

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 11/01/2018

DEMANDEUR :	SPF MOBILITE ET TRANSPORTS - BELIRIS c/o M. TIMMERMANS
LIEU :	Rue du Progrès, 86 - Rue du Progrès, 88 - Rue d'Aerschot
OBJET :	réaliser un itinéraire de transport en commun en site indépendant sous les voies de chemin de fer, prévoir des accès techniques du côté de la rue du Progrès et du côté de la rue d'Aerschot, démolir le bâtiment "medical centre" d'Infrabel, abattre 6 arbres et replanter de nouveaux sujets
SITUATION : AU PRAS :	en zone de chemin de fer, en liseré de noyau commercial, le long d'un espace structurant
AUTRE :	-
ENQUETE :	du 14 décembre 2017 au 28 décembre 2017
REACTIONS :	7

La Commission entend :

Le demandeur représenté par Messieurs TIMMERMANS et VINCK et Mesdames GALLEZ et VANTROYEN
 Le bureau d'études BMN représenté par Messieurs WATT et VAN CAMPENHOUT et Madame FABRY
 La STIB représentée par Monsieur MARY et Madame COLLARD

Les riverains ou réclamants :

- Madame	CREMER	rue Jacques Rayé 41/6	1030	BRUXELLES
- Monsieur	STANICIC	avenue Eugène Demolder, 121	1030	BRUXELLES
- Madame	MULLER	rue Paul de Nerten, 81	1090	BRUXELLES
- Monsieur	BLEUS pour ARAU	boulevard Adolphe Max, 55	1000	BRUXELLES
- Monsieur	MARBAIX	rue Vandermeersch, 39	1030	BRUXELLES
- Monsieur	NGOSSO	rue de Loch, 108	1030	BRUXELLES
- Monsieur	ALBRECHT	rue Royale, 80	1000	BRUXELLES
- Monsieur	VAN GYZEGEM pour INTER ENVIRONNEMENT BRUXELLES	rue du Chimiste, 34-36	1070	BRUXELLES
- Monsieur	WALRAVENS	avenue Eugène Demolder, 135	1030	BRUXELLES

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Attendu que lors de l'enquête publique, les remarques suivantes ont été émises :

- Ce dossier est indissociable du projet d'ensemble du métro ; l'étude d'incidences de cette partie du projet ne peut se concevoir indépendamment du reste du tracé vu les nombreuses interactions et le découpage du dossier en plusieurs demandes pose question ;
- La recevabilité de cette demande pose également question dans la mesure où la modification du PRAS n'est pas encore finalisée ;
- L'utilité évoquée de l'ouvrage à seule fin de terminus dans le cadre de l'exploitation du tronçon nord-Albert en métro n'est pas démontrée à ce stade ;
- Une alternative THNS (tram à haut niveau de service) doit être prise en compte dans l'EIE ;
- La question de l'impact en surface pouvant lié à la réduction de profondeur du tunnel côté Aerschot par rapport à la profondeur moyenne de l'ensemble du tracé doit être prise en compte spécifiquement dans l'EIE, d'autant que l'implantation de cet ouvrage conditionne celui du tunnel destiné à s'y connecter. L'impact sur la stabilité des constructions environnantes (riverains, gare,...) doit par conséquent être étudié dans l'EIE ;
- Le thématique microclimat doit être non seulement étudiée, mais élargie à la question plus générale de l'émission de gaz à effet de serre pour l'exécution du chantier ;
- Une éventuelle connexion tram entre Tour et Taxis et la gare du Nord doit être prise en compte ;
- L'option d'un tunnel tram entre le CCN et la gare du Nord doit être étudiée à la place du métro ;
- Des alternatives train ou prolongement du tram 55 vers l'Otan et l'aéroport doivent être étudiées ;
- Le passage des trams dans ce tunnel doit être possible dans ce tunnel, à titre provisoire ou définitif ;

- 1) Considérant que le projet vise à :
 - réaliser un itinéraire de transport en commun en site indépendant sous les voies de chemin de fer ;
 - prévoir des accès techniques du côté de la rue du Progrès et du côté de la rue d'Aerschot ;
 - démolir le bâtiment "médical centre" d'Infrabel ;
 - abattre 6 arbres et replanter de nouveaux sujets ;

DESCRIPTION DU PROJET

- 2) Considérant que l'ouvrage consiste en la réalisation d'un tunnel sous voies et de deux puits techniques (P5 et P6) situés respectivement dans la rue d'Aerschot (n° 120) et rue du Progrès (n° 86-88);
- 3) Considérant que le puit P5 a une double fonction, servir d'interface d'accès au chantier du passage sous le grill d'une part, et de puit de réception et de démontage du tunnelier d'autre part, ce qui justifie ses dimensions et sa configuration ;
- 4) Considérant que le puit P6 constitue l'interface entre les ouvrages souterrains de la gare du Nord et l'amorce du nouveau tracé de métro dans sa section Nord ;
- 5) Considérant que le tunnel de jonction reliant les deux puits sous le grill du chemin de fer a également une double fonction, en ce que d'une part il est présenté comme étant techniquement nécessaire à l'exploitation en métro de la section Albert-Nord, en offrant la possibilité d'organiser un terminus pour les rames de (pré)métro, en plus de permettre à terme la circulation des rames de métro vers Bordet ;
- 6) Considérant en cela que la cohérence et la pertinence de la présente demande ne peuvent se concevoir qu'en lien avec le futur développement du métro, dans la mesure où indépendamment de la réalisation du tronçon Nord- Bordet, l'aménagement d'un ouvrage à seule vocation de terminus serait techniquement plus facile à réaliser et donc plus intéressant économiquement, s'il n'était pas situé sous le grill des voies de chemin de fer (à l'instar de ce qui est prévu avenue Besme);
- 7) Considérant que les ouvrages du puit P6 sont connexes au massif souterrain de la gare du nord et ne nécessitent pas de tronçon supplémentaire de tunnel pour y relier les ouvrages ;
- 8) Considérant qu'une partie du projet (le puit P6, partiellement) se situe dans le PPAS SCH 019.011 (PPAS Gaucheret) et est compatible avec les prescriptions de ce dernier car inscrite dans une zone en surimpression identifiée comme une "zone de réservation pour transports en communs", qui autorise le passage des transports en communs par voie ferrée en sous-sol ou hors sol ;
- 9) Considérant cependant que la compatibilité du projet avec le cadre réglementaire régional, et en particulier la carte n° 6 du PRAS indiquant les itinéraires pour transports en communs en site indépendant n'est pas acquise à ce stade, dans la mesure où ce tracé sous les voies ne figure pas (encore) sur ladite carte ;
- 10) Considérant qu'il y a lieu à cet effet de supprimer la mention selon laquelle le projet est « lui-même conforme au PRAS actuel » (p 17 cch) ;
- 11) Considérant que la note de base (p 6 et p 11) parle pour le passage sous le grill d'une largeur variable de 8.66 m à 23.10 m, ce qui ne correspond pas aux plans où la largeur maximale ne représente que la moitié de ce chiffre (de 9.07 m à 12.87 m sur plan GDN.CIV.001) ;

CHOIX DES ALTERNATIVES ET VARIANTES

- 12) Considérant qu'il y a lieu de vérifier dans le cadre de l'étude d'incidence de la présente demande que la localisation du passage sous voies n'a pas pour effet de figer définitivement le tracé du métro dans sa section N-B et de rendre certaines alternatives de tracé impraticables ou caduques, le tracé définitif n'ayant pas à ce stade été évalué dans le cadre d'une étude d'incidences ;
- 13) Considérant qu'à ce titre, les deux dossiers doivent être considérés comme étant intimement liés ;
- 14) Considérant par ailleurs que le choix ayant été fait de dissocier ce projet du reste du projet de métro, l'EIE devrait également évaluer cette demande dans l'hypothèse éventuelle de la non-réalisation du tracé Nord, ou d'une modification de son tracé ;
- 15) Considérant que c'est à la lumière de ces deux paramètres que l'alternative de localisation doit être étudiée (page 10 cch);
- 16) Considérant que la note de sécurité précise (p 11) que la galerie située au niveau supérieur ne servira d'issue de secours vers le puit P6 que durant la phase provisoire pendant laquelle le puit P5 sera inaccessible (6 mois), et sera inaccessible en phase définitive (ce qui ne préjuge pas de son utilisation éventuelle comme local technique à terme);
- 17) Considérant que la couverture de cette galerie condamne un tunnel existant sous voies, inexploité à l'heure actuelle et préexistant à la réalisation de la jonction nord-midi surélevée ;
- 18) Considérant que la fiche EO.10 du CRU n° 2 envisage la création d'une liaison pour mode actifs dans le prolongement de la rue Rogier afin de désenclaver le quartier Brabant ;
- 19) Considérant de ce fait que l'étude d'une alternative intégrant cette contrainte, telle que prévue par le cahier des charges, est effectivement souhaitable ;
- 20) Considérant également qu'il y a lieu de vérifier la compatibilité du projet avec le maintien de la prescription 27.6 du PRAS : "un itinéraire en site indépendant reliera le Centre Communication Nord à l'avenue Rogier", d'autant que cette dernière n'a pas été remise en cause dans le cadre du RIE relatif à la modification du PRAS ;

- 21) Considérant que l'alternative THNS ne pouvant à ce stade être écartée, il y a lieu d'étudier une alternative visant à la réalisation d'un tunnel destiné au passage souterrain des trams ;
- 22) Considérant qu'il y a lieu de présenter les alternatives décrites en page 10 du cch comme étant les alternatives minimales à étudier par le chargé d'étude, celui-ci, ou le CA pouvant proposer la prise en compte d'alternatives qui émergeraient de certaines conclusions et/ou recommandations au fil de l'étude (à intégrer également p 16 cch);

INCIDENCES ATTENDUES DU PROJET

- 23) Considérant qu'étant donné le caractère entièrement souterrain du projet, il y a lieu de penser (sans préjuger des conclusions de l'EIE), que les incidences principales du projet seront celles observées durant la phase de chantier, mais que les incidences à terme doivent être analysées sur toutes les thématiques ;
- 24) Considérant à ce sujet que la note descriptive (note de base p 11) ne précise pas si les différentes phases de chantier sont strictement consécutives (auquel cas le planning global serait de l'ordre de 6 ans) ou peuvent partiellement se chevaucher, et que cela nécessite un affinage sur lequel l'étude d'incidences doit se pencher ;
- 25) Considérant cependant que la note précise (p 14) que la construction de l'ouvrage de jonction sous voies ne sera entamée qu'à l'achèvement des puits P5 et P6 ;

Incidences sur l'urbanisme et le paysage :

- 26) Considérant que la demande prévoit la démolition du bâtiment "Médical Center" d'Infrabel et ne fait qu'évoquer la possibilité d'une reconstruction, sans toutefois préciser de planning pour celle-ci (celle-ci ne faisant pas partie de la demande) ;
- 27) Considérant que la nécessité de la démolition de ce bâtiment n'est pas établie à ce stade et que dès lors, il y a lieu d'envisager une alternative ou une variante à celle-ci ;
- 28) Considérant que la note descriptive évoque sa reconstruction « sous le grill sous le chemin de fer » (p 8), ce qui semble incompatible ;
- 29) Considérant que ce bâtiment étant accolé et surplombant les voies de chemin de fer, il atténue visuellement l'effet de coupure urbaine de la jonction, et joue probablement un rôle quant à la limitation des nuisances acoustiques en provenance des voies ferrées ;
- 30) Considérant dès lors que sa démolition sera potentiellement préjudiciable aux quartiers environnants sur ces aspects, et qu'il y a lieu d'en étudier l'impact de manière approfondie dans l'étude d'incidences ;
- 31) Considérant en outre que les documents sont lacunaires en ce qui concerne l'étendue des démolitions (la travée de droite formant un ensemble visuel en pierre bleue avec le fronton du pont fait-elle partie des éléments supprimés ?), ainsi que par rapport à l'aspect des ouvrages pendant la phase transitoire précédant cette reconstruction (quel sera l'aspect du mur de soutènement des voies ferrées, mais aussi des piles support de caténaires dégagées), et enfin par rapport à la durée de cette phase transitoire ;
- 32) Considérant qu'il y a lieu de prendre en compte ces éléments au cas où cette phase transitoire devait se prolonger sur une longue période ;
- 33) Considérant qu'en matière d'espace public, le projet n'a aucune ambition en ce qui concerne leur amélioration, en ce qu'il restitue les aménagements existants quasiment à l'identique, et qu'il y a lieu que l'EIE se prononce sur l'opportunité d'une amélioration à ce égard ;
- 34) Considérant en outre que du côté de la rue d'Aerschot cela rétablit tel quel la configuration problématique en matière de propreté publique (angle mur de soutènement des voies / mur du talus), ayant nécessité l'aménagement d'urinoirs publics par la commune, et qu'il y a lieu de préciser si ces aménagements sont maintenus ou rétablis à terme, ce qui ne ressort pas des documents présentés ;
- 35) Considérant que les documents sont imprécis en ce qui concerne l'impact des travaux sur les murs de soutènement des talus, du côté Aerschot et Progrès en terme d'ampleur et de nature des modifications ;
- 36) Considérant que la note descriptive précise (p 20) que « une partie du mur de soutènement le long de la rue du Progrès sera également détruit pour les besoins du chantier » sans en préciser l'étendue sur les plans, ni sa reconstruction en fin de travaux ;
- 37) Considérant dès lors que des compléments devraient être apportés à cet égard au dossier, notamment sous forme d'élévations précisant ces interventions (étendue des démolitions tel qu'évoqué ci-dessus mais aussi l'« accès local technique » prévu dans la courbe du mur de soutènement côté Aerschot (note de base p 4) ou encore l'aspect et l'emprise de la « construction annexe » intégrant l'accès technique au puit P6 côté progrès (note de base p 5));
- 38) Considérant que le point 9.3.4 « Incidences en matière de patrimoine architectural » du cch (p 19) devrait logiquement être intégré au point 9.3.3 « Incidences comparées du projet et des diverses alternatives », dans la mesure où il s'agit de l'un des aspects à étudier dans ce chapitre ;

Incidences sur la mobilité :

- 39) Considérant qu'aucune modification de l'infrastructure routière ni de l'offre en stationnement ne sont imputables au projet à terme ;

- 40) Considérant que la note précise que la circulation ne sera pas impactée durant toute la durée des travaux rue du Progrès, mais qu'elle sera entièrement interrompue rue d'Aerschot durant l'exécution de la phase 2 (construction des puits P5 et P6) ;
- 41) Considérant que la note précise que la circulation sera provisoirement rétablie rue d'Aerschot par le placement d'une dalle provisoire jusqu'à la réouverture du puit pour le démontage du tunnelier (phase 4), mais que la nécessité de maintenir un accès contraignant la circulation en surface pendant l'exécution de la phase 3 (réalisation de l'ouvrage de jonction sous les voies) ne ressort pas de la lecture des documents ;
- 42) Considérant que la note descriptive ne parle que d'un accès routier au chantier (p 16) et écarte rapidement l'hypothèse d'un accès via les voies ferrées (p 17 et p 19 et note préparatoire EI p 48), mais que l'EIE devra aborder spécifiquement la question de l'utilisation éventuelle des voies ferrées pour l'accès au chantier ;
- 43) Considérant que le point 9.4.1.4 « accessibilité du projet » en p 21 du cch devrait être déplacé dans le point 9.4.3 « impact du projet sur la mobilité », dans la mesure où le point 9.4.1 se rapporte à la description de la situation existante ;
- 44) Considérant que, compte tenu de la très longue période de travaux envisagés, l'étude d'incidence se doit d'étudier de manière approfondie l'inscription des différentes phases de chantier dans un calendrier général intégrant de manière dynamique la totalité des autres chantiers proches amenés à impacter considérablement la zone, en particulier sur le plan de la mobilité (projets De Trooz - Palais / place Masui / Triangle STIB / Chantier préparatoire place Liedts) (point 9.4.2 - cch p 22) ;

Incidences sur l'être humain :

- 45) Considérant qu'à terme, la sortie de secours du puit P6 devrait être intégrée dans un nouveau bâtiment à reconstruire ;
- 46) Considérant cependant qu'en ce qui concerne l'évaluation des dispositions en matière de sécurité / évacuation, et en fonction des renseignements disponibles en matière de planning au moment de l'étude, il y a lieu de prendre en compte l'éventualité d'un prolongement de la situation transitoire sans nouveau bâtiment ;
- 47) Considérant à ce sujet que les dispositifs envisagés pour dissuader le stationnement ou le dépôt d'objet sur les trappes d'évacuation seront probablement insuffisants voire potentiellement dangereux (note préparatoire EI p 47) ;

Incidences sur le sol et les eaux :

- 48) Considérant que les terrains étant majoritairement constitués de remblais, la problématique de la gestion d'une pollution des terres excavées est réelle et que cet aspect doit également être pris en compte dans l'étude d'incidences, non seulement en terme de planning (p 26 cch) mais aussi d'emprise chantier (pour stockage conditionnement et traitement éventuel des terres polluées) ;
- 49) Considérant que les ouvrages sont situés presque exclusivement sous le niveau de la nappe phréatique, affleurante dans cette zone ;
- 50) Considérant que la note préparatoire à l'EIE est contradictoire à ce sujet en ce qu'elle parle dans un cas d'un drainage permanent (p 39), et dans l'autre d'un drainage uniquement en phase chantier (p 50) ;
- 51) Considérant cependant qu'il semblerait que ce soit l'option du drainage permanent qui ait été retenue, dans la mesure où celui-ci a fait l'objet d'une demande distincte de permis d'environnement ;
- 52) Considérant que le permis d'environnement (PE/2/2017/648600) a été refusé en date du 24/10/2017 ;
- 53) Considérant que la note préparatoire à l'étude d'incidences (p 50) précise que certaines techniques constructives pourraient engendrer des risques de pollution des nappes phréatiques, qu'il y a lieu de les identifier dans le cadre de l'étude d'incidences et de formuler des recommandations à cet égard ;
- 54) Considérant que le puit P5 impacte la quasi-totalité de la largeur disponible rue d'Aerschot et nécessite une restructuration importante des réseaux ;
- 55) Considérant à cet égard que les plans GDN.AME.001 (plan d'implantation type B – situation existante – part 1/2) et GDN.AME.003 (Plan d'implantation type B – situation projetée – part 1/2) montrent des réseaux dont les trajets ne sont pas modifiés en situation projetée, alors que certaines de leurs trajectoires sont précisément interrompues par le puit (en particulier le réseau d'égouttage dans la rue d'Aerschot, qui se trouve en outre dans l'axe de la trémie de démontage du tunnelier - la note de base (p 17) parle de la déviation de cette conduite, mais l'information n'est pas reprise aux plans) ;
- 56) Considérant que l'impact et la faisabilité de ces modifications doivent être étudiées en détail dans l'EIE, en étroite collaboration avec les gestionnaires de réseaux ;
- 57) Considérant également qu'il y a lieu de préciser le système prévu pour la gestion des eaux ;

PROJET DE CAHIER DES CHARGES

- 58) Considérant que la structure du cahier des charges devrait être revue pour intégrer le fait que la partie « évaluation des incidences » (point 9) ainsi que les « conclusions / recommandations » (point 10) et le « résumé non-technique » (point 11) font en réalité partie intégrante du « contenu de l'étude » (point 8) et ne constituent pas des domaines distincts, revoir la numérotation en conséquence ;
- 59) Considérant que le texte suivant l'actuel point 9 (analyse en phase projet / analyse en phase chantier) devrait être complété et réordonné (le chantier se situant avant le projet) et ne devrait pas faire l'objet d'une numérotation spécifique puisqu'il explique en introduction des différentes thématiques la trame d'analyse de

ces dernières (description de la situation existante / analyse en phase chantier / analyse en phase projet (= à terme)) ;

60) Considérant que la numérotation de la table des matières ne reflète pas la structure du texte et qu'il y a lieu de l'adapter ;

61) Considérant qu'il y a lieu de supprimer la mention « en sous-sol » (ou la remplacer par « en sous-sol ou aériennes ») pour la prise en compte des infrastructures jouxtant le site (p 7) ;

62) Considérant que le texte devrait préciser (p 7) que les aires d'études doivent le cas échéant être étendues aux zones de chantier pour l'évaluation des incidences durant cette phase ;

63) Considérant que les points 8.1, 8.2 et 8.3 sont quelque peu redondants avec le point 4 (méthodologie générale) et pourraient être y être utilement intégrés ;

64) Considérant qu'il y a lieu d'apporter les modifications suivantes au texte :

a. à la page 8, point 1 : modifier « point 0 » en « point 3 » ;

b. l'avant-dernier alinéa de la p 8 : supprimer la mention « de l'impact sonore et vibratoire » puisque cette proposition d'aire d'étude s'adresse à chaque discipline et pas uniquement à cet aspect ;

c. à la page 9, point 2 milieu de page : modifier la mention « voir point 9 ci-après en « voir point 10 ci-après » (ou tout autre n° résultant de la modification de numérotation dont question ci-dessus ;

d. à la page 12, point 6 rajouter « les rapports d'incidence » et les études d'incidences...

e. à la page 16, modifier le texte « (notamment le pompage permanent envisagé) » dans la mesure où ce point est repris dans la mention générale qui suit « les installations de gestion des eaux souterraines » ;

COMPOSITION DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT

65) Considérant qu'en ce qui concerne ce point (p 14 cch), il semblerait que la STIB fasse plus logiquement partie des membres associés et non effectifs, et la commune de Saint-Josse et la Ville de Bruxelles devraient également pouvoir être associées si elles le souhaitent ;

66) Considérant cependant qu'il y aurait lieu d'impliquer également Vivaqua et la SBGE en tant que membre associés compte tenu des implications en matière de déviation des réseaux, essentiellement rue d'Aerschot, ainsi que la DMS pour le volet patrimoine ;

DESIGNATION DU CHARGE D'ETUDE

67) Considérant que les chargés d'études pressentis pour la réalisation de l'EIE sont : ARIES Consultants S.A. et STRATEC S.A. ;

68) Considérant que ces deux sociétés étant agréées pour la réalisation de telles études, la commission se prononce favorablement pour la désignation de l'un de ces candidats, sous réserve de la finalisation du marché public ;

AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE:

en ce qui concerne le contenu du cahier des charges :

- p 10 : alternative de localisation : compte tenu de la volonté de dissociation des différents dossiers métro, et en plus de la vérification de l'impact du passage sous voies sur le choix du tracé en aval (non validé à ce stade), ajouter une alternative de localisation à seul usage de terminus dans le cadre de la métroisation de la section Albert-Nord, faisant abstraction du tronçon Nord ;

- p 10: prévoir une alternative visant la réalisation d'un tunnel destiné au passage d'un THNS;

- p 16 : présenter les alternatives décrites en page 10 du cch comme étant les alternatives minimales à étudier par le chargé d'étude, celui-ci, ou le CA pouvant proposer la prise en compte d'alternatives réorientées ou retravaillées qui émergeraient au fil de l'étude (à intégrer également p 16 cch);

- p 17 : supprimer la mention selon laquelle le projet est « lui-même conforme au PRAS actuel » (dans la mesure où il n'est pas conforme à la carte n° 6 du PRAS actuel);

- p 18 : point 9.3.3.1 situation de droit : prévoir dans l'EIE de vérifier en particulier la compatibilité du projet avec le maintien de la prescription 27,6 du PRAS actuel

- p 18 et suivantes : en fonction des informations disponibles, intégrer le cas échéant les scénarii de conservation, de démolition et de reconstruction différée du bâtiment Infrabel en ce qui concerne l'évaluation des incidences sur les différentes thématiques, et en particulier sur la qualité des espaces publics;

- p 22 : préciser que l'étude d'incidence se doit d'étudier de manière approfondie l'inscription des différentes phases de chantier dans un calendrier général intégrant de manière dynamique la totalité des autres chantiers proches amenés à impacter considérablement la zone, en particulier sur le plan de la mobilité

- p 22 : intégrer au chapitre mobilité / chantier la question de l'utilisation éventuelle des voies ferrées pour l'accès au chantier ;

- p 26 : préciser que la problématique de gestion d'une pollution des terres excavées doit être évaluée en terme de planning mais également d'emprise chantier (pour stockage conditionnement et traitement éventuel des terres polluées);

- p 27 préciser que l'EIE devra étudier en détail, et en partenariat avec les gestionnaires concernés l'impact et la faisabilité des modifications aux réseaux existants, en particulier rue d'Aerschot ;
- p 27 : 9.8.2. Incidences en phase chantier
- ajouter après la 3^{ème} puce :
 - les impacts prévisibles du système prévu pour la gestion des eaux souterraines en phase de chantier sur le niveau piézométrique de la nappe (dimensionnement du rabattement, calcul du rayon d'influence,...) ;
- et compléter la puce suivante :
 - les risques éventuels sur la stabilité des bâtiments et ouvrages (lignes de chemin de fer) avoisinants liés aux phases d'excavation et de forage prévues ; Il consultera au besoin Infrabel et/ou la SNCB afin de s'assurer de la faisabilité du chantier par rapport aux voies ferrées ;

9.8.3 Incidences en phase projet

- ajouter après la 4^{ème} puce :
 - les impacts prévisibles du système prévu pour la gestion des eaux souterraines en phase de chantier sur le niveau piézométrique de la nappe (dimensionnement du rabattement, calcul du rayon d'influence,...) ;
- p 28 : corriger les 2 puces comme suit :

En conclusion de ce chapitre, le Chargé d'étude fera d'éventuelles recommandations sur les points mentionnés ci-dessus, en particulier :

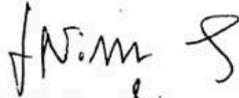
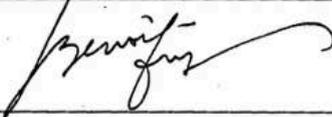
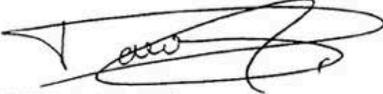
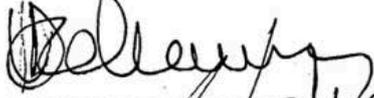
- des variantes éventuelles pour l'évacuation des eaux usées, notamment la possibilité d'une réutilisation des eaux grises et alternatives au rejet permanent à l'égout des eaux d'exhaure (construction d'un ouvrage partiellement ou totalement étanche) ;
- une estimation de l'impact financier des différentes solutions alternatives par rapport au drainage permanent tel que prévu dans la demande initiale ;
- Considérer la STIB en tant que membre associé et non effectif et proposer à la commune de St-Josse de participer au CA en tant que membre associé
- Impliquer Vivaqua et la SBGE en tant que membres associés du CA

en ce qui concerne la forme du cahier des charges :

- p 2 : adapter la numérotation de la table des matières pour refléter la structure du texte ;
- p 7 : préciser dans le texte que les aires d'études doivent le cas échéant être étendues aux zones de chantier pour l'évaluation des incidences durant cette phase ;
- p 7 : supprimer la mention « en sous-sol » (ou la remplacer par « en sous-sol ou aériennes ») pour la prise en compte des infrastructures jouxtant le site ;
- p 8, point 1 : modifier « point 0 » en « point 3 » ;
- p 8, avant-dernier alinéa : supprimer la mention « de l'impact sonore et vibratoire » puisque cette proposition d'aire d'étude s'adresse à chaque discipline et pas uniquement à cet aspect ;
- p 9, point 2 milieu de page : modifier la mention « voir point 9 ci-après en « voir point 10 ci-après » (ou tout autre n° résultant de la modification de numérotation dont question ci-dessous ;
- p 16, point 4 haut de page : modifier le texte « (notamment le pompage permanent envisagé) » en « les installations de gestion des eaux souterraines dont le pompage permanent envisagé » ;
- p 17 et suivantes : revoir la structure du texte pour intégrer le fait que la partie « évaluation des incidences » (point 9) ainsi que les « conclusions / recommandations » (point 10) et le « résumé non-technique » (point 11) font en réalité partie intégrante du « contenu de l'étude » (point 8) et ne constituent pas des domaines distincts, revoir la numérotation en conséquence ;
- p 17 : compléter et réordonner le texte suivant l'actuel point 9 (analyse en phase projet / analyse en phase chantier - le chantier se situant logiquement avant le projet) et ne pas y apposer une numérotation spécifique puisqu'il explique en introduction des différentes thématiques la trame d'analyse de ces dernières (description de la situation existante / analyse en phase chantier / analyse en phase projet (= à terme)) ;
- p 19 : intégrer le cas échéant le point 9.3.4 « Incidences en matière de patrimoine architectural » au point 9.3.3 « Incidences comparées du projet et des diverses alternatives », dans la mesure où il s'agit de l'un des aspects à étudier dans cette section ;
- p 21 : déplacer le point 9.4.1.4 « accessibilité du projet » dans le point 9.4.3 « impact du projet sur la mobilité », dans la mesure où les points 9.4.1 se rapportent à la description de la situation existante, non au projet ;

Abstention(s) : Néant

Abréviations : RRU = Règlement Régional d'Urbanisme / CoBAT = Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire / PRAS = Plan Régional d'Affectation du Sol / PPAS = plan particulier d'affectation du sol / RCU = Règlement Communal d'Urbanisme

	Frédéric NIMAL, Président	
Représentant de la Commune	Eric DE LEEUW	
Représentant de la Commune	Philippe JELLI	
Représentant de Bruxelles Mobilité	Benoît DUPRIEZ	
Représentant de BUP-Direction de l'Urbanisme	Guido BEELEN	
Représentant de BUP – Direction de l'Urbanisme	Sophie DAVID	
Représentante de BUP-Direction des Monuments et Sites	Michèle KREUTZ	
Représentante de Bruxelles Environnement	Caroline SELVAIS	
Représentante de citydev.brussels	Véronique DECHAMPS	
	Guy VAN REEPINGEN, Secrétaire	