



Commune d'Anderlecht



## PPAS BIESTEBROECK II: EXPOSÉ DES MOTIFS

**BU  
UR**

Part of Sweco

**aried**<sup>®</sup>  
CONSULTANTS

Auteurs de projet :

**BUUR Part of Sweco + ARIES Consultants**

Dans le cadre de :

**MISSION D'ASSISTANCE À LA COMMUNE  
D'ANDERLECHT DANS L'ABROGATION DE LA  
PARTIE SUBSISTANTE DU PPAS « BIESTEBROECK »  
AG 07/12/2017 ET DE SON RIE (+ PLAN D'EXPROPRI-  
ATION) ET DANS L'ÉLABORATION D'UN NOUVEAU  
PPAS « BIESTEBROECK II » ET DE SON RIE**

Date : le 20 juin 2024



**BUUR** Part of Sweco

Rue d'Arenberg 13  
1000 Bruxelles, BE  
T +32 (0) 16 89 85 50  
F +32 (0) 16 89 85 49  
E buur@buur.be  
www.buur.be

**Chefs de projet** : ir. arch. Hélène RILLAERTS,  
Rémi VAN DURME

**Collaborateurs** : Caroline CUSTINE,  
Laura KOVACS



**ARIES** Consultants

rue des Combattants 96  
1301 Bierges, BE  
T +32 10 430 113  
F + 32 10 430 111  
E info@ariesconsultants.be  
www.ariesconsultants.be

**Directeur** : Ir. Gilles LEDENT

**Chefs de projet** : Quentin PAUWELS, Alejandro RODRÍ-  
GUEZ SEBASTIÁN

**Collaborateurs** : Danaé STEVENS, Blaise ALTDORFER,  
Andrea AIELLO, Delphine PEETERS, Victor GLOTZ,  
Miguel URDIAIN ARRAIZA, Dimitri CRESPIN,  
Quentin MARISSIAUX, Louis VANDEBROEK

# TABLE DES MATIÈRES

I. PRINCIPES GÉNÉRAUX	3
II. DESCRIPTION DU PROJET	5
III. RECOMMANDATIONS	21
<b>IV. NOUVEAUTÉS</b>	<b>24</b>



# I. PRINCIPES GÉNÉRAUX

La politique urbanistique menée dans le cadre du PPAS Biestebroeck II consiste à garantir la mise en place de conditions favorables au développement économique, social et culturel, dans la perspective du maintien et du renforcement du cadre physique existant et de la mixité des activités qui s'y organisent.

De manière plus spécifique, les objectifs suivants peuvent être énoncés :

- Requalifier et revitaliser la zone du Canal ;
- Tisser des liaisons urbaines entre les deux rives du Canal et renforcer les liens entre les quartiers ;
- Répondre à la croissance démographique en renforçant l'attractivité résidentielle ainsi que le caractère inclusif des développements immobiliers ;
- Encourager la mixité de fonctions en favorisant une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain ;
- Garantir le développement adéquat d'espaces publics et d'équipements d'intérêt collectif, en particulier d'équipements scolaires ;
- Favoriser le développement d'un cadre de vie sain et résilient par rapport aux changements climatiques.

Il s'agit de mettre en place et de dessiner non pas une situation future et figée mais les contours d'une évolution souhaitable qui laisse place à une part d'imprévisibilité acceptable. Ceci suppose la conception d'un outil de gestion dynamique qui s'appuie sur l'établissement de cadres en dehors desquels l'équilibre des quartiers et de leurs activités serait menacé.

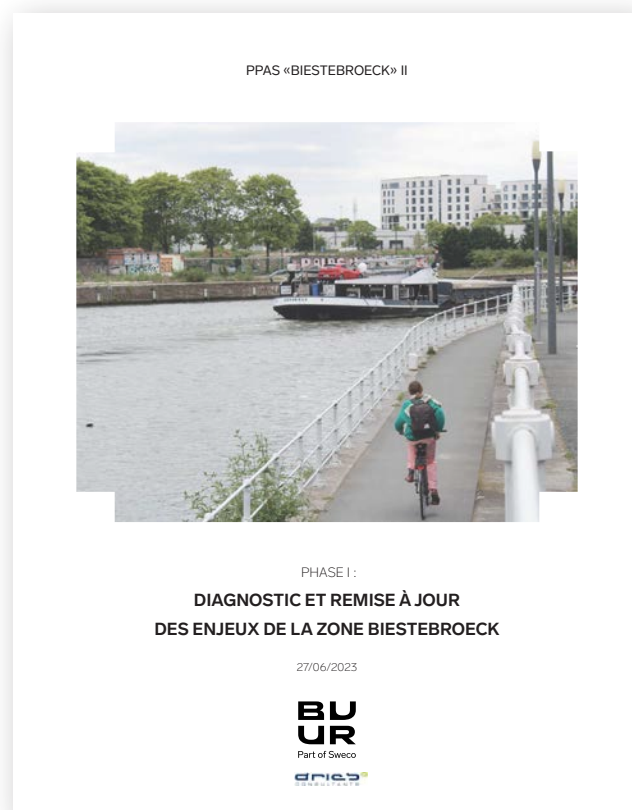
Ainsi, le projet de PPAS vise la réalisation d'un plan à la fois contraignant sur les aspects urbanistiques mis en place, en particulier pour la constitution de la trame urbaine, mais souple pour réaliser des projets architecturaux de qualité au sein de cette trame.

Dans cette optique de conception d'un outil dynamique, le présent projet de plan «Biestebroeck II» apporte des évolutions par rapport au PPAS «Biestebroeck»

approuvé en 2017. **Les objectifs et lignes de force du plan sont conservés** –et repris ci-dessus ainsi qu'à la section suivante– de même que toutes les recommandations restant pertinentes au moment de la finalisation du nouveau projet de plan.

**Quant aux principales évolutions apportées par rapport au PPAS de 2017, elles sont mises en exergue à la section IV. «Nouveautés», page 24.**

- *Le rapport «Diagnostic et remise à jour des enjeux de la zone Biestebroeck» présente le travail d'analyse de la situation existante, et de la dynamique initiée par le PPAS «Biestebroeck» depuis 2017. Il présente la méthodologie mise en place afin d'identifier les points d'améliorations poursuivis par le présent projet de plan.*





# II. DESCRIPTION DU PROJET

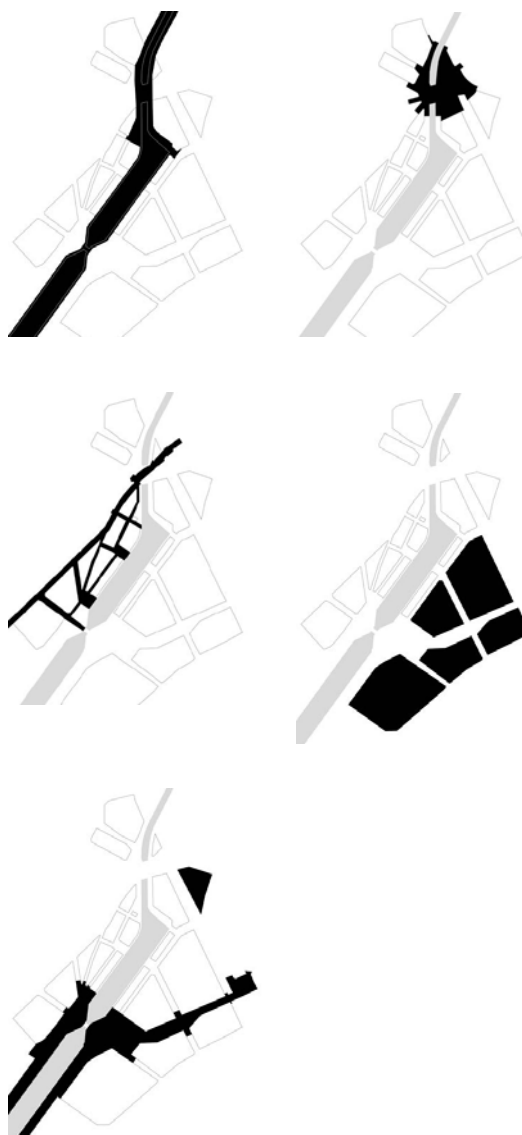
La répartition des affectations autorisées par parcelle se conçoit à partir de l'espace public et des équipements d'intérêt collectif qui constituent les référents centraux.

**La trame urbaine se structure autour de plusieurs grands ensembles :**

- l'ensemble formé par les quais : il s'étend tout le long du canal, en englobant le Pont du Canal (ou square E. Vandervelde). Il prend une valeur particulière aux abords de la tête du bassin, comme espaces permettant la concentration d'une vie urbaine et de loisir ;
- la trame urbaine traditionnelle en rive gauche: elle est maintenue dans ses caractéristiques actuelles, mais orientée plus volontairement vers le canal ;
- l'ensemble formé par les blocs construits en rive droite : les îlots gardent une configuration très large, témoin de la trame historique de la zone. Un maillage plus fin s'articule au sein de ces systèmes pour permettre une organisation optimale des activités de la ZEMU ;
- l'ensemble formé par le réseau d'espaces verts : le scénario permet la mise en réseau des structures vertes existantes et leur renforcement grâce à la création de nouveaux espaces verts.

Une approche plus détaillée, présentée dans les pages suivantes, permet de mettre en avant le caractère urbain donné aux différents espaces qui composent le périmètre.

Le schéma ci-contre illustre les différentes structures principales composant la trame du périmètre.



# UN PÔLE DE QUARTIER AU PONT DU CANAL : SQUARE E. VANDERVELDE

La réorientation des bâtiments vers le square (en particulier en rive gauche) et le renforcement du programme sur ces îlots qui le jouxtent, contribuent au rôle central du Pont du Canal en tant que :

- carrefour de mobilité important : véritable noeud d'échanges et de correspondance pour les transports en commun, le square Vandervelde est appelé à devenir un lieu dense et symbolique des modes actifs - piétons et cyclistes - et des transports en commun (en particulier dans la perspective de la réhabilitation de la gare en station RER) ;
- lieu charnière dans le périmètre, la convergence des deux rives vers cet espace central s'exprime par la morphologie des îlots, qui constituent autant de figures de proue tournées vers le square. Les plantations le long des berges marquent la présence du canal et le lien vers ses quais.

En conséquence, le réaménagement de cet espace public porte une grande ambition (voir les recommandations) et est à présent en bonne voie de réalisation.



Le pôle du Square Emile Vandervelde



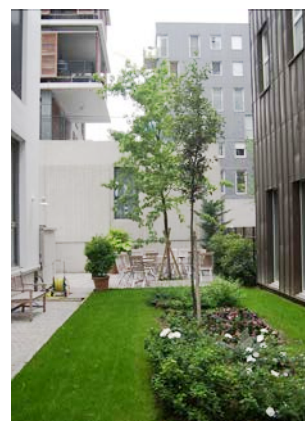
Exemples de pôles multimodaux (Lyon - Porte du Rivage, Bruxelles - Quai à la Houille et Place Flagey)



# LA CHAUSSÉE DE MONS EN LIEN AVEC LE CANAL

La reconfiguration de la trame urbaine aux abords de la chaussée de Mons vise à créer des percées vers le canal. Cette approche a d'ores et déjà permis, suite au PPAS «Biestebroeck» de 2017, la prolongation de la rue du Bronze jusqu'aux quais et la réalisation d'un jardin accessible au public entre la ruelle portant le nom de Quai de Biestebroeck et le Canal. Ces deux mondes, jusque là coupés l'un de l'autre, peuvent ainsi être remaillés et participer à une dynamique commune.

Ce parti pris permet de renforcer le rôle structurant du Canal, dans son rapport au quartier. Ce dernier est dès lors intégré à la dynamique urbaine mise en place le long des quais.



Le système de la Chaussée de Mons

Traversées (Funenpark, Funen - Rive Gauche, Paris - Woonerf, Louvain)

# DES QUAIS COMME LIEUX DE VIE

Le bassin de Biestebroeck est un lieu rare à Bruxelles. Dans la perspective d'un développement durable de l'économie urbaine et des déplacements non polluants, il doit être considéré, d'une manière indissociable avec le quai de Biestebroeck et la digue du Canal, comme un atout d'intérêt régional. La structure paysagère liée à la présence du canal constitue un élément paysager très fort, agissant tel un aimant sur les quartiers attenants : il induit des parcours depuis le quartier, vers les quais et le long de ceux-ci.

Ainsi, le canal allie fortement le caractère portuaire à la présence d'une forme de nature en ville. Les opportunités y sont multiples pour valoriser une forte connexion entre la ville et le canal dans ce lieu spécifique de Bruxelles.

A l'extrémité du bassin, un front bâti accompagné d'une nouvelle place cadrera visuellement l'espace du bassin par un élément architectural élevé. Les quais y seront en partie rabaissés au niveau de l'eau.

Le PPAS ambitionne l'aménagement des quais comme espace public accueillant des activités de séjour, de loisirs et de circulation pour les modes actifs. Cette ambition soutient l'animation induite à la Tête de Biestebroeck. Le PPAS y prévoit la création d'un espace public d'envergure, permettant différents types d'usages :

- espaces de circulation et de promenade ;
- lieux de séjour et de détente ;
- activités de loisirs (dispositifs ludiques, sportifs...)
- lieu privilégié pour l'organisation d'événements et d'activités saisonnières (bars, concerts, équipements urbains sur l'eau...).



*Aménagements en lien direct avec l'eau. Lieux de contemplation (Quai des Invalides, Paris - Hafencity, Hamburg - MK2, Paris)*



*Aménagements intégrant ponctuellement des éléments ludiques et de repos (Berges de Seine, Paris - Parc industriel, Duisburg)*

*Utilisation saisonnière des quais, comme lieu de vie (Berges de Seine, Paris - Berges du Rhône, Lyon) - Paysage temporaire (FredericiaC, Copenhague)*

# DES ZONES PORTUAIRES EN MILIEU URBAIN

Le PPAS préserve les zones portuaires dans leur affectation première. Il vise à faire de ce lieu un site d'entreprises portuaires à caractère urbain, et ce des deux côtés du bassin, dans le respect de sa vocation économique particulière. Cette option est justifiée par la grande proximité du lieu avec le centre de la ville et les quartiers denses voisins. Des directions très claires sont données pour l'intégration urbaine des constructions et de leurs abords. Celles-ci visent à préserver le caractère esthétique des lieux et rendre les zones portuaires compatibles avec le milieu urbain dans lequel elles s'insèrent.

Enfin, il est à noter que pour l'évolution à court terme de cette zone, la mise en place d'infrastructures temporaires ouvre des pistes intéressantes pour tester un nouveau fonctionnement du port et le développement d'une animation destinée à accueillir la vie du nouveau quartier. Dans tous les cas l'attention portée au caractère esthétique des constructions (temporaires ou définitives) sera un élément à prendre en considération dans les futures réalisations.



*Pavillons présentant un traitement esthétique (Pavillon d'accueil du Port, Gand - Plantijn Casparie, Utrecht)*



*Aménagements valorisant le caractère identitaire du port et facilitant le rapport à l'eau - Tolbiac, Paris*



*Pavillons, permanents ou temporaires (Bureaux, horeca, logement)*

# TÊTE DE BIESTEBROECK

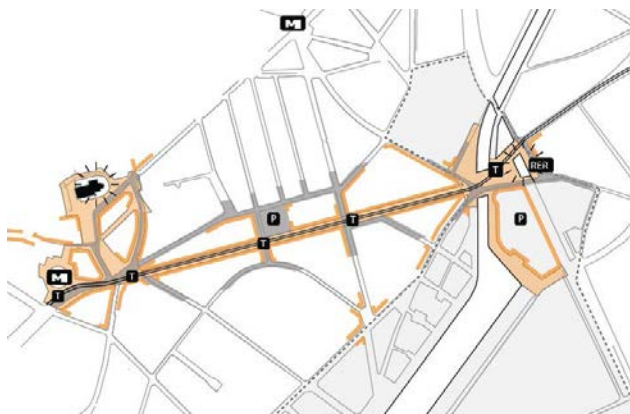
Cet espace atypique au sein de la structure urbaine, situé à la jonction entre le Square E.Vandervelde, le mur du chemin de fer et les zones d'activités est voué à devenir un point névralgique du quartier : il jouit d'une perspective sur tout le bassin, d'une orientation optimale, il permet la valorisation de la présence du canal et des liens avec le « grand paysage ».

Le parti pris pour le développement de la Tête de Biestebroeck vise un développement à la mesure du lieu et une intensité d'usage.

Le PPAS favorise son statut de point de convergence pour la vie du quartier. Il vise une utilisation optimale des espaces extérieurs, par différents types d'activités (fonctions récréatives et de séjour, fonctions de desserte pour les logements et les entreprises, fonctions de parvis pour les entreprises...).

Cette ambition est appuyée par la programmation. En plus de la fonction résidentielle :

- le liseré commercial au rez-de-chaussée vise une activation à partir du square tout au long du linéaire



*Prolongation de la dynamique commerciale de la rue Wayez*

de la tête. Des fonctions d'horeca et de commerces y trouveront leur place. Au plan commercial, cette proposition est de nature à renforcer le linéaire existant rue Wayez (qui manque aujourd'hui d'un moteur commercial). La mise en oeuvre d'une polarité d'envergure supra locale se justifie également au regard de la commercialisation des logements.

- le recul imposé par les prescriptions permet d'augmenter la largeur de l'espace public des quais. Ceci afin de jouir d'une configuration idéale pour l'appropriation des espaces extérieurs par les activités du rez-de-chaussée.

- la possibilité de réalisation de grands commerces spécialisés et d'équipements d'intérêt collectif offre un potentiel complémentaire : les besoins du quartier et le profil de la population riveraine ouvrent des opportunités pour la constitution d'un pôle récréatif de type bowling, plaine de jeux couverte, piscine, spectacles, cinéma...

- un décrochement marque la fin du linéaire commercial. Il constitue un lieu privilégié pour l'implantation de fonctions ayant un pouvoir polarisant assez fort et induisant une forte fréquentation des espaces extérieurs, de type cinéma, activités de loisirs, grand équipement.

- faisant le pendant à l'espace public de séjour côté canal, la rue du Sel est prioritairement utilisée pour l'organisation des activités productives, accès de services, accès parking... L'ouverture créée au 2/3 de l'îlot, grâce à la voirie reliant les quais, permet de couper l'effet de canyon entre les entreprises et le mur de soutènement du chemin de fer et d'améliorer ainsi le caractère de la rue.

En outre, les lignes urbanistiques données visent à :

- permettre l'établissement d'un dialogue avec le Square E. Vandervelde : un bloc indépendant, s'intégrant dans l'échelle existante autour du square s'ouvre vers celui-ci. Il s'inscrit en recul d'alignement afin d'offrir plus de marge pour l'aménagement de l'espace public ;
- mettre en valeur le lien avec l'autre rive et en particulier avec l'espace public du quai de Biestebroeck ;
- apporter une réponse à la mesure du bassin, grâce à la réalisation d'une émergence élevée et emblématique.

Le projet d'architecture devra traiter des questions importantes pour l'intégration du site dans les espaces environnants, ainsi que pour la morphologie des différents volumes, la gestion des contraintes techniques induites (vents, ombres portées, etc.). Les prescriptions définissent :

- les lignes urbanistiques à respecter pour l'intégration dans l'espace public souhaité ;
- les affectations autorisées ;
- le potentiel constructible.

Elles laissent toutefois une marge dans les volumétries pour permettre une conception architecturale de qualité.

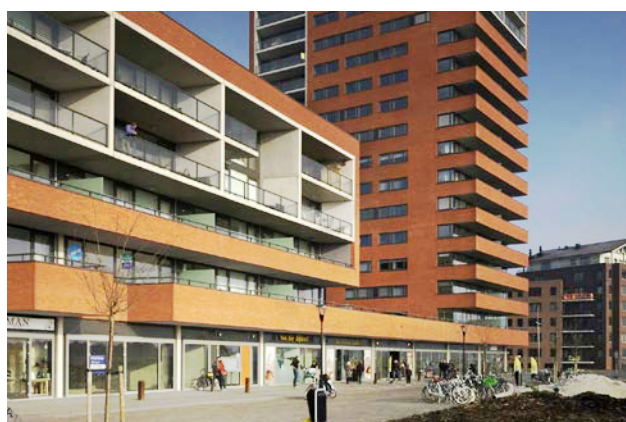


*Bâtiments emblématiques (Opéra, Oslo - HafenCity, Hambourg - Kursaal, San Sebastian)*

# LA TRAME URBAINE DE LA RIVE DROITE

L'urbanisation de la rive droite est redéveloppée au sein de la trame existante. Les prescriptions du PPAS visent à articuler les fonctions résidentielles et productives de manière optimale. Plusieurs principes ont été mis en place pour la structuration de cette trame :

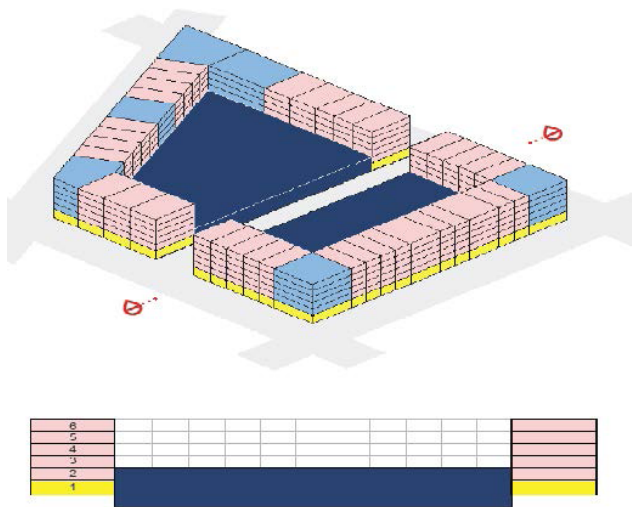
- Les fronts urbains extérieurs constituent la trame urbaine à l'échelle du quartier. Ils sont activés par les activités résidentielles et les activités nécessaires à une bonne mixité du tissu urbain (commerces, petits équipements...). Des petits ateliers voulant avoir pignon sur rue peuvent également y trouver leur place. La flexibilité du système permet également d'envisager que certains commerces ou autre unité du front bâti extérieur s'étendent des voiries à l'intérieur des blocs.
- Cette trame constituée prioritairement par les fonctions résidentielles garantit une qualité de vie au quartier, même sans un développement complet des activités productives à court terme. A contrario, des fronts constitués par l'activité productive risqueraient de créer un quartier fantôme étant donné le phasage différent pour ces activités.
- D'un point de vue montage de projet, la typologie développe ainsi des bâtiments à destination des activités productives en fonction de l'évolution des besoins, à moyen ou long terme. L'immobilier économique sera développé pour partie a minima par des opérateurs spécialisés sous la forme de parc PME urbain. La proposition dans son ensemble permet de diversifier des produits immobiliers et leur modularité.



Front urbain sur la face extérieure de l'îlot, mutualisations sur la partie intérieure (Hoogambacht, Dordrecht - Confluence, Lyon - Ilot 11, ZAC Botière)



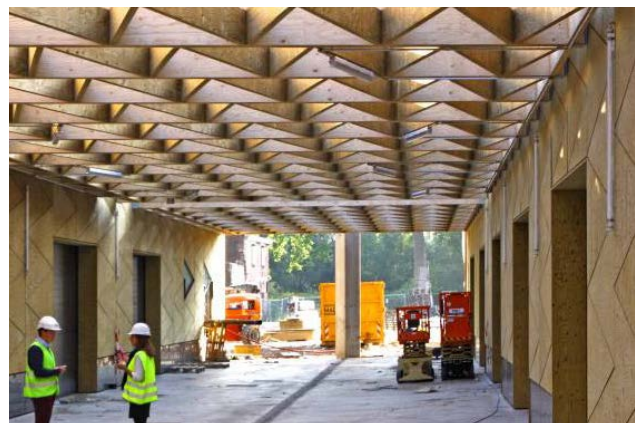
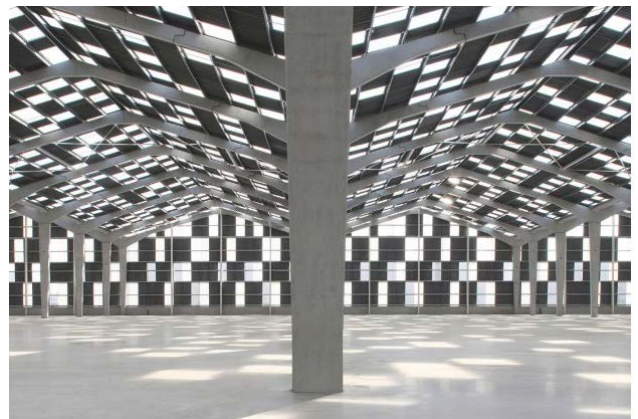
- Les fronts bâtis, résidentiels “encerclent” l’activité économique proprement dite. Celle-ci peut s’organiser très soupagement dans l’espace ainsi mis en retrait par rapport à la partie visible du quartier. Cette flexibilité offre une grande diversité potentielle pour les typologies d’entreprises à venir. Des superficies importantes d’activités productives peuvent y être développées.



*Le front urbain encercle l’activité productive*

- Des conditions sont imposées pour assurer le respect de la qualité résidentielle du voisinage (activités des entreprises à couvert, intégration des dispositifs techniques dans le volume des bâtiments...).

- l’accès aux entreprises et aux activités résidentielles se fait d’une manière dissociée. Le quartier est ainsi dégagé le plus possible de la circulation liée à l’activité des entreprises. Les manoeuvres des camions en voirie sont limitées. Des passages pour les modes doux sont imposés, de manière à faciliter la traversée du quartier.



*Organisation des entreprises, à couvert (Entrepôts, Puurs - Greenbizz, Bruxelles)*

- Le PPAS prévoit que les toitures des entreprises soient rendues accessibles pour les fonctions riveraines, en particulier les logements. Des opportunités existent en effet pour valoriser les espaces en toiture par les logements, via l'aménagement d'activités de loisirs, de potagers urbains, d'équipements de type crèches ou infrastructures sportives... Ceci permet la création d'espaces de convivialité assurant une plusvalue pour le fonctionnement des entreprises également.

- Le PPAS offre un potentiel particulier pour la création de synergies entre la fonction résidentielle et les activités productives : cela permet la mutualisation d'espaces entre les différentes fonctions.

- Les abords des constructions en intérieur de bloc devront être particulièrement soignés et définis dans les projets de développement. Ils serviront de surcroît de support à une activité spécifique à destination des entreprises, voire des riverains. Ces zones constituent en effet des lieux prioritairement destinés à l'activité productive, mais porteurs d'un grand potentiel pour la création de lieux de convivialité, le placement d'infrastructures et d'équipements mutualisés entre les différents types de riverains (espaces partagés, services offerts, stockage, passage, équipements techniques...).



Valorisation des socles pour les fonctions riveraines (Logement aux Vaartkom, Louvain - Ecole, Ilot11 ZAC Botière - Lufa farms, New York)



Mutualisation d'espaces extérieurs (Palo Alto, Barcelone - rue Pajol, Paris)

Aménagement de courettes communes (Incubateur Barcelone - Londres - Seilerrhoeft, Cologne)

Traitement esthétique des abords (PUB Parking, Berlin - Glasgow - Copenhagen - Kaiak market parking, Kopernik)

# SYSTÈME VERT DE LA VALLÉE DE LA SENNE

La dimension paysagère s'infiltré dans la trame urbaine, pour optimiser le caractère paysager et le lien au canal.

En particulier, l'ouverture de la trame, tout au long de la rue des Goujons, donnera un caractère de parc linéaire à cet axe et ancrera véritablement la trame verte dans le périmètre. Le verdoisement des berges du Canal, la création d'espaces verts et la création d'alignements d'arbres participent directement au renforcement du maillage vert et bleu. Ces espaces seront optimisés grâce à des aménagements paysagers qui facilitent la rétention des eaux pluviales, participent à la création de milieux humides et aquatiques et mettent en avant le tracé historique de la petite Senne.

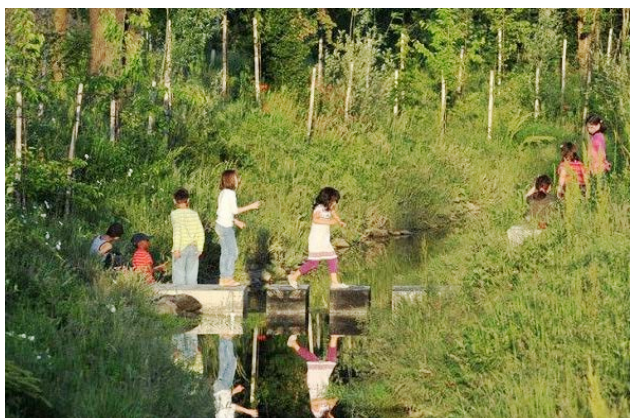
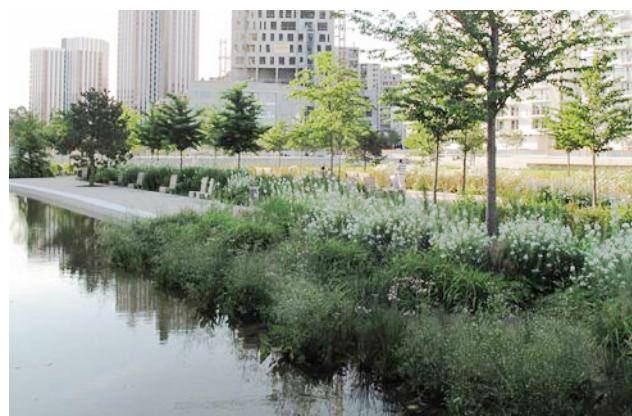
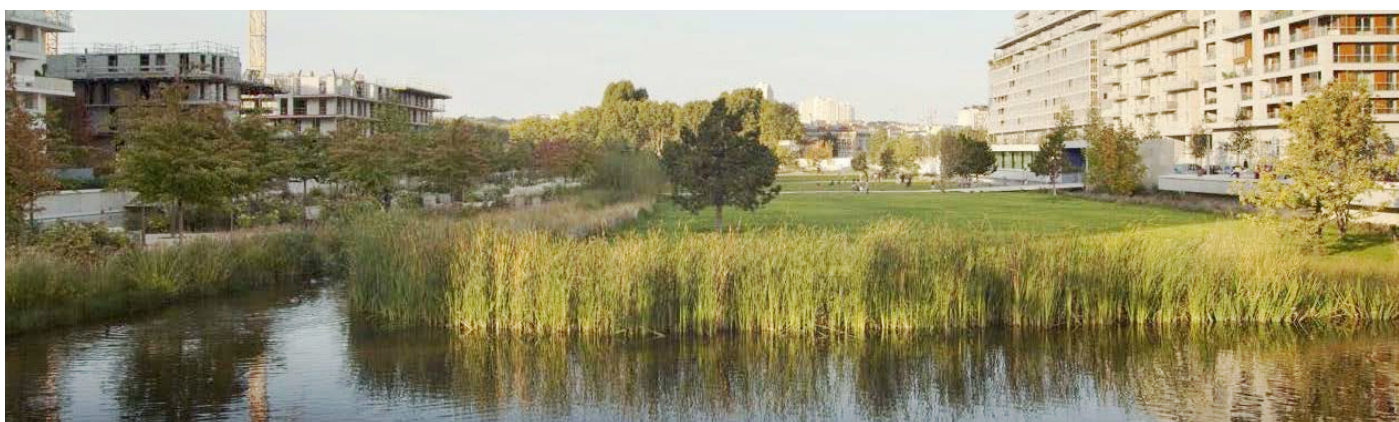
Les piétons et vélos y jouissent d'aménagements spécifiques, dans un cadre de verdure. Cet axe permet également de créer une continuité douce avec la place des Goujons, de l'autre côté du chemin de fer, constituant ainsi une porte d'entrée vers le quartier voisin.

La trame verte ainsi créée est renforcée par l'aménagement des espaces verts :

- à l'articulation avec le pont Marchant, en rive gauche ;
- aux abords de la rue de Petite-île en rive droite ;
- le long du bassin du Battelage en rive droite.



*Création d'un parc sur l'ancien tracé de la petite Senne (zone inondable, Freiburg - Parc de Boulogne - Billancourt, Paris)*



*Aménagement d'un parc linéaire, support de la trame verte et bleue du quartier (Parc de Boulogne - Billancourt - Quartier de la Morinais, Saint-Jacques-de-la-Lande- Système de rétention en voirie, Rives de la Haute- Deûle)*

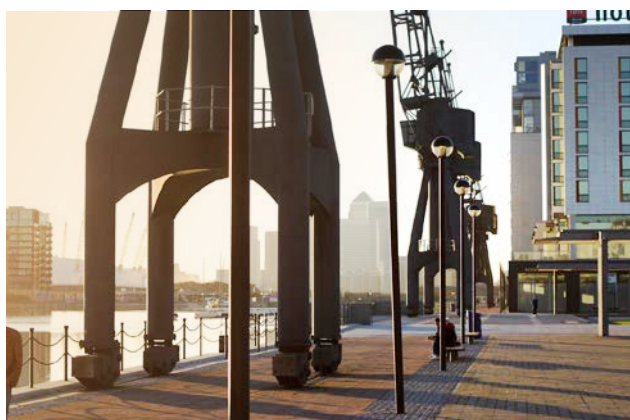
# VALORISATION DU PATRIMOINE

Certains bâtiments ont une valeur patrimoniale, par leur rappel à l'histoire industrielle de la zone. La liste des éléments patrimoniaux au sein du périmètre a été détaillée dans les annexes des prescriptions littérales.

Le PPAS n'impose pas le maintien de ces éléments, mais il les encourage, comme autant de témoins du passé de la zone et comme potentiel pour affirmer ce caractère dans les futurs développements.

Les projets développés dans la zone viseront au maintien des traces historiques et du patrimoine présent plutôt que sa démolition. La création de nouveaux volumes intégrant les constructions existantes est autorisée par les prescriptions du PPAS. Ceci afin de favoriser la création de solutions architecturales tirant parti du caractère patrimonial de ces bâtiments.

De même, les aménagements d'espaces publics veilleront à exploiter le caractère industriel passé et à s'inscrire en continuité avec cette identité.



*Intégration de l'identité portuaire dans l'aménagement  
(Royal Victoria Dock, Londres)*

*Intégration de bâtiments existants dans de nouveaux  
développements (Social Justice Center, Londres -  
KCAP, Rotterdam)*

# III. RECOMMANDATIONS

Les présentes recommandations sont pour partie issues de l'analyse effectuée au sein du rapport sur les incidences environnementales, et reprises par le présent projet de PPAS.

► Ce sont des mesures d'accompagnement qui complètent les prescriptions graphiques et littérales du PPAS. Elles n'ont pas de valeur réglementaire mais donnent des indications sur la mise en oeuvre du plan.

## MOBILITÉ

La mobilité constitue un enjeu majeur au regard du développement de la zone. Tous les leviers en faveur des modes alternatifs à la voiture doivent être utilisés : une offre structurée à cet égard contribuera fortement à l'évolution des comportements vers des alternatives à la voiture (future halte RER potentielle, bus, trams, vélos, voitures partagées, etc.).

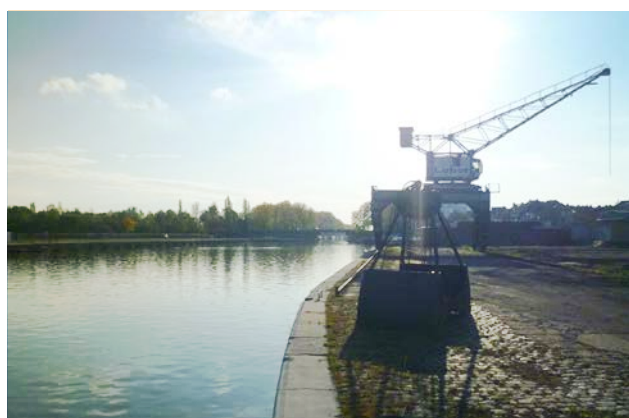
En matière de circulation, l'aménagement du réseau de voiries limite le trafic de transit et assure une bonne accessibilité du projet en lien avec les axes structurants situés en périphérie. Les directions données sont les suivantes :

- l'offre en transport en commun doit être adaptée à l'évolution de l'urbanisation au sein du périmètre, en particulier en lien avec le boulevard Industriel et le pont Marchant. Cet accroissement de l'offre passera par une augmentation de la capacité d'accueil de la ligne de bus actuel (BHNS ou tram) mais aussi par la création de nouvelles lignes de bus/trams sur les axes du Boulevard Industriel et de la rue de la Petite Île ;
- la dissociation entre les emplacements de parking et les entrées des bâtiments privés. A cet égard, la réalisation d'une infrastructure de parking, mutualisée et mutable constitue une piste intéressante à développer en fonction des usages du quartier ;
- l'aménagement d'un réseau confortable pour les modes actifs veillant notamment à maximiser la continuité des trajets cyclable ;
- le développement des infrastructures de transport partagées au sein du périmètre (vélos, voitures partagées...);
- des mesures doivent être prises en faveur des modes actifs : stationnement aisé (dans l'espace privé ainsi que dans l'espace public), intégration du RER vélo, limitation du stationnement automobile...).

## PATRIMOINE

Dans la mesure du possible, les nouvelles constructions devront intégrer les bâtiments existants: ils constituent des traces historiques existantes.

- Les projets développés dans la zone viseront de préférence au maintien des traces historiques et du patrimoine présent. Les sites identifiés comme présentant un intérêt particulier sont détaillés ci-dessus.
- La création de nouveaux volumes intégrant les constructions existantes est rendue possible par le PPAS. Ceci afin de favoriser la création de solutions architecturales qui tirent parti du caractère patrimonial de ces bâtiments.
- De même, les aménagements d'espaces publics permettront de valoriser le caractère industriel passé et s'inscriront dans cette continuité.



Grue au bassin de Biestebroeck

## ESPACES OUVERTS – QUALITÉ PAYSAGÈRE

- Optimiser les possibilités de lieux de séjour dans l'espace public et diversifier les activités qui peuvent y prendre place : repos, promenades, jeux et infrastructures sportives destinés aux différentes tranches d'âges, lieux de rassemblement...
- L'aménagement des quais accessibles au public doit permettre l'organisation de la dynamique souhaitée de manière échelonnée dans le temps. Et ce, tant pour les espaces ouverts le long des quais, que pour l'introduction d'une mixité de fonctions dans la zone.
- Sur le square E.Vandervelde l'aménagement de l'espace public vise à :
  - instaurer une dimension plus urbaine ;
  - faciliter la lisibilité du parcours des modes actifs ;
  - optimiser la continuité des cheminements, en particulier pour les modes actifs ;
  - optimiser l'accès aux arrêts de transports en commun et leur visibilité ;
  - clarifier les parcours automobiles ;
  - mettre en valeur et rendre visible la présence du canal. Améliorer la continuité des cheminements le long de celui-ci et mettre en valeur le caractère linéaire du canal, dans son traitement paysager ;
  - intégrer des fonctions dans les rez-dechaussée qui bordent le square, de manière à constituer des socles actifs qui participeront à l'activation de l'espace public.
  - penser l'espace pour optimiser la future plateforme RER ;
  - à la rue de l'Ancienne Gare, reculer le front de bâtisse de quelques mètres (entre 4 et 6m), pour faciliter le réaménagement du carrefour. Il est à noter que ce front se trouve hors du périmètre du PPAS.
- L'aménagement des espaces publics visera à la création d'une grande qualité paysagère. Pour être en phase avec la philosophie du PPAS, il veillera à :
  - souligner l'identité industrielle et portuaire. Le caractère brut lié à l'activité industrielle doit être maintenu pour l'aménagement des quais ;
  - intégrer le caractère urbain et ludique
  - renforcer le caractère vert des berges de part et d'autre du Pont Marchant ;
  - intégrer des possibilités de circulation le long du canal ou à proximité immédiate, pour les modes actifs ;
  - permettre une grande flexibilité d'usages dans le temps ;
  - aménager des lieux de séjour et de détente, grâce au placement d'éléments verdurisés, de mobilier urbain, etc.
- Afin de remailler le quartier autour du canal, encourager toute opération qui facilite le rapport au canal et participe à son animation...La barrière urbaine en rive gauche empêche de percevoir la présence du canal à partir du cœur du quartier. La création de percées améliorera le passage et contribuera ainsi à requalifier l'animation urbaine le long du bassin.
- Coordonner l'implantation et la réalisation des réseaux et autres éléments techniques nécessaires avec les éléments paysagers prévus, afin de ne pas compromettre le potentiel paysager du Canal.



## ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- Veiller à maximiser la mixité fonctionnelle et typologique au sein des projets de grande ampleur, en particulier dans les ZEMU. Ceci a guidé le travail des prescriptions (notamment au travers de l'article «Mixité»), toutefois l'éventail des affectations autorisables est cadré par le PRAS auquel le PPAS doit se conformer. Pour cette raison, des évolutions devraient être considérées au niveau du PRAS lui-même : en particulier, la possibilité d'intégrer des activités de logistique urbaine durable, en lien avec la dynamique portuaire et l'enjeu du «last mile delivery» devrait être considérée. La possibilité d'inclure des infrastructures hôtelières, en lien avec la proximité du Canal et du terminal international de Bruxelles-Midi, semble également pertinente à envisager.

- Veiller à ne pas induire un développement démesuré de mètres carrés de bureaux. Au sein des ZEMU, le PPAS précise dans quelle mesure les espaces potentiels destinés aux services intégrés aux entreprises sont autorisés en complément des mètres carrés d'activités «réellement» productives. Cet aspect devra être pris en compte lors de la délivrance des permis d'urbanisme également.

- Limiter le commerce intra-quartier (rive droite) à du commerce de proximité et éviter ainsi la mise en place d'un linéaire qui concurrencerait l'existant.

- Prévoir un phasage des programmes en logement tenant compte des capacités d'absorption du marché immobilier et une diversification poussée des typologies de logement tant dans leur forme que dans leur prix afin de maximiser le public cible.

- Pour le développement des activités productives, il serait utile (voire nécessaire) de trouver les opérateurs spécialisés dans ce marché spécifique. De même, la prise en portefeuille d'une partie de ces locaux par un opérateur spécialisé ou public (CityDev) sera un catalyseur pour un développement des projets qui soit moins risqué (permet de sécuriser une partie du développement pour les promoteurs mais aussi de répondre aux besoins de bon nombre d'entreprises visées ici qui ne souhaitent pas investir dans les locaux qu'elles occupent).

- La combinaison ambitieuse d'entreprises et du milieu urbain génère une série de contraintes. Elle permet également d'offrir une série d'opportunités. La taille de la zone à l'étude, la proximité avec la fonction résidentielle, offrent un tremplin à prendre en compte pour susciter des usages communs : la valorisation de ces opportunités sera ainsi une plus-value pour la qualité de vie dans la zone.

- Développer l'offre en équipement d'intérêt collectif de manière concomitante au développement du quartier, et en réponse aux besoins de celui-ci et des quartiers environnants. Les charges urbanistiques qui seront perçues<sup>1</sup> à travers le développement de zone y seront spécifiquement dévolues.

1: Une estimation théorique évalue les effets du PPAS Biestebroek II à 3,39 millions d'euros de charges d'urbanisme complémentaires (à celles déjà attendues dans le cadre des projets en cours de développement) pouvant être vraisemblablement perçues dans les premières années de mise en œuvre du Plan.

## RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

- La conception des bâtiments veillera à la performance énergétique. La conception des toitures veillera à favoriser, dans la mesure du possible, une orientation des surfaces permettant de maximiser la captation d'énergie solaire. En particulier, la masse thermique du canal constitue une opportunité pour dissiper l'énergie du refroidissement en été et y puiser de la chaleur en hiver.

- Une attention particulière sera portée dans la modulation des gabarits des émergences pour réduire les incidences locales (effet d'ombrage, effet aérodynamiques).

- La convention entre la RBC et Infrabel (22/04/2024) veille à éviter de nouvelles situations de conflit acoustique et vibratoire le long des chemins de fer. En cas de construction de logements dans une zone de 50 m de part et d'autres des voies, il incombe au constructeur de prendre les mesures nécessaires pour offrir un degré de protection suffisante contre les nuisances acoustiques et vibratoires..

# IV. NOUVEAUTÉS

Le présent projet de plan vise à garantir la continuité de la politique urbanistique initiée par le PPAS «Biestebroeck» depuis 2017. Les objectifs et lignes de force du nouveau projet de plan sont donc globalement identiques. Toutefois, le nouveau projet de plan est élaboré sur base d'une situation initiale différente, notamment suite à la réalisation ou approbation de projets initiés par le précédent PPAS. Ces projets, qu'ils soient réalisés ou non, constituent autant de cas d'études instructifs quant à la mise en oeuvre du plan précédent et à son adéquation aux attentes, contraintes et priorités – données qui ont elles-mêmes évolué entre 2017 et 2024.

Ce retour d'expérience est alors mis à profit, à l'aune d'une analyse des ambitions et préoccupations actuelles (identifiées au travers, notamment, d'une concertation approfondie des acteurs impliqués, ainsi que d'une analyse des ambitions environnementales à l'aide du référentiel quartier durable Be Sustainable, cf. rapport «Diagnostic et remise à jour des enjeux de la zone Biestebroeck»), en vue d'une actualisation de l'outil par rapport à l'évolution du contexte considéré.

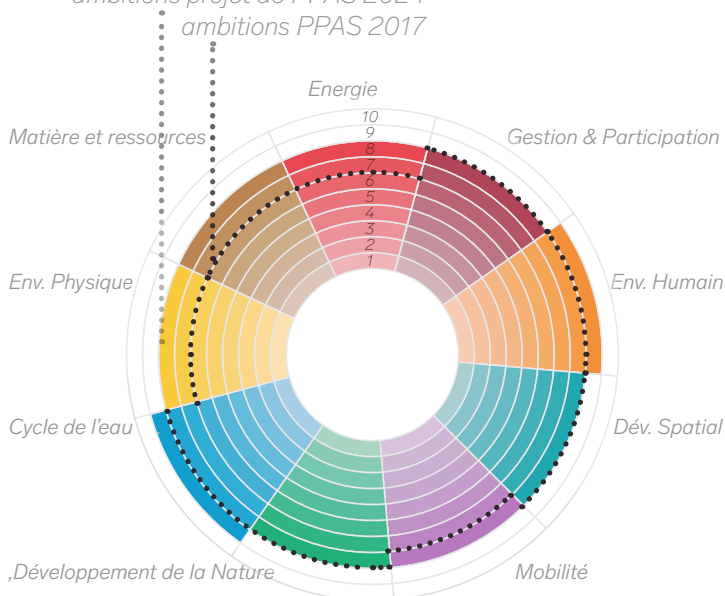
Les objectifs ont ainsi été consolidés et amendés dans le cadre du nouveau projet de plan (voir ci-contre) et les prescriptions tant littérales que graphiques ont fait l'objet de nombreuses adaptations ciblées. Ce travail d'affinage a été dicté par l'identification des points d'améliorations souhaitables à l'aide du référentiel Be Sustainable qui a permis de structurer le dialogue de co-conception de l'outil.

La traduction de ces adaptations souhaitables en mesures concrètes a été testée au travers de trois alternatives de projet de plan, elle-même soumises à une analyse exhaustive des incidences environnementales (cf. partie IIIa du RIE). L'analyse des incidences a permis de donner forme au scénario préférentiel, soumis à son tour à l'analyse des incidences (cf. partie IIIb du RIE) et traduit en prescriptions graphiques et littérales finales.

► La consolidation des objectifs du projet de plan inclut les amendements identifiés en caractères soulignés dans la liste ci-dessous :

- Requalifier et revitaliser la zone du Canal ;
- Tisser des liaisons urbaines entre les deux rives du Canal et renforcer les liens entre les quartiers ;
- Répondre à la croissance démographique en renforçant l'attractivité résidentielle ainsi que le caractère inclusif des développements immobiliers ;
- Encourager la mixité de fonctions en favorisant une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain ;
- Garantir le développement adéquat d'espaces publics et d'équipements d'intérêt collectif, en particulier d'équipements scolaires ;
- Favoriser le développement d'un cadre de vie sain et résilient par rapport aux changements climatiques.

► Diagramme synthétique présentant les scores Be Sustainable obtenus par volet environnemental : ambitions projet de PPAS 2024



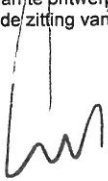



Les principales adaptations poursuivies dans la conception du nouveau projet de plan, notamment au niveau de l'affinage des prescriptions, sont les suivantes :

- Pas de plan d'expropriation accompagnant le PPAS : les espaces publics prévus pourront être rétrocédés par les porteurs de projet souhaitant valoriser le potentiel constructible allant de pair avec la mise en oeuvre des espaces publics ;
- Paysage urbain : limiter l'implantation d'émergences au seul front de Canal (rive droite) et garantir la cohérence de l'ensemble (front ouvert et structuré) ;
- Gestion des toitures : clarifier les possibilités et impositions en termes de toitures accessibles, végétalisation, prévention de la surchauffe, panneaux photovoltaïques ;
- Gestion intégrée des eaux pluviales : zéro rejet, réemploi, infiltration et évapotranspiration ;
- Qualités résidentielles : attention accrue pour le confort acoustique des fonctions sensibles ;
- Maillage vert : végétalisation des espaces publics et privés, maintien de la végétation existante ;
- Circularité : favoriser le maintien et réemploi du bâti existant, pousser à la consolidation des flux de matériaux et terres excavées via la voie d'eau ;
- Energie : maximisation des énergies renouvelables, locales et non polluantes ;
- Faisabilité économique : concertation des acteurs et mise en place de modèles financiers durables (coûts/bénéfices économiques, sociaux et environnementaux, cf. référentiel Be Sustainable)
- Mixité sociale et typologique : meilleure proportion de grands logements adaptés aux besoins des familles ;
- Equipements scolaires : **garantir** des volumes de charges d'urbanisme **permettant notamment la réalisation** des écoles à créer dans le quartier ;
- Mobilité durable : renforcement des alternatives à la voiture individuelle (transports publics, mobilité partagée, réseau de connexions cyclables...) ;
- Place de l'automobile : parkings mutualisés (parkings publics, couplage de projets) ;
- Impact environnemental des projets : diminution des volumes de parkings souterrains.

- Une nouvelle disposition conditionne la construction de logements en ZEMU à l'aménagement et mise à disposition d'espaces publics (min 18 m<sup>2</sup> par logement créé). Ceci garantit à la fois l'adéquation des espaces publics à la densité nouvelle, et l'équité entre les projets, qu'ils soient ou non concernés par des zones de parc sur leur parcelle.
- Un affinage du travail morphologique sur la rive droite a ainsi été réalisé sur base, d'une part, des projets en cours (donnant une vue plus précise des volumétries à prendre en compte sur certains îlots) ; et d'autre part, des opérations encore à initier, sur des îlots davantage concernés par un tissu économique toujours en activité – avec des réalités et complexités particulières à prendre en compte, tant du point de vue de la faisabilité opérationnelle que de celui de la valorisation du «djà là».

*Ce travail a conduit à la création d'un périmètre à prescriptions particulières supplémentaire, au niveau de l'atelier protégé faisant face au Canal. Le maintien de cette activité est favorisé par la mise en place de conditions urbanistiques propices à un réaménagement qualitatif du site, comprenant un potentiel constructible adéquat (tant pour le programme d'activités productives à redévelopper, que pour le programme résidentiel permettant la viabilité de l'opération et du financement des écoles) tout en favorisant également le maintien des espaces verts caractérisant cet îlot.*

*Cela se traduit par le déplacement vers cette parcelle de l'émergence prévue au PPAS de 2017 au sein d'un autre périmètre à prescription particulières (ancien îlot Shell), où la réalisation d'un élément marquant dans le paysage urbain n'est plus souhaitée. Cette adaptation permettant à la fois, à l'échelle globale du quartier, la clarification du paysage urbain souhaitée ; et à l'échelle locale de l'îlot, la minimisation des empreintes bâties nécessaires à la programmation attendue au sein du nouveau périmètre à prescriptions particulières.*

<p>BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST  GEMEENTE ANDERLECHT  PROJECT VAN TOTALE OPHEFFING VAN HET RESTERENDE  DEEL VAN HET BBP "BIESTEBROEK" BR 07/12/2017 (MER +  ONTEIGENINGSPLAN) EN OPRICHTING VAN HET BBP  "BIESTEBROEK II" MET EEN MER  Gemeentelijk nummer: PPAS_E2  Gewestelijk nummer: AND_0059_002</p>	<p>REGION DE BRUXELLES-CAPITALE  COMMUNE D'ANDERLECHT  PROJET D'ABROGATION TOTALE DE LA PARTIE SUBSISTANTE DU  PPAS "BIESTEBROECK" AG 07/12/2017 (RIE + PLAN D'EXPROPRIATION)  ET ÉLABORATION DU PPAS "BIESTEBROECK II" AVEC UN RIE  Numéro communal : PPAS_E2  Numéro régional : AND_0059_002</p>
<p>PLAN  Opgemaakt door de Projectauteur</p> <p style="text-align: center;"><b>BUUR</b></p> <p>BUUR part of Sweco -rue d'Arenberg - Arenbergstraat, 13 / 1000  Bruxelles – Brussel / T 02.383.06.40 www.buur.be</p>	<p style="text-align: right;">PLAN  Dressé par l'auteur de projet</p> <p style="text-align: center;"><b>aries</b>  CONSULTANTS</p> <p>Aries Consultants Rue des Combattants 96B / 1301 Bierges  T 010.43.01.10 www.ariesconsultants.be</p>
<p>Gezien en voorlopig goedgekeurd door de Gemeenteraad: de  Gemeenteraad geeft het College van Burgemeester en Schepenen  opdracht het ontwerpplan te ontwerpen aan een openbaar onderzoek  op de zitting van 26.01.2024</p>  <p>In opdracht,  Le Bourgmestre,  De Burgemeester,  Fabrice CUMPS</p>	<p>Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal : le Conseil communal  charge le Collège des Bourgmestre et Échevins de soumettre le projet de plan à  enquête publique en séance de 28.01.2024</p>  <p>Par Ordonnance :  La Secrétaire communale ff.,  De wdn Gemeentesecretaris,  Nathalie COPPENS</p>
<p>Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat  onderhavig ontwerpplan ter inzage van het publiek op het  gemeentehuis werd neergelegd  van 21.01.2024  tot 22.01.2024</p>  <p>In opdracht,  L'Échevine du Développement Urbain et de la Mobilité,  De Schepenen van de Stedelijke Ontwikkeling en van de Mobiliteit,  Susanne MÜLLER-HÜBSCH</p>	<p>Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent projet de plan a  été déposé à l'examen du public à la maison communale  du 21.01.2024  au 22.01.2024</p>  <p>Par Ordonnance :  La Secrétaire communale ff.,  De wdn Gemeentesecretaris,  Nathalie COPPENS</p>
<p>Gezien en definitief goedgekeurd door de Gemeenteraad op de zitting  van .....</p>	<p>Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du .....</p>
<p>Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse  Hoofdstedelijke Regering van .....</p> <p style="text-align: center;">De Minister-President</p>	<p>Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-  Capitale du .....</p> <p style="text-align: center;">Le Ministre-Président</p>