelles Environnement de manière à rencontrer les exigences énoncées par le Conseil d'Etat. Dès lors, il a refusé d'accorder le permis d'environnement sollicité.

Tegen deze beslissing heeft IEB op 29 januari 2025 een beroep ingesteld bij het Milieucollege.

Op 11 april 2025 besliste het Milieucollege dat het beroep ontvankelijk en gegrond was en besloot bijgevolg de door IMMOANGE aangevraagde milieuvergunning te weigeren.

De weigeringsbeslissing van het Milieucollege heeft betrekking op de verplichting om een passief drainagesysteem te installeren, zoals Leefmilieu Brussel in de milieuvergunning heeft bepaald om te voorkomen dat nieuwe bouwwerken een impact hebben op de ondergrondse waterstromen. In een soortgelijk geval heeft de Raad van State in arrest nr. 242.391 van 20 september 2018 een milieuvergunning nietig verklaard omdat de voorwaarde dat er een passief drainagesysteem moest worden geïnstalleerd, de vergunninghouder te veel speelruimte liet over de manier waarop dit moest gebeuren, wat volgens dit arrest niet toegestaan was. Het Milieucollege was van mening dat in dit geval, door geen precieze kenmerken te definiëren van het door hem opgelegde passieve drainagesysteem, noch de locatie ervan, noch de prestaties die het moet leveren, de overeenkomstige voorwaarde van de betwiste vergunning dezelfde tekortkoming vertoonde.

Tijdens de procedure voor het Milieucollege en na de hoorzitting heeft IMMOANGE een voorstel ingediend voor de afmetingen en de plaatsing van een voorziening voor de doorvoer van grondwater, dat door een architectenbureau was opgesteld. Het College was van mening dat, aangezien het geen uitleg gaf over de afmetingen van de beoogde afvoer en geen rechtvaardiging gaf voor het tracé van deze afvoer in het licht van de lokale hydrogeologische context, dit voorstel het Milieucollege niet in staat stelde om te voldoen aan de door Leefmilieu Brussel opgelegde exploitatievoorwaarde, zodat aan de door de Raad van State geformuleerde eisen zou worden voldaan. Het Milieucollege weigerde ~~dus~~ ook de aangevraagde milieuvergunning te verlenen.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK BESTUUR

Examen au fond du recours

Par son recours, dirigé contre la décision du Collège d'environnement du 11 avril 2025, IMMOANGE sollicite l'octroi du permis d'environnement de classe 1B décrit plus haut.

La requérante joint à son recours un rapport du bureau d'experts en hydrogéologie AGT n.v., intitulé « Étude d'impact effet permanent » et daté du 8 mai 2025. Ce rapport conclut à l'absence de nécessité d'un ouvrage de passage de nappe, pour les raisons suivantes :

- Le gradient piézométrique est nul au niveau du site selon le modèle de Bruxelles Environnement. On en déduit que la vitesse d'écoulement des eaux souterraines est très faible.

- Sur trois des quatre bords du terrain sur lequel le projet s'implante, se trouvent actuellement des « murs emboués » (étanches). Le quatrième bord est fermé par les murs du parking souterrain. En outre, le pertuis du métro traverse le site du projet. Le raccord entre le pertuis du métro et la paroi moulée qui achève d'isoler la partie du nord du site (depuis un rabattement de nappe effectué en 2016) n'est toutefois pas étanche. L'ensemble de ces infrastructures souterraines existantes forment un frein à l'écoulement des eaux souterraines.

- Depuis la construction en 2016 de la paroi moulée autour de la partie nord du site, aucune remontée d'eau problématique n'a été constatée.

- L'eau souterraine se situe à 3 mètres sous le niveau du sol sans que les parois existantes aient une incidence sur les niveaux observés de part et d'autre de ces parois. La simulation numérique de la nappe en présence des parois étanchéifiées ne montre pas une remontée de la nappe au niveau de l'enceinte étanche autour du site. La probabilité d'une remontée d'eau en surface est limitée.

- Cette paroi étant placée en limite de parcelle, il n'y a pas d'espace disponible pour l'installation d'un passage de nappe sur la parcelle du côté extérieur de ces parois.

- La couche lithologique superficielle de limon, décrite comme aquiclude, est peu perméable. Comme l'eau ne s'écoule pas facilement vers le drain dans ce type de lithologie, placer un drain dans cette couche superficielle serait peu utile.

Onderzoek van het beroep ten gronde

Met haar beroep tegen de beslissing van het Milieucollege van 11 april 2025 verzoekt IMMOANGE om de toekenning van de hierboven beschreven milieuvergunning van klasse 1B.

De verzoekster voegt bij haar beroep een verslag van het bureau van hydrogeologische deskundigen AGT toe, getiteld 'Studie naar de permanente impact' en gedateerd 8 mei 2025. In dat verslag wordt geconcludeerd dat er geen noodzaak is voor een voorziening voor de doorvoer van grondwater, om de volgende redenen:

- Volgens het model van Leefmilieu Brussel is het piëzometrisch verhang op de site nul. Hieruit kan worden afgeleid dat de stromingssnelheid van het grondwater zeer laag is.

- Aan drie van de vier zijden van het terrein waarop het project wordt gerealiseerd, bevinden zich momenteel (waterdichte) 'diepwanden'. De vierde zijde wordt afgesloten door de muren van de ondergrondse parking. Bovendien loopt de metrokoker door de site van het project. De verbinding tussen de metrokoker en de diepwand die het noordelijke deel van de site volledig afschermt (sinds een verlaging van de grondwaterstand in 2016) is echter niet waterdicht. Al deze bestaande ondergrondse infrastructuren vormen een rem op de afvoer van het grondwater.

- Sinds de bouw in 2016 van de diepwand rond het noordelijke deel van de site is er geen problematische opstuwing van water meer geconstateerd.

- Het grondwater bevindt zich op drie meter onder het maaiveld, zonder dat de bestaande wanden invloed hebben op de waargenomen niveaus aan weerszijden van deze wanden. De numerieke simulatie van het grondwater in aanwezigheid van de waterdichte wanden laat geen stijging van het grondwaterpeil zien ter hoogte van de waterdichte omheining rond de site. De kans dat er water naar de oppervlakte stijgt, is beperkt.

- Aangezien deze wand aan de rand van het perceel staat, is er geen ruimte beschikbaar voor de installatie van een voorziening voor de doorvoer van grondwater op het perceel aan de buitenkant van deze wanden.

- De oppervlakkige lithologische laag van leem, beschreven als aquiclude, is weinig doorlatend. Aangezien water in dit type lithologie niet gemakkelijk naar de afvoer stroomt, zou het plaatsen van een afvoer in deze oppervlaktelaag weinig nut hebben.

KANSELARIJ

IMMOANGE précise néanmoins que, si le Gouvernement souhaite qu'un drain passif de passage de nappe soit installé, les principes d'une solution en ce sens ont été élaborés à sa demande par le bureau AGT sur la base d'une note de la srl ALMADIUS, appui technique de Bruxelles Environnement. Cette possibilité a fait l'objet d'une concertation avec Bruxelles Environnement le 24 avril 2025, en présence d'ALMADIUS. Dans son étude, AGT décrit cette solution en ces termes (pp. 32-33) :

« L'ouvrage se fera par des perforations à travers les murs emboués positionnés rue Bara (ouest [du] projet) et avenue Paul Henri Spaak (est [du] projet), où sont prévues les excavations. Chaque perforation est ensuite reliée à un collecteur périphérique étanche qui traversera le sud du site (sous-sol S2 et traversant S3) afin de permettre l'écoulement d'eau souterraine si un gradient se développe d'un côté ou de l'autre de l'enceinte étanche enterrée. Chaque perforation a un diamètre de 0,1 m et est en contact avec l'aquifère (couche L3) grâce à des sacs de géotextile avec graviers sur une épaisseur de 0,3 m. Elles peuvent être refermées par les vannes installées, le cas échéant. [...]

La loi de Darcy a été utilisée pour déterminer le débit d'eau passant à travers 1 perforation. Le débit traversant d'un côté à l'autre du site évolue donc selon le nombre de perforations et la différence du niveau d'eau des deux côtés de l'enceinte étanche. Ainsi, en considérant une différence du niveau d'eau d'1 m entre l'est et l'ouest du projet et un total de 7 perforations par paroi, l'eau s'écoulera avec un débit d'environ 30,5 m³/j [...]. »

Le collecteur aura lui aussi un diamètre de 1 décimètre.

Cette solution est schématisée comme ceci :

IMMOANGE wijst er echter op dat, indien de regering wenst dat een passieve afvoer voor de doorvoer van grondwater wordt geïnstalleerd, de principes voor een dergelijke oplossing op haar verzoek zijn uitgewerkt door het bureau AGT op basis van een nota van de bv ALMADIUS, technische ondersteuning van Leefmilieu Brussel. Deze mogelijkheid werd op 24 april 2025 besproken met Leefmilieu Brussel, in aanwezigheid van ALMADIUS. In zijn studie beschrijft AGT deze oplossing als volgt (p. 32-33):

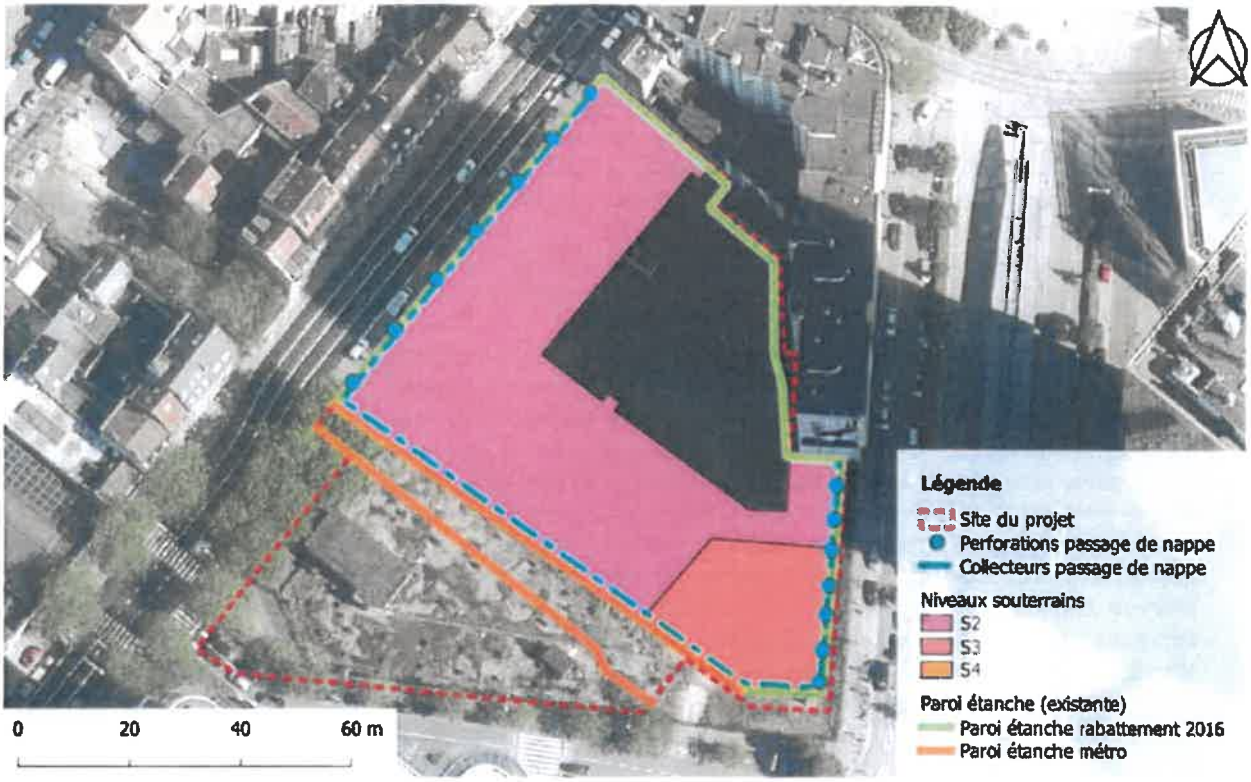
Het bouwwerk zal worden uitgevoerd door middel van boringen door de diepwanden aan de Barastraat (westkant van het project) en de Paul-Henri Spaaklaan (oostkant van het project), waar de graafwerkzaamheden gepland zijn. Elke doorboring wordt vervolgens aangesloten op een waterdichte perifere collector die door het zuidelijke deel van de site loopt (ondergrond S2 en doorkruisend S3) om het grondwater af te voeren als er zich aan de ene of de andere kant van de ondergrondse waterdichte omheining een gradiënt ontwikkelt. Elke doorboring heeft een diameter van 0,1 m en staat in contact met de watervoerende laag (laag L3) dankzij geotextielzakken met grind over een dikte van 0,3 m. Ze kunnen indien nodig worden afgesloten met de geïnstalleerde kleppen.

De wet van Darcy werd gebruikt om het debiet van het water dat door één doorboring stroomt te bepalen. Het debiet dat van de ene naar de andere kant van de site stroomt, varieert dus naargelang het aantal doorboringen en het verschil in waterpeil aan beide zijden van de waterdichte omheining. Als we uitgaan van een waterpeilverschil van 1 m tussen het oosten en het westen van het project en een totaal van 7 doorboringen per wand, zal het water met een debiet van ongeveer 30,5 m³/dag wegstromen.

De collector zal ook een diameter van 1 decimeter hebben.

Deze oplossing wordt als volgt geschematiseerd:

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING



Pendant l'audition des parties du 8 juillet 2025, Bruxelles Environnement a précisé que la problématique de la circulation des nappes devait être considérée à une échelle plus large que celle du projet. En effet, les développements urbanistiques actuels entraînent une densification des infrastructures souterraines afin de répondre aux besoins en stationnement. Ces constructions souterraines incluent des parois étanches qui, lorsqu'elles sont juxtaposées, créent des barrages à l'écoulement naturel des nappes souterraines et génèrent des rehaussements des niveaux piézométriques en amont. Sans la mise en place de mesures, les niveaux des nappes ne seront à terme plus équilibrés, ce qui entraînera progressivement des désordres, notamment au niveau de bâtisses anciennes dont les fondations et caves ont généralement été établies à la limite supérieure de ces mêmes nappes. Des désordres se manifesteront aussi progressivement sur des infrastructures publiques telles que les réseaux d'égouttage et autres ouvrages enterrés, ces-derniers n'ayant pas été conçus en prenant en compte la poussée d'Archimède pouvant apparaître. Bruxelles Environnement impose donc la mise en place de drains passifs destinés à maintenir un écoulement normal des nappes souterraines. La mise en œuvre de ces dispositifs est assez simple et peu coûteuse au regard des coûts de construction de grands bâtiments.

Tijdens de hoorzitting van 8 juli 2025 heeft Leefmilieu Brussel aangegeven dat de problematiek van de circulatie van het grondwater op een grotere schaal dan die van het project moet worden bekeken. De huidige stedenbouwkundige ontwikkelingen leiden namelijk tot een verdichting van de ondergrondse infrastructuur om aan de parkeerbehoeften te voldoen. Deze ondergrondse constructies omvatten waterdichte wanden die, wanneer ze naast elkaar worden geplaatst, dammen vormen tegen de natuurlijke stroming van het grondwater en een verhoging van de piëzometrische niveaus stroomopwaarts veroorzaken. Zonder maatregelen zal het grondwaterpeil op termijn uit balans raken, wat geleidelijk tot problemen zal leiden, met name bij oude gebouwen waarvan de funderingen en kelders doorgaans aan de bovengrens van datzelfde grondwaterpeil zijn aangelegd. Er zullen ook geleidelijk problemen optreden in openbare infrastructuren zoals rioleringsnetten en andere ondergrondse bouwwerken, aangezien bij het ontwerp daarvan geen rekening is gehouden met de opwaartse kracht van Archimedes die kan optreden. Leefmilieu Brussel legt daarom de aanleg van passieve afvoeren op om een normale afvoer van het grondwater te garanderen. De implementatie van deze voorzieningen is vrij eenvoudig en goedkoop in vergelijking met de bouwkosten van grote gebouwen.

Bruxelles Environnement a également validé le dispositif proposé par le bureau AGT pour IMMOANGE dans son rapport du 8 mai 2025.

Leefmilieu Brussel heeft de voorziening die het bureau AGT in zijn verslag van 8 mei 2025 heeft voorgesteld voor IMMOANGE ook goedgekeurd.

Le projet est situé en zone de risque hydrogéologique (niveau piézométrique sub-affleurant) et comporte des infrastructures souterraines. Au vu de l'analyse de

Het project bevindt zich in een hydrogeologisch risicogebied (bijna dagzomend piëzometrisch niveau) en omvat ondergrondse infrastructuren. Gezien de analyse van

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Bruxelles Environnement, il apparaît opportun d'imposer la construction d'un drain passif. La proposition de conception en ce compris le dimensionnement figurant dans le rapport d'AGT du 8 mai 2025 est approuvée. Le grief retenu par le Collège d'environnement est surmonté par l'insertion dans le permis d'environnement de conditions décrivant le dispositif.

Leefmilieu Brussel lijkt het aangewezen om de aanleg van een passief drainagesysteem te verplichten. Het ontwerpvoorstel, inclusief de dimensionering zoals opgenomen in het verslag van AGT van 8 mei 2025, wordt goedgekeurd. De door het Milieucollege in aanmerking genomen grief wordt ondervangen door in de milieuvergunning voorwaarden op te nemen waarin de voorziening wordt beschreven.

Examen des autres objections de la requérante originaire

- Incidences sur la mobilité

Dans son recours devant le Collège d'environnement, IEB estime que « les incidences du projet sur la mobilité n'ont pas été suffisamment examinées et que l'autorité ne garantit pas que le projet n'induise pas des inconvénients conséquents aux riverains. » En effet, le projet, par sa densité, générera un supplément de trafic automobile dans le quartier déjà saturé de la gare du Midi.

Bien que le quartier soit bien desservi par les transports publics (zone d'accessibilité A au CoBrACE), selon l'étude d'incidences, il cumule trois types de trafic (transit, desserte et local), ce qui entraîne une saturation quasi permanente. Le complément d'étude d'incidences estime l'augmentation du trafic à environ 2 à 3 véhicules par minute sur l'avenue Paul-Henry Spaak aux heures de pointe, augmentation jugée « négligeable ». Cette conclusion est contestée : selon l'étude d'incidences, trois des voiries concernées (Spaak, Blerot et place Bara) sont déjà souvent saturées et l'ajout d'une charge même relative peut entraîner des conséquences néfastes pour les riverains. L'étude reconnaît elle-même un manque de fluidité à la sortie du parking en heures de pointe. Une analyse précise des impacts concrets sur la congestion est absente. De plus, l'étude et l'autorité n'ont pas prévu de mesures d'atténuation afin de limiter ces incidences. Enfin, la création prochaine d'une plateforme pour bus internationaux sur l'avenue Spaak, qui modifiera la circulation en sortie du parking, n'a pas été intégrée à l'évaluation.

Analyse

A propos de la mobilité et, plus précisément, de la situation actuelle dans le périmètre d'étude, l'étude d'incidences précise notamment ce qui suit (p. 221) :

« Une des difficultés du secteur de la Gare du Midi est qu'il cumule 3 grands types de trafic différents, à savoir le trafic de transit, le trafic de desserte (ou d'échanges) et le trafic local. La moitié des flux automobiles sont des flux de passage en lien avec la Petite Ceinture. De façon générale, la saturation des voiries du quartier est particulièrement marquée, et ce quasiment tout au long de la journée. »

L'étude évoque ensuite un ensemble de points problématiques identifiés en 2018 lors d'un diagnostic réalisé par le bureau d'études ARIES dans le cadre du

Onderzoek van de andere bezwaren van de oorspronkelijke verzoekster

- Gevolgen voor de mobiliteit

In zijn beroep bij het Milieucollege is IEB van mening dat de gevolgen van het project voor de mobiliteit onvoldoende zijn onderzocht en dat de autoriteit niet garandeert dat het project geen aanzienlijke nadelen voor de omwonenden met zich meebrengt. Door de dichtheid van het project zal er namelijk extra autoverkeer ontstaan in de wijk van het Zuidstation, die nu al overbelast is.

Hoewel de wijk goed bereikbaar is met het openbaar vervoer (toegankelijkheidszone A in het BWLKE), zijn er volgens de effectenstudie drie soorten verkeer (doorgaand, bedienings- en lokaal verkeer), wat leidt tot een bijna permanente verzadiging. De aanvulling op de effectenstudie schat de toename van het verkeer op ongeveer 2 tot 3 voertuigen per minuut op de Paul-Henri Spaaklaan tijdens de spitsuren, een toename die als verwaarloosbaar wordt beschouwd. Deze conclusie wordt betwist: volgens de effectenstudie zijn drie van de betrokken wegen (Paul-Henri Spaaklaan, Ernest Blerotstraat en Baraplein) al vaak overbelast en kan zelfs een relatieve toename van het verkeer nadelige gevolgen hebben voor de omwonenden. De studie erkent zelf dat er tijdens de spitsuren een gebrek aan doorstroming is bij de uitgang van de parking. Er ontbreekt een nauwkeurige analyse van de concrete gevolgen voor de verkeerscongestie. Bovendien hebben de studie en de autoriteit geen maatregelen voorzien om die gevolgen te beperken. Ten slotte werd de aanstaande bouw van een platform voor internationale bussen op de Paul-Henri Spaaklaan, waardoor het verkeer bij de uitgang van de parking zal veranderen, niet meegenomen in de evaluatie.

Analyse

Met betrekking tot mobiliteit en, meer bepaald, de huidige situatie in de studieperimeter, preciseert de effectenstudie met name het volgende (p. 221):

Een van de moeilijkheden van het gebied rond het Zuidstation is dat het drie verschillende soorten verkeer combineert, namelijk doorgaand verkeer, bedieningsverkeer (of overstapverkeer) en lokaal verkeer. De helft van het autoverkeer bestaat uit doorgaand verkeer in verband met de Kleine Ring. Over het algemeen is de verzadiging van het wegennet in de wijk bijzonder groot, en dat bijna de hele dag door.

Vervolgens worden in de studie een aantal knelpunten genoemd die in 2018 zijn vastgesteld tijdens een diagnose door het studiebureau ARIES in het kader van het ontwerp van het

KANSELARIJ

projet de plan d'aménagement directeur (PAD) Midi (pp. 221-222). Elle détaille encore les résultats de comptages routiers réalisés en 2019 par le bureau d'études AME (pp. 223–238). « Ils reflètent la circulation observée aux abords immédiats du projet en période pré-covid, période également antérieure au chantier du métro 3 (aménagement de la station de métro *Toots Thielemans*). » Les résultats moyens présentés portent sur les trafics journaliers, en heure de pointe du matin (HPM) et en heure de pointe du soir (HPS).

richtplan van aanleg (RPA) Zuid (p. 221-222). De studie geeft ook een gedetailleerd overzicht van de resultaten van de verkeerstellingen die in 2019 door het studiebureau AME zijn uitgevoerd (p. 223-238). Ze geven een beeld van het verkeer dat in de directe omgeving van het project werd waargenomen in de periode vóór de covidcrisis, dus ook vóór de aanleg van metrolijn 3 (bouw van het metrostation Toots Thielemans). De gemiddelde resultaten hebben betrekking op het dagelijkse verkeer tijdens de ochtendspits en de avondspits.

Le chargé d'études précise en outre ce qui suit (p. 195) :

De studieverantwoordelijke verduidelijkt bovendien het volgende (p. 195):

« La circulation dans l'aire géographique d'étude se trouve modifiée en situation existante par les travaux de construction de la nouvelle station de métro Toots Thielemans (Métro 3), initiés en 2020. Elle n'est donc pas représentative d'une circulation habituelle dans la zone, que ce soit en termes de plan de circulation ou de flux. »

Het verkeer in het geografische studiegebied wordt momenteel beïnvloed door de bouwwerkzaamheden voor het nieuwe metrostation Toots Thielemans (metro 3), die in 2020 van start zijn gegaan. Het is dus niet representatief voor het gebruikelijke verkeer in het gebied, zowel wat betreft het verkeersplan als de verkeersstromen.

L'étude évoque différentes évolutions qui sont de nature à avoir un effet sur la circulation aux abords du projet. Parmi ceux-ci, on peut mentionner l'achèvement du chantier du métro 3, le futur PAD Midi et la reconfiguration de la gare d'autobus située avenue Paul-Henri Spaak (p. 196).

De studie verwijst naar verschillende ontwikkelingen die een effect kunnen hebben op het verkeer in de omgeving van het project. Hieronder vallen onder meer de voltooiing van de bouw van metrolijn 3, het toekomstige RPA Zuid en de herinrichting van het busstation in de Paul-Henri Spaaklaan (p. 196).

Dans le même ordre d'idée, le complément d'étude d'incidences de mars 2024 précise (pp. 10-11) :

In dezelfde geest wordt in de aanvulling op de effectenstudie van maart 2024 (p. 10-11) het volgende gepreciseerd:

« Si le projet de PAD [...] Midi et/ou CRU 7 se concrétisent, on peut s'attendre à une mobilité pacifiée sur l'axe Esplanade de l'Europe / rue Ernest Blerot dans les années à venir. Le trafic de transit aujourd'hui observé sur cet axe devrait être reporté en partie vers l'avenue Fonsny (à l'est) et vers la rue Bara (à l'ouest). La fin du chantier lié à la mise en place du métro 3 et de la station de métro Toots Thielemans, combinée au réaménagement de la place Bara, modifiera également les conditions de circulation locale. »

Als het ontwerp van RPA Zuid en/of het SVC 7 wordt gerealiseerd, kunnen we de komende jaren een rustiger verkeer verwachten op de as Europaesplanade / Ernest Blerotstraat. Het doorgaand verkeer dat momenteel op die as wordt waargenomen, zou gedeeltelijk moeten worden verlegd naar de Fonsnylaan (in het oosten) en naar de Barastraat (in het westen). De voltooiing van de werkzaamheden voor de aanleg van metrolijn 3 en het metrostation Toots Thielemans, in combinatie met de herinrichting van het Baraplein, zal ook gevolgen hebben voor het lokale verkeer.

De ce qui précède découle que certains axes proches du projet présentent actuellement des trafics de saturation. Cette situation est toutefois de nature à évoluer. En particulier, la fin du chantier de grande ampleur de la station de métro Toots Thielemans devrait améliorer la fluidité de la circulation au nord du périmètre du projet, mais aussi dans la rue Blerot.

Uit het bovenstaande volgt dat bepaalde wegen in de buurt van het project momenteel te kampen hebben met verkeersopstoppingen. Deze situatie kan echter veranderen. Met name de voltooiing van de grootschalige werkzaamheden aan het metrostation Toots Thielemans zou het verkeer ten noorden van het projectgebied, maar ook in de Blerotstraat, moeten verbeteren.

Le projet amendé après la clôture de l'étude d'incidences place l'accès motorisé au projet (parking automobile souterrain et quai interne de déchargement) sur le tronçon ouest en sens unique de l'avenue Spaak qui relie la place Bara à la rue Blerot. L'avenue Spaak n'est pas identifiée comme point problématique dans l'étude d'ARIES de 2018. Le complément d'étude d'incidences de février-mars 2024 (p. 24) indique toutefois que : « Si le plan de mobilité du quartier reste inchangé en situation projetée [...], on peut s'attendre à un manque de fluidité

Het na afloop van de effectenstudie gewijzigde project voorziet in gemotoriseerde toegang tot het project (ondergrondse parking en interne losplaats) via het westelijke eenrichtingsgedeelte van de Spaaklaan dat het Baraplein met de Blerotstraat verbindt. De Spaaklaan wordt in de studie van ARIES uit 2018 niet als probleemgebied aangemerkt. De aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024 (p. 24) geeft echter het volgende aan: *Als het mobiliteitsplan van de wijk in de geplande situatie ongewijzigd blijft, kan er tijdens de avondspits een gebrek aan doorstroming worden verwacht.* »

des sorties du parking en HPS. L'avenue Paul-Henri Spaak est en effet fortement sollicitée par les automobilistes à cette période de la journée et des ralentissements y sont observés au quotidien. » On ne peut pour autant, comme le fait IEB dans son recours devant le Collège d'environnement, parler d'une « saturation importante de l'avenue Spaak. » (p. 8).

de uitgangen van de parking. De Paul-Henri Spaaklaan wordt op dat moment van de dag namelijk druk gebruikt door automobilisten en er zijn dagelijks files te zien. Men kan echter niet, zoals IEB in zijn beroep bij het Milieucollege doet, spreken van een aanzienlijke verzadiging van de Spaaklaan (p. 8).

Le parking pour véhicules à moteur du projet comporte 154 emplacements, qui se répartissent fonctionnellement comme suit :

- pour les logements : 33 emplacements pour voitures et 5 pour motos,
- pour les bureaux : 96 emplacements pour voitures et 8 pour motos,
- pour les autres affectations : 8 emplacements pour voitures et 4 pour motos.

De parking voor motorvoertuigen van het project telt 154 parkeerplaatsen, die functioneel als volgt zijn verdeeld:

- voor de woningen: 33 parkeerplaatsen voor auto's en 5 voor motorfietsen;
- voor de kantoren: 96 parkeerplaatsen voor auto's en 8 voor motorfietsen;
- voor de andere bestemmingen: 8 parkeerplaatsen voor auto's en 4 voor motorfietsen.

Les véhicules associés à des logements sont surtout susceptibles de quitter le bâtiment le matin et de le rejoindre le soir. L'inverse est vrai des véhicules associés aux bureaux. Pour le reste, le complément d'étude d'incidences de février-mars 2024 propose de manière justifiée de faire abstraction de la contribution des commerces et équipements à la circulation locale (p. 24).

Voertuigen die bij de woningen horen, verlaten het gebouw meestal 's ochtends en keren 's avonds terug. Het omgekeerde geldt voor voertuigen die bij de kantoren horen. Voor het overige stelt de aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024 terecht voor om geen rekening te houden met de bijdrage van de winkels en voorzieningen aan het lokale verkeer (p. 24).

Les contributions des véhicules entrants et sortants au trafic local ne s'additionnent pas du point de vue du flux mesuré en un point quelconque sur l'avenue Spaak. En effet, cette avenue étant à sens unique, les véhicules entrants circulent en amont du point d'accès au parking tandis que les véhicules sortants circulent en aval de ce point. Il suffit donc, pour évaluer la contribution du bâtiment au flux de trafic sur l'avenue, de prendre en considération le flux le plus important, c'est-à-dire celui des véhicules associés aux bureaux.

De bijdragen van inkomende en uitgaande voertuigen aan het lokale verkeer zijn niet cumulatief vanuit het oogpunt van de verkeersstroom gemeten op een willekeurig punt op de Spaaklaan. Aangezien die laan eenrichtingsverkeer is, rijden inkomende voertuigen stroomopwaarts van het toegangspunt tot de parking, terwijl uitgaande voertuigen stroomafwaarts van dat punt rijden. Om de bijdrage van het gebouw aan de verkeersstroom op de Spaaklaan te beoordelen, volstaat het dus om rekening te houden met de grootste verkeersstroom, namelijk die van de voertuigen die bij de kantoren horen.

Si on pose ensuite la double hypothèse maximaliste selon laquelle (1) la totalité des 104 emplacements pour bureaux sont utilisés et (2) tous les véhicules de cette affectation arrivent pendant les HPM (de 7 à 9 heures) et partent pendant les HPS (de 16 à 18 heures) et qu'on choisit d'assimiler la contribution au trafic d'une moto à celle d'une voiture, on parvient à une contribution maximale de 104 véhicules sur 2 heures en HPM et en HPS, soit, en moyenne, 52 véhicules par heure (EVPH), ou moins d'un véhicule par minute, en heure de pointe. En ce qui concerne le trafic lié aux livraisons au quai de déchargement, l'étude d'incidences prévoit de 4 à 6 livraisons par jour (p. 261), ce qui a peu d'incidence sur les flux considérés.

Als we vervolgens de dubbele maximalistische hypothese stellen dat (1) alle 104 parkeerplaatsen voor de kantoren worden gebruikt en (2) alle voertuigen voor deze bestemming aankomen tijdens de ochtendspits (van 7 tot 9 uur) en vertrekken tijdens de avondspits (van 16 tot 18 uur) en we ervoor kiezen om de bijdrage van een motorfiets aan het verkeer gelijk te stellen aan die van een auto, komen we uit op een maximale bijdrage van 104 voertuigen gedurende 2 uur in de ochtendspits en de avondspits, ofwel gemiddeld 52 voertuigen per uur (EVPH), of minder dan één voertuig per minuut, tijdens de spitsuren. Wat het verkeer in verband met leveringen aan de losplaats betreft, gaat de effectenstudie uit van 4 tot 6 leveringen per dag (p. 261), wat weinig invloed heeft op de betrokken verkeersstromen.

C'est à juste titre que le chargé d'études a considéré comme négligeable la contribution du projet au trafic local, même si, de manière très prudente, il l'a finalement évaluée à un maximum de 2 à 3 véhicules par minute en heures de pointe, en additionnant les flux en amont et en aval (complément d'étude d'incidences de février-mars 2024, p. 24).

De studieverantwoordelijke heeft terecht de bijdrage van het project aan het lokale verkeer als verwaarloosbaar beschouwd, ook al heeft hij deze uiteindelijk, op zeer voorzichtige wijze, geraamd op maximaal 2 à 3 voertuigen per minuut tijdens de spitsuren, door de stromen stroomopwaarts en stroomafwaarts bij elkaar op te tellen (aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024, p. 24).

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE · BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING · CHANCELLERIE · KANSELARIJ

Dans son recours, IEB estime que « Lorsque la situation de l'environnement étudié est dégradée, une charge supplémentaire, même relative, peut avoir des conséquences néfastes graves pour l'environnement et les riverains. » Dans le cas présent, la charge supplémentaire est trop faible pour qu'on doive en attendre des conséquences perceptibles. Le chargé d'étude le confirme dans sa note de mars 2025 déposée devant le Collège d'environnement : « La différence en termes de circulation ou d'encombrement ne sera toutefois pas perceptible du fait de la mise en œuvre du projet Move'Hub » (p. 3).

In zijn beroep stelt IEB dat *wanneer de toestand van het onderzochte milieu verslechterd is, een extra belasting, zelfs een relatieve, ernstige schadelijke gevolgen kan hebben voor het milieu en de omwonenden.* In dit geval is de extra belasting te gering om merkbare gevolgen te verwachten. De studieverantwoordelijke bevestigt dit in zijn nota van maart 2025, die hij bij het Milieucollege heeft ingediend: *het verschil in termen van verkeer of verkeersopstoppingen zal echter niet merkbaar zijn ten gevolge van de uitvoering van het Move'Hub-project* (p. 3).

En outre, c'est erronément qu'IEB fait grief à l'étude d'incidences et aux autorités de ne pas avoir proposé de « mesures d'atténuation en vue de limiter la contribution du projet à la circulation globale. » Les mesures d'atténuation proposées et mises en œuvre par le demandeur sont principalement de deux ordres : une politique volontariste en matière de places de stationnement pour véhicules motorisés et une offre extensive et qualitative de stationnement pour les vélos et assimilés. Ces deux aspects sont développés dans l'analyse du grief suivant.

Bovendien is het onterecht dat IEB de effectenstudie en de autoriteiten verwijt dat zij geen mitigerende maatregelen hebben voorgesteld om de bijdrage van het project aan het totale verkeersvolume te beperken. De door de aanvrager voorgestelde en geïmplementeerde mitigerende maatregelen zijn hoofdzakelijk van tweeërlei aard: een daadkrachtig beleid inzake parkeerplaatsen voor motorvoertuigen en een uitgebreid en kwalitatief aanbod aan parkeerplaatsen voor fietsen en soortgelijke voertuigen. Die twee aspecten worden verder uitgewerkt in de analyse van de volgende grief.

IEB relève qu'un permis d'urbanisme a été délivré le 20 août 2024 pour la création sur l'avenue Spaak d'une plateforme pour bus internationaux (PU 13/PFD/1945863). A propos de la circulation automobile sur l'avenue Spaak, la note explicative de la demande de permis d'urbanisme, datée du 15 avril 2024, précise ce qui suit (p. 13) :

IEB merkt op dat op 20 augustus 2024 een stedenbouwkundige vergunning is afgegeven voor de aanleg van een platform voor internationale bussen in de Spaaklaan (SV 13/PFD/1945863). Met betrekking tot het autoverkeer op de Spaaklaan vermeldt de toelichtende nota bij de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning van 15 april 2024 het volgende (p. 13):

« Le projet prévoit de réserver la boucle extérieur principalement aux autocars. Les automobilistes ne pourront plus réaliser la boucle extérieure entière mais devront emprunter uniquement le coté ouest. Le seul mouvement possible sera d'entrer sur l'avenue Paul-Henri spaak à partir de la place Bara et de sortir vers la rue Ernest Blerot. Un panneau C1 interdira l'accès au restant de la boucle excepté les bus et SIAMU. Au vu de la suppression de la quasi-totalité du stationnement automobile, la circulation automobile de l'avenue Paul-Henri spaak est amené à diminuer et être remplacer par du stationnement d'autocars. »

Het project voorziet om de buitenste ring voornamelijk voor te behouden voor bussen. Automobilisten zullen niet langer op de volledige buitenste ring kunnen rijden, maar zullen alleen de westkant moeten gebruiken. De enige mogelijke verplaatsing is om vanaf het Baraplein de Paul-Henri Spaaklaan op te rijden en via de Ernest Blerotstraat weer af te slaan. Een C1-bord zal de toegang tot de rest van de ring verbieden, behalve voor bussen en de DBDMH. Aangezien bijna alle parkeerplaatsen voor auto's worden geschrapt, zal het autoverkeer op de Paul-Henri Spaaklaan afnemen en worden vervangen door parkeerplaatsen voor bussen.

Ce permis, qui n'a pas encore été mis en œuvre, est toutefois sous le coup d'un recours devant le Gouvernement. Dans le cadre de ce recours, le Collège d'urbanisme a remis le 28 novembre 2024 un avis selon lequel la demande devrait être réintroduite car elle n'était pas dûment accompagnée d'un rapport d'incidences. La décision du Fonctionnaire délégué délivrant ce permis n'est donc pas définitive. Le cas échéant, la demande pourra être adaptée dans certains de ses aspects, ce notamment afin de prendre en considération des projets qui auront été autorisés entre-temps.

Tegen deze vergunning, die nog niet is geïmplementeerd, is echter een beroep ingesteld bij de regering. In het kader van dat beroep heeft het Stedenbouwkundig College op 28 november 2024 een advies uitgebracht waarin het stelt dat de aanvraag opnieuw moet worden ingediend omdat die niet naar behoren vergezeld ging van een effectenrapport. De beslissing van de gemachtigde ambtenaar die deze vergunning afgeeft, is dus niet definitief. Indien nodig zal de aanvraag op bepaalde punten kunnen worden aangepast, met name om rekening te houden met projecten die in de tussentijd zijn goedgekeurd.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE · CHANCELLERIE · KANSELARIJ · BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK GEWEST

A supposer néanmoins que le projet de plateforme d'autobus voie le jour avec une fermeture aux voitures de la partie est de l'avenue Spaak, comme le prévoit le permis d'urbanisme du 2 août 2024, ceci aurait une incidence sur les possibilités de circulation automobile dans le voisinage du projet Move'Hub. Une consultation de la figure 12 du complément à l'étude d'incidences de février-mars 2024 (p. 22) indique toutefois que seule une des hypothèses de déplacement serait affectée : le déplacement au départ du projet Move'Hub en direction du Boulevard Jamar. Il ressort de cette même carte que ce déplacement resterait possible en contournant l'« îlot Tintin » via les rues Blerot et Bara et la place Bara. Si l'effet du flux émanant du projet sur la circulation générale a été jugé négligeable, la contribution de ce report sur ces voiries l'est nécessairement également, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'étudier spécialement cette question.

Gesteld evenwel dat het busplatformproject wordt gerealiseerd en het oostelijke deel van de Spaaklaan wordt afgesloten voor auto's, zoals voorzien in de stedenbouwkundige vergunning van 2 augustus 2024, dan zou dit gevolgen hebben voor de verkeersmogelijkheden in de omgeving van het project Move'Hub. Uit figuur 12 van de aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024 (p. 22) blijkt echter dat slechts één van de verplaatsingsscenario's zou worden beïnvloed: de verplaatsing vanaf het project Move'Hub in de richting van de Jamarlaan. Uit dezelfde kaart blijkt dat die verplaatsing mogelijk zou blijven door het 'Kuifje-blok' te omzeilen via de Blerotstraat, de Barastraat en het Baraplein. Aangezien het effect van het verkeer dat door het project wordt gegenereerd op het algemene verkeer als verwaarloosbaar werd beschouwd, is de bijdrage van deze verschuiving op deze wegen dat noodzakelijkerwijs ook, zodat het niet nodig is om deze kwestie apart te onderzoeken.

Il n'est pas exact que le projet de développement de la gare d'autobus n'aurait pas été pris en considération dans l'étude d'incidences. Celle-ci (p. 196) et ses compléments d'octobre 2023 (pp. 25 et 38-39) et de février-mars 2024 (pp. 10 et 22-24) ont déjà évoqué l'incidence possible de ce projet de plateforme sur la circulation dans l'avenue Spaak. Ainsi, le complément de février-mars 2024 précise ce qui suit :

Het is niet waar dat het ontwikkelingsproject voor het busstation niet in de effectenstudie in aanmerking zou zijn genomen. In die studie (p. 196) en de aanvullingen van oktober 2023 (p. 25 en 38-39) en februari-maart 2024 (p. 10 en 22-24) werd al gewezen op de mogelijke gevolgen van dit platformproject voor het verkeer in de Spaaklaan. Zo wordt in de aanvulling van februari-maart 2024 het volgende vermeld:

« Ces considérations ne valent bien-sûr pour autant que la situation du quartier en matière de mobilité soit maintenue en l'état à l'avenir. Ainsi qu'évoqué plus haut, on ne peut en effet à ce stade présager de la concrétisation et de la teneur futures des projets publics en matière de mobilité dans la zone, parmi lesquels : [...]
- L'aménagement de l'avenue Paul-Henri Spaak à court terme (stationnement potentiel des navettes vers l'aéroport) et à plus long terme dans le cadre de la densification de la gare des bus ; [...]. » (pp. 22-23)

Deze overwegingen gelden uiteraard alleen als de mobiliteitssituatie in de wijk in de toekomst ongewijzigd blijft. Zoals hierboven vermeld, kan men in dit stadium nog geen uitspraken doen over de toekomstige concretisering en inhoud van de openbare projecten op het gebied van mobiliteit in het gebied, waaronder: [...]
- De inrichting van de Paul-Henri Spaaklaan op korte termijn (mogelijke parkeerplaats voor pendelbussen naar de luchthaven) en op langere termijn in het kader van de verdichting van het busstation [...] (p. 22-23).

« Si des limitations devaient être apportées au caractère circulable de l'avenue Paul-Henri Spaak, notamment pour la réserver aux bus et aux riverains, une solution devrait alors être trouvée pour assurer l'accès au parking du projet (bornes escamotables placées à l'entrée de l'avenue par exemple). » (p. 24)

Als er beperkingen moeten worden opgelegd aan het verkeer op de Paul-Henri Spaaklaan, met name om de laan voor te behouden voor bussen en omwonenden, dan zou er een oplossing moeten worden gevonden om de toegang tot de parking van het project te verzekeren (bijvoorbeeld door middel van verzinkbare palen aan het begin van de laan) (p. 24).

Le chargé d'étude ne pouvait être plus précis à propos des incidences du projet de plateforme de bus internationaux car la demande de permis d'urbanisme pour ce projet n'a été introduite qu'ultérieurement. Néanmoins, ainsi qu'il a été montré plus haut, dès lors que ce projet maintient l'accès des automobiles à la partie ouest de l'avenue Spaak, à supposer qu'il soit autorisé en la forme, il ne modifierait pas très sensiblement les incidences du projet Move'Hub sur la mobilité locale, pas plus que les possibilités de déplacement au départ du projet Move'Hub ou vers celui-ci.

De studieverantwoordelijke kon niet preciezer zijn over de gevolgen van het project van het platform voor internationale bussen, omdat de stedenbouwkundige vergunning voor dit project pas later werd aangevraagd. Zoals hierboven echter is aangetoond, zou dit project, aangezien het de toegang van auto's tot het westelijke deel van de Spaaklaan behoudt, ervan uitgaande dat het in deze vorm wordt goedgekeurd, geen wezenlijke verandering brengen in de gevolgen van het project Move'Hub voor de lokale mobiliteit, noch in de verplaatsingsmogelijkheden van en naar het project Move'Hub.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK GEWEST

A propos de l'analyse des incidences sur l'environnement, le Conseil d'Etat a estimé ce qui suit :

« Une étude d'incidences est destinée à éclairer l'autorité sur les incidences environnementales du projet qu'elle examine, mais ne doit pas lever préalablement à la délivrance du permis toutes les incertitudes qu'elle constate quant à l'état de l'environnement. En soi, la mention que certaines données de fait restent inconnues ne suffit pas à établir que l'étude d'incidences est lacunaire, pour autant que les investigations réalisées soient raisonnablement suffisantes et qu'elles portent à la connaissance de l'autorité les éléments permettant à celle-ci de se prononcer en connaissance de cause. » (arrêt n° 244.970 du 26 juin 2019, AVCI e.a.)

« Par ailleurs, le raisonnement de la requérante conduit à considérer qu'un auteur de projet doit actualiser en permanence l'étude des impacts environnementaux de celui-ci jusqu'à la date de délivrance du permis. Une telle exigence apparaît disproportionnée et conduit à paralyser toute instruction d'une demande de permis d'environnement. » (arrêt n° 262.118 du 25 janvier 2025, Inter-Environnement Bruxelles c. Région de Bruxelles-Capitale)

En l'espèce, les incidences du projet sur la mobilité locale ont été étudiées de manière suffisamment précise, conduisant même à revoir la localisation du point d'accès au parking souterrain du projet. Les autres projets futurs du périmètre de l'étude ont été dûment examinés, dans le respect du cahier des charges de l'étude. La circonstance que le flux de voitures induit par le projet est très limité entraîne logiquement une simplification de l'analyse des incidences sur les flux existants.

La question de l'accessibilité de l'entrée du parking souterrain du projet en lien avec le projet de plateforme d'autobus est abordée plus loin dans l'examen d'un grief relatif à la mutualisation de l'accès à ce parking.

- Incidences sur le stationnement

Dans son recours devant le Collège d'environnement, IEB objecte également que le projet ne prévoit pas un nombre d'emplacements de stationnement suffisant par rapport à ses propres besoins, compte tenu des différents projets immobiliers des environs, qui présentent également d'importants besoins de stationnement dans l'espace public ou les parkings accessibles au public.

Il constate en effet que le projet est « volontariste » à cet égard en prévoyant des nombres d'emplacements inférieurs aux normes. Ce volontarisme repose essentiellement sur la présence du nœud modal de la gare du Midi. Mais il entraînera aussi du report de stationnement hors du projet, ceci alors que, d'une part, la pression du stationnement en voirie est déjà forte

Met betrekking tot de milieueffectenbeoordeling heeft de Raad van State het volgende geoordeeld:

Een effectenstudie is bedoeld om de autoriteit inzicht te geven in de milieueffecten van het project dat ze onderzoekt, maar hoeft niet alle onzekerheden die ze constateert met betrekking tot de toestand van het milieu weg te nemen voordat de vergunning wordt afgegeven. Op zich volstaat de vermelding dat bepaalde feitelijke gegevens onbekend blijven niet om vast te stellen dat de effectenstudie onvolledig is, voor zover de uitgevoerde onderzoeken redelijkerwijs toereikend zijn en de autoriteit de elementen ter kennis brengen die haar in staat stellen met kennis van zaken een besluit te nemen (arrest nr. 244.970 van 26 juni 2019, AVCI e.a.).

Bovendien leidt de redenering van de verzoekster tot de conclusie dat een projectontwerper de milieueffectenstudie van zijn project voortdurend moet bijwerken tot de datum van afgifte van de vergunning. Een dergelijke eis lijkt onevenredig en leidt tot een verlamming van de behandeling van een milieuvergunningsaanvraag (arrest nr. 262.118 van 25 januari 2025, Inter-Environnement Bruxelles tegen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

In dit geval zijn de gevolgen van het project voor de lokale mobiliteit voldoende nauwkeurig onderzocht, wat zelfs heeft geleid tot een herziening van de locatie van de toegang tot de ondergrondse parking van het project. De andere toekomstige projecten binnen de studieperimeter werden naar behoren onderzocht, in overeenstemming met het bestek van de studie. Het feit dat het door het project veroorzaakte autoverkeer zeer beperkt is, leidt logischerwijs tot een vereenvoudiging van de analyse van de gevolgen voor het bestaande verkeer.

De kwestie van de toegankelijkheid van de ingang van de ondergrondse parking van het project in verband met het busplatformproject wordt verderop behandeld in het onderzoek van een grief over de mutualisering van de toegang tot deze parking.

- Gevolgen voor het parkeren

In zijn beroep bij het Milieucollege voert IEB ook aan dat het project niet voorziet in voldoende parkeerplaatsen om aan zijn eigen behoeften te voldoen, rekening houdend met de verschillende vastgoedprojecten in de omgeving, die ook een grote behoefte aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte of in voor het publiek toegankelijke parkings met zich meebrengen.

Hij constateert namelijk dat het project in dit opzicht 'voluntaristisch' is door te voorzien in een aantal parkeerplaatsen dat onder de normen ligt. Dat voluntarisme is voornamelijk gebaseerd op de aanwezigheid van het modale knooppunt van het Zuidstation. Maar dit zal ook leiden tot een verschuiving van het parkeren buiten het project, terwijl enerzijds de druk op het parkeren op straat momenteel al groot

actuellement et, d'autre part, de nombreux projets d'envergure (par exemple : le siège de la SNCB, l'hôtel Fonsny, le siège Infrabel, le projet Glico Center et le projet place Bara 15-16) comptent également sur les mêmes capacités d'absorption existantes des voiries et des parkings publics. L'étude d'incidences et son actualisation d'octobre 2023 n'ont, sur ce point, pas suffisamment analysé le cumul des incidences du projet et d'autres projets existants ou approuvés, ainsi que le prévoit l'annexe 2 de l'OPE, § 5, al. 1er, e).

is en anderzijds talrijke grootschalige projecten (bijvoorbeeld: de maatschappelijke zetel van de NMBS, het Fonsny-hotel, de maatschappelijke zetel van Infrabel, het project Glico Center en het project Baraplein 15-16) ook rekenen op dezelfde bestaande opvangcapaciteit van de openbare wegen en openbare parkings. De effectenstudie en de actualisering ervan van oktober 2023 hebben op dit punt onvoldoende rekening gehouden met de cumulatieve effecten van het project en andere bestaande of goedgekeurde projecten, zoals bepaald in bijlage 2 van de OMV, §5, eerste lid, e).

Analyse

Analyse

Comme prévu dans le cahier des charges de l'étude d'incidences, le chargé d'étude a pris en considération, pour la définition de la situation future prévisible, des projets majeurs en cours de réalisation ou pour lesquels une autorisation urbanistique non périmée a été délivrée ou a été sollicitée et est en cours d'instruction, ou encore qui sont inscrits dans des plans approuvés.

Zoals voorzien in het bestek van de effectenstudie heeft de studieverantwoordelijke bij het bepalen van de te verwachten toekomstige situatie rekening gehouden met grote projecten die momenteel worden uitgevoerd of waarvoor een nog geldige stedenbouwkundige vergunning is afgegeven of aangevraagd en die momenteel worden onderzocht, of die zijn opgenomen in goedgekeurde plannen.

Plus important, compte tenu du taux élevé d'occupation des emplacements de stationnement en voirie (étude d'incidences, p. 239) et de la volonté du demandeur de n'être pas tributaire du bon-vouloir de la copropriété du parking Gare du Midi, le choix a été fait de rendre le projet globalement autosuffisant de ce point de vue. La variante de mutualisation des volumes de stationnement a ainsi été écartée par le demandeur (tableau de suivi des recommandations, p. 1).

Belangrijker nog, gezien de hoge bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op straat (effectenstudie, p. 239) en de wens van de aanvrager om niet afhankelijk te zijn van de goodwill van de mede-eigenaars van de parking Zuidstation, is ervoor gekozen om het project in dit opzicht overwegend zelfvoorzienend te maken. De variant waarbij de parkeerplaatsen worden gedeeld, werd dus door de aanvrager afgewezen (opvolgingstabel met aanbevelingen, p. 1).

Le caractère autosuffisant du projet du point de vue de l'offre de stationnement automobile ressort de l'analyse fonction par fonction (logement, occupants des bureaux, travailleurs des commerces et équipements) de cette offre. Cette analyse est détaillée dans le complément d'étude d'incidences de février-mars 2024 (pp. 18-20), auquel il est expressément renvoyé. En ressort également que, pour les logements, une marge de sécurité de 5 unités a été intégrée.

Het zelfvoorzienende karakter van het project op het vlak van het aanbod aan parkeerplaatsen blijkt uit de analyse per functie (woningen, kantoorgebruikers, werknemers van winkels en voorzieningen) van dit aanbod. Die analyse wordt gedetailleerd beschreven in de aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024 (p. 18-20), waarnaar uitdrukkelijk wordt verwezen. Uit de analyse blijkt ook dat voor de woningen een veiligheidsmarge van vijf eenheden is ingebouwd.

Par exception à cette approche d'autosuffisance, le stationnement motorisé des visiteurs des différentes fonction est prévu dans les parkings publics proches du projet :
- le parking Gare du Midi exploité par Q-Park, notamment accessible via la rue Blerot et qui compte 1.483 emplacements accessibles au public,
- le parking Gare du Midi 2 exploité par Indigo, situé rue Bara et d'une capacité de 125 emplacements.
A propos de leur disponibilité, l'étude d'incidences précise ce qui suit (p. 254) :

Als uitzondering op deze zelfvoorzienende aanpak is er parkeergelegenheid voor bezoekers van de verschillende functies voorzien in de openbare parkings in de buurt van het project:
- de parking Zuidstation, geëxploiteerd door Q-Park, die met name toegankelijk is via de Blerotstraat en 1.483 openbare parkeerplaatsen telt;
- de parking Zuidstation 2, geëxploiteerd door Indigo, gelegen in de Barastraat en met een capaciteit van 125 parkeerplaatsen.
Over hun beschikbaarheid vermeldt de effectenstudie het volgende (p. 254):

« Les taux d'occupation des parkings concernés ne nous ont pas été transmis par leur exploitant respectif. Une visite ponctuelle réalisée sur site le 20/12/2022 en fin de matinée indiquait, pour information, environ 60 places libres dans le parking Gare du Midi 2 (Indigo), et un taux d'occupation moyen de l'ordre de 60% en ce qui concerne

De bezettingsgraad van de betreffende parkings is ons niet meegedeeld door de respectieve exploitanten. Een eenmalig bezoek ter plaatse op 20 december 2022 aan het einde van de ochtend wees uit dat er ongeveer 60 vrije plaatsen waren in de parking Zuidstation 2 (Indigo) en dat de gemiddelde bezettingsgraad ongeveer 60% bedroeg voor de openbare

les niveaux de parking public du parking Gare du Midi (Q-Park), la signalétique étant défectueuse. »

parkeerniveaus van de parking Zuidstation (Q-Park), waarbij het signalisatiebord defect was.

Il s'agit de besoins faibles : 14 places pour les visiteurs de bureaux et un nombre limité de places pour les commerces et équipements. En ce qui concerne les commerces pressentis, la plupart auront en effet un rayon de chalandise de quartier (complément d'étude d'incidences d'octobre 2023, p. 31). Il ressort de ce qui précède que ces faibles besoins pourront être rencontrés par les deux parkings publics susvisés. Aucun stationnement en voirie n'est prévu.

Het gaat om beperkte behoeften: 14 plaatsen voor bezoekers van de kantoren en een beperkt aantal plaatsen voor de winkels en voorzieningen. Wat de beoogde winkels betreft, zullen de meeste namelijk een verzorgingsgebied in de wijk hebben (aanvulling op de effectenstudie van oktober 2023, p. 31). Uit het bovenstaande blijkt dat aan deze beperkte behoeften kan worden voldaan door de twee bovengenoemde openbare parkings. Er is geen parkeergelegenheid op de openbare weg voorzien.

Au moment de définir le nombre adéquat d'emplacements de stationnement par fonction, il a été tenu compte de la localisation du périmètre du projet en zone d'accessibilité en transports en commun A au sens du titre VIII du Règlement régional d'Urbanisme (RRU), au cœur d'un pôle intermodal constitué notamment de la gare nationale et internationale du Midi, d'une station de métro (lignes 2 et 6), de la gare d'autobus De Lijn/STIB de l'avenue Spaak. Cinq lignes de tram desservent la gare du Midi, dont une fait également halte rue Bara. (Cf. étude d'incidences, pp. 208-212.) Peu de quartiers de la Région sont aussi bien desservis en transports en commun que celui-ci.

Bij het bepalen van het juiste aantal parkeerplaatsen per functie werd rekening gehouden met de ligging van het projectgebied in een toegankelijkheidszone A qua bereikbaarheid met het openbaar vervoer in de zin van titel VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GVR), in het hart van een intermodaal knooppunt dat onder meer bestaat uit het nationale en internationale Zuidstation, een metrostation (lijnen 2 en 6) en het busstation van De Lijn/MIVB in de Spaaklaan. Er zijn vijf tramlijnen die het Zuidstation aandoen, waarvan er één ook stopt in de Barastraat (zie effectenstudie, p. 208-212). Er zijn maar weinig wijken in het Gewest die zo goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer als deze.

Pour ce motif notamment, des ratios de places de stationnement pour véhicules motorisés comparativement modestes, au regard du RRU et du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de l'Energie (CoBrACE), ont été choisis. D'autres motifs sont par exemple déduits des caractéristiques des logements (logements conventionnés, appartements à prix abordable, *coliving*), ainsi que développé dans le complément au rapport d'incidences de février-mars 2024 (p. 18).

Om die reden o.a. is gekozen voor een relatief bescheiden aantal parkeerplaatsen voor motorvoertuigen, ten opzichte van de GSV en het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE). Andere redenen worden bijvoorbeeld afgeleid uit de kenmerken van de woningen (geconventioneerde woningen, betaalbare appartementen, coliving), zoals uiteengezet in de aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024 (p. 18).

Par ailleurs, le plan régional de mobilité Good Move préconise de favoriser le transfert modal des véhicules motorisés individuels vers les modes de déplacement actifs, en ce compris les vélos électriques. Une offre élevée d'emplacements de stationnement pour vélos sécurisés et aisément accessibles et utilisables doit permettre à davantage d'habitants et usagers du site de renoncer à la possession ou à l'utilisation, respectivement, d'un véhicule motorisé.

Bovendien beveelt het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move aan om de modal shift van individuele motorvoertuigen naar actieve vervoerswijzen, daar inbegrepen elektrische fietsen, te bevorderen. Een ruim aanbod aan beveiligde en gemakkelijk toegankelijke en te gebruiken parkeerplaatsen voor fietsen moet ervoor zorgen dat meer inwoners en gebruikers van de site afzien van het bezit of gebruik, respectievelijk, van een motorvoertuig.

C'est pourquoi, dans le prolongement de l'étude d'incidences, la Commission de concertation a émis des conditions fortes en matière de mise à disposition et de conception de places pour le stationnement des vélos, en ce compris des vélos cargo, *longtails* et triporteurs, ceci pour l'ensemble des fonctions du projet (avis de la Commission de concertation du 21 décembre 2023, chapitre « 6. Mobilité »). Ces conditions ont été mises en œuvre par le demandeur (cf. synthèse et commentaire dans le complément d'étude d'incidences de février-mars 2024, pp. 9 à 17).

Daarom heeft de overlegcommissie, in het verlengde van de effectenstudie, strenge voorwaarden opgelegd met betrekking tot de beschikbaarheid en het ontwerp van parkeerplaatsen voor fietsen, met inbegrip van bakfietsen, *longtails* en bakfietsen met drie wielen, en dit voor alle functies van het project (advies van de overlegcommissie van 21 december 2023, hoofdstuk "6. Mobiliteit"). Die voorwaarden zijn door de aanvrager geïmplementeerd (zie samenvatting en commentaar in de aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024, p. 9 tot 17).

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING

En résulte que l'offre du projet en matière de stationnement pour vélos comporte 400 emplacements, dont 201 pour les logements, 194 pour les bureaux et 5 pour les commerces et équipements. 146 de ces emplacements, destinés aux logements et aux commerces et équipements, seront aménagés dans un local couvert et sécurisé de 405 m² situé en intérieur d'îlot, dans le jardin collectif. 60 emplacements destinés aux logements seront aménagés dans un local vélo de 80 m² en façade arrière d'un des blocs de logement. Enfin, 194 emplacements destinés aux bureaux seront aménagés au niveau -1 dans un local de 501 m².

Dès lors que le projet rencontre lui-même la quasi-totalité des besoins de stationnement qu'il génère, il importe peu que d'autres projets soient jugés déficitaires à cet égard. Il ne peut être exigé du projet qu'il résolve le déficit préexistant de places de stationnement dans le quartier.

- Mutualisation de l'accès au parking souterrain

Dans son recours, IEB critique également le fait que l'accès au parking souterrain du projet et celui au parking public souterrain Gare du Midi existant n'aient pas été mutualisés, « au profit de plus grands espaces de pleine terre et d'une mobilité plus fluide et moins nuisible au droit de l'avenue Paul-Henri Spaak ».

Le projet prévoit la connexion du parking souterrain du projet à la voirie dans l'avenue Spaak, alors que la demande initiale la situait rue Bara. Le PAD Midi prévoyait pourtant une mutualisation des accès avec le parking Gare du Midi, du côté de la rue Bara. L'étude d'incidences a analysé une variante de mutualisation des parkings (accès commun avec le parking Gare du Midi, mutualisation interne des parkings du projet, ou utilisation des capacités du parking Gare du Midi). Elle recommandait la mise en œuvre de ces mesures. Le promoteur a refusé cette mutualisation, invoquant en ce qui concerne la mutualisation des accès, d'une part, une impossibilité technique du côté de la rue Blerot, et d'autre part, des modalités de circulation plus adéquates du côté de l'avenue Spaak. IEB estime que ces arguments ne sont pas établis et qu'ils sont en contradiction avec l'étude d'incidences, qui estimait la connexion au parking Gare du Midi techniquement possible. L'autorité a suivi le promoteur sans vérifier ces affirmations. En outre, l'accès sur l'avenue Spaak risque d'être incompatible avec la future gare des bus internationaux qui y a été autorisée, générant des conflits avec les bus. Bruxelles-Mobilité, la Commune de Saint-Gilles, l'étude d'incidences et le projet de PAD avaient tous recommandé la mutualisation des accès. L'autorité délivrante n'a pas adéquatement justifié pourquoi elle ne l'imposait pas.

Analyse

Het resultaat is dat het project 400 parkeerplaatsen voor fietsen omvat, waarvan 201 voor de woningen, 194 voor de kantoren en 5 voor de winkels en voorzieningen. 146 van die plaatsen, bestemd voor de woningen, winkels en voorzieningen, worden aangelegd in een overdekte en beveiligde ruimte van 405 m² op het binnenterrein van het huizenblok, in de gemeenschappelijke tuin. 60 plaatsen voor de woningen worden ingericht in een fietsenberging van 80 m² aan de achterzijde van een van de woonblokken. Ten slotte worden 194 plaatsen voor de kantoren ingericht op niveau -1 in een ruimte van 501 m².

Aangezien het project zelf in vrijwel alle parkeerbehoeften voorziet die het genereert, doet het er niet toe dat andere projecten in dit opzicht als tekortschietend worden beschouwd. Van het project kan niet worden verwacht dat het het reeds bestaande tekort aan parkeerplaatsen in de wijk oplost.

- Mutualisering van de toegang tot de ondergrondse parking

In zijn beroep bekritiseert IEB ook het feit dat de toegang tot de ondergrondse parking van het project en die tot de bestaande openbare ondergrondse parking Zuidstation niet zijn gemutualiseerd, *ten gunste van grotere gebieden in volle grond en een vlottere mobiliteit die minder schadelijk is ter hoogte van de Paul-Henri Spaaklaan*.

Het project voorziet in de aansluiting van de ondergrondse parking van het project op de openbare weg in de Spaaklaan, terwijl de oorspronkelijke aanvraag deze aansluiting in de Barastraat voorzag. Het RPA Zuid voorzag echter in een mutualisering met de toegang tot de parking Zuidstation, aan de kant van de Barastraat. In de effectenstudie werd een variant voor de mutualisering van de parkings geanalyseerd (gezamenlijke toegang met de parking Zuidstation, interne mutualisering van de parking van het project of gebruik van de capaciteit van de parking Zuidstation). In de studie werd aanbevolen die maatregelen door te voeren. De projectontwikkelaar heeft die mutualisering geweigerd en voerde met betrekking tot de mutualisering van de toegangen enerzijds aan dat dit technisch onmogelijk was aan de kant van de Blerotstraat en anderzijds dat de verkeerssituatie aan de kant van de Spaaklaan geschikter was. IEB is van mening dat deze argumenten niet bewezen zijn en in tegenspraak zijn met de effectenstudie, waarin de verbinding met de parking Zuidstation technisch haalbaar werd geacht. De autoriteit heeft de projectontwikkelaar gevolgd zonder deze beweringen te controleren. Bovendien dreigt de toegang via de Spaaklaan onverenigbaar te zijn met het toekomstige station voor internationale bussen dat daar is goedgekeurd, wat tot conflicten met de bussen zou kunnen leiden. Brussel Mobiliteit, de gemeente Sint-Gillis, de effectenstudie en het ontwerp van RPA hadden allemaal aanbevolen om de toegangen te delen. De vergunningverlenende autoriteit heeft niet voldoende gemotiveerd waarom ze dit niet heeft opgelegd.

Analyse

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE · CHANCELLERIE · KANSELARIJ · BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING

Comme le rappelle IEB, le projet de PAD Midi, dans sa version du 6 mai 2021, prescrivait une mutualisation des accès au parking public Gare du Midi existant et au futur parking souterrain de l'« îlot Tintin » en ces termes :

« En vue de limiter l'impact négatif sur l'espace public, les zones 7A et 7B disposent, ensemble, d'un seul accès aux parkings, mutualisé avec celui du parking public souterrain existant au moment de l'entrée en vigueur du présent PAD. Il est situé du côté de la rue Bara et est intégré dans le cadre bâti. »

Cette mutualisation des accès a été analysée dans l'étude d'incidences au titre de variante, parmi d'autres hypothèses de mutualisation du stationnement souterrain. L'étude a distingué deux localisations possibles de l'accès commun : soit sur la rue Bara (option 1), soit à l'emplacement actuel de l'accès au parking Gare du Midi rue Blerot (option 2), (pp. 277-279). Dans l'option 2, l'étude suppose néanmoins le maintien d'un deuxième accès aux capacités de stationnement du projet, sur la rue Bara (p. 279). Elle conclut que cette option 2 est un variante à privilégier du point de vue des incidences du projet sur la mobilité, tout en rappelant que c'est « sous réserve des accords nécessaires » à conclure avec la copropriété du parking Gare du Midi (recommandation 5.1, pp. 279 et 745).

Dans le tableau de suivi des recommandations joint aux demandes de permis amendées, le demandeur explique pourquoi il a décidé de ne pas suivre cette recommandation et de déplacer l'accès au parking pour automobiles et au quai de déchargement du projet vers l'avenue Spaak (p. 1, n° 6). Il y évoque la difficulté de prévoir un accès unique par la rue Bara ou par la rue Blerot et les avantages découlant d'un accès par l'avenue Spaak :

« Par ailleurs, l'EIE a clairement montré les difficultés d'accès motorisé au site par la rue Bara. Notamment en démontrant la nécessité de créer un carrefour avec des feux pour les « tourne à gauche », et les voies réservées aux transports en communs et pistes cyclables. L'implantation de feux de signalisation serait quasiment impossible sur cette voirie régionale très fréquentée, alors qu'un carrefour existe déjà à moins de 50 mètres de cet endroit (croisement Blerot-Bara). Même si l'EIE n'a pas encouragé explicitement le déplacement de l'entrée de parking et de la zone livraison vers l'avenue Spaak, celui-ci est le plus logique compte tenu des plans envisagés pour le quartier. En effet, ceux-ci envisagent une mobilité douce majoritairement piétonne et un accès carrossable limité. De plus, le déplacement de la rampe d'accès et de la zone livraison côté Blerot est impossible techniquement et fonctionnellement: elle implique de traverser le bâtiment pour passer au-dessus du pertuis du métro, réduit l'activation des rez de chaussée, et couperait le bâtiment en deux au niveau du RDC.

Zoals IEB aangeeft, werd in het RPA Zuid – in de versie van 6 mei 2021 – een mutualisering voorgeschreven van de toegang tot de bestaande openbare parking Zuidstation en de toegang tot de toekomstige ondergrondse parking van het 'Kuifje-blok' in de volgende bewoordingen:

"Om de negatieve impact op de publieke ruimte te beperken, hebben de zones 7A en 7B samen één enkele toegang tot de parkings, die gedeeld wordt met die van het op het moment van inwerkingtreding van dit RPA bestaande ondergrondse publieke parking. Deze ingang is gelegen aan de kant van de Barastraat en is geïntegreerd in de bebouwing."

Deze mutualisering van de toegangen werd geanalyseerd in de effectenstudie als variant, naast andere hypothesen voor de mutualisering van de ondergrondse parkings. De studie onderscheidde twee mogelijke locaties voor de gemeenschappelijke toegang: ofwel in de Barastraat (optie 1), ofwel op de huidige locatie van de toegang tot de parking Zuidstation in de Blerotstraat (optie 2) (p. 277-279). In optie 2 gaat de studie echter uit van het behoud van een tweede toegang tot de parkeergelegenheid van het project, in de Barastraat (p. 279). De studie concludeert dat optie 2 de voorkeur verdient vanuit het oogpunt van de gevolgen van het project voor de mobiliteit, maar wijst er tegelijkertijd op dat dit onder voorbehoud van de nodige overeenkomsten met de mede-eigenaars van de parking Zuidstation is (aanbeveling 5.1, p. 279 en 745).

In de opvolgingstabel van de aanbevelingen die bij de gewijzigde vergunningsaanvragen is gevoegd, legt de aanvrager uit waarom hij heeft besloten deze aanbeveling niet op te volgen en de toegang tot de parking voor auto's en de losplaats van het project te verplaatsen naar de Spaaklaan (p. 1, nr. 6). Hij wijst daarbij op de moeilijkheid om één enkele toegang via de Barastraat of de Blerotstraat te voorzien en op de voordelen van een toegang via de Spaaklaan:

Bovendien heeft de milieueffectenstudie duidelijk aangetoond dat de site via de Barastraat moeilijk bereikbaar is met de auto. Met name door aan te tonen dat er een kruispunt met verkeerslichten voor linksafslaand verkeer moet worden aangelegd, evenals rijstroken voor het openbaar vervoer en fietspaden. Het plaatsen van verkeerslichten zou vrijwel onmogelijk zijn op deze drukke gewestweg, terwijl er al een kruispunt op minder dan 50 meter van deze locatie ligt (kruispunt Blerot-Bara). Hoewel de milieueffectenstudie niet expliciet heeft aangemoedigd om de ingang van de parking en de leveringszone te verplaatsen naar de Spaaklaan, is dit wel de meest logische oplossing gezien de plannen voor de wijk. Die plannen voorzien namelijk voornamelijk in zachte mobiliteit voor voetgangers en beperkte toegang voor voertuigen. Bovendien is het verplaatsen van de oprit en de leveringszone aan de kant van de Blerotstraat technisch en functioneel onmogelijk: hiervoor moet het gebouw worden doorkruist om boven de metrokoker te komen, waardoor de bruikbaarheid van de begane grond wordt beperkt en het gebouw op de begane grond in tweeën wordt gesplitst.

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Par contre, le déplacement vers l'avenue Spaak permet non seulement un accès au site en circulation locale mais également une meilleure configuration de celui-ci. Celle-ci permet l'implantation d'une zone de pleine terre demandée par ailleurs. Enfin, le maintien d'une rampe d'accès à l'endroit initial ne permet pas l'optimisation de la surface de ce parking telle qu'elle se présente dans le projet amendé.
Le déplacement de ces entrées sur l'avenue Spaak permet une continuité à la fois du passage serein des piétons et vélos et une activation des rez sans discontinuité depuis le passage Grisar jusqu'à la gare. »

De verplaatsing naar de Spaaklaan maakt daarentegen niet alleen toegang tot de site mogelijk via het lokale verkeer, maar zorgt ook voor een betere configuratie ervan. Hierdoor kan een zone in volle grond worden aangelegd, waar overigens om gevraagd werd. Ten slotte maakt het behoud van een oprit op de oorspronkelijke plaats het niet mogelijk om de oppervlakte van deze parking te optimaliseren, zoals dat wel het geval is in het gewijzigde project.
Door deze ingangen te verplaatsen naar de Spaaklaan wordt zowel een rustige doorgang voor voetgangers en fietsers gewaarborgd als een ononderbroken activering van de begane grond vanaf de Grisarpassage tot aan het station.

Le complément d'étude d'incidences d'octobre 2023 évoque les mêmes motifs (pp. 35-36).

De aanvulling op de effectenstudie van oktober 2023 noemt dezelfde redenen (p. 35-36).

La requérante originaire estime que l'argument de l'impossibilité technique d'un déplacement de la rampe d'accès et de la zone de livraison du côté de la rue Blerot ne convainc pas. En effet, selon IEB, « la mutualisation vise précisément à connecter les deux parkings au niveau du sous-sol en permettant au parking projeté d'utiliser l'accès existant du parking Q-Park au niveau de la rue Blérot. » Or, l'étude d'incidences considérait au contraire que cette connexion était techniquement possible (étude, p. 277).

De oorspronkelijke verzoekster is van mening dat het argument dat het technisch onmogelijk is om de oprit en de leveringszone naar de kant van de Blerotstraat te verplaatsen, niet overtuigend is. Volgens IEB *is het doel van de mutualisering namelijk om de twee parkings ondergronds met elkaar te verbinden, zodat de geplande parking gebruik kan maken van de bestaande toegang van de Q-Park-parking in de Blerotstraat*. De effectenstudie ging er juist vanuit dat die verbinding technisch mogelijk was (studie, p. 277).

Comme l'illustre la figure 9 de l'étude d'incidences, la partie sud-ouest du périmètre du projet et de l'« îlot Tintin » est occupée en sous-sol par des infrastructures de tiers. Un pertuis de métro affleurant traverse le périmètre de part en part. Le long de ce pertuis, couvrant tout le bord sud du périmètre et également affleurant, se trouve le parking public étagé Gare du Midi, communément appelé « parking Q-Park ».

Zoals blijkt uit figuur 9 van de effectenstudie, wordt het zuidwestelijke deel van het projectgebied en van het 'Kuifje-blok' ondergronds ingenomen door infrastructuur van derden. Een genivelleerde metrokoker loopt dwars door het gebied heen. Langs die koker bevindt zich de openbare parking Zuidstation, beter bekend als 'Q-Park-parking', die de hele zuidelijke rand van het gebied beslaat en ook genivelleerd is.

Dès lors qu'il a été renoncé à mutualiser les emplacements de ce parking existant et ceux du projet, le projet doit proposer ses propres emplacements. Compte tenu de l'occupation qui vient d'être rappelée du sous-sol de la zone sud du périmètre, ces emplacements ne peuvent être localisés qu'au nord du pertuis du métro. La mutualisation des accès des deux parkings suppose le raccordement de ces parkings. Ce raccordement ne peut se réaliser qu'en franchissant le pertuis, par au-dessus ou par en-dessous.

Aangezien er is afgezien van het mutualiseren van de parkeerplaatsen van deze bestaande parking en die van het project, moet het project zijn eigen parkeerplaatsen aanbieden. Gezien de hierboven genoemde bezetting van de ondergrond van het zuidelijke deel van het gebied, kunnen deze parkeerplaatsen alleen ten noorden van de metrokoker worden aangelegd. Om de toegang tot beide parkings te delen, moeten deze parkings met elkaar worden verbonden. Die verbinding kan alleen worden gerealiseerd door de koker te passeren, boven of onder.

Un passage par au-dessus du pertuis suppose de construire une rampe de sortie au niveau du rez-de-chaussée qui parte du centre de l'îlot puis replonge en sous-sol de manière à achever le raccordement avec le parking Gare du Midi. La rampe pourrait également déboucher sur la rue Blerot, dans l'hypothèse où l'accès mutualisé aux parkings y serait déplacé par rapport à son actuelle localisation dans la même rue. Néanmoins, cette hypothèse – peu avantageuse pour la copropriété du parking Gare du Midi et qui a donc très peu de chances d'emporter son adhésion – n'est pas celle de la variante « option 2 » étudiée dont IEB demande la mise en œuvre. Dans les deux cas, une telle rampe couperait et réduirait

Om over de metrokoker heen te komen, moet er op de begane grond een uitrit worden aangelegd die vanuit het midden van het huizenblok begint en vervolgens weer ondergronds gaat om de verbinding met de parking Zuidstation te voltooien. De uitrit zou ook kunnen uitkomen in de Blerotstraat, in het geval dat de gemutualiseerde toegang tot de parkings daarheen zou worden verplaatst ten opzichte van de huidige locatie in dezelfde straat. Deze hypothese – die weinig voordelen biedt voor de mede-eigendom van de parking Zuidstation en dus weinig kans maakt om aanvaard te worden – is echter niet dezelfde als de onderzochte variant 'optie 2' waarvan IEB de uitvoering vraagt. In beide gevallen zou een dergelijke uitrit de bruikbare oppervlakte van de begane grond van het project

fortement les volumes utiles du rez-de-chaussée du projet. Elle réduirait l'activation de l'espace public par le rez-de-chaussée du projet, jugée importante par Urban et les communes afin de lutter contre le sentiment d'insécurité présent dans le quartier. En outre, un des objectifs de la variante de mutualisation des accès – objectif que partage IEB selon les termes de son recours – est de « dégager plus de pleine terre en intérieur d'îlot » (étude d'incidences, p. 93). Or, une telle rampe réduirait au contraire la zone de pleine terre envisagée. Cette zone joue notamment un rôle central dans la gestion intégrée des eaux de pluie (GIEP).

splitsen en aanzienlijk verminderen. Het zou de activering van de openbare ruimte door de begane grond van het project verminderen, een activering die door Urban en de gemeenten belangrijk wordt geacht om het gevoel van onveiligheid in de wijk tegen te gaan. Bovendien is een van de doelstellingen van de variant waarbij de toegangen worden gedeeld – een doelstelling die IEB volgens de bewoordingen van zijn beroep deelt – om meer gebieden in volle grond op het binnenterrein van het huizenblok vrij te maken (effectenstudie, p. 93). Een dergelijke uitrit zou echter juist de beoogde zone in open grond verkleinen. Die zone speelt met name een centrale rol in het geïntegreerde regenwaterbeheer (GRWB).

Un passage sous le pertuis du métro n'est pas techniquement et fonctionnellement rationnel. En effet, ainsi que précisé dans l'étude d'incidences (pp. 344 et 345), les fondations du pertuis du métro sont très profondes : elles atteignent 22 à 25 mètres. Le parking Gare du Midi présente, lui, une profondeur de 11 mètres. Quant au parking du projet, sa profondeur est de 7 mètres. Le plan S_C_02 du carnet de synthèse de la seconde commission de concertation illustre bien la situation. Relier le parking du projet au parking existant supposerait donc de réaliser un ouvrage souterrain permettant aux véhicules de s'enfoncer dans le sous-sol sur une hauteur de plusieurs étages avant de remonter de l'autre côté du pertuis. L'ouvrage devrait passer nettement sous le pertuis afin que sa construction n'affecte pas la stabilité du pertuis. L'ouvrage supposerait en outre un rabattement de nappe phréatique beaucoup plus important que celui que nécessite le projet envisagé, lequel se limite à trois étages en sous-sol. L'ouvrage serait donc à la fois important, d'une réalisation complexe et très coûteux. D'un point de vue fonctionnel, l'utilisation du parking du projet supposerait de s'enfoncer longuement dans le sous-sol puis de remonter jusqu'aux niveaux -1 et -2 du projet, ce qui, également, est peu envisageable.

Een doorgang onder de metrokoker is technisch en functioneel niet rationeel. Zoals aangegeven in de effectenstudie (p. 344 en 345) liggen de funderingen van de metrokoker namelijk zeer diep: tussen 22 en 25 meter. De parking Zuidstation bereikt een diepte van 11 meter. De diepte van de parking van het project bedraagt 7 meter. Plan S_C_02 uit het samenvattende verslag van de tweede overlegcommissie illustreert de situatie goed. Om de parking van het project met de bestaande parking te verbinden, zou dus een ondergronds bouwwerk moeten worden gerealiseerd waardoor voertuigen meerdere verdiepingen diep de ondergrond in kunnen rijden, om vervolgens aan de andere kant van de koker weer naar boven te komen. Het bouwwerk zou ruim onder de koker moeten liggen, zodat de stabiliteit van de koker niet wordt aangetast. Het bouwwerk zou bovendien een veel grotere verlaging van het grondwaterpeil vereisen dan nodig is voor het beoogde project, dat beperkt blijft tot drie ondergrondse verdiepingen. Het bouwwerk zou dus zowel omvangrijk als complex en zeer duur zijn. Vanuit functioneel oogpunt zou het gebruik van de parking van het project betekenen dat men diep onder de grond moet afdalen en vervolgens weer omhoog moet naar de niveaus -1 en -2 van het project, wat eveneens weinig denkbaar is.

Comme rappelé lors de l'audition du 8 juillet 2025, à ces difficultés s'ajoute l'absence totale d'intérêt manifesté par la copropriété du parking Gare du Midi. Or, l'autorité ne peut imposer cette solution au tiers à la demande de permis qu'est la copropriété de ce parking. La réserve exprimée dès le départ à propos des variantes de mutualisation des parkings se réalise donc concrètement (not., étude d'incidences, p. 93).

Zoals tijdens de hoorzitting van 8 juli 2025 werd opgemerkt, komt bij deze moeilijkheden nog het totale gebrek aan interesse van de mede-eigenaars van de parking Zuidstation. De autoriteit kan deze oplossing echter niet opleggen aan de derde partij bij de vergunningsaanvraag, namelijk de mede-eigenaars van deze parking. De vanaf het begin geuite terughoudendheid ten aanzien van de varianten voor de mutualisering van de parkings wordt dus concreet gerealiseerd (zie effectenstudie, p. 93).

En ce qui concerne à présent le déplacement de l'accès au parking et du quai de déchargement vers l'avenue Spaak, il n'est pas contesté que la localisation sur la rue Bara prévue dans le projet initial présente d'importants inconvénients si elle ne s'accompagne pas d'un second accès : nécessité de créer un carrefour additionnel équipé de feux de circulation de façon à permettre le tourne-à-gauche en entrée et en sortie, perturbation du flux sur la rue Bara et, en particulier, diminution de la vitesse commerciale des bus, etc. (étude d'incidences, pp. 257-260).

Wat betreft de verplaatsing van de toegang tot de parking en de losplaats naar de Spaaklaan, staat het buiten kijf dat de locatie in de Barastraat, zoals voorzien in het oorspronkelijke project, belangrijke nadelen met zich meebrengt als er geen tweede toegang wordt voorzien: er moet een extra kruispunt met verkeerslichten worden aangelegd om linksaf te kunnen slaan bij de in- en uitgang, het verkeer op de Barastraat wordt verstoord, de commerciële snelheid van de bussen neemt af, enz. (effectenstudie, p. 257-260).

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE · BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING · CHANCELLERIE · KANSELARIJ

Les obstacles au positionnement de l'accès rue Blerot ont été évoqués plus haut.

De obstakels voor de plaatsing van de toegang in de Blerotstraat zijn hierboven al genoemd.

Quant à l'avenue Spaak, elle est actuellement configurée en un double anneau. L'anneau extérieur – l'avenue proprement dite – en sens unique, est utilisé pour la desserte locale, en ce compris celle des infrastructures de transport en commun. On n'y observe pas de trafic de transit. L'anneau intérieur – le cours Paul-Henri Spaak – dessert une gare d'autobus exploitée par De Lijn (principalement) et la STIB. L'accès du parking et du quai de déchargement envisagé déboucherait sur l'anneau extérieur et supposerait la suppression d'un nombre limité d'emplacements de stationnement pour voitures, de chaque côté de l'avenue Spaak (complément d'étude d'incidences de février-mars 2024, pp. 23-25).

De Spaaklaan is momenteel aangelegd als een dubbele ring. De buitenste ring – de eigenlijke laan – is eenrichtingsverkeer en wordt gebruikt voor lokaal verkeer, met inbegrip van het openbaar vervoer. Daar is geen doorgaand verkeer. De binnenste ring – de Paul-Henri Spaakpromenade – bedient een busstation dat door De Lijn (voornamelijk) en de MIVB wordt geëxploiteerd. De beoogde toegang tot de parking en de losplaats zou uitkomen op de buitenste ring en zou betekenen dat er aan beide kanten van de Spaaklaan een beperkt aantal parkeerplaatsen voor auto's zou moeten worden geschrapt (aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024, p. 23-25).

Les demandeurs et le chargé d'études font valoir à juste titre que la circulation y est plus paisible que sur la rue Bara, ce qui permet une insertion peu conflictuelle des véhicules entrants et sortants, contrairement à la situation rue Bara. L'avenue étant à sens unique, il n'y a pas de tourne-à-gauche possible, ce qui facilite l'insertion des flux entrants et sortants.

De aanvragers en de studieverantwoordelijke wijzen er terecht op dat het verkeer in de laan rustiger is dan in de Barastraat, waardoor in- en uitrijdende voertuigen zich zonder veel problemen kunnen invoegen, in tegenstelling tot de situatie in de Barastraat. Omdat de laan eenrichtingsverkeer is, kan er niet linksaf worden geslagen, wat het invoegen van in- en uitrijdend verkeer vergemakkelijkt.

Une manœuvre plus perturbante du trafic et de la circulation sur le trottoir est identifiée : la marche arrière requise pour l'entrée des véhicules de livraison (camionnettes ou petits camions) le long du quai de déchargement interne. L'étude d'incidences prévoit de 4 à 6 livraisons par jour (p. 261), ce qui est faible et permet de considérer que le niveau de cette perturbation est acceptable. Une zone de livraison externe est également envisagée en concertation avec Bruxelles Mobilité. Elle serait située au bord de la rue Blerot, à proximité de la rue Bara (complément d'étude d'incidences de février-mars 2024, pp. 25-26). Le permis d'environnement délivré par Bruxelles Environnement comporte trois conditions visant à réduire les risques associés aux manœuvres des véhicules de livraison (art. 4, B.0, 1, a à c ; voir aussi art. 4, C.4.3).

Er is wel een manoeuvre die het verkeer en de doorstroming op het trottoir hindert: het achteruitrijden dat nodig is om leverende voertuigen (bestelwagens of kleine vrachtwagens) langs de interne laadplaats te laten rijden. De effectenstudie gaat uit van 4 tot 6 leveringen per dag (p. 261), wat weinig is en waardoor het niveau van deze verstoring als aanvaardbaar kan worden beschouwd. In overleg met Brussel Mobiliteit wordt ook een externe leveringszone overwogen. Die zou gelegen zijn langs de Blerotstraat, vlak bij de Barastraat (aanvulling op de effectenstudie van februari-maart 2024, p. 25-26). De door Leefmilieu Brussel afgegeven milieuvergunning bevat drie voorwaarden om de risico's in verband met het manoeuvreren van leverende voertuigen te beperken (art. 4, B.0, 1, a tot c; zie ook art. 4, C.4.3).

La localisation des accès motorisés avenue Spaak a été validée avec l'appui d'Urban en Commission de concertation.

De locatie van de gemotoriseerde toegangen in de Spaaklaan werd goedgekeurd met de steun van Urban in de overlegcommissie.

IEB se réfère à nouveau au permis d'urbanisme délivré le 20 août 2024 pour la création sur l'avenue Spaak d'une plateforme pour bus internationaux. Ainsi qu'il a été montré plus haut, ce permis n'empêche pas l'accès au parking souterrain et au quai de déchargement du projet. En revanche, le permis prévoit un emplacement de stationnement pour bus au droit de l'accès au parking du projet et à son quai de déchargement.

IEB verwijst opnieuw naar de stedenbouwkundige vergunning die op 20 augustus 2024 werd afgegeven voor de aanleg van een platform voor internationale bussen in de Spaaklaan. Zoals hierboven aangetoond, belet die vergunning niet de toegang tot de ondergrondse parking en de losplaats van het project. De vergunning voorziet daarentegen wel in een parkeerplaats voor bussen ter hoogte van de toegang tot de parking van het project en tot de losplaats.

Comme déjà signalé, ce permis récent fait l'objet d'un recours devant le Gouvernement dans le cadre duquel le Collège d'urbanisme a remis le 28 novembre 2024 un avis négatif. Le permis n'est donc pas définitif et, le cas

Zoals al vermeld, is tegen deze recente vergunning beroep aangetekend bij de regering, in het kader waarvan het Stedenbouwkundig College op 28 november 2024 een negatief advies heeft uitgebracht. De vergunning is dus nog niet

échéant, la demande pourra être légèrement amendée de manière à permettre l'accès des véhicules motorisés au projet Move'Hub. Ceci suppose, d'une part, le déplacement ou la suppression de l'emplacement de bus localisé au droit de l'accès au projet et, d'autre part, le déplacement des arceaux pour vélo et de la zone *drop off* pour vélos et trottinettes partagés localisés de l'autre côté du même tronçon de l'avenue. Ce dernier déplacement ne semble pas présenter de difficulté puisque de l'espace est disponible du même côté du tronçon, directement plus au nord.

definitief en indien nodig kan de aanvraag licht worden aangepast om de toegang van gemotoriseerde voertuigen tot het project Move'Hub mogelijk te maken. Dit houdt enerzijds in dat de busstandplaats ter hoogte van de toegang tot het project moet worden verplaatst of verwijderd en anderzijds dat de fietsaanleunbeugels en de drop-offzone voor gedeelde fietsen en steps aan de andere kant van hetzelfde deel van de laan moeten worden verplaatst. Deze laatste verplaatsing lijkt geen probleem te vormen, aangezien er ruimte beschikbaar is aan dezelfde kant van het weggedeelte, iets verder naar het noorden.

Certes, comme le relève Bruxelles Mobilité dans son avis favorable conditionnel du 23 octobre 2023 sur la demande de permis d'urbanisme, « les entrées et sorties de véhicules pourraient générer des embarras de circulation pour les bus ». Mais ces embarras seront en proportion de l'apport du projet à la circulation locale, lequel est fort limité, ainsi qu'il a été montré plus haut. Le niveau de cette gêne est donc jugé acceptable.

Zoals Brussel Mobiliteit in zijn voorwaardelijk gunstig advies van 23 oktober 2023 over de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag opmerkt, *zou het in- en uitrijden van voertuigen verkeershinder voor de bussen kunnen veroorzaken.* Die hinder zal echter in verhouding staan tot de bijdrage van het project aan het lokale verkeer, die zoals hierboven aangetoond zeer beperkt is. De mate van de hinder wordt dan ook als aanvaardbaar beschouwd.

Le déplacement de l'accès vers l'avenue Spaak permet de libérer un espace de pleine terre de 1.596 m² qui offre des bénéfices environnementaux significatifs tant pour le projet (microclimat, paysage...) que pour son environnement (gestion intégrée des eaux de pluie).

Door de toegang te verplaatsen naar de Spaaklaan komt er een zone in volle grond van 1.596 m² vrij, wat aanzienlijke milieuvoordelen oplevert voor zowel het project (microklimaat, landschap...) als de omgeving (geïntegreerd regenwaterbeheer).

En conclusion, la localisation avenue Spaak proposée pour l'accès au parking du projet et le quai de déchargement constitue l'hypothèse la moins défavorable du point de vue de la mobilité et présente des incidences positives et un niveau acceptable d'incidences négatives sur l'environnement.

Concluderend kan worden gesteld dat de voorgestelde locatie in de Spaaklaan voor de toegang tot de parking van het project en de losplaats vanuit het oogpunt van mobiliteit het minst ongunstige scenario is en positieve gevolgen en een aanvaardbaar niveau van negatieve gevolgen voor het milieu met zich meebrengt.

- Géothermie

- Geothermie

Enfin, IEB reproche à la décision de Bruxelles Environnement de ne comporter aucune condition relative à la mise de place d'un système de géothermie.

Tot slot bekritiseert IEB de beslissing van Leefmilieu Brussel omdat die geen voorwaarden bevat met betrekking tot de installatie van een geothermisch systeem.

Plus précisément, l'association relève que l'étude d'incidences recommandait de privilégier un système de géothermie (ou, si impossible, une autre solution décarbonée telle que la riothermie). Des forages-tests ont été réalisés : les premiers résultats sont incertains mais laissent entrevoir une possibilité. Le permis attaqué indique que, si c'est techniquement possible, le promoteur s'engage à intégrer la géothermie par une demande ultérieure d'extension du permis. Il annonce également une condition imposant de finaliser les études de faisabilité-économique d'un tel système. La condition fait néanmoins défaut. Cela est critiqué : la décision repose sur la bonne volonté du demandeur et sur des études à venir, ce qui rend la mesure incertaine.

Meer bepaald wijst de vereniging erop dat de effectenstudie aanbeveelt om de voorkeur te geven aan een geothermisch systeem (of, indien dat niet mogelijk is, een andere koolstofvrije oplossing zoals riothermie). Er zijn proefboringen uitgevoerd: de eerste resultaten zijn onzeker, maar wijzen op een mogelijkheid. De bestreden vergunning vermeldt dat, indien dit technisch mogelijk is, de projectontwikkelaar zich ertoe verbindt om geothermie te integreren door middel van een latere aanvraag tot uitbreiding van de vergunning. Er wordt ook een voorwaarde aangekondigd om de technisch-economische haalbaarheidsstudies van een dergelijk systeem af te ronden. Deze voorwaarde ontbreekt echter. Dit wordt bekritiseerd: de beslissing is gebaseerd op de goede wil van de aanvrager en op toekomstige studies, wat de maatregel onzeker maakt.

Analyse

Analyse

Il ressort du dossier et des explications du demandeur en audition du 8 juillet 2025 que plusieurs essais et études

Uit het dossier en de toelichting van de aanvrager tijdens de hoorzitting van 8 juli 2025 blijkt dat er verschillende proeven

ont été réalisés dans le but d'analyser la faisabilité technique et l'intérêt économique d'une installation de géothermie en circuit ouvert. Deux forages et différents tests ont été réalisés en décembre 2022 (Advanced Groundwater Techniques s.a.(AGT), *Feasibility study ATES MoveHub – Field Measurements ans Observations - Report*, 5 avril 2023). Ces résultats ont ensuite été exploités dans une analyse du potentiel géothermique. La conclusion s'ouvre en ces termes : *« Les résultats des tests de géothermie sont concluants par rapport aux besoins du bâtiment. La couverture des besoins de chauffage et refroidissement, avec les puits F3 et F6 mis en œuvre sont de respectivement 75% pour le chauffage et 30% pour le refroidissement, sur base des besoins calculés par la simulation thermique dynamique. »* (TPF Engineering s.a., *Immeuble de bureaux et de logements Move'Hub (...) Analyse résultats géothermie*, version 9, 16 décembre 2024, p. 21). Ces études se concluent donc dans un sens favorable : le système devrait permettre d'assurer une part significative du chauffage et du refroidissement des bâtiments projetés. En février 2025, la sous-division Sol de Bruxelles Environnement a émis un avis favorable à propos de cette mise en place.

en studies zijn uitgevoerd om de technische haalbaarheid en het economische belang van een geothermische installatie met open circuit te analyseren. In december 2022 werden twee boringen en verschillende tests uitgevoerd (Advanced Groundwater Techniques nv (AGT), *Feasibility study ATES MoveHub – Field Measurements and Observations - Report*, 5 april 2023). Die resultaten werden vervolgens gebruikt in een analyse van het geothermisch potentieel. De conclusie begint als volgt: *De resultaten van de geothermische tests zijn overtuigend in verhouding tot de behoeften van het gebouw. De dekking van de verwarmings- en koelingsbehoeften met de geïmplementeerde putten F3 en F6 bedraagt respectievelijk 75% voor verwarming en 30% voor koeling, op basis van de behoeften berekend door de dynamische thermische simulatie.* (TPF Engineering nv, Gebouw met kantoren en woningen Move'Hub (...) Analyse van de resultaten geothermie, versie 9, 16 december 2024, p. 21). Die studies komen dus tot een positieve conclusie: het systeem zou een aanzienlijk deel van de verwarming en koeling van de geplande gebouwen moeten kunnen verzorgen. In februari 2025 heeft de onderafdeling Bodems van Leefmilieu Brussel een gunstig advies uitgebracht over deze invoering.

Le demandeur confirme lors de l'audition des parties du 8 juillet 2025 son intention de mettre en œuvre cette solution. L'installation classée de système géothermique ouvert (rubrique 62-4B de classe 1B) n'apparaît pas dans la demande de permis. Le demandeur s'est engagé à introduire une demande de permis d'environnement modificatif portant sur cette installation une fois obtenu le permis d'environnement principal, ceci en faisant application de l'article 7*bis* de l'OPE. Ceci va dans le sens du complément d'étude d'incidences de mars 2024 après réunion de la Commission de concertation (p. 28). Les incidences de cette nouvelle installation devront être analysées et elle devra être soumise aux méthodes particulières de publicité.

De aanvrager bevestigt tijdens de hoorzitting van 8 juli 2025 zijn voornemen om deze oplossing te implementeren. De ingedeelde inrichting 'open geothermisch systeem' (rubriek 62-4B van klasse 1B) komt niet voor in de vergunningsaanvraag. De aanvrager heeft zich ertoe verbonden om een aanvraag voor een gewijzigde milieuvergunning voor deze inrichting in te dienen zodra de hoofdmilieuvergunning is verkregen, overeenkomstig artikel 7bis van de OMV. Dit sluit aan bij de aanvulling op de effectenstudie van maart 2024 na de vergadering van de overlegcommissie (p. 28). De gevolgen van deze nieuwe inrichting zullen moeten worden geanalyseerd en de inrichting moet worden onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

L'installation classée système géothermique ouvert ne faisant pas partie de la demande de permis, elle ne peut être imposée par l'autorité délivrante sur recours ni faire l'objet de conditions d'exploitation.

Aangezien de ingedeelde inrichting 'geothermisch systeem' geen deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag, kan deze door de vergunningverlenende autoriteit niet worden opgelegd bij beroep, noch worden onderworpen aan exploitatievoorwaarden.

Le projet prévoit en revanche l'installation de pompes à chaleur air-eau caractérisées par un coefficient de performance (COP) de minimum 3. Cette solution permet de limiter sensiblement les émissions de gaz à effet de serre découlant des solutions de chauffage par combustion conventionnelles. L'étude d'incidences précise qu'à défaut d'un système de géothermie, elle recommande d'étudier la faisabilité de solutions alternatives de production de chaleur décarbonée (p. 478). Cette recommandation a été suivie par le demandeur. La mise en place de pompes à chaleur telle que décrite dans la demande est une solution acceptable. Les exigences de performance énergétique des bâtiments (PEB) pour des unités neuves non résidentielles sont respectées. La mise en œuvre de la

Het project voorziet daarentegen in de installatie van lucht/water-warmtepompen met een prestatiecoëfficiënt van minimaal 3. Deze oplossing maakt het mogelijk om de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van conventionele verwarmingsoplossingen op basis van verbranding aanzienlijk te beperken. De effectenstudie stelt dat bij gebrek aan een geothermisch systeem, het raadzaam is om de haalbaarheid van alternatieve oplossingen voor koolstofvrije warmteproductie te onderzoeken (p. 478). Deze aanbeveling werd door de aanvrager opgevolgd. De installatie van warmtepompen zoals beschreven in de aanvraag is een aanvaardbare oplossing. De energieprestatie-eisen voor gebouwen (EPB) voor nieuwe niet-residentiële eenheden worden nageleefd. De implementatie van geothermie zal de energie-efficiëntie verder verbeteren en de klimaatimpact van

géothermie améliorera encore l'efficacité énergétique et réduira l'incidence climatique des bâtiments et est dès lors considérée comme souhaitable.

de gebouwen verminderen en wordt daarom als wenselijk beschouwd.

La motivation de la décision de Bruxelles Environnement du 9 décembre 2024 octroyant permis d'environnement précise (art. 7, p. 42) : « Si pertinent et possible techniquement, le demandeur s'engage à incorporer un système géothermique au travers d'une demande d'extension de permis d'environnement sollicitée ultérieurement à la présente décision. Afin de s'en assurer, la présente décision impose, à l'article 4 § B.0., les recommandations de l'étude d'incidences relatives, demandant de finaliser les études de faisabilité technico-économique d'un tel système. » En revanche, comme relevé par IEB, l'article 4 du permis ne contient pas les éléments annoncés. Dans sa note d'observations au Collège d'environnement, Bruxelles Environnement précise qu'il s'agit d'une erreur matérielle dans la motivation. La présente décision corrige cet élément de la motivation.

De motivering van de beslissing van Leefmilieu Brussel van 9 december 2024 tot toekenning van de milieuvergunning verduidelijkt (art. 7, p. 42): *Indien relevant en technisch mogelijk, verbindt de aanvrager zich ertoe een geothermisch systeem te integreren door middel van een aanvraag tot uitbreiding van de milieuvergunning die na deze beslissing zal worden ingediend. Om dit te garanderen, legt deze beslissing in artikel 4§, B.0., de aanbevelingen van de effectenstudie op, waarin wordt gevraagd om de technisch-economische haalbaarheidsstudies van een dergelijk systeem af te ronden.* Zoals IEB echter opmerkt, bevat artikel 4 van de vergunning niet de aangekondigde elementen. In zijn nota met opmerkingen aan het Milieucollege verduidelijkt Leefmilieu Brussel dat het om een materiële fout in de motivering gaat. Deze beslissing corrigeert dit element van de motivering.

Conclusion

Conclusie

Il est également renvoyé aux motifs développés à l'article 7 du permis d'environnement délivré par décision de Bruxelles Environnement du 9 décembre 2024. Ces motifs sont confirmés moyennant les corrections, nuances et précisions contenues dans la présente décision. Ainsi, l'intégration d'un système de géothermie ouvert ne fait pas l'objet d'une condition d'exploitation.

Er wordt ook verwezen naar de motivering in artikel 7 van de milieuvergunning afgeleverd bij beslissing van Leefmilieu Brussel van 9 december 2024. Die motivering wordt bevestigd onder voorbehoud van de in deze beslissing opgenomen correcties en verduidelijkingen. Zo maakt de integratie van een geothermisch systeem met open circuit niet het voorwerp uit van een exploitatievoorwaarde.

Il résulte de l'ensemble de ces motifs que le recours doit être déclaré recevable et fondé.

Uit al deze redenen volgt dat het beroep ontvankelijk en gegrond moet worden verklaard.

Le permis d'environnement sollicité par IMMOANGE lui est accordé moyennant les conditions d'exploitation précisées dans le permis, qui sont de nature à assurer la protection contre les dangers, nuisances ou inconvénients que les installations sont susceptibles de causer à l'environnement, à la santé ou à la sécurité de la population.

De door IMMOANGE aangevraagde milieuvergunning wordt verleend onder de in de vergunning vastgestelde exploitatievoorwaarden, die van dien aard zijn dat ze bescherming waarborgen tegen elke vorm van gevaar, hinder of ongemak die de inrichtingen zouden kunnen veroorzaken aan het leefmilieu, de gezondheid of de veiligheid van de bevolking.

Le Gouvernement prend acte de l'engagement du demandeur à mettre en œuvre un système de géothermie moyennant l'obtention d'un permis d'environnement modificatif qu'il sollicitera peu après l'octroi d'un permis d'environnement.

De regering neemt akte van de toezegging van de aanvrager om een geothermisch systeem te implementeren na het verkrijgen van een gewijzigde milieuvergunning, die hij kort na de toekenning van een milieuvergunning zal aanvragen.

Sur la proposition du Ministre de l'Environnement ;

Op voordracht van de minister van Leefmilieu;

Après délibération,

Na beraadslaging,

Arrête

Besluit

Article 1er. Le recours introduit par IMMOANGE s.a. contre la décision du Collège d'environnement du 11 avril 2025 de refuser un permis d'environnement de classe 1B pour l'exploitation de diverses installations classées dans

Artikel 1. Het beroep ingesteld door de nv IMMOANGE tegen de beslissing van het Milieucollege van 11 april 2025 tot weigering van een milieuvergunning van klasse 1B voor de uitbating van verschillende ingedeelde inrichtingen in een

un futur complexe immobilier comprenant des logements, bureaux, commerces et équipements, rue Bara à Anderlecht, est recevable et fondé.

Art. 2. Le permis d'environnement de classe 1B n° 1. 841.794 délivré par Bruxelles Environnement le 9 décembre 2024 à IMMOANGE sa est rétabli et confirmé dans toutes ses dispositions, sous réserve des modifications visées aux alinéas 2 et 3.

A l'article 4 de ce permis, sous le titre A, il est inséré le paragraphe suivant :

toekomstig vastgoedcomplex bestaande uit woningen, kantoren, winkels en voorzieningen, in de Barastraat in Anderlecht, is ontvankelijk en gegrond.

Art. 2. De milieuvergunning van klasse 1B nr. 1.841.794 afgeleverd door Leefmilieu Brussel op 9 december 2024 aan IMMOANGE nv wordt hersteld en bevestigd in al haar bepalingen, onder voorbehoud van de wijzigingen bedoeld in de leden 2 en 3.

In artikel 4 van deze vergunning wordt onder titel A de volgende paragraaf ingevoegd:

« **A.3. DOCUMENTS À TRANSMETTRE**

Délai	Informations et documents à transmettre à Bruxelles Environnement	Référence du permis
Date de délivrance + 1 ans	Plan(s) as-built schématisant l'emplacement du dispositif drainant de type passif conforme aux conditions de l'Art. 4 paragraphe C.2.3	Art. 4, § C.2.3.

»

A l'article 4 de ce permis, le § C.2.3 est remplacé par le texte suivant :

In artikel 4 van deze vergunning wordt paragraaf C.2.3 vervangen door de volgende tekst:

« **C.2.3. Conditions relatives à la gestion des flux d'eaux souterraines**

Un dispositif drainant de type passif doit être prévu afin d'éviter que le projet ait un impact sur les flux souterrains.
Par passif, on entend l'absence d'extraction des eaux collectées par le drain. Il est donc exclu d'utiliser un système de pompage, de connecter le drain à un collecteur ou de rejeter les eaux drainées dans les eaux de surface.

Un dispositif drainant passif constitue un ouvrage hydraulique permettant à la nappe de passer d'amont en aval du bâtiment constituant un barrage à l'écoulement souterrain.
Celui-ci doit être dimensionné afin de :

- soit récupérer le débit bloqué par le bâtiment et l'acheminer gravitairement en aval sans qu'il y ait rejet à l'égout.
- soit rééquilibrer les pressions amont/aval (principe des vases communicants)

L'ouvrage se fera par des perforations à travers les murs emboués positionnés rue Bara (ouest du projet) et avenue Paul Henri Spaak (est du projet), où sont prévues les excavations et ce conformément au point 5.2 du rapport d'AGT n.v. du 8 mai 2025 intitulé « Etude d'impact effet permanent ». Essentiellement, il est nécessaire que :

- chaque perforation soit reliée à un collecteur périphérique étanche qui traversera le sud du site (sous-sol S2 et traversant S3) afin de permettre l'écoulement d'eau souterraine si un gradient se développe d'un côté ou de l'autre de l'enceinte étanche enterrée ;
- chaque perforation dispose d'un diamètre de 0,1 m et est en contact avec l'aquifère (couche L3) grâce à des sacs de géotextile avec graviers sur une épaisseur de 0,3 m. Elles peuvent être refermées par les vannes installées, le cas échéant.

Les canalisations doivent être placées sous le niveau de nappe de manière à les maintenir immergées en permanence et éviter des précipitations et colmatages liés à des concrétions et carbonatations.
L'altitude du drain sera ainsi maintenue, dans la mesure du possible, à un minimum de 0,50 m sous le niveau piézométrique minimum connu sur la zone ou aux alentours du projet. »

Art. 3. Le présent arrêté est notifié :
- à IMMOANGE sa,
- à INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES asbl,
- à la Commune d'Anderlecht,
- à la Commune de Saint-Gilles,
- au Collège d'environnement et
- à Bruxelles Environnement.

Art. 3. Dit besluit wordt ter kennis gebracht van:
- IMMOANGE nv;
- INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES vzw;
- de gemeente Anderlecht;
- de gemeente Sint-Gillis;
- het Milieucollege;
- Leefmilieu Brussel.

Art. 4. Un recours en annulation peut être introduit devant la section du contentieux administratif du Conseil d'Etat contre le présent arrêté.

Art. 4. Tegen dit besluit kan een beroep tot nietigverklaring ingesteld worden bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

La requête doit être introduite dans les 60 jours à compter de la notification du présent arrêté. La partie requérante doit y joindre une copie de la décision attaquée.

La requête doit être adressée au greffe du Conseil d'État, rue de la Science 33 à 1040 Bruxelles, soit sous pli recommandé à la poste, soit suivant la procédure électronique accessible via le site du Conseil d'Etat (http://www.raadvst-consetat.be).

La requête n'est pas enrôlée lorsque :

1. émanant d'une personne morale, elle n'est pas accompagnée d'une copie des statuts en vigueur et de l'acte de désignation de ses organes ainsi que la preuve que l'organe habilité a décidé d'agir en justice ;

2. elle n'est pas signée ou n'est pas accompagnée du nombre requis de copies certifiées conformes ;

3. elle ne comporte pas d'élection de domicile lorsque celle-ci est requise ;

4. le paiement des droits n'est pas établi et que la requête n'est pas accompagnée d'une demande d'assistance judiciaire ;

5. elle n'est pas accompagnée d'une copie des actes, dispositions réglementaires ou décisions critiquées, sauf si la partie requérante déclare ne pas être en possession d'une telle copie ;

6. à la requête, n'est pas joint un inventaire des pièces, lesquelles doivent toutes être numérotées conformément à cet inventaire.

Het verzoek moet binnen de 60 dagen na kennisgeving van dit besluit ingediend worden. De verzoekende partij dient hierbij een afschrift van de bestreden beslissing te voegen.

De aanvraag moet gericht worden aan de griffie van de Raad van State, Wetenschapsstraat 33 in 1040 Brussel, hetzij per aangetekende brief, hetzij via de elektronische weg, toegankelijk op de website van de Raad van State (http://www.raadvst-consetat.be).

Het verzoek wordt niet ingeschreven op de rol:

1. wanneer het uitgaat van een rechtspersoon, maar geen afschrift van de geldende statuten, van de akte van benoeming van haar organen, en het bewijs dat het gerechtigde orgaan besloten heeft een rechtsvordering in te stellen, bijgevoegd werden;

2. wanneer het niet ondertekend is of niet het vereiste aantal eensluidend verklaarde afschriften bijgevoegd werden;

3. wanneer het geen woonplaatskeuze bevat als die vereist is;

4. wanneer de betaling van de rechten niet vastgesteld werd en dat bij het verzoek geen verzoek om rechtsbijstand gevoegd werd;

5. wanneer geen afschrift bijgevoegd werd van de betwiste handelingen, verordenende bepalingen of besluiten, tenzij de aanvrager verklaart dat hij niet in het bezit is van een dergelijk afschrift;

6. wanneer bij het verzoek geen inventaris van de documenten gevoegd werd, die conform deze inventaris genummerd moeten zijn.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK GEWEST

En même temps qu'elle introduit sa requête, la partie requérante envoie une copie de celle-ci à la partie adverse pour son information. L'autorité qui la reçoit la transmet, le cas échéant, à l'autorité compétente.

Bij het indienen van het verzoek stuurt de verzoekende partij tegelijk een afschrift hiervan ter informatie naar de tegenpartij. De ontvangende instantie stuurt het eventueel naar de bevoegde autoriteit.

Art. 5. Le Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Art. 5. De minister van Leefmilieu wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Bruxelles, le 24 OCT. 2025

Brussel, 24 OCT. 2025

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Le Ministre-Président

De minister-president

Rudi VERVOORT

Le Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative

De minister belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie

Alain MARON

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
04 -11- 2025
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING
CHANCELLERIE
KANSELARIJ

CM 24/10/2025 P 14 - Recours Immoange