

# Structure générale du rapport

## **PARTIE 1 : INTRODUCTION**

1. OBJECTIF GÉNÉRAUX ET LOCALISATION DU PROJET DE PPAS
2. JUSTIFICATION ET PRÉSENTATION DU CONTENU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE)
3. PRÉSENTATION DES ACTEURS DE PROJET DE PPAS

## **PARTIE 2 : PRÉSENTATION DU PROJET DE PPAS ET OBJECTIFS**

1. PRÉSENTATION DU PROJET DE PPAS ET Y COMPRIS LES LIENS AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES
2. CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE TOUCHÉES DE MANIÈRE NOTABLE PAR LE PLAN
3. PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX LIÉS AU PLAN, EN PARTICULIER CEUX QUI CONCERNENT LES ZONES REVÊTANT UNE IMPORTANCE PARTICULIÈRE POUR L'ENVIRONNEMENT
4. OBJECTIFS PERTINENTS EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
5. PRÉSENTATION DES VARIANTES ET SCÉNARIOS

## **PARTIE 3 : ANALYSE DES INCIDENCES PAR THÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE**

1. URBANISME ET PATRIMOINE
2. MOBILITE
3. DOMAINE SOCIAL ET ECONOMIQUE
4. ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE
5. MICROCLIMAT
6. SOLS ET EAUX SOUTERRAINES
7. EAUX
8. FAUNE & FLORE
9. ENERGIE
10. DÉCHETS
11. QUALITÉ DE L'AIR
12. ÊTRE HUMAIN

## **PARTIE 4 : INTERACTIONS ET CONCLUSIONS**

1. IDENTIFICATION DES PRINCIPALES INTERACTIONS POTENTIELLES DU PROJET DE PLAN DANS LES DIFFÉRENTS DOMAINES
2. MESURES ENVISAGÉES POUR ASSURER LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN
3. CONCLUSIONS GÉNÉRALES



## Parties 1 & 2



# Table des matières

<b>PARTIES 1 &amp; 2 .....</b>	<b>I</b>
<b>PARTIE 1 : INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
1. OBJECTIF GÉNÉRAUX ET LOCALISATION DU PROJET DE PPAS.....	3
1.1. Localisation générale du projet de PPAS.....	3
1.2. Ambition et justification du PPAS tel qu'approuvé par le Conseil Communal en date du 24/06/2010.....	4
2. JUSTIFICATION ET PRÉSENTATION DU CONTENU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE) ....	6
2.1. Justification du présent RIE.....	6
2.2. Objectifs du RIE .....	6
2.3. Contenu du RIE.....	7
2.4. Méthodologie d'élaboration .....	9
2.4.1. Méthodologie générale.....	9
2.4.2. Le Masterplan – précisions quant au contenu et aux objectifs de cette phase.....	10
3. PRÉSENTATION DES ACTEURS DE PROJET DE PPAS.....	11
3.1. Initiateur de l'élaboration du PPAS.....	11
3.2. Identification des auteurs de l'étude et méthodologie de travail.....	11
3.3. Composition du Comité d'Accompagnement .....	12
<b>PARTIE 2 : PRÉSENTATION DU PROJET DE PPAS ET OBJECTIFS.....</b>	<b>13</b>
1. PRÉSENTATION DU PROJET DE PPAS ET Y COMPRIS LES LIENS AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES.....	15
1.1. Présentation succincte du projet de PPAS.....	15
1.2. Liens avec d'autres plans et programmes.....	15
1.2.1. Plans et programmes au niveau national.....	15
1.2.2. Plans et programmes au niveau régional .....	16
1.2.3. Plans et programme au niveau communal.....	28
2. CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE TOUCHÉES DE MANIÈRE NOTABLE PAR LE PLAN .....	34
3. PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX LIÉS AU PLAN, EN PARTICULIER CEUX QUI CONCERNENT LES ZONES REVÊTANT UNE IMPORTANCE PARTICULIÈRE POUR L'ENVIRONNEMENT .....	35
4. OBJECTIFS PERTINENTS EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.....	36
4.1. Objectifs en termes de densité et de mixité.....	36
4.2. Objectifs en termes d'implantation et de gabarits .....	36
4.3. Objectifs en matière de mobilité .....	37
4.4. Objectifs en termes sociaux et économiques .....	38
4.5. Objectifs en matière du sol et des eaux souterraines .....	38
4.6. Objectifs en matière des eaux .....	39
4.7. Objectifs en matière de la faune et de la flore .....	39
4.8. Objectifs en matière de l'énergie .....	40
4.9. Objectifs en matière de l'air.....	40
4.10. Objectifs en matière de déchets.....	40
4.11. Objectifs en matière de l'être humain (cadre de vie, santé, sécurité).....	40
4.12. Tableau de synthèse des objectifs.....	41
5. PRÉSENTATION DES VARIANTES ET SCÉNARIOS .....	43
5.1. Phase 1 : Programmation.....	43

5.1.1. Introduction.....	43
5.1.2. Phase 0 .....	45
5.1.3. Phase 1 de programmation.....	49
5.1.4. Questions émergentes.....	56
5.1.5. Conclusions.....	56
<i>5.2. Phase 2 : Spatialisation .....</i>	<i>65</i>
5.2.1. Introduction.....	65
5.2.2. Les options de spatialisation .....	65
5.2.3. Comparaison des scénarios de spatialisation .....	80
5.2.4. Scénario final .....	81
<i>5.3. Phase 3 : Prescriptions.....</i>	<i>110</i>
<i>5.4. Tableaux de synthèse .....</i>	<i>111</i>

# Partie 1 : Introduction





# 1. Objectif généraux et localisation du projet de PPAS

## 1.1. Localisation générale du projet de PPAS

Le PPAS « Biestebroeck » se situe au sud-est de la commune d'Anderlecht et couvre un territoire de 47 ha.

Le PPAS concerne le périmètre formé par les voiries suivantes : rue de la Petite-Ile, boulevard Industriel, rue du Développement, quai de Biestebroeck, rue F. Ysewyn, une perpendiculaire à la chaussée de Mons excluant la parcelle des n°602-604, chaussée de Mons, avenue Raymond Vander Bruggen, rue Scheutveld, rue des Orchidées, rue de l'Ancienne Gare, rue Carpentier, rue de l'Électricité et le chemin de fer.

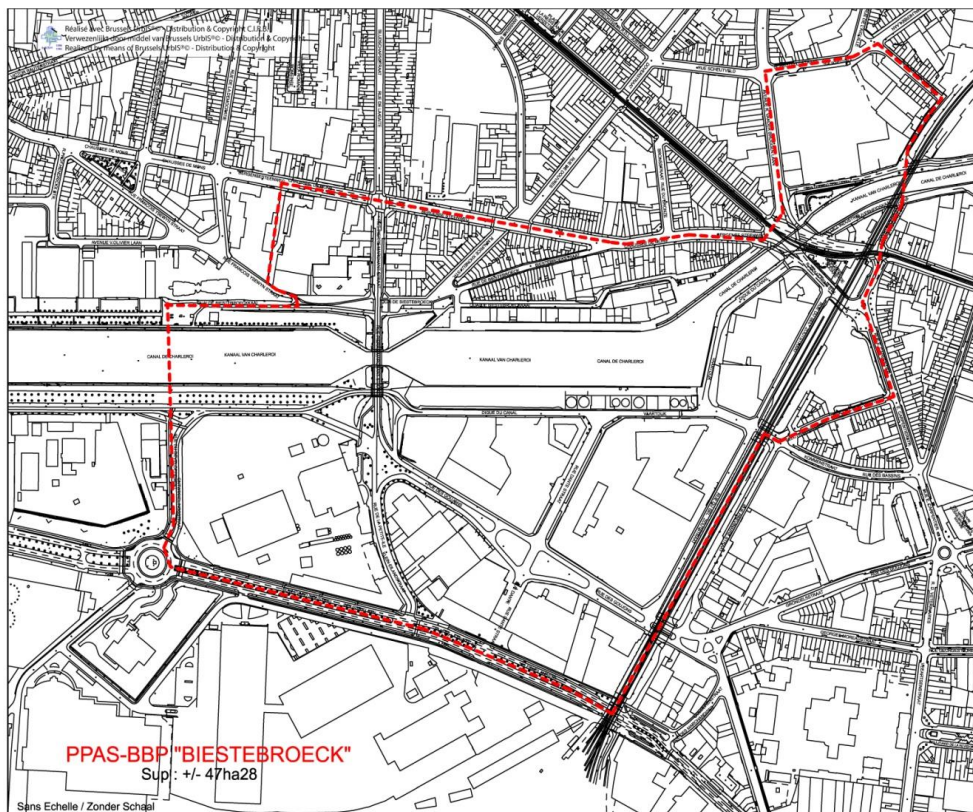


Figure 1 : Périmètre exact du PPAS. Source : Commune d'Anderlecht.

## 1.2. Ambition et justification du PPAS tel qu'approuvé par le Conseil Communal en date du 24/06/2010

La commune d'Anderlecht est à l'initiative de l'élaboration du PPAS. Le **programme** du PPAS a été approuvé par le Conseil Communal d'Anderlecht, lors de sa séance du 24/06/2010 repris ci-dessous :

*« Le PPAS concerne le **périmètre** formé par les voiries suivantes : rue de la Petite-Ile, boulevard Industriel, rue du Développement, quai de Biestebroeck, rue F. Ysewyn, une perpendiculaire à la chaussée de Mons excluant la parcelle des n°602-604, chaussée de Mons, avenue Raymond Vander Bruggen, rue Scheutveld, rue des Orchidées, rue de l'Ancienne Gare, rue Carpentier, rue de l'Électricité et le chemin de fer.*

*En effet, le bassin de Biestebroeck possède des atouts urbanistiques dont un développement stratégique permettrait la mise en valeur.*

*Cette zone comporte une **succession d'éléments de rupture urbaine** à savoir la ligne de **chemin de fer**, la zone **monofonctionnelle d'industrie urbaine** et le **canal**, qui, dans leurs configurations, empêchent toute liaison urbaine entre les quartiers qui l'entourent.*

*Une redéfinition et une requalification de la zone favoriserait une jonction entre les deux rives et entre des quartiers avoisinants d'affectations diverses et d'organisations différentes.*

*Il s'agit de réaliser un aménagement qui peut se qualifier de « **projet-phare urbanistique** susceptible d'être porté avec succès par les acteurs publics et privés de la région » tel que défini par les options du PRD. (Priorité 10 : Les projets-phares, symboles dynamiques du « Projet de Ville »)*

*Étant donné, la volonté régionale de requalification de la zone du canal offrant un **remarquable potentiel**, qu'il faut mettre énergiquement à profit par une meilleure **intégration des activités portuaires** dans le milieu urbain. (Priorité 8 : améliorer le cadre de vie).*

*La présence du **canal** doit être perçue comme **élément fédérateur** d'un développement harmonieux, d'autant plus que la configuration du canal offre à cet endroit une perspective bucolique et unique dans le paysage bruxellois.*

*De plus, cet aménagement s'intègre dans la volonté régionale d'attractivité résidentielle dans un environnement de qualité et entouré d'une **mixité de fonctions** génératrice **d'emplois**, dont des activités économiques voire même d'industrie urbaine. (Priorité 1 : renforcer l'attractivité résidentielle).*

*Et enfin, le développement de ce **nouveau quartier** peut contribuer favorablement à la **revitalisation des quartiers voisins** et permettre la création d'une articulation physique entre eux, ce qui contribuera à une lecture logique de trame communale.*

*Le périmètre du plan comporte diverse affectations dont une **zone d'industrie urbaine au PRAS, à laquelle il y lieu de déroger**<sup>1</sup>. Cette dérogation sera justifiée conformément à l'article 42 du CoBAT.*

*Le périmètre du PPAS « Biestebroeck » comportera une mixité de fonctions, permettant notamment à l'affectation d'industrie urbaine et à l'activité portuaire de cohabiter avec le résidentiel, en créant par exemple une nouvelle typologie ou morphologie d'aménagement qui s'articule avec le tissus urbain voisin. Ce développement initiera donc peut être un vocabulaire urbanistique innovant.*

*Vu l'ampleur du plan et de ses enjeux, des réunions de travail avec les instances régionales et communales seront organisées ainsi qu'une large concertation avec la population lors de réunion(s) en soirée. »*

Il est important de noter que depuis cette décision du Conseil Communal, le PRAS a été modifié (voir plus loin dans le rapport). Le périmètre n'inclut plus de zones d'industrie urbaine (ZIU) qui ont été réaffectées au sein du périmètre en zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU).

Pour ces raisons, le cahier des charges établi par la Commune auquel répond la présente mission d'élaboration du PPAS et du rapport d'incidences précise que :

*« La modification du PRAS et la nouvelle affectation ZEMU autorisant l'affectation 'logement' comme affectation secondaire dans ces zones, **le caractère dérogatoire envisagé au départ par la Commune pour ce projet de 'PPAS Biestebroeck' ne sera plus nécessaire** ».*

<sup>1</sup> A noter que depuis cette décision du Conseil Communal, le PRAS a été modifié (voir plus loin dans le rapport). Le périmètre n'inclut plus de zones d'industrie urbaine (ZIU) qui ont été réaffectées au sein du périmètre en zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)

## 2. Justification et présentation du contenu Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE)

### 2.1. Justification du présent RIE

Le présent rapport est réalisé dans le cadre de l'élaboration du projet de Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) Biestebroeck situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht.

Ce rapport est réalisé en application de l'article 43 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (COBAT) qui indique :

*§1. « Les projets de Plans particulier d'affectation du sol et leur révision qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement font l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales.*

*Le rapport sur les incidences environnementales comprend les informations énumérées à l'annexe C du présent Code. »*

*§2. « Néanmoins, lorsqu'il estime, compte tenu des critères énumérés à l'annexe D du présent Code, que le plan particulier d'affectation du sol projeté ou sa révision n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, le conseil communal peut, conformément à la procédure définie à l'article 44, décider que le plan ne doit pas faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales. »*

Dans le cas du projet de PPAS « Biestebroeck », le Conseil Communal a estimé que le plan était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

### 2.2. Objectifs du RIE

Le présent rapport a pour objet d'analyser les incidences positives et négatives potentielles des options du projet de PPAS dans les domaines prévus par le COBAT.

Le présent RIE s'attache donc principalement :

- A procéder à un diagnostic détaillé au sein du périmètre et aux abords du PPAS pour l'ensemble des thématiques environnementales définies au sein du cahier des charges ;
- A procéder à une analyse environnementale du schéma des affectations :
  - Etudier la faisabilité de la mise en œuvre du schéma des affectations ;
  - Identifier les incidences environnementales sur les différents paramètres de l'environnement ainsi que sur la qualité de vie des utilisateurs actuels et futurs ;
  - Enoncer des objectifs complémentaires relatifs au contexte environnemental global ou local ;
  - Proposer des ajustements du projet de PPAS permettant de minimiser les incidences négatives détectées.

- D'autre part, à procéder à une analyse environnementale des prescriptions :
  - Effectuer une relecture des prescriptions au regard des principales incidences identifiées ;
  - Proposer des amendements éventuels dans le cas où certaines prescriptions renforceraient les incidences négatives ou réduiraient les incidences positives ;
  - Proposer des prescriptions complémentaires.

Sur base de ces différentes analyses, le présent rapport permettra d'aboutir à des recommandations concrètes permettant d'adapter, de manière itérative, chaque phase du projet de PPAS, et ce dans le but de réduire ses éventuels impacts négatifs sur les domaines environnementaux considérés, d'une part, et de les faire tendre au mieux vers les principes édictés et retenus par la commune pour le projet de PPAS, d'autre part.

### 2.3. Contenu du RIE

La structure du présent RIE respecte l'Annexe C du COBAT définissant le contenu du RIE des plans, à savoir :

*« Le rapport sur les incidences environnementales comprend les informations suivantes :*

*1° un résumé du contenu, une description des objectifs du plan ainsi que ses liens avec d'autres plans et programmes pertinents ;*

*2° les aspects pertinents de la situation environnementale ainsi que son évolution probable si le plan n'est pas mis en œuvre ;*

*3° les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable ;*

*4° les problèmes environnementaux liés au plan, en particulier ceux qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;*

*5° les problèmes environnementaux liés à l'inscription, dans le plan, de zones dans lesquelles est autorisée l'implantation d'établissements présentant un risque d'accidents majeurs impliquant des substances dangereuses au sens de la directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, ou, pour le cas où le plan ne comprend pas pareilles zones, les problèmes environnementaux liés à l'inscription, dans le plan, de zones destinées à l'habitat ou à être fréquentées par le public ou présentant un intérêt naturel particulier, ou comportant des voies de communication et qui sont situées à proximité de tels établissements ou de zones dans lesquelles ils sont autorisés ;*

*6° les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du plan ;*

*7° les effets notables probables, à savoir notamment les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires tant positifs que négatifs sur l'environnement, y compris sur la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, la mobilité, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;*

*8° les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative notable de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;*

*9° la présentation des alternatives possibles, de leur justification et les raisons des choix retenus ;*

*10° une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées lors de la collecte des informations requises ;*

*11° les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan ;*

*12° un résumé non technique des informations visées ci-dessus. »*

Toutefois, bien que l'ensemble des points de cette annexe soient inclus dans le contenu du RIE, la structure du présent rapport s'écarte légèrement de l'Annexe C afin de faciliter la compréhension de celui-ci. Le Rapport sur les Incidences Environnementales final sera ainsi structuré selon quatre grandes parties, à savoir :

- Partie 1 : Introduction ;
- Partie 2 : Présentation du projet de PPAS et de ses objectifs ;
- Partie 3 : Analyse des incidences par thématique environnementale ;
- Partie 4 : Interactions et conclusions.

Outre les rapports-texte relatifs à ces parties, le RIE final comprendra également les documents suivants :

- Les annexes au RIE ;
- Le résumé non-technique du RIE.

A noter que le contenu du RIE respectera le principe de proportionnalité vis-à-vis de l'importance de la thématique traitée et des questions à étudier à chaque stade d'élaboration du PPAS. Le type, l'ampleur et la précision des investigations en matière d'incidences environnementales seront dès lors déterminés en fonction des nécessités liées à chaque stade de l'élaboration du projet de PPAS.

## 2.4. Méthodologie d'élaboration

### 2.4.1. Méthodologie générale

Les nouvelles exigences en matière environnementale impliquent la mise au point d'une nouvelle méthodologie d'élaboration des PPAS qui intègre de façon étroite l'évaluation environnementale.

Cette nouvelle philosophie s'est traduite par la modification en 2004 de la procédure d'élaboration des PPAS définie par le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (COBAT).

Cette nouvelle procédure prévoit de débiter l'évaluation des incidences le plus en amont possible de manière à intégrer les mesures découlant du RIE dans la réflexion d'élaboration du PPAS.

C'est pourquoi, le présent rapport sur les incidences environnementales du projet de plan est réalisé de manière simultanée au projet de PPAS, selon une démarche itérative. De cette manière, le RIE permet d'alimenter la réflexion relative à l'élaboration du projet de plan, depuis ses prémices - soit la proposition de 3 variantes de programmation -, jusqu'aux prescriptions détaillées et recommandations ou mesures d'accompagnement finales.

De plus, étant donné la complexité de la zone étudiée, l'élaboration du PPAS et du RIE a été précédé par la réalisation d'un masterplan incluant un diagnostic de la situation existante ainsi qu'un premier exercice de programmation. L'élaboration de ce masterplan a notamment permis de définir plusieurs lignes de forces et de développer une première vision programmatique et organisationnelle du territoire. Ce masterplan a été adopté par la commune d'Anderlecht en mars 2014.

Ainsi le RIE et le projet de PPAS sont réalisés en quatre phases distinctes et successives, à savoir :

- Phase 0 : Masterplan
- Phase 1 : Programmation générale ;
- Phase 2 : Spatialisation de la programmation ;
- Phase 3 : Mise au point des prescriptions urbanistiques littérales et graphiques.

## **2.4.2. Le Masterplan – précisions quant au contenu et aux objectifs de cette phase**

Les auteurs de l'étude ont été désignés en 2011 par la commune d'Anderlecht pour l'élaboration du Plan Particulier d'Affectation du Sol « Biestebroeck ». Compte tenu de l'aire géographique importante, des enjeux stratégiques et de la diversité des affectations au sein de la zone, il a été décidé de précéder le PPAS par l'élaboration d'un Masterplan. Cet outil de planification a notamment permis de formaliser les volontés communales pour la zone et de proposer, de manière générale, les ambitions spatiales et programmatiques.

Ainsi, l'élaboration de ce Masterplan s'est premièrement basée sur un diagnostic approfondi de la situation existante ainsi que sur plusieurs démarches de concertation (promenade citoyenne, enquêtes, ateliers, réunions,...), qui ont permis de mettre en évidence les contraintes et potentialités du site. A noter que les évolutions réglementaires telles que le PRAS démographique ou encore d'autres outils stratégiques comme le projet de Plan Régional de Développement Durable ont également été prises en compte. Ce diagnostic a permis de définir 6 « lignes de force » de manière à pouvoir mieux orienter le développement et l'avenir du quartier étudié.

Ce travail a ensuite permis d'aboutir à un plan masse et des cartes schématiques permettant de visualiser clairement le potentiel et les ambitions programmatiques et spatiales pour la zone.

A noter que ce Masterplan a finalement été approuvé par le Conseil Communal en mars 2014.

Au démarrage de la Phase 1 de réalisation du PPAS (mars 2014), le diagnostic de la situation existante a été actualisé. C'est ce diagnostic actualisé qui est repris intégralement dans les différents chapitres du rapport d'incidences et qui constitue le point de départ de l'élaboration du PPAS proprement dit.

Le Masterplan s'inscrit donc comme un travail préalable qui constitue le point de départ de la réflexion d'élaboration du PPAS. C'est à la lumière du travail effectué au stade du Masterplan que se construisent les scénarios de programmation et de spatialisation du PPAS.



## 3. Présentation des acteurs de projet de PPAS

### 3.1. Initiateur de l'élaboration du PPAS

Comme nous l'avons déjà indiqué ci-avant, c'est la **Commune d'Anderlecht** qui est à l'initiative de l'élaboration du présent projet de PPAS

### 3.2. Identification des auteurs de l'étude et méthodologie de travail

#### **Association momentanée ARIES Consultants – BUUR**

L'association momentanée entre BUUR et ARIES a été désignée par la Commune d'Anderlecht pour réaliser le projet de PPAS sur base de la proposition qui a été faite en réponse à l'appel d'offres élaboré par la Commune. Au sein de cette association momentanée, le travail est organisé de manière à mettre en place une interaction dynamique autour des compétences spécifiques de chaque bureau :

- L'élaboration du PPAS proprement dit coordonnée par BUUR ;
- Le test des propositions formulées par BUUR en termes d'incidences, coordonné par ARIES Consultants.

Cette interaction dynamique est mise en place dès le stade initial de la mission de telle sorte qu'il s'agisse effectivement d'un processus itératif permanent entre l'élaboration du projet de PPAS et l'analyse des incidences réalisée en parallèle.

Les deux bureaux, ARIES et BUUR sont agréés pour la réalisation des PPAS et des RIE (agrément arrivant à échéance respectivement en 2017 et en 2016). A noter qu'ARIES a été désigné, en tant que bureau d'études agréé, comme responsable de la mission et coordonne dès lors l'ensemble de l'élaboration de l'étude.

Les aspects sociaux et économiques du projet sont confiés au bureau Idea Consulting, sous-traitant de l'association momentanée.

### 3.3. Composition du Comité d'Accompagnement

Conformément à l'article 46 du COBAT, le Comité d'Accompagnement est chargé de suivre la procédure de la réalisation du rapport sur les incidences environnementales.

Le comité d'accompagnement se compose des personnes suivantes :

- Représentants Bruxelles Développement Urbain (BDU)
  - Direction de l'Urbanisme : P. Servais (Président)
  - Direction Etudes et Planification : M. Deneubourg, A. Ferrao Santos ; V. Vause
- Représentants de la commune d'Anderlecht : Y. Zege, P. Demol, D. Noltincx, G. Van Goidsenhoven
- Représentants de Bruxelles-Mobilité
  - Direction Stratégie : S. Morelle
  - Direction Projet et Travaux de Voiries : D. Pinto
- Représentant de l'Agence de Développement Territorial (ADT) : Y. Rouyet, R. Magin
- Représentant du Port de Bruxelles : D. Mertens
- Représentants de Bruxelles Environnement : V. Despeer, J. Vacant
- Représentante de la Société d'Aménagement Urbain (SAU) : Claire Heugebaert
- Invité : Citydev Brussels V. Deschamps

## **Partie 2 : Présentation du projet de PPAS et objectifs**



# 1. Présentation du projet de PPAS et y compris les liens avec d'autres plans et programmes

## 1.1. Présentation succincte du projet de PPAS

Le bassin de Biestebroeck dans lequel s'inscrit le présent projet de PPAS offre d'importantes ressources territoriales et présente de nombreuses opportunités en termes de développement. Le développement stratégique, coordonné et réfléchi de cette zone permettrait de repenser ce territoire dans sa globalité et de profiter de toutes ses potentialités pour répondre aux enjeux bruxellois actuels et futurs.

Face à ce constat, le PPAS Biestebroeck vise différents objectifs, à savoir :

- Requalifier et revitaliser la zone du Canal ;
- Recréer des liaisons urbaines entre les deux rives du Canal et renforcer les liens entre les quartiers;
- Répondre à la croissance démographique et renforcer l'attractivité résidentielle;
- Encourager la mixité de fonctions et favoriser une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain.

## 1.2. Liens avec d'autres plans et programmes

### 1.2.1. Plans et programmes au niveau national

#### **1.2.1.1. Plan Fédéral de Développement Durable adopté par le Conseil des Ministres le 24 septembre 2004**

Le Plan Fédéral de Développement Durable (PFDD) 2004-2008 a été adopté par le Conseil des Ministres le 24 septembre 2004 et est entré en vigueur pour une durée de 4 ans. Ce plan est le principal moteur de toute la politique de développement durable du gouvernement fédéral et définit pour ce faire 31 actions à mettre en œuvre.

Ces actions se regroupent autour de 6 thématiques prioritaires issues de la stratégie européenne, à savoir :

- Lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale ;
- Faire face aux conséquences du vieillissement de la population ;
- Limiter les dangers pour la santé publique ;
- Gérer les ressources naturelles d'une façon plus responsable ;
- Limiter les changements climatiques et utiliser des énergies plus propres de façon plus intensive ;
- Améliorer le système de transport.

Bien que ne s'adressant pas directement aux communes, le PFDD peut toutefois leur fournir des idées pour définir leur propre politique de développement durable ou encore identifier des opportunités dans le cadre de nouveaux projets.

Parmi les 31 actions, certaines concernent plus particulièrement le projet de PPAS et doivent être prises en compte dans le processus d'élaboration du projet. Ces actions traitent entre autres de la gestion durable de la mobilité, de la consommation énergétique et de la protection des ressources naturelles, à savoir :

- Action 3 : des logements décents et abordables ;
- Action 15 : usage moindre des ressources naturelles ;
- Action 18 : protéger la biodiversité ;
- Action 21 : une politique énergétique durable ;
- Action 26 : maîtriser la demande de mobilité ;
- Action 27 : Se déplacer autrement ;
- Action 28 : Améliorer l'offre en transport en commun des personnes et des biens.

A noter qu'un projet de Plan Fédéral de Développement Durable 2009-2012 a été réalisé mais ne semble pas avoir été approuvé à ce jour.

## **1.2.2. Plans et programmes au niveau régional**

### **1.2.2.1. Plans et programmes réglementaires**

#### **A. PRAS démographique**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a initié, par l'arrêté du 20 janvier 2011, la procédure de modification partielle du PRAS. Le projet de modification du PRAS s'inscrit dans les orientations du PRD et du PRAS actuel tout en tenant en compte des nouveaux défis auxquels la Région est confrontée et qui fait l'objet du futur PRDD. Sous le nom de « PRAS démographique », cet instrument de planification, adopté par le Gouvernement le 3 mai 2013, s'attache essentiellement à répondre au défi de l'essor démographique auquel la Région doit faire face et au double constat d'une pénurie de logements et d'un besoin urgent en infrastructures scolaires. Pour ce faire, le Gouvernement a notamment décidé de créer les Zones d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), pour permettre entre autres l'introduction de logements au sein des zones industrielles et améliorer l'intégration des entreprises dans la ville.

Dans le cadre du PRAS démographique, certaines zones d'industries urbaines du PRAS incluent au sein du périmètre de PPAS ont été inscrites en ZEMU. Ces zones sont situées sur la rive droite du canal depuis le pont de Cureghem et au-delà du périmètre du PPAS jusqu'au pont Paepsem.

#### **B. Le code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie (COBRACE)**

Le COBRACE, adopté en décembre 2012 par le Gouvernement bruxellois, est une ordonnance-cadre réglementaire unique à la Région de Bruxelles-Capitale au niveau de l'air, du climat et de l'énergie.

Ce code poursuit les 15 objectifs suivants:

- L'intégration des politiques régionales de l'air, du climat et de l'énergie ;

- La minimisation des besoins en énergie primaire, et spécialement, la réduction de la dépendance aux sources d'énergie non renouvelables ;
- L'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables ;
- La promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- L'amélioration de la performance énergétique et du climat intérieur des bâtiments ;
- La diminution des impacts environnementaux résultant des besoins en mobilité ;
- L'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant et intérieur afin de prévenir les effets nocifs pour la santé et l'environnement ;
- La réduction des émissions de polluants atmosphériques précurseurs d'ozone troposphérique, acidifiants et eutrophisants, des gaz à effet de serre, des polluants organiques persistants et des polluants atteignant la couche d'ozone stratosphérique ;
- L'exemplarité des pouvoirs publics en matière de performance énergétique des bâtiments, de transport et d'utilisation rationnelle de l'énergie.

### **C. Ordonnance relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués**

En mars 2009, le Gouvernement bruxellois a adopté une nouvelle ordonnance relative à la gestion et l'assainissement des sols pollués. Elle a pour objectif de gérer et d'assainir les sols pollués tout en apportant quelques améliorations à l'ordonnance précédente du 13 mai 2004. Cette nouvelle ordonnance vise notamment à apporter plus de sécurité juridique, à renforcer l'application du principe pollueur-payeur ou encore à clarifier les procédures techniques.

Pour que la mise en œuvre de cette ordonnance soit possible, plusieurs arrêtés d'exécution ont été adoptés par le Gouvernement dont notamment l'arrêté du 17 décembre 2009 fixant les normes d'assainissement et les normes d'intervention par classe de sensibilité (zone particulière, zone d'habitat, zone industrielle). Les zones d'entreprises en milieu urbain n'entrant dans aucune classe de sensibilité, aucun système normatif adapté n'existe à l'heure actuelle.

### **D. Plan Régional de Politique du Stationnement**

Le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) a été élaboré par Bruxelles Mobilité – AED sous l'égide du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce plan poursuit les objectifs suivants :

- Harmoniser et simplifier les politiques de stationnement des communes bruxelloises ;
- Donner aux riverains une place de stationnement à proximité de leur domicile ;
- Libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacements ;
- Encourager positivement les alternatives à la voiture : transports publics et mobilité douce.

Le PRPS a été approuvé le 18 juillet 2013 par le Gouvernement bruxellois et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

### **1.2.2.2. Plans et programmes d'orientation**

#### **A. Accord de majorité 2014-2019**

L'accord de majorité 2014-2019 du Gouvernement bruxellois se divise en cinq chapitres principaux, à savoir :

- Chapitre 1 : Un nouveau souffle pour l'économie et l'emploi des Bruxellois ;
- Chapitre 2 : Une politique d'aménagement du territoire volontariste ;
- Chapitre 3 : Une politique qui garantit la qualité de vie dans tous les quartiers ;
- Chapitre 4 : Bruxelles, capitale du vivre ensemble ;
- Chapitre 5 : Révolutionner la gouvernance.

Un des points du Chapitre 2 vise spécifiquement la zone du Canal en tant que symbole du renouveau de Bruxelles. Ce point insiste notamment sur l'importance de la zone du Canal comme « colonne vertébrale » de la Région et sur l'atout touristique de celle-ci. Transformer cette zone en une nouvelle centralité, au profit de nouveaux lieux d'activités économiques, d'espace de vie composés de logements, d'écoles, d'équipements et d'espaces publics est une des premières priorités de ce Gouvernement. L'accord de majorité souligne également les principes fondateurs de la mise en œuvre de cette zone, à savoir : les principes de densité harmonieuse, de mixité fonctionnelle, d'intégration urbaine et de mise en valeur de l'eau.

Par ailleurs, l'accord de majorité vise également la création d'une structure opérationnelle spécifique à la zone du Canal, chargée de l'étude et de la mise en œuvre des projets à développer. Cette structure devait normalement être créée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2015 mais n'a actuellement pas encore vu le jour.

#### **B. Plan Régional de Développement (PRD)**

Le Plan Régional de Développement (PRD) est un plan d'orientation qui fixe les objectifs et priorités de développement de la Région, requis par les besoins économiques, sociaux, de déplacement et d'environnement. Le PRD a été actualisé en septembre 2002 et constitue un projet de ville ambitieux articulé autour de 12 priorités. En 2009, le Gouvernement, dans sa Déclaration d'intention de modification totale du PRD, a pris la décision de réviser totalement le PRD de 2002 et de lui adjoindre un second D pour « durable ». Toutefois, tant que la révision de ce plan par le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) n'a pas été adoptée officiellement par le Gouvernement régional, le PRD reste d'application.

Les 12 priorités du projet de ville et les 8 conditions transversales de mise en œuvre définies dans le PRD sont d'application dans le cadre du plan. Le PPAS Biestebroek fait en outre l'objet de mesures plus particulières, de par sa situation :

- Inscrit dans la zone levier n°4 « Zone du Canal » ;
- La rive gauche est inscrite en « Espace de développement renforcé du logement et de la rénovation » ;
- Le pont et la gare de Cureghem sont définis en tant que nœud intermodal principal ;



- Le pont de la Petite-Ile, la rue des Goujons et la rue Maurice Xhoneux incluent un tracé de continuité verte ;
- Les rives du Canal sont définies comme des zones d'intégration des activités portuaires et de verdoisement ;
- Les rives du Canal sont également définies comme « Espace structurant à intégration environnementale renforcée de type 2 » : ces espaces visent le renforcement de la part de l'espace dévolu à la mobilité douce. Ce renforcement doit aller de pair avec verdoisement des espaces concernés. Le concept de ces espaces structurants est directement lié à celui du maillage vert.
- La zone comprend plusieurs voiries inter-quartiers et une voirie métropolitaine (Boulevard Industriel) ;
- La Rue Wayez comprend un tronçon de ligne de tram à améliorer et la Chaussée de Mons comprend un tracé de ligne de bus avec une fréquence de minimum 10 bus/heure pendant les heures de pointe.

### **C. Projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD)**

Le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) est un document stratégique destiné à piloter l'action publique et à aider à concrétiser la vision souhaitée par les forces vives de la Région de Bruxelles-Capitale. Il révisé le Plan Régional de Développement (PRD) de 2002 et y intègre notamment la notion de développement durable.

Dans son projet de ville, le projet de PRDD retient 7 pôles d'intervention prioritaires pour lesquels un effort particulier est donné afin de faire progresser à court et moyen terme leurs possibilités de développement. Le pôle du Canal est un de ses 7 pôles. Chacun de ses pôles a fait l'objet d'un inventaire des potentialités de développement, tant en termes de capacité d'accueil d'habitants qu'en termes d'emplois. Les résultats obtenus pour le pôle du Canal, sont les suivants :

- Emplois générés par la construction : 13.958 ;
- Emplois potentiels générés par l'activité économique : 8.539 ;
- Potentiel d'habitants : 25.452 ;

Au sein de ce pôle, le projet de PRDD identifie le bassin de Biestebroek comme zone d'actions prioritaires et mérite dès lors de s'attacher au développement territorial et à la revalorisation de cette zone stratégique.

### **D. Plan Canal**

Le Plan Canal, élaboré par le groupement « Alexandre Chemetoff & Associés », a été imaginé comme un moyen de réponse opérationnel aux défis auxquels la Région bruxelloise est et sera confrontée dans les 20 ans à venir, à savoir : celui du logement, celui de l'emploi, celui de l'économie, celui de la mobilité et celui de la qualité de vie.

Le plan Canal vise dès lors à répondre à un triple objectif :

- Le renforcement de la fonction résidentielle et des équipements au bénéfice de tous ;

- Le renforcement de l'emploi et de l'économie, en travaillant à une meilleure intégration urbaine de l'activité économique et de la mise à l'emploi des bruxellois, notamment ceux qui vivent sur ce territoire ;
- La qualité des espaces publics, notamment au profit des modes actifs, en faisant en sorte de relier les quartiers que le canal continue aujourd'hui de diviser/

Le 26 septembre 2013 a approuvé les principes de développement du territoire du Canal et la sélection de 6 projets témoins à mettre en œuvre de manière prioritaire, dont notamment le bassin de Biestebroek. Ces principes à respecter de manière transversale dans le cadre de l'aménagement du territoire du Canal sont notamment les suivants :

- A l'échelle du Canal, les projets doivent tendre vers le renforcement du logement, le renforcement de l'économie et le renforcement de la qualité des espaces publics ;
- De manière générale, les projets immobiliers doivent respecter les objectifs de densification, d'intégration urbaine et de mixité ;
- Tous les projets du Plan Canal devront se faire dans une logique d'exemplarité environnementale, en respectant des critères élevés de durabilité (haute performance énergétique et environnementale – matériaux, gestion de l'eau, biodiversité).
- Les projets organisent une intégration urbaine des activités économiques et portuaires autour du Canal, qui gardent toute leur importance, et sans entraver l'exploitation globale.

## E. Bruxelles-Métropole 2040

« Bruxelles-Métropole 2040 » est une étude prospective sur le développement de la métropole bruxelloise à l'horizon 2040 qui a été réalisée par trois bureaux internationaux pluridisciplinaires dans le cadre de l'élaboration du Plan Régional de Développement Durable.

Le résultat de cette étude a permis de proposer trois visions différentes pour Bruxelles, à savoir :

- « *Métropole horizontale et isotrope* » : cette vision du bureau Bernado Secchi Vigàno propose un modèle de développement durable novateur : Bruxelles, métropole horizontale structurée par trois vallées, un réseau dense de transports en commun et une très grande diversité des lieux et des paysages ;
- « *Petite Métropole, métropole mondiale* » : l'équipe de 51N4E, l'AUC et Bureau Bas Smets voit Bruxelles comme une ville compacte, cosmopolite, dense, ouverte et avant-gardiste qui doit chercher à articuler les conditions de deux échelles : celle de l'Eurodelta et celle de la ville multiculturelle ;
- « *Reconquérir la ville* » : le cœur de la vision de KCAP repose sur l'approche intégrale de trois thèmes centraux : utilisation du sol, mobilité, paysage et espace public liés aux axes de transport. Le modèle est celui d'une ville compacte et polycentrique.

## **F. Plan Régional du Logement**

Le Plan Régional du Logement, élaboré par la société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB), est une des réponses à la crise du logement en Région de Bruxelles-Capitale due principalement à la faiblesse des revenus d'une grande partie de ses habitants, à l'augmentation importante des coûts liés au logement et au nombre croissant de demandes en logements sociaux.

Ce plan, approuvé le 24 février 2005 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, a notamment pour action principale d'encourager toutes les initiatives ayant pour effet d'accroître le nombre de logements publics. Ce plan vise à produire 5000 logements dont 3500 sociaux et 1500 moyens.

## **G. Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030**

Le Masterplan du Port de Bruxelles est un document stratégique élaboré par le Port de Bruxelles permettant de baliser l'avenir et le développement portuaire à l'horizon 2030.

Dans le cadre de ce Masterplan, le Port de Bruxelles souhaite notamment la mise en place d'un centre de transbordement urbain en rive droite du bassin de Biestebroeck. En tant que plateforme multi-usages, ce centre permettrait notamment la distribution urbaine de biens de consommation, de matériaux de construction, de carburants. En fonction de possibles synergies avec les activités existantes et/ou projetées, la superficie de la plateforme pourrait être comprise entre 2/3 et 10 ha.

La compatibilité de ce projet avec son environnement sera étudiée dans le cadre de la présente étude.

## **H. Plan des déplacements Iris II**

Le Plan IRIS II, établi par Bruxelles Mobilité et approuvé en septembre 2010 par le Gouvernement bruxellois, vise à réduire significativement et durablement la pression automobile tout en garantissant un bon niveau d'accessibilité des différentes fonctions urbaines. Ses objectifs sont d'améliorer l'accessibilité régionale avec les modes les plus adaptés, de promouvoir la qualité de vie de ses habitants et de réduire le trafic automobile de 20%. Pour atteindre ses objectifs, deux leviers principaux sont envisagés :

- La maîtrise et la rationalisation de la demande de mobilité ;
- La valorisation des modes actifs durables de déplacement ;

Outre les priorités stratégiques, le Plan IRIS II prévoit, au sein du périmètre du projet de PPAS, l'implantation d'une gare RER au niveau de Cureghem ainsi que l'intensification de la ligne SNCB 28, bordant l'extrémité nord-est du périmètre d'étude.

### **I. Etude « Mobil 2040 »**

L'étude « MOBIL 2040 », initiée par Bruxelles Mobilité, est une vision à long terme de ce que devrait être la mobilité de demain. Pour ce faire, cette étude propose une série d'idées innovantes afin de participer à une mobilité plus durable, dont notamment :

- La création de quartiers sans voitures ;
- La création de logements autour du transport public ;
- Favoriser le transport de marchandises par la voie d'eau et le vélo pour fluidifier la ville ;
- Développer des autoroutes cyclables ;
- Favoriser l'utilisation de véhicules de partage ;
- ...

Ces actions seront notamment prises en compte dans le cadre de l'élaboration du projet de PPAS.

### **J. Plan de Sécurité routière 2011-2020**

Le plan de sécurité routière 2011-2020, conçu par Bruxelles Mobilité, prévoit une série de mesures ayant pour objectif à long terme d'atteindre la « vision zéro », c'est-à-dire plus aucun mort ou blessé grave sur les routes. Ce Plan a été approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 28 avril 2011.

Ces mesures concernent de manière générale toute la région bruxelloise, à savoir :

- Réduire les vitesses de circulation et faire respecter les régimes de vitesse ;
- Augmenter le port de la ceinture et du casque ;
- Réduire la conduite sous influence ;
- Valoriser les comportements prudents, réduire les comportements dangereux ;
- Protéger les usagers vulnérables : piétons, cyclistes, motocyclistes ;
- Rendre les routes intrinsèquement sûres ;
- Améliorer la chaîne contrôle-sanction ;
- Améliorer la connaissance des accidents pour mener des actions de sécurité routière mieux ciblées et plus efficaces ;
- Ancrer la sécurité routière dans la culture et les structures politiques et administratives ;

Ces mesures ne concernent toutefois pas directement l'élaboration du PPAS mais plutôt chaque automobiliste en particulier et les autorités en charge de la sécurité routière.

## K. Plan Marchandises

Créé en 2013 par Bruxelles Mobilité, le plan stratégique pour le transport de marchandises a pour but d'optimiser et de rendre plus efficaces les flux de marchandises dans la région. Pour ce faire, les objectifs à moyen terme sont :

- Réduire et optimiser les mouvements de marchandises en groupant les flux ;
- Susciter le report modal de la route vers la voie d'eau et le rail pour les longues distances et encourager l'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement pour les derniers kilomètres ;
- Améliorer les conditions de travail des livreurs en développant des infrastructures adaptées.

La stratégie d'un centre de distribution urbaine (CDU) s'inscrit parfaitement dans ces objectifs. Il s'agit de créer un espace de réception, tri et réexpédition des marchandises, afin de mieux organiser leur circulation et de limiter le nombre de mouvements de véhicules de livraison. Le Port de Bruxelles a l'intention de créer un CDU sur le site de Tour & Taxis dans un premier temps (centre TIR), et par après, un autre à proximité du bassin de Biestebroeck, sur la rive droite du canal, dans la zone couverte par le projet de PPAS. La possibilité de créer un centre de distribution devra dès lors être examinée dans le cadre de l'élaboration du PPAS.

Par ailleurs, le plan marchandises prévoit également de réserver des espaces pour lesquels l'utilisation du sol sera officiellement affectée aux activités logistiques de ce type.

## L. Plan vélo

Le plan vélo 2010-2015 a été créé dans foulée du plan IRIS II et dans la continuité du plan vélo 2005-2009, pour encourager la pratique du vélo en ville. Certaines mesures concernent la zone du PPAS :

- Sur la période 2010-2015, l'aménagement du réseau complet des ICR doit être achevé. Autour de la zone du PPAS, les ICR sont bien terminés ;
- Tout nouveau projet de logements intégrera un parking pour vélos. Les futurs logements dans la zone devront donc intégrer cette mesure ;
- Mise à disposition d'un parking vélo dans toutes les zones commerciales. Le noyau de la place de la Vaillance (située à 500 m du pont de Cureghem), prolongé par la rue Wayez jusqu'au square Vandervelde est un pôle commercial important à l'échelle communale ;
- S'attaquer en priorité aux points les plus dangereux. Le carrefour du square Vandervelde est dangereux pour les cyclistes circulant dans le sens ouest-est uniquement (la traversée nord-sud de ce carrefour étant sécurisée par un passage cyclable sous le pont de Cureghem) ;
- Renforcement du système de vélos partagés Villo !, avec optimisation de la disponibilité des vélos.

- Mieux relier Bruxelles et ses environs grâce au RER vélo et à la création de véritables « autoroutes cyclables ». L'itinéraire du Canal est un des objectifs à court terme ;
- Rattraper le retard en termes d'entretien des infrastructures cyclables.

### **M. Plan piéton**

Bruxelles Mobilité a élaboré un plan stratégique pour la promotion de la marche dans les déplacements quotidiens, avec comme horizon 2040. Voici une liste d'actions générales proposées dans le cadre de ce plan dont il faudra tenir compte dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du PPAS Biestebroek :

- Adapter la gestion du trafic aux piétons : temps d'attente limités aux feux, traversées courtes, généralisation des « zones 30 » sur toutes les voiries locales ;
- Rénovation des abords de toutes les gares RER (rayon de 500m) pour offrir un maximum de confort aux piétons. La future gare de Cureghem est bien sûr incluse dans cet objectif ;
- Priorité à la qualité permanente des trottoirs : entretien, propreté, contrôle.
- Vision zéro en ce qui concerne la sécurité pour les piétons (aucun piéton blessé à l'horizon 2040) : réaménagement des points noirs pour les piétons.

### **N. Prévention et lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale – Plan 2008-2013**

Ce plan, élaboré par Bruxelles Environnement et adopté le 02 avril 2009 par le Gouvernement bruxellois, réaffirme les principes du premier « Plan de lutte contre le Bruit en milieu urbain de la Région de Bruxelles-Capitale » et ajuste un certain nombre de procédures. Ce plan reprend la stratégie, les priorités et les actions qu'il va entreprendre durant les cinq prochaines années. Il poursuit, entre autres, l'élaboration et l'application de normes et de valeurs guides.

Ce plan s'articule autour de 10 axes dont certains concernent plus particulièrement le projet de PPAS :

- Un territoire préservé : à savoir des mesures en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire et l'interaction avec les plans d'aménagement (prise en compte au niveau du PRAS, prise en compte du bruit dans l'élaboration des plans et permis, la protection des zones de calme, la création de zones de quiétude dans les parcs et les espaces verts bruyants,...) ;
- Une circulation routière modérée : à savoir notamment la promotion d'une politique de moindre bruit dans les projets de réaménagements et les plans de mobilité, la poursuite d'assainissement des points noirs, la prise en compte de la problématique du bruit du charroi lourd (livraisons,...) ;
- Des transports en commun plus silencieux : à savoir la poursuite des collaborations avec les gestionnaires de réseaux ;

- Des sources ponctuelles mieux ciblées : à savoir une réglementation adaptée et un renforcement des contrôles (réglementation des chantiers, prise en compte du bruit dans l'octroi des PE,...)
- La promotion de nouvelles technologies : à savoir en particulier l'utilisation de matériaux et de techniques respectueux de l'environnement ;
- Des outils pour isoler les bâtiments : à savoir la poursuite des actions et des mesures visant à améliorer le confort acoustique.

### **O. Plan de Gestion de l'Eau 2009-2015**

Le Plan régional de Gestion de l'Eau (PGE), élaboré par Bruxelles Environnement, a été adopté par le Gouvernement de la Région bruxelloise le 12 juillet 2012. Il vise à apporter une réponse intégrée et globale à l'ensemble des défis liés à la gestion de l'eau. Il détermine les objectifs environnementaux à atteindre pour les eaux de surface, les eaux souterraines et les zones protégées. Pour ce faire, le Plan et son programme de mesures comportent huit axes d'intervention dont découlent des objectifs stratégiques et des actions prioritaires, à savoir :

- Axe 1 : Agir sur les polluants ;
- Axe 2 : Restaurer quantitativement le réseau hydrographique ;
- Axe 3 : Récupérer le coût des services ;
- Axe 4 : Promouvoir l'utilisation durable de l'eau ;
- Axe 5 : Prévenir les inondations ;
- Axe 6 : Réintégrer l'eau dans le cadre de vie ;
- Axe 7 : Produire de l'énergie renouvelable ;
- Axe 8 : Contribuer à la politique internationale.

Au travers de ces axes, le PGE se fixe notamment comme objectif d'assurer une gestion qualitative spécifique pour le Canal. Ce plan souligne également, outre sa fonction portuaire prioritaire, l'importance du Canal comme axe structurant du renouveau économique et urbanistique de la Région et développe l'idée de créer une « Balade bleue » en profitant notamment des berges du Canal.

## **P. Plan régional de lutte contre les inondations – Plan PLUIE 2008-2011**

Le Plan Pluie de la Région de Bruxelles-Capitale est un plan de gestion des inondations en vue de diminuer le nombre et la gravité des inondations pluviales, réduire les dégâts matériels et les préjudices causés par les inondations pluviales et restaurer globalement l'image de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale.

Les objectifs stratégiques du Plan Pluie en lien avec le présent projet de PPAS sont repris ci-dessous :

- Lutter contre les conséquences de l'imperméabilisation ;
- Repenser le « Maillage gris » (réseau d'égouttage de la Région) ;
- Accentuer le « Maillage bleu » afin de favoriser l'écoulement le plus judicieux des eaux pluviales ;
- Prévenir la construction d'infrastructures dans les zones à risque, ou l'adapter par des mesures architecturales et urbanistiques spécifiques.

Ces objectifs devront faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'élaboration du PPAS et ce, plus particulièrement parce que la rive gauche du Canal est actuellement inscrite en zone d'aléa faible, moyen et élevé (Carte d'aléa d'inondation, version 2013, géoportail IBGEBIM).

## **Q. Plan de prévention et de gestion des déchets**

Le plan déchets de la Région de Bruxelles-Capitale élaboré par Bruxelles Environnement a été adopté en mars 2010. Il s'agit du 4<sup>ème</sup> plan déchets qui actualise les précédents et prend en compte l'adoption de la nouvelle directive cadre européenne (2008/98/CE) du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre relative aux déchets.

Ce plan a pour mission de déterminer les grands axes de la politique de gestion et de prévention des déchets en Région de Bruxelles-Capitale. Il concerne tous les déchets solides produit en Région bruxelloise par les ménages, les commerces, les industries et toute autre activité économique. Ce plan a notamment pour objectif une gestion des déchets hiérarchisée selon 5 niveaux : prévention, préparation au réemploi, recyclage, valorisation et élimination.



## R. Projet de Plan Régional Nature

Le Projet de Plan Régional Nature (PRN) est actuellement en cours d'approbation par le Gouvernement bruxellois. Ce Plan, élaboré par Bruxelles Environnement, a principalement pour objet d'orienter les politiques et de mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité, le développement et la protection de la nature. Pour ce faire, le projet de PRN définit 7 objectifs généraux concrétisés par 26 mesures plus spécifiques.

Certaines mesures concernent plus particulièrement la présente étude, comme :

- Développer une stratégie d'accueil du public dans les espaces verts ;
- Renforcer la présence de la nature au niveau des espaces publics ;
- Assurer une gestion adéquate des sites de hautes valeurs biologiques et assurer la mise en œuvre du réseau écologique ;
- Optimiser la gestion des espèces exotiques invasives sur le territoire régional ;
- Valoriser et consolider le maillage vert et bleu à l'échelle régionale ;
- Améliorer la prise en compte de la nature dans les plans et projets ;
- Promouvoir les bonnes pratiques de gestion des espaces verts ;
- Encourager la gestion participative des espaces verts (zones de friche, espaces délaissés, etc.).

Par ailleurs, le projet de PRN définit la zone du Canal comme une zone défavorisée vis-à-vis de l'accès à la nature. Sur base de ce constat, le projet de PRN insiste sur l'importance de renforcer les aménagements verts le long du canal et le long des infrastructures de transports de manière à faciliter les déplacements vers les espaces verts de plus grandes étendues, tout en consolidant les continuités écologiques. De plus, le projet de PRN identifie certaines friches urbaines comme zone de valeur écologique élevée pour lesquelles il serait souhaitable de les dédicacer temporairement à la biodiversité.

## 1.2.3. Plans et programme au niveau communal

### 1.2.3.1. Plan communal de développement

Le Plan Communal de Développement (PCD) est un outil stratégique de développement ayant pour objectif de fixer les grands choix de développement de la Commune et cela dans des domaines très variés tels que l'aménagement du territoire, le logement, la mobilité,...

Le Plan Communal de Développement de la Commune d'Anderlecht se décline en 4 projets-phares « Neerpede-Vogelzang », « Centre », « Cureghem » et « Canal-Sud ». Ces zones stratégiques sont certes localisées mais leur impact dépasse largement leurs frontières et se déclinent suivant une série de mesures transversales qui concernent l'ensemble du territoire. Le PPAS de Biestebroeck est ainsi inclut dans le projet phare Cureghem et le projet-phare Canal-Sud définie dans le PCD et devra dès lors intégrer au mieux les ambitions communales mentionner pour ces zones. Celles-ci sont détaillées ci-après.

#### **Pour le projet phare Cureghem :**

Au niveau du square Vandervelde (porte de Cureghem) et des ponts du chemin de fer :

- Mettre en valeur de l'ouvrage soutenant le chemin de fer et éventuellement le percer pour liaisons complémentaires ;
- Mettre en liaison le parc Crickx avec le canal et les nouveaux programmes bâtis ;
- Valoriser une 2ème porte au niveau de la jonction boulevard Industriel/rue des Deux Gares.

Au niveau du canal et de ses ponts (en aval du pont de Cureghem) :

- Adapter les ponts existants aux nouvelles contraintes du trafic fluvial (augmenter le tirant d'air) ;
- Augmenter le nombre de franchissements du canal.

Au niveau des entrées dans la commune :

- Améliorer l'aménagement des espaces publics sur les axes d'entrée dans la commune (notamment la rue des Deux Gares, la rue des Goujons, la chaussée de Mons), avec un accent sur des circulations piétonnes et cyclables confortables, une connexion facilitée avec les transports en commun et une intégration de l'élément vert.

### **Pour le projet phare Canal-Sud**

Au niveau de la mixité autour de Biestebroeck :

- Créer de nouveaux logements avec les équipements nécessaires ;
- Connecter le nouveau tissu urbain à celui existant.

Au niveau des ponts :

- Reconstruction du pont P. Marchant s'adapter aux nouvelles contraintes du trafic fluvial ;
- Supprimer par la même occasion la limite entre les bassins de Biestebroeck et du Batelage (plus de rétrécissement entre les 2), créer une unification visuelle ;

Au niveau de la zone industrielle au-delà du boulevard Industriel :

- Renforcer et développer cette zone, avec le soutien de la RBC et de la commune de Forest ;
- Densifier le nombre d'emplois générés par l'activité économique ;
- Relier ce tissu industriel aux quartiers environnants ;
- Valoriser la voie d'eau et les infrastructures de grande qualité dont bénéficie le quartier.

Au niveau du boulevard reliant le Ring à la Gare du Midi (boulevard Industriel-rue des Deux Gares-rue Bara)

- Prévoir un site propre pour transports en commun, pour faire de ce boulevard d'entrée de ville une véritable colonne vertébrale en termes de mobilité alternative ;
- Renforcer l'aspect urbain (adapter vitesse de circulation et améliorer cadre de vie) ;
- Soigner sa qualité paysagère.

Au niveau du canal :

- Renforcer le canal comme vecteur de transport de marchandises via le nouveau centre de distribution urbaine (emplacement à déterminer) ;
- Mettre en place un réseau de modes doux efficaces et agréables (réseau ICR, promenades piétonnes) à travers la zone industrielle du canal (quais, lien Anderlecht-Forest, le long du boulevard Industriel) ;
- Dégager des espaces pour des équipements légers de sport et loisirs le long du canal ;
- Favoriser le partage des quais (suivant les heures de la journée : acheminement de matériaux ou accès pour les usagers des modes doux) ;
- Poursuivre l'aménagement des berges pour la promenade et les loisirs (dont notamment l'espace vert Aurore).

Au niveau de la zone industrielle en général

- Proposer des services aux entreprises de la ZIU (nettoyage, horeca, logistique) pour densifier la zone d'emploi ;
- Profiter des incitants financiers à la dépollution des sols pour attirer des entreprises avec exigences environnementales ;
- Faire des économies d'énergie en favorisant le lien entre les entreprises, tendre vers une écologie industrielle
- Densifier la zone industrielle et adapter la réglementation en matière d'urbanisme (RCU ou PPAS) ;

### **1.2.3.2. Plan Communal de Mobilité**

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) de la commune d'Anderlecht a été approuvé par le Conseil Communal en mai 2005. Ce plan permet d'approcher de façon coordonnée les aspects très divers de la gestion de la mobilité afin notamment de réduire les incidences du trafic automobile sur la sécurité routière et la qualité de l'environnement.

Certaines mesures définies au sein de ce plan visent spécifiquement le périmètre du projet de PPAS. Celles-ci sont détaillées ci-dessous.

#### **Amélioration des carrefours dangereux**

Dans notre zone, deux mesures étaient à réaliser d'après le PCM :

- Aménagement du dernier tronçon de la digue du Canal et du passage piéton au croisement avec la rue des Bassins (fiche n°13)

Cet aménagement a été réalisé depuis l'adoption du PCM: des dispositifs anti-stationnement ont été placés le long du canal, le passage piéton a été sécurisé (éclairage, barrières, dalles podotactiles) pour favoriser l'accès des PMR au bâtiment de Travail et Vie (situé digue du Canal).

- Aménagement du carrefour chaussée de Mons/rue de Douvres/rue Rauter

Une placette a été aménagée pour réduire la vitesse des automobilistes et réduire les conflits entre les débouchés des rues de Douvres et Rauter.

#### **RER**

Le PCM vise à inscrire la station de Cureghem en tant que future station RER. Ceci a bien été réalisé puisqu'on sait maintenant que la gare de Cureghem est une des gares demandées par la RBC pour l'amélioration de la desserte intra-bruxelloise (cfr plan IRIS II).

#### **Stationnement des camions en des endroits adaptés**

Le PCM maintient les 4 emplacements dédiés au stationnement de longue durée des camions au niveau de la rue du Sel, la rue des Goujons, le Boulevard Industriel et le Boulevard Simonet

## **Stationnement**

Le PCM prévoyait l'installation à terme d'une zone verte pour réguler le stationnement dans les rues autour du pont de Cureghem. Cette zone verte a été mise en place et même étendue à toute la rive gauche du canal.

## **Aménagements cyclables**

L'aménagement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) était affichée comme prioritaire dans le plan communal de mobilité. En collaboration avec la région, ces ICR ont été mis en place depuis lors. Le PCM prévoyait également le développement des itinéraires cyclables communaux (ICC) en renfort du réseau ICR. Le balisage le long de ces ICC a été réalisé comme prévu.

Les sas aux carrefours à feux ont quant à eux été généralisés, comme prévu par le PCM.

## **Square Vandervelde et chaussée de Mons**

L'aménagement du carrefour du Square Vandervelde est à l'étude à la Région. La possibilité d'instaurer un rond-point est évaluée, en fonction des charges de trafic.

### **1.2.3.3. Plans particuliers d'affectation du sol**

#### **A. PPAS Mons Birmingham**

Le PPAS « Mons-Birmingham » a été adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 14/06/2007. La procédure d'abrogation totale du PPAS est actuellement en cours par le Conseil Communal d'Anderlecht. Dans le cas de l'abrogation totale de ce PPAS, l'ensemble des prescriptions littérales et graphiques ne seront plus d'application.

Le PPAS « Mons-Birmingham » avait essentiellement pour vocation de maîtriser les développements aux abords du canal, de créer des liens de part et d'autre du canal, de protéger et de valoriser la situation existante grâce notamment à la qualification paysagère des intérieurs d'îlots via l'équilibrage des taux d'emprise des constructions, la maîtrise de leurs volumétries et via la plantation d'arbres à haute tige.

Au sein du PPAS, 3 pôles de développement avaient été définis et ont pour commun dénominateur de s'articuler autour d'arrêts de transports en commun :

- Les abattoirs, ses marchés et la station de métro « Delacroix »
- La station de métro « Jacques Brel »
- Le square Albert 1er.

## B. PPAS Pont de Cureghem

Le PPAS « Pont de Cureghem » a été adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 28/10/2004. La procédure d'abrogation totale du PPAS est actuellement en cours par le Conseil Communal d'Anderlecht. Dans le cas de l'abrogation totale de ce PPAS, l'ensemble des prescriptions littérales et graphiques ne seront plus d'application.

Le PPAS visait la transformation de 5 lieux, à savoir :

- **Le pôle du Square E. Vandervelde**: dans la perspective de la réhabilitation de la gare en station RER, ce lieu est appelé à devenir un nœud intermodal centralisé sur les déplacements lents et les transports en communs ;
- **Le bassin de Biestebroeck** : considéré comme un atout d'intérêt régional, le PPAS visait à faire de ce lieu un site d'entreprises portuaires à caractère urbain des deux côtés du bassin ;
- **Le parc Crickx** : le PPAS visait à renforcer les aménagements récréatifs de ce parc ;
- **Les îlots 14 et 15 affectés en ZIU** : le PPAS y visait à la création d'espaces bâtis semi-ouverts ;
- **L'îlot 7 ou l'îlot « Shell »** : le PPAS visait à reconstruire cet îlot en ordre fermé dans le respect du caractère différencié des rues avoisinantes

Par ailleurs, le PPAS visait également la création d'une nouvelle liaison publique piétonne entre la rue du Transvaal et la chaussée de Mons au droit de son élargissement au square Albert 1<sup>er</sup>.

### 1.2.3.4. Contrats de quartier

#### A. Contrat de quartier Durable Canal Midi (2010-2014)

Le périmètre du contrat de quartier Canal Midi couvre un périmètre délimité par le canal, le square Albert 1<sup>er</sup> et les rues des Matériaux, des Goujons, Georges Moreau, du Docteur Kuborn, des Deux Gares et Prévinaire. Ce périmètre longe donc le périmètre du PPAS au niveau de la rue du Prévinaire.

Ce contrat de quartier vise notamment à développer les projets suivants :

- Créer du logement social selon les normes passives ou très basse énergie ;
- Implanter des potagers urbains ;
- Réaménager l'espace public ;
- Améliorer la mobilité au sein du quartier et entre le quartier et les environs ;
- Offrir des équipements publics de proximité : espaces verts, salle de sport, crèche, extension d'une école primaire- centre de stage de vacances ;

Parmi ces actions, la formation et l'intégration des jeunes sur le marché de l'emploi constituent une priorité de ce contrat de Quartier durable.

## **B. Contrat de quartier durable Biestebroeck**

Le périmètre provisoire de ce contrat de quartier se superpose en partie au contrat de quartier Aumale-Wayez (2005-2009). Sa limite ouest est reprise dans le PPAS Biestebroeck et le Plan Canal de la Région. Le périmètre est délimité par l'avenue Raymond Vander Bruggen, la rue Scheutveld, la rue de la Justice, la rue du Village, la rue de Veeweyde, l'avenue Frans Van Kalken, la rue Pr. Hendrickx, l'avenue Dr. Zamenhof, l'avenue Victor Olivier, la rue François Ysewyn et le quai de Biestebroeck.

Durant l'année 2015, une période de neuf mois consacrée à l'élaboration du programme de rénovation urbaine qui comprend notamment un diagnostic du quartier complet et transversal. La phase de mise en œuvre, d'une durée de quatre ans, débutera en 2016.

### **1.2.3.5. Plan de mise en Accessibilité des Voiries et des Espaces publics (PAVE)**

La démarche du « PAVE » de la commune d'Anderlecht est un élément de mise en œuvre de la politique piétonne régionale. Elle vise à offrir aux communes un outil technique pour renforcer de façon systématique l'accessibilité des piétons. Son objectif est de veiller sur la qualité globale d'usage des aménagements piétons, à savoir :

- Relever l'ensemble des obstacles à la circulation piétonne ;
- Proposer des solutions, leurs coûts et leurs délais de réalisation ;

Il s'agit d'un outil de suivi, pratique et exhaustif dont les services communaux doivent tenir compte lors de la mise en œuvre de travaux.

### **1.2.3.6. Agenda 21**

Ce plan d'actions a été approuvé par le Collège durant le premier semestre 2012. Réalisé sous l'impulsion du Service Développement Durable en collaboration avec les autres services communaux, ce document précise une série d'avancées attendues au niveau communal et comprend une soixantaine de mesures concrètes.

Parmi ces mesures, une vise spécifiquement le bassin de Biestebroeck dont les objectifs sont :

- La redynamisation économique et sociale de ce quartier ;
- L'amélioration des connexions entre les deux rives ;
- La valorisation du canal et de ses abords.

## **2. Caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le plan**

*Voir PARTIE 3 « Analyse des incidences par thématique environnementale » - Description de la situation existante*



### **3. Problèmes environnementaux liés au plan, en particulier ceux qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement**

Aucune zone revêtant d'une importance particulière pour l'environnement au sens du point 4° et 5° de l'annexe C du COBAT n'est présente au sein du périmètre de PPAS.

## 4. Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement

Ce point énumère les objectifs à poursuivre au niveau du PPAS en matière environnementale au travers de différents thèmes. A noter que les objectifs spécifiques à chaque thématique environnementale sont systématiquement repris au début du chapitre de la thématique concernée. En fin d'évaluation des incidences, les objectifs les plus pertinents pour chaque chapitre sont analysés afin d'estimer si le PPAS y répond de manière suffisante.

### 4.1. Objectifs en termes de densité et de mixité

Le projet de PPAS vise à garantir un juste équilibre de densité et de mixité pour le développement de la zone. Celles-ci doivent permettre :

- Une vitalité suffisante au quartier grâce à une intensité d'usage suffisamment forte ;
- La prise en compte des besoins pour un mix programmatique adapté à une vie de quartier durable ;
- L'intégration des fonctions productives de manière intégrée à l'activité résidentielle ;

**Objectif 1.1 : assurer la vitalité du quartier**

**Objectif 1.2 : garantir la compacité au sein du nouveau quartier**

**Objectif 1.3 : mix programmatique ambitieux (production/résidentiel)**

### 4.2. Objectifs en termes d'implantation et de gabarits

Le développement de zone devra se faire dans le respect de certains principes urbanistiques, à savoir :

- Induire une utilisation parcimonieuse du sol ;
- La création d'une trame urbaine capable d'induire une qualité de vie dans l'espace public ainsi qu'une qualité paysagère ;
- La création d'une trame urbaine lisible et appropriable par ses futurs usagers.

D'un point de vue environnemental, il y a lieu de rechercher des implantations et gabarits qui minimisent :

- Les nuisances sonores ;
- La consommation énergétique : minimiser les déperditions énergétiques, orientation optimale des immeubles en fonction de l'ensoleillement et selon les fonctions qu'ils accueillent (logements, bureaux,...) ;
- Les déplacements d'air : assurer un confort de séjour suffisant dans les espaces ouverts ;
- Les ombres portées et assurent un ensoleillement adéquat des bâtiments selon leurs affectations.

**Objectif 2.1 : Minimiser les nuisances sonores**

**Objectif 2.2 : Minimiser la consommation énergétique**

**Objectif 2.3 : Minimiser les déplacements d'air**

**Objectif 2.4 : Minimiser les ombres portées et assurer un ensoleillement adéquat des bâtiments**

**Objectif 2.5 : Qualité urbanistique de la trame urbaine**

### 4.3. Objectifs en matière de mobilité

Il s'agit d'améliorer l'accessibilité du site pour tous les type d'usagers et pour toutes les fonctions potentiellement accueillies sur le site, tout en diminuant les besoins en déplacements grâce à la mise en place d'une mixité fonctionnelle et d'une offre suffisante de commerce de proximité, d'équipement et générateurs d'emplois (bureaux et activités industrielles).

Complémentairement, divers moyens peuvent être envisagés, dont les principaux sont les suivants :

- Décourager le recours à la voiture individuelle (limiter l'offre en stationnement sur le site, imposer une gestion de celui-ci et mutualiser ces espaces, notamment entre les commerces et bureaux/activités industrielles) ;
- Encourager et renforcer l'usage des transports en commun en créant des liens modes actifs directs vers les pôles et arrêts existant dans le périmètre et promouvoir le renforcement de l'accessibilité du site ;
- Encourager les déplacements des modes actifs (piétons et vélos) en aménageant des infrastructures d'accueil de qualités (espaces trottoirs et pistes cyclables larges, sécurisés, confortables,...) ;
- Diminuer les nuisances de trafic routiers (bruit-pollution) en hiérarchisant le réseau et limitant la circulation sur certaines voiries du site.

**Objectif 3 : Assurer la meilleure accessibilité possible pour tous les usagers tout en diminuant les besoins en déplacements, principalement en voiture individuelle.**

## 4.4. Objectifs en termes sociaux et économiques

Les objectifs relatifs à ce chapitre sont les suivants :

- Œuvrer au renforcement du linéaire commercial Wayez existant en limitant l'implantation de commerce concurrentiel aux commerces de proximité et en favorisant l'implantation d'un élément de programme qui puisse jouer comme moteur pour ledit linéaire (à la tête de Biestebroeck et/ou au niveau de l'îlot Shell ;
- Protéger et soutenir les fonctions faibles et en l'occurrence l'activité productive et de commerce de gros tout en limitant les locaux de service intégrés aux entreprises afin d'éviter la création d'une polarité nouvelle à proximité de la gare du midi ;
- Œuvrer à la faisabilité économique des projets qui est grevée par une problématique importante de pollution et les impositions spécifiques liés à la ZEMU ;
- Contribuer aux besoins des quartiers alentours au travers de la création d'équipements notamment scolaires et d'espaces publics accessibles à tous ;
- Activer la mixité sociale à l'échelle de la commune au travers d'une offre en logement neuf tout en recherchant l'accessibilité de ces logements.

**Objectif 4.1: renforcer le commerce et l'activité économique productive existante**

**Objectif 4.2: garantir la faisabilité de projet**

**Objectif 4.3: contribuer aux besoins des quartiers et à la mixité sociale**

## 4.5. Objectifs en matière du sol et des eaux souterraines

Les objectifs considérés lors de la réalisation de la présente étude, en lien avec la protection 'sols', sont les suivants :

**Objectif 5.1 : Limiter les risques d'exposition aux pollutions et optimiser la gestion des sols pollués ;**

**Objectif 5.2 : Limiter et optimiser les mouvements de terre ;**

**Objectif 5.3 : Limiter le risque de pollution supplémentaire du sol et des eaux souterraines.**

## 4.6. Objectifs en matière des eaux

En matière de gestion des eaux, les objectifs pour la protection de l'environnement et pour la réduction de l'impact de l'homme sur le cycle naturel de l'eau sont multiples.

Un premier objectif concerne la limitation de l'imperméabilisation. Pour cela, il est préconisé de recourir le plus possible à la mise en place de revêtements perméables.

Un second objectif concerne la limitation de l'usage de l'eau potable pour des postes qui ne nécessitent pas une telle qualité d'eau (WC, lessive et arrosage). Pour ce faire, il est nécessaire de prévoir des citernes de valorisation de l'eau de pluie issue des toitures. Le volume déterminé doit être adapté aux besoins et à la surface de récolte disponible.

Un troisième objectif concerne le rejet des eaux de ruissellement. Le but est de ne pas envoyer, dans la mesure du possible, les eaux de ruissellement dans le réseau d'égouttage public. Pour cela, il est nécessaire d'évaluer les opportunités de recourir à des exutoires alternatifs (infiltration ou réseau hydrologique de surface). En cas de rejet d'eau de ruissellement dans le réseau d'égouttage, il est visé de limiter le débit en vue de réduire le risque de saturation du réseau en situation d'orage. En région bruxelloise, cette limitation est de 5 l/s.ha imperméabilisé.

**Objectif 6.1 : Limiter l'imperméabilisation des sols**

**Objectif 6.2 : Favoriser une utilisation parcimonieuse de l'eau**

**Objectif 6.3 : Limiter le rejet d'eaux de ruissellement dans le réseau d'égouttage**

## 4.7. Objectifs en matière de la faune et de la flore

Les objectifs pertinents en matière de protection et de développement de l'environnement relative au domaine de la faune et de la flore sont :

- Le maintien et la création de parcs verts dans le périmètre du projet de PPAS ;
- Le maintien et le renforcement de la connectivité du réseau écologique (maillage vert et maillage bleu) ;
- Le développement d'espaces verts qualitatifs favorisant le développement de la biodiversité ;
- La prise en considération de la nature dans le développement de projets immobiliers.

**Objectif 7.1 : Renforcer la connectivité du réseau écologique et favoriser le développement de la biodiversité**

## 4.8. Objectifs en matière de l'énergie

Voir objectif 2.2 : Minimiser les consommations énergétiques.

## 4.9. Objectifs en matière de l'air

Pour assurer une meilleure qualité de l'air et, par-là, réduire les risques de nuisances liés à la pollution, il y a lieu principalement de :

**Objectif 9.1 : Réduire les émissions dues au transport ;**

**Objectif 9.2 : Réduire les émissions dues à la consommation énergétique des bâtiments**

Ce sont en effet les deux sources principales de pollution atmosphérique.

## 4.10. Objectifs en matière de déchets

Au niveau du PPAS, Les objectifs en matière de déchets sont :

- La réduction des déchets à la source en favorisant notamment le compostage, le recyclage et l'éco-consommation ;
- La collecte des déchets : garantir et faciliter le tri sélectif

**Objectif 10.1 : Encourager à diminuer la production de déchets**

**Objectif 10.2 : Garantir le tri sélectif**

## 4.11. Objectifs en matière de l'être humain (cadre de vie, santé, sécurité)

Toutes les thématiques abordées ci-avant touchent de près ou de loin à l'être humain. Afin d'assurer sa santé, sa sécurité et un cadre de vie agréable, il y a lieu de :

- Respecter les obligations en matière de prévention incendie ;
- Assurer un contrôle social suffisant ;
- Maximiser le sentiment de sécurité en veillant à divers paramètres tels que l'éclairage, la visibilité et l'aménagement des espaces publics, la gestion des déchets, ...

**Objectif 11.1: assurer la sécurité subjective et objective des usagers**

**Objectif 11.2 : assurer un cadre de vie de qualité pour les usagers**

## 4.12. Tableau de synthèse des objectifs

Le tableau ci-dessous rassemble les différents objectifs environnementaux.

1. Densité et mixité	
Objectif 1.1	Assurer la vitalité du quartier
Objectif 1.2	Garantir la compacité au sein du nouveau quartier
Objectif 1.3	Mix programmatique ambitieux (production/résidentiel)
2. Implantation et gabarits	
Objectif 2.1	Minimiser les nuisances sonores
Objectif 2.2	Minimiser la consommation énergétique
Objectif 2.3	Minimiser les déplacements d'air
Objectif 2.4	Minimiser les ombres portées et assurer un ensoleillement adéquat des bâtiments
Objectif 2.5	Qualité urbanistique de la trame urbaine
3. Mobilité	
Objectif 3	Assurer la meilleure accessibilité possible pour tous les usagers tout en diminuant les besoins en déplacements, principalement en voiture individuelle
4. Socio-économique	
Objectif 4.1	Renforcer le commerce et l'activité économique productive existante
Objectif 4.2	Garantir la faisabilité de projet
Objectif 4.3	Contribuer aux besoins des quartiers et à la mixité sociale
5. Sol et eaux souterraines	
Objectif 5.1	Limiter les risques d'exposition aux pollutions et optimiser la gestion des sols pollués
Objectif 5.2	Limiter et optimiser les mouvements de terre
Objectif 5.3	Limiter le risque de pollution supplémentaire du sol et des eaux souterraines
6. Eaux	
Objectif 6.1	Limiter l'imperméabilisation des sols
Objectif 6.2	Favoriser une utilisation parcimonieuse de l'eau
Objectif 6.3	Limiter le rejet d'eaux de ruissellement dans le réseau d'égouttage
7. Faune & Flore	
Objectif 7.1	Renforcer la connectivité du réseau écologique et favoriser le développement de la biodiversité
8. Air	
Objectif 9.1	Réduire les émissions dues au transport
Objectif 9.2	Réduire les émissions dues à la consommation énergétique des bâtiments
9. Déchets	
Objectif 10.1	Encourager à diminuer la production de déchets
Objectif 10.2	Garantir le tri sélectif

10. Etre humain	
<b>Objectif 11.1</b>	Assurer la sécurité subjective et objective des usagers
<b>Objectif 11.2</b>	Assurer un cadre de vie de qualité pour les usagers



## 5. Présentation des variantes et scénarios

Conformément au cahier des charges, le RIE s'élabore en trois phases :

- La phase 1 de programmation ;
- La phase 2 de spatialisation ;
- La phase 3 de prescription.

Pour les phases 1 et 2, différentes variantes ont été étudiées et au terme de chaque phase, la variante la plus favorable a été retenue. Les variantes sont présentées ci-après.

### 5.1. Phase 1 : Programmation

#### 5.1.1. Introduction

Les différentes variantes proposées dans l'étape de programmation découlent des directions données par le Cahier Spécial des Charges. La Partie 1 a pour objectif final de « définir le programme optimal de développement du site en analysant une ou plusieurs variantes intégrant pour chaque variante, une ou plusieurs répartitions spatiales dans les différentes parties de l'aire couverte par le projet de PPAS ».

Il est important de rappeler qu'un important travail préparatoire à la réalisation du PPAS a déjà été réalisé en vue de préciser et de dégager une vision cohérente du développement de du périmètre conforme aux volontés de la Commune d'Anderlecht en 2013. Elle a consisté à réaliser :

1. Un diagnostic de la situation existante identifiant notamment l'ensemble des contraintes et des projets en cours dans le périmètre ainsi que les préoccupations et avis des différentes instances publiques concernées par ce périmètre.
2. Un premier exercice de programmation formalisé sous la forme d'un 'Masterplan', vision adoptée par la Commune d'Anderlecht de l'avenir souhaité pour le périmètre dédié au PPAS Biestebroeck.

Cette première phase a été élaborée entre 2011 et 2014 et a été adoptée définitivement par le Conseil communal d'Anderlecht en mars 2014.

Conformément au cahier des charges du RIE, et compte tenu des travaux déjà réalisés, *la Partie 1 : Programmation générale et de faisabilité* est donc articulée de la manière suivante :

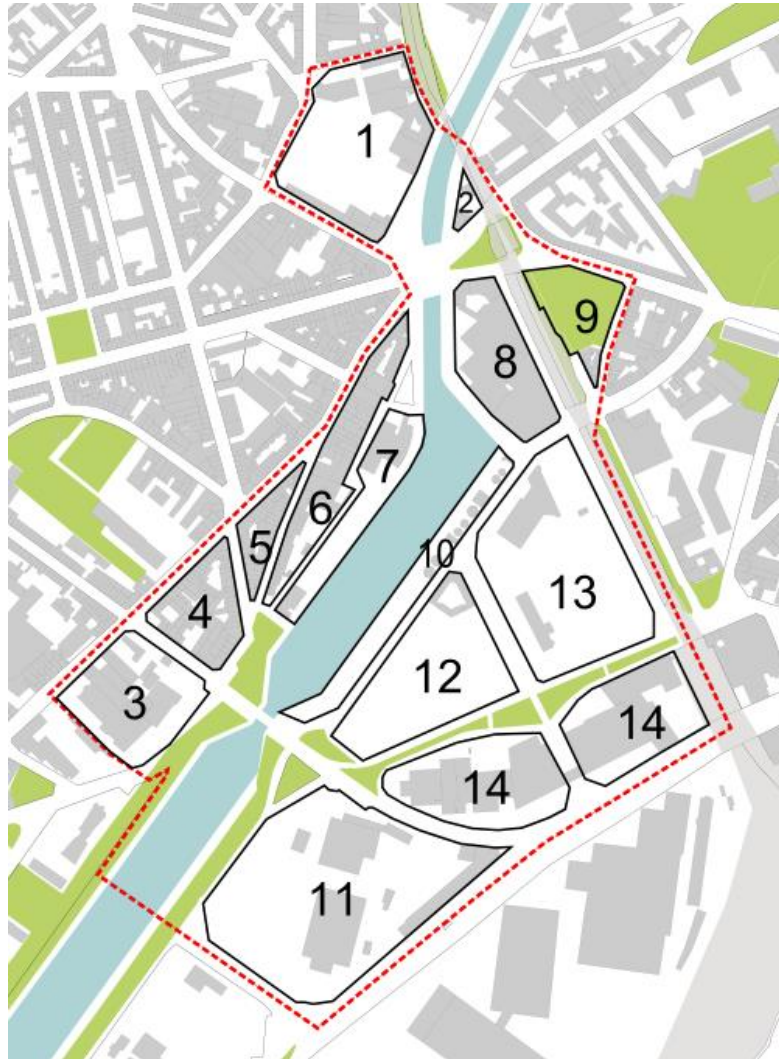
- Phase 0 : Diagnostic et pré-programmation. Dans le cadre du RIE, la Phase 0 consiste à :
  - Actualiser et compléter le diagnostic réalisé en 2011-2012;
  - Retravailler le programme élaboré dans le Masterplan au regard du diagnostic actualisé et de la dynamique immobilière actuellement observée dans le périmètre du PPAS.
- Phase 1 de programmation (non spatialisée) qui consiste à comparer le programme établi dans le cadre du Masterplan avec les variantes pertinentes du programme.

Ensuite, *la Partie 2 : Projet urbanistique et inscription spatiale de la programmation*, finalisera le travail de conception du projet urbain pour Biestebroeck.

## 5.1.2. Phase 0

### 5.1.2.1. Situation existante

Les différents îlots qui composent le périmètre du PPAS sont repris à la figure ci-dessous. A noter que la numérotation des îlots sera reprise pour la suite de l'analyse.



**Figure 2 : Répartition des îlots au sein du périmètre de PPAS**

Les superficies de ces différents îlots et une estimation de la répartition des affectations sont reprises au sein du tableau ci-dessous.

	Situation existante														TOTAL
	ilot 1	ilot 2	ilot 3	ilot 4	ilot 5	ilot 6	ilot 7	ilot 8	ilot 9 (Parc crikx, zone bâtie)	ilot 10	ilot 11	ilot 12	ilot 13	ilot 14	
Superficie parcelles	27.077 m <sup>2</sup>	1.262 m <sup>2</sup>	24.656 m <sup>2</sup>	10.312 m <sup>2</sup>	4.539 m <sup>2</sup>	13.774 m <sup>2</sup>	10.420 m <sup>2</sup>	14.476 m <sup>2</sup>	9.065 m <sup>2</sup>	11.422 m <sup>2</sup>	53.353 m <sup>2</sup>	24.394 m <sup>2</sup>	38.093 m <sup>2</sup>	35.917 m <sup>2</sup>	278.760 m <sup>2</sup>
p/s	0,74	0,88	0,62	2,18	2,40	1,87	0,30	0,96	0,29	0,15	0,30	0,15	1,02	0,55	0,70
m <sup>2</sup> bati	20.133 m <sup>2</sup>	1.109 m <sup>2</sup>	15.286 m <sup>2</sup>	22.453 m <sup>2</sup>	10.880 m <sup>2</sup>	25.713 m <sup>2</sup>	3.074 m <sup>2</sup>	13.841 m <sup>2</sup>	2.647 m <sup>2</sup>	1.683 m <sup>2</sup>	15.934 m <sup>2</sup>	3.588 m <sup>2</sup>	38.741 m <sup>2</sup>	19.880 m <sup>2</sup>	194.962 m <sup>2</sup>
logement	3.706 m <sup>2</sup>	332 m <sup>2</sup>	215 m <sup>2</sup>	16.438 m <sup>2</sup>	10.155 m <sup>2</sup>	14.341 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.647 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.588 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	51.422 m <sup>2</sup>
activité portuaire	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.074 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.683 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	4.757 m <sup>2</sup>
commerce	3.081 m <sup>2</sup>	302 m <sup>2</sup>	6.328 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	84 m <sup>2</sup>	2.914 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	779 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	13.488 m <sup>2</sup>
activité économique	13.346 m <sup>2</sup>	475 m <sup>2</sup>	8.738 m <sup>2</sup>	6.015 m <sup>2</sup>	641 m <sup>2</sup>	8.458 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	13.062 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	15.934 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	38.741 m <sup>2</sup>	19.880 m <sup>2</sup>	125.291 m <sup>2</sup>
industrie	2.225 m <sup>2</sup>	475 m <sup>2</sup>	1.445 m <sup>2</sup>	6.015 m <sup>2</sup>	641 m <sup>2</sup>	8.458 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	13.062 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	12.884 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	33.085 m <sup>2</sup>	15.447 m <sup>2</sup>	93.738 m <sup>2</sup>
tertiaire	11.121 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	7.293 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.050 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	5.656 m <sup>2</sup>	4.433 m <sup>2</sup>	31.553 m <sup>2</sup>

Tableau 1 : Superficies en situation existant. Source : Masterplan – diagnostic, 2011.

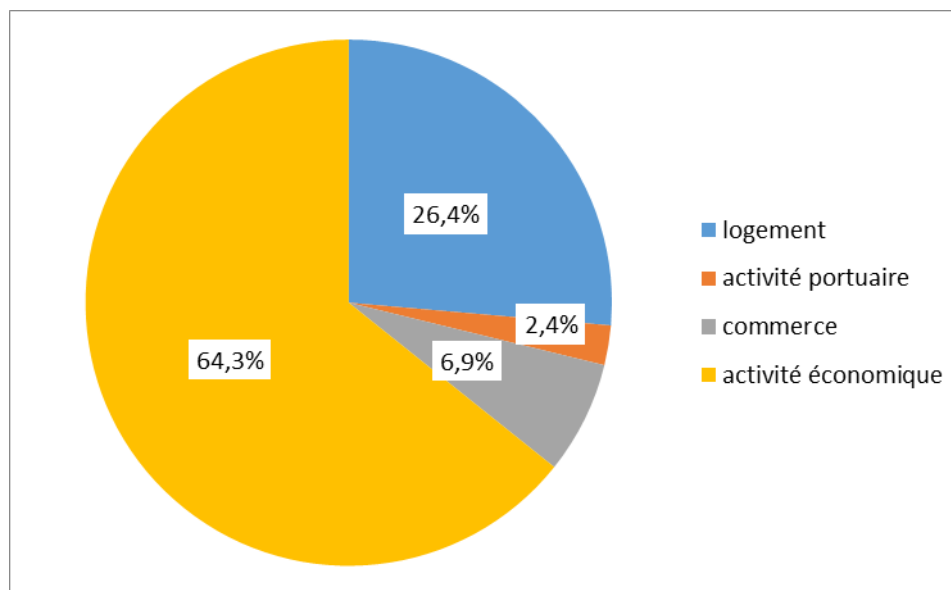


Figure 3 : Répartition des affectations. Ariès, 2015

### **5.1.2.2. Programmation établie dans le cadre du Masterplan Biestebroek 2014**

Compte tenu de l'aire géographique importante du PPAS Biestebroek, des enjeux stratégiques et de la diversité des affectations au sein de la zone, il a été décidé de précéder le PPAS par l'élaboration d'un Masterplan. Cet outil de planification a notamment permis de formaliser les volontés communales pour la zone et de proposer, de manière générale, les ambitions spatiales et programmatiques.

Ainsi, l'élaboration de ce Masterplan s'est premièrement basée sur un diagnostic approfondi de la situation existante ainsi que sur plusieurs démarches de concertation (promenade citoyenne, enquêtes, ateliers, réunions,...), qui ont permis de mettre en évidence les contraintes et potentialités du site. A noter que les évolutions réglementaires telles que le PRAS démographique ou encore d'autres outils stratégiques comme le projet de Plan Régional de Développement Durable ont été prises en compte. Ce diagnostic a permis de définir 6 « lignes de force » de manière à pouvoir mieux orienter le développement et l'avenir du quartier étudié.

Ce travail a ensuite permis d'aboutir à un plan masse et des cartes schématiques permettant de visualiser clairement le potentiel et les ambitions programmatiques et spatiales pour la zone.

Afin de fixer les objectifs programmatiques, le site a été divisé en 3 zones aux potentiels programmatiques propres :

- **Le front habité** (repreant les îlots n°1, 3, 4, 5, 6, 7) : le projet de Masterplan y permet la création de +/- 500 nouveaux logements le long de la rive gauche. Des petits équipements de quartier et des commerces sont développés dans la logique des liserés commerciaux existants. Le P/S visé atteint 2-2,5 et fait référence au P/S existant au sein des îlots.
- **Le Pôle urbain** (repreant les îlots 2 et 8) : Le Masterplan propose sur la tête du bassin de Biestebroek une forme urbaine concrète. Celle-ci permet une densité élevée atteignant un P/S pouvant atteindre 4 à 6. Cette densité est l'effet levier pour toute la zone et permet la création d'environ 420 logements, 15.000 m<sup>2</sup> de commerces, 15.000 m<sup>2</sup> d'activités productives et de bureaux, 2.000 m<sup>2</sup> d'équipements. Un pôle supra-local couplé à la station RER, un centre de loisirs urbains, des commerces complémentaires à la rue Wayez, ...
- **Campus vert habité** (repreant les îlots 10, 11, 12, 13, 14: le Masterplan prévoit la création d'un campus verdurisé avec une vocation économique et urbaine. Le projet préconise un P/S de 1 à 2 pour les îlots les moins denses, un P/S de 2 à 4 pour les îlots situés le long de la rue de Dante et de la Digue du Canal, ainsi que pour l'îlot situé au sud de la rue de la Petite-île, permettant ainsi une densification importante tout en préservant le caractère ouvert et fonctionnel de la zone.

Les objectifs programmatiques sont synthétisés sur la figure ci-dessous :

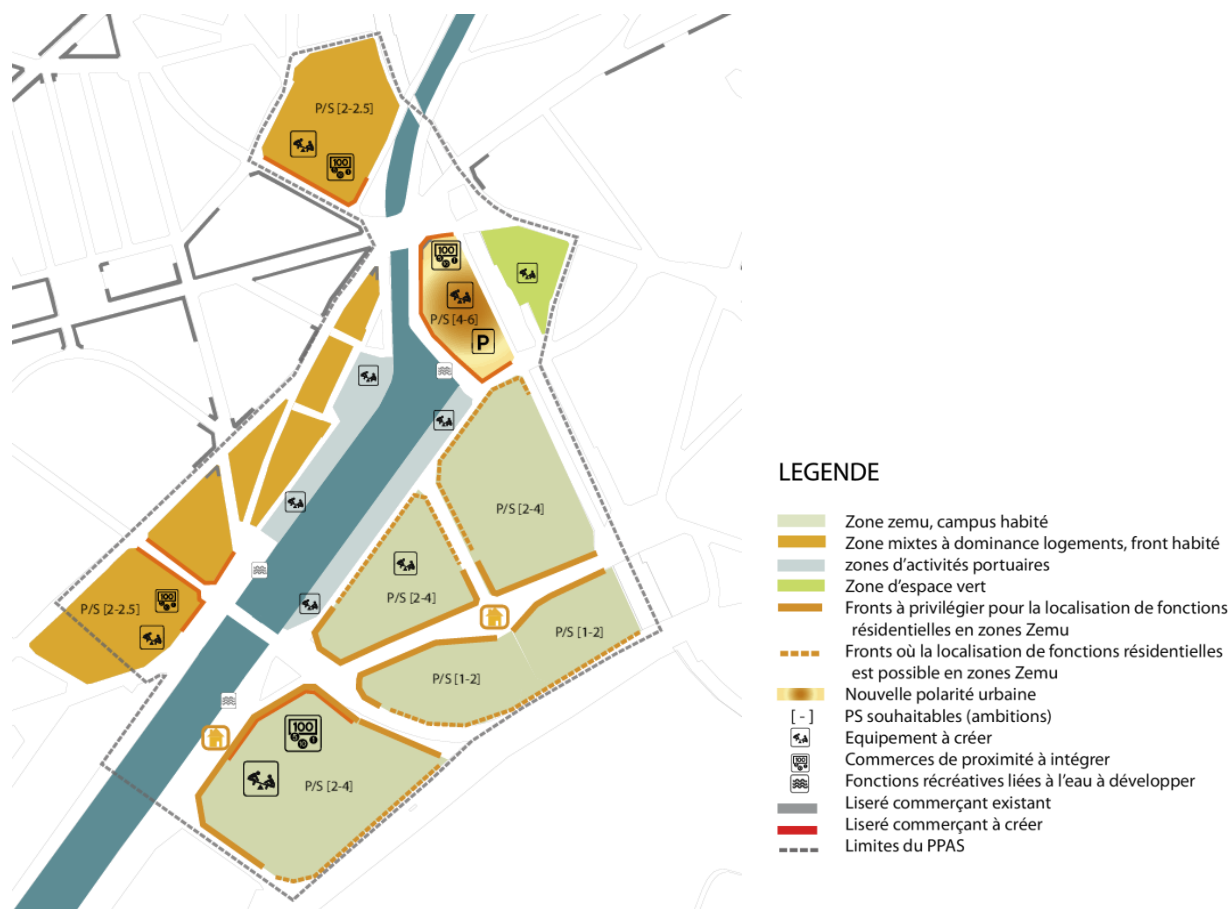


Figure 4 : Objectifs programmatiques du Masterplan, Aries 2014.

Selon ces objectifs programmatiques, une estimation générale des superficies a pu être réalisée selon les îlots invariants et les îlots susceptibles d'accueillir de nouveaux projets:

Les superficies ainsi projetées atteignent un ordre de grandeur de ~631.000 m<sup>2</sup> et sont réparties comme suit :

	Invariants					Projets					TOTAL	
	ilot 2	ilot 4	ilot 5	ilot 6	ilot 9 (Parc criex, zone bâtie)	ilot 1 Shell	ilot 3	ilot 7	ilot 8 (Tête)	ilot 10		ZEMU (ilot 11, 12, 13, 14)
Superficie parcelles	1.262 m <sup>2</sup>	10.312 m <sup>2</sup>	4.539 m <sup>2</sup>	13.774 m <sup>2</sup>	9.065 m <sup>2</sup>	27.077 m <sup>2</sup>	24.656 m <sup>2</sup>	10.420 m <sup>2</sup>	14.476 m <sup>2</sup>	11.422 m <sup>2</sup>	151.757 m <sup>2</sup>	278.760 m <sup>2</sup>
p/s	0,88	2,18	2,40	2,58	0,00	2	2,00	0,20	5,11	0,20	2,50	2,26
m <sup>2</sup> bâti	1.110 m <sup>2</sup>	22.452 m <sup>2</sup>	10.879 m <sup>2</sup>	35.476 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	54.154 m <sup>2</sup>	49.313 m <sup>2</sup>	2.084 m <sup>2</sup>	74.000 m <sup>2</sup>	2.284 m <sup>2</sup>	379.388 m <sup>2</sup>	631.140 m <sup>2</sup>
logement	332 m <sup>2</sup>	16.435 m <sup>2</sup>	10.150 m <sup>2</sup>	24.104 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	50.000 m <sup>2</sup>	22.191 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	42.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	250.000 m <sup>2</sup>	415.212 m <sup>2</sup>
activité portuaire	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.084 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.284 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	4.368 m <sup>2</sup>
commerce	302 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	87 m <sup>2</sup>	2.914 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.577 m <sup>2</sup>	12.328 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	15.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	23.782 m <sup>2</sup>	55.990 m <sup>2</sup>
activité économique	476 m <sup>2</sup>	6.017 m <sup>2</sup>	642 m <sup>2</sup>	8.458 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.577 m <sup>2</sup>	14.794 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	15.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	95.606 m <sup>2</sup>	142.570 m <sup>2</sup>
industrie	476 m <sup>2</sup>	6.017 m <sup>2</sup>	642 m <sup>2</sup>	8.458 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	15.593 m <sup>2</sup>
tertiaire	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
équipement	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	10.000 m <sup>2</sup>	13.000 m <sup>2</sup>
Hotel	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>

Tableau 2 : Superficies projetées pour le scénario Masterplan.

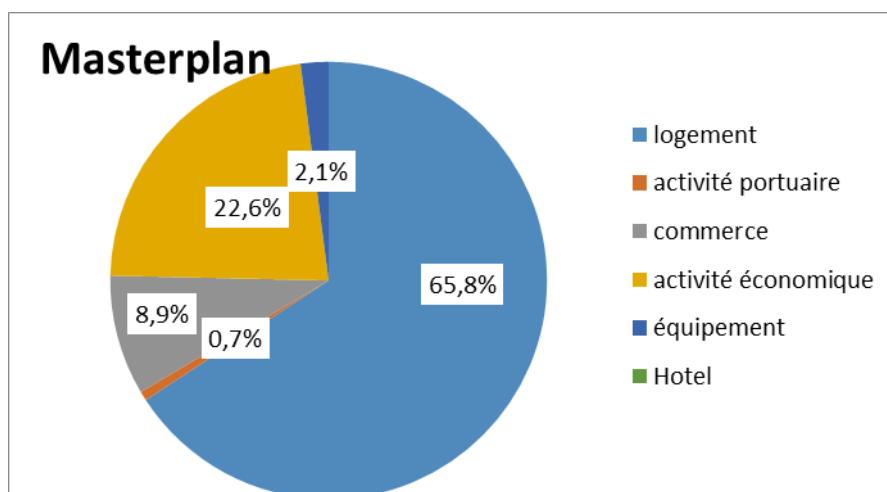


Figure 5 : Répartition des affectations pour le scénario Masterplan.

### 5.1.3. Phase 1 de programmation

#### 5.1.3.1. Introduction

Plusieurs éléments du contexte existant ont été pris en considération pour l'élaboration des variantes de programme :

- La mise à jour du diagnostic et l'actualisation des projets en cours de développement dans le périmètre ;
- L'identification des zones pour lesquelles le potentiel de mutation est jugé comme étant faible à court terme. Il s'agit des parcelles dont la reconversion est difficilement envisageable à court termes au vu leur occupation actuelle (par exemple, les grandes industries en fonctionnement ou la zone affectée actuellement à de l'habitat et regroupant un nombre important de parcelles dont le remembrement n'est pas réalisable à court et moyen termes) ;
- Les options stratégiques du développement du périmètre qui convergent toutes vers une densification du bâti, une modification des affectations dans le respect du PRAS démographique (introduction du logement dans les zones d'industrie urbaine (ZEMU) et une attention particulière sur la qualité des espaces publics et le partage de leur utilisation).

A ce stade, les variantes de programmation générale reposent sur les éléments suivants :

- les différentes affectations projetées et leur répartition spatiale générale (programmation par îlot) ;
- les surfaces planchers approximatives dédiées à chaque affectation ;
- les compatibilités et/ou contradictions avec les éléments stratégiques.

Ces différents paramètres sont déterminés en tenant compte des grandes contraintes de développement du site :

- Capacité de l'aire géographique à accueillir le programme envisagé ;
- Objectifs communaux (PCD, PCM) et régionaux (PRDD, PRAS, Plan Canal,...) ;
- Contraintes en termes de mobilité (plan Iris 2) et de développement durable ;
- Compatibilités et/ou contradictions entre affectations ;
- Contraintes dues à la qualité sanitaire du sol et du sous-sol ;
- Contraintes techniques majeures dont les modalités d'évacuation des eaux usées ;
- Contraintes en termes de nuisances sonores des lignes SNCB.

Les 3 variantes de programmation générale ainsi que les raisons qui sous-tendent leur établissement **découlent de la réalité du contexte urbanistique, social, économique et environnemental dans lequel ils s'inscrivent et de l'expertise développée au travers des études et documents d'orientations préalables (Masterplan, Plan Canal, PRDD, PCD).**

### **5.1.3.2. Les variantes de programmation générales non spatialisées**

Conformément aux orientations données pour le développement stratégique de Bruxelles, les trois scénarios intègrent :

- La création d'opportunités pour le développement résidentiel dans la zone et une réponse aux enjeux démographiques bruxellois ;
- L'intégration des équipements nécessaires à un développement harmonieux de la fonction résidentielle ;
- La prise en compte de la situation existante dans le tissu traditionnel ;
- Une mixité minimum nécessaire pour le développement du concept de ville de proximité ;
- Des possibilités pour le développement d'activités économiques et ainsi la participation au dynamisme économique régional et à la création d'emplois peu qualifiés ;
- Prise en compte des enjeux de mobilité.



## A. Masterplan 2013

*Voir point Partie 2 :5.1.2.2*

## B. Scénario tendancier

Ce scénario est basé sur l'évolution de la situation dans le périmètre si le PPAS Biestebroeck n'était pas mis en œuvre.

Nous partons du principe que les PPAS actuels couvrant actuellement la zone (PPAS « Pont de Cureghem » et PPAS « Rive droite » sont effectivement abrogés comme le prévoit le PCD.)

Soulignons également que l'adoption du PRAS Démographique impacte directement le contexte réglementaire édicté par les PPAS de la manière suivante :

- Les dispositions des PPAS contraires aux nouvelles dispositions du PRAS sont abrogées implicitement. Ce point concerne essentiellement les affectations (logements introduits dans les zones où les ZEMU ont été créées, par exemple) ;
- Les dispositions des PPAS, non-contradictoires aux dispositions du PRAS, sont-elles toujours en vigueur. Ce point concerne, par exemple, les implantations et gabarits qui sont des notions non régies par le PRAS mais bien par le RRU.

Les PPAS existants se trouvent donc affaiblis vis-à-vis des leurs ambitions initiales et même potentiellement incohérents si, par exemple, des dispositions réglementaires ne permettent pas la réalisation du logement.

Vu la volonté marquée par le projet de PCD d'abroger ces PPAS et le fait que ceux-ci se trouvent implicitement partiellement abrogés, le présent scénario propose une programmation basée sur le PRAS. Il correspond alors à une hypothèse où les projets s'inscrivent dans un contexte réglementaire en tenant compte de l'ambition marquée par le projet de PCD.

Dans ce scénario, l'affectation du sol est donc dictée par le PRAS.

Le scénario tendancier prend en compte :

- Les documents réglementaires d'application dans la zone (pointons en particulier les affectations du PRAS démographique pour les ZEMU) ;
- L'abrogation totale des PPAS « Pont de Cureghem » et « Rive droite » ;
- Les projets en cours de développement, qui pourraient être mis en œuvre dans le cadre réglementaire défini (PRAS) ;
- Les affectations effectives de l'ensemble des îlots dont la mutation n'est pas envisagée.

Ces différents éléments nous permettent de déterminer le scénario tendancier. Les superficies ainsi projetées atteignent un ordre de grandeur de l'ordre de ~ 472.000 m<sup>2</sup> dont réparties comme suit :

	Invariants							Projets							TOTAL		
	ilot 2	ilot 3	ilot 4	ilot 5	ilot 6	ilot 9 (Parc crixx, zone bâtie)	ilot 13	ilot 1 Shell	Ilot 6 UMA	ilot 7 Gobert	Ilot 8 Les rives	ilot 10	ilot 11 Atenor	Ilot 12 Bogossian		ilot 14 cinéma	
Superficie parcelles	1.262 m <sup>2</sup>	24.656 m <sup>2</sup>	10.312 m <sup>2</sup>	4.539 m <sup>2</sup>	13.774 m <sup>2</sup>	9.065 m <sup>2</sup>	38.093 m <sup>2</sup>	27.077 m <sup>2</sup>			10.420 m <sup>2</sup>	14.476 m <sup>2</sup>	11.422 m <sup>2</sup>	53.353 m <sup>2</sup>	24.394 m <sup>2</sup>	35.917 m <sup>2</sup>	278.760 m <sup>2</sup>
p/s	0,80	0,62	2,18	2,40	1,87	0,29	1,02	1,3		0,19	5,55	0,00	2,34	3,48	0,50	1,69	
m <sup>2</sup> bati	1.010 m <sup>2</sup>	15.286 m <sup>2</sup>	22.452 m <sup>2</sup>	10.879 m <sup>2</sup>	25.714 m <sup>2</sup>	2.647 m <sup>2</sup>	38.741 m <sup>2</sup>	35.000 m <sup>2</sup>	9.600 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	80.297 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	125.000 m <sup>2</sup>	85.000 m <sup>2</sup>	18.000 m <sup>2</sup>	470.618 m <sup>2</sup>	
logement	302	214 m <sup>2</sup>	16.435 m <sup>2</sup>	10.150 m <sup>2</sup>	14341	2647,47	0 m <sup>2</sup>	27.000 m <sup>2</sup>	8.320 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	55.460 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	105.800 m <sup>2</sup>	63.750 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	304.117 m <sup>2</sup>	
activité portuaire	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	
commerce	275 m <sup>2</sup>	6.328 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	87 m <sup>2</sup>	2.914 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.000 m <sup>2</sup>	1.280 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	24.837 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	7.200 m <sup>2</sup>	4.250 m <sup>2</sup>	18.000 m <sup>2</sup>	67.896 m <sup>2</sup>	
activité économique	433 m <sup>2</sup>	8.743 m <sup>2</sup>	6.017 m <sup>2</sup>	642 m <sup>2</sup>	8.458 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	38.741 m <sup>2</sup>	1.000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	9.000 m <sup>2</sup>	12.750 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	85.351 m <sup>2</sup>	
industrie	433 m <sup>2</sup>	1.452 m <sup>2</sup>	6.017 m <sup>2</sup>	642 m <sup>2</sup>	8.458 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	33.085 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	
tertiaire	0 m <sup>2</sup>	7.291 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	5.656 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	
équipement	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.000 m <sup>2</sup>	4.250 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	7.750 m <sup>2</sup>	
Hotel	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.500 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.500 m <sup>2</sup>	

Tableau 3 : Superficies projetées pour le scénario tendanciel.

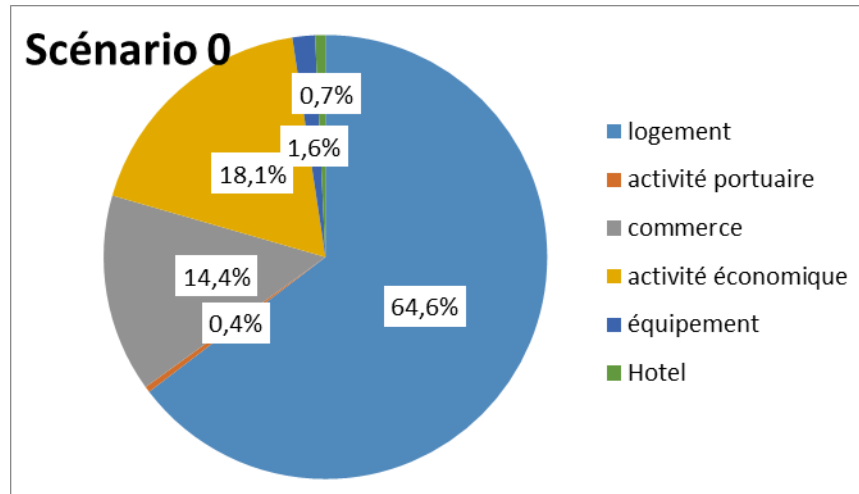


Tableau 4: Répartition des affectations pour le scénario tendanciel.

### C. Scénario « Extrapolation du Plan Canal »

Afin de faire le lien entre les objectifs définis localement et la vision de développement transversale développée à l'échelle de la Région, ce scénario est basé sur une **extrapolation des directions données par le Plan Canal dans sa proposition relative à Biestebroek.**

Il est à noter que le Plan Canal, dans les objectifs dessinés par A. Chemetoff ne concernait pas l'ensemble des îlots aujourd'hui en projet. En effet, l'îlot Shell n'est pas repris au sein du pôle Biestebroek du Plan Canal (voir Figure ci-dessous).

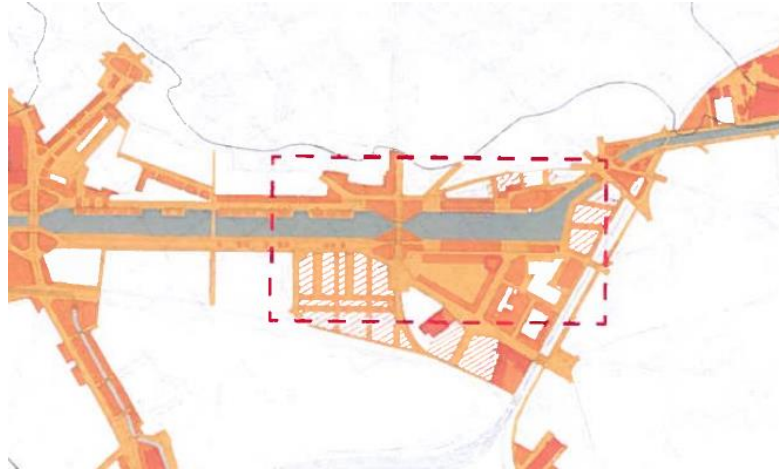


Figure 6 : Délimitation du périmètre du Pôle Biestebroek.

Pour aboutir à la création du programme complet pour le périmètre du PPAS, les principes de conception développés dans le plan ont donc été étendus aux îlots voisins. Ainsi pour l'îlot n°1 et l'îlot n°12, les ratios suivants ont dès lors été appliqués :

- 25% d'activités économiques ;
- 63% de logements ;
- 10% d'équipements ;
- 2 % de commerces.

Les superficies projetées par le scénario « extrapolation du Plan Canal » atteignent un ordre de grandeur de l'ordre de  $\sim 612.000 \text{ m}^2$  dont réparties comme suit :

	Invariants						Projets								TOTAL
	ilot 2	ilot 3	ilot 4	ilot 5	Ilot 9 (Parc crikk, zone bâtie)	Ilot 13	ilot 1 Shell	ilot 6	ilot 7	ilot 10	Ilot 8 (Tête)	Ilot 11	Ilot 12	ilot 14	
Superficie parcelles	1.262 m <sup>2</sup>	24.656 m <sup>2</sup>	10.312 m <sup>2</sup>	4.539 m <sup>2</sup>	9.065 m <sup>2</sup>	38.093 m <sup>2</sup>	27.077 m <sup>2</sup>	13.774 m <sup>2</sup>	10.420 m <sup>2</sup>	11.422 m <sup>2</sup>	14.476 m <sup>2</sup>	53.353 m <sup>2</sup>	24.394 m <sup>2</sup>	35.917 m <sup>2</sup>	278.760 m <sup>2</sup>
p/s	0,80	0,62	2,18	2,40	0,29	0,52	1,7	2,27	2,00	3,00	2,00	2,90	3,07	1,04	1,80
m <sup>2</sup> bati	1.010 m <sup>2</sup>	15.285 m <sup>2</sup>	22.452 m <sup>2</sup>	10.879 m <sup>2</sup>	2.647 m <sup>2</sup>	19.880 m <sup>2</sup>	45.000 m <sup>2</sup>	31.325 m <sup>2</sup>	30.452 m <sup>2</sup>	37.301 m <sup>2</sup>	29.272 m <sup>2</sup>	154.700 m <sup>2</sup>	75.000 m <sup>2</sup>	37.312 m <sup>2</sup>	502.503 m <sup>2</sup>
logement	302 m <sup>2</sup>	214 m <sup>2</sup>	16.435 m <sup>2</sup>	10.150 m <sup>2</sup>	2.647 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	28.350 m <sup>2</sup>	16.701 m <sup>2</sup>	18.635 m <sup>2</sup>	27.823 m <sup>2</sup>	26.917 m <sup>2</sup>	91.465 m <sup>2</sup>	47.250 m <sup>2</sup>	10.012 m <sup>2</sup>	286.889 m <sup>2</sup>
activité portuaire	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	6.045 m <sup>2</sup>	5.290 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	11.335 m <sup>2</sup>
commerce	275 m <sup>2</sup>	6.328 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	87 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	900 m <sup>2</sup>	2.914 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	1.500 m <sup>2</sup>	16.800 m <sup>2</sup>	28.804 m <sup>2</sup>
activité économique	433 m <sup>2</sup>	8.743 m <sup>2</sup>	6.017 m <sup>2</sup>	642 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	19.880 m <sup>2</sup>	11.250 m <sup>2</sup>	11.710 m <sup>2</sup>	5.772 m <sup>2</sup>	3.800 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	45.991 m <sup>2</sup>	18.750 m <sup>2</sup>	9.000 m <sup>2</sup>	141.988 m <sup>2</sup>
équipement	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	4.500 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	388 m <sup>2</sup>	2.355 m <sup>2</sup>	17.244 m <sup>2</sup>	7.500 m <sup>2</sup>	1.500 m <sup>2</sup>	33.487 m <sup>2</sup>
Hotel	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>

Tableau 5 : Superficies projetées dans le cadre du scénario « Extrapolation du Plan Canal ».

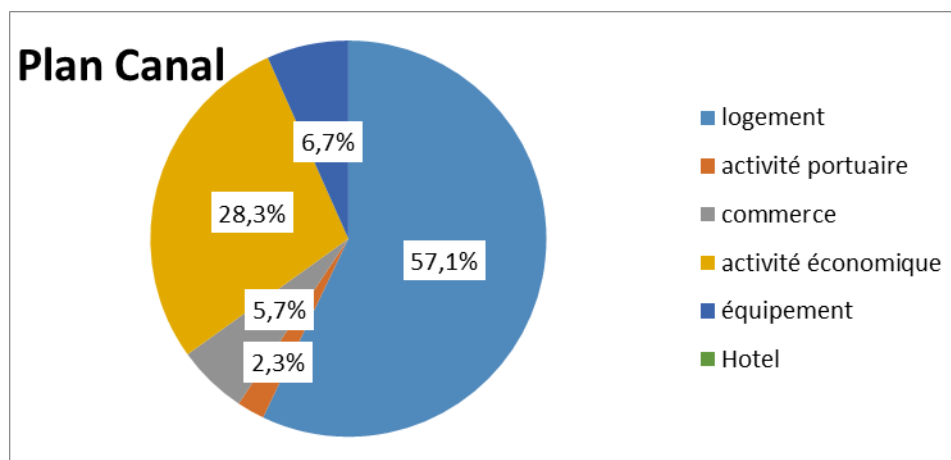


Figure 7 : Répartition des affectations dans le cadre du scénario « Extrapolation du Plan Canal ».

### 5.1.3.3. Synthèse

Le détail des programmes par affectation est récapitulé dans le tableau ci-dessous :

	Tendanciel		Masterplan		Plan Canal	
<b>P/S</b>	1,7		2,3		1,80	
<b>m<sup>2</sup> bâti</b>	<b>470.618 m<sup>2</sup></b>	100%	<b>631.140 m<sup>2</sup></b>	100%	<b>502.503 m<sup>2</sup></b>	100%
<b>Logements</b>	<b>304.117 m<sup>2</sup></b>	64,6%	<b>415.212 m<sup>2</sup></b>	65,8%	<b>286.889 m<sup>2</sup></b>	57,1%
<b>Activité portuaire</b>	<b>2.000 m<sup>2</sup></b>	0,4%	<b>4.368 m<sup>2</sup></b>	0,7%	<b>11.335 m<sup>2</sup></b>	2,3%
<b>Commerce</b>	<b>67.896 m<sup>2</sup></b>	14,4%	<b>55.990 m<sup>2</sup></b>	8,9%	<b>28.804 m<sup>2</sup></b>	5,7%
<b>Activité économique</b>	<b>85.351 m<sup>2</sup></b>	18,1%	<b>142.570 m<sup>2</sup></b>	22,6%	<b>141.988 m<sup>2</sup></b>	28,3%
<b>Equipement</b>	<b>7.750 m<sup>2</sup></b>	1,6%	<b>13.000 m<sup>2</sup></b>	2,1%	<b>33.487 m<sup>2</sup></b>	6,7%
<b>Hotel</b>	<b>3.500 m<sup>2</sup></b>	0,7%	<b>0 m<sup>2</sup></b>	0,0%	<b>0 m<sup>2</sup></b>	0,0%

### 5.1.3.4. Spécificités de ces différents programmes

- Equilibres variables autour de la mixité entre le logement et les autres fonctions : le programme « Extrapolation du Plan Canal » propose sensiblement moins de logements que les deux autres mais fait la part belle aux équipements.
- Les orientations économiques variables :
  - Scénario tendanciel :
    - Maximalise la fonction commerce
    - Les activités économiques proposées correspondent à des activités assimilées au tertiaire et aux services aux entreprises.
  - Programme Masterplan:
    - Se présente comme un intermédiaire entre les deux autres programmes tant concernant la proportion de commerces que celle d'activités économiques.
    - Les activités économiques y étant développées sont à part égale des activités productives et du tertiaire/service aux entreprises.
  - Programme extrapolation « Plan Canal » :
    - Un tiers des surfaces sont dédiées aux activités économiques avec une majorité d'activité productive de bien matériel.
    - Minimise la fonction commerce et maximise les quantités d'équipement.

#### 5.1.4. Questions émergentes

- **La densité** : avec une enveloppe globale des mètres carrés relativement contrastée, les trois scénarios apportent des opportunités différentes pour la création d'espaces publics qualitatifs et le développement de la trame verte sur la zone. Les densités sont 2,3 pour le Masterplan et de 1,7 et 1.8 pour le tendancier et le scénario « Extrapolation du Plan Canal »... ;
- **Les opportunités de développement des activités du port** et en particulier leur compatibilité et incompatibilité avec les activités développées en parallèles (la proportion réservée par le scénario « Extrapolation Plan Canal » pour le développement des activités portuaires est plus large) ;
- **L'interprétation donnée de la prescription ZEMU** et en parallèle les proportions très différentes d'activités « services aux entreprises » / commerces versus productives. Ceci pose la question du type d'emploi que l'on souhaite promouvoir, de la compatibilité activités / logements, de la rentabilité économique propre à chaque fonction et, vu les quantités envisagées, de la logique à l'échelle régionale de spatialiser une nouvelle polarité commerciale et tertiaire au niveau du bassin ;
- **Des quantités absolues en équipements très différentes** avec la perspective de répondre tout juste aux besoins générés par les nouveaux logements ou au contraire de promouvoir le rayonnement du quartier à l'échelle régionale.

#### 5.1.5. Conclusions

Parmi l'ensemble des **thématiques** étudiées, certaines apparaissent comme étant plus stratégiques pour l'affinage de la masse programmatique à ce stade. Ces différents chapitres sont :

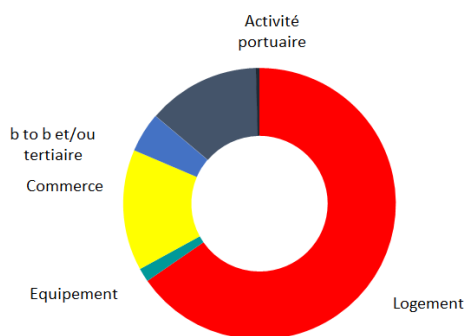
- Le chapitre social et économique ;
- Le chapitre urbanisme ;
- Le chapitre mobilité

Les différents thèmes abordés par ailleurs restent non significatifs à ce stade : ils n'ont pas d'impact sur la programmation à ce stade, mais auront de l'impact dans la spatialisation. Soulignons qu'au niveau de la mobilité, les analyses mettent en lumière des enjeux importants mais très similaires pour les trois différents scénarios. L'impact sur l'offre en transport en commun additionnel et sur les besoins en stationnement reste à préciser.

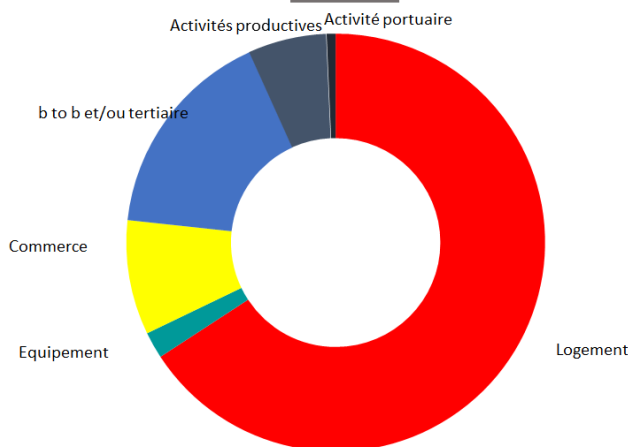
Les programmes étudiés dans cette première phase d'étude, exploraient trois directions complémentaires.

A noter que pour le scénario « Extrapolation Plan Canal », il s'agit bien d'une extrapolation du Plan Canal.

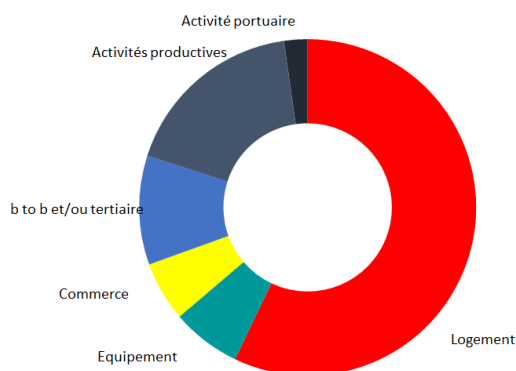
Tendancier



Masterplan



Plan Canal



*Répartition des fonctions selon les 3 programmes à l'étude*

Les trois programmes sont similaires sur le plan des catégories d'affectations projetées, comme il apparaît sur les graphes ci-dessus. Toutefois des nuances apparaissent au sein de ces catégories :

	Tendanciel	Masterplan	Plan Canal
<b>Logement</b>	<b>307.617 m<sup>2</sup></b>	<b>415.212 m<sup>2</sup></b>	<b>286.889 m<sup>2</sup></b>
Existant	44.089 m <sup>2</sup>	51.021 m <sup>2</sup>	29.748 m <sup>2</sup>
Logement	260.028 m <sup>2</sup>	364.191 m <sup>2</sup>	257.141 m <sup>2</sup>
Logement spécifique - séniorerie	3.500 m <sup>2</sup>		
<b>Equipement</b>	<b>7.750 m<sup>2</sup></b>	<b>13.000 m<sup>2</sup></b>	<b>33.487 m<sup>2</sup></b>
Existant	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
crèches	658 m <sup>2</sup>	922 m <sup>2</sup>	651 m <sup>2</sup>
écoles fondamentales	5.818 m <sup>2</sup>	7.921 m <sup>2</sup>	5.759 m <sup>2</sup>
écoles secondaires	1.274 m <sup>2</sup>	4.157 m <sup>2</sup>	4.881 m <sup>2</sup>
autres (cf. diagnostic: maisons de quartier, centre culturel, piscine, hall sportif...)	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	22.196 m <sup>2</sup>
<b>Commerce</b>	<b>67.896 m<sup>2</sup></b>	<b>55.990 m<sup>2</sup></b>	<b>28.804 m<sup>2</sup></b>
Existant	9.604 m <sup>2</sup>	3.303 m <sup>2</sup>	6.690 m <sup>2</sup>
cinéma	18.000 m <sup>2</sup>	18.000 m <sup>2</sup>	18.000 m <sup>2</sup>
commerce de détails	20.146 m <sup>2</sup>	11.562 m <sup>2</sup>	1.769 m <sup>2</sup>
commerce de gros	0 m <sup>2</sup>	11.562 m <sup>2</sup>	1.172 m <sup>2</sup>
showroom et Grand Commerce spécialisé	20.146 m <sup>2</sup>	11.562 m <sup>2</sup>	1.172 m <sup>2</sup>
<b>b to b et/ou tertiaire</b>	<b>22.317 m<sup>2</sup></b>	<b>104.408 m<sup>2</sup></b>	<b>52.720 m<sup>2</sup></b>
Existant	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
	22.317 m <sup>2</sup>	104.408 m <sup>2</sup>	52.720 m <sup>2</sup>
<b>Activités productives</b>	<b>63.034 m<sup>2</sup></b>	<b>38.162 m<sup>2</sup></b>	<b>89.268 m<sup>2</sup></b>
Existant	63.034 m <sup>2</sup>	15.593 m <sup>2</sup>	35.715 m <sup>2</sup>
	0 m <sup>2</sup>	22.569 m <sup>2</sup>	53.553 m <sup>2</sup>
<b>Activité portuaire</b>	<b>2.000 m<sup>2</sup></b>	<b>4.368 m<sup>2</sup></b>	<b>11.335 m<sup>2</sup></b>
Existant	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
	2.000 m <sup>2</sup>	4.368 m <sup>2</sup>	11.335 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>470.614 m<sup>2</sup></b>	<b>631.140 m<sup>2</sup></b>	<b>502.503 m<sup>2</sup></b>

Répartition des mètres carrés selon les 3 programmes à l'étude



### **5.1.5.1. Points d'attention mis en avant par l'étude**

Au travers du présent chapitre les différents points d'attention à mettre en avant en termes de programme sont les suivantes :

- La densité proposée par les 3 programmes n'est pas tellement élevée par rapport à la typologie du quartier. Le scénario tendanciel présente ponctuellement des densités élevées suite aux nouveaux projets mais, de manière générale, est particulièrement peu dense. Cette faible densité n'est pas nécessairement un atout au vu de la volonté d'insuffler une véritable dynamique de quartier dans ce morceau de ville ;
- Cette densité doit être alliée à des espaces publics de qualité. Une forte emprise doit être réservée à cette fin. Une grande attention devra être apportée à la qualité des espaces publics et de leur articulation : ils représenteront une part conséquente de la trame urbaine, ce qui leur donne une position d'autant plus stratégique pour la réussite du futur quartier.
- La mixité prévue par le scénario tendanciel répond au mix de fonctions généralement introduits dans des projets similaires, avec une forte présence de commerces et de bureaux. La présence d'autres activités économiques et portuaires est généralement très réduite dans les exemples de quartiers similaires. La dimension événementielle et de loisir y est par contre particulièrement bien développée.
- Les trois scénarios font la part belle au développement de logement, dans la foulée de la ZEMU. Le commerce est le second volume le plus important dans les scénarios tendanciel et Masterplan. Les parts réservées à l'activité économique sont quant à elles revues à la baisse en particulier dans la version Masterplan.

De manière plus détaillée, nous pouvons donner les orientations suivantes pour l'élaboration d'un programme final :

- Logement :
  - Vu l'importante offre en préparation à Anderlecht, il y a, selon la typologie de logements proposés, un risque de sur-offre pour les scénarios tendanciel et Plan-Canal mais surtout pour le scénario Masterplan. Toutefois, compte-tenu de la pression démographique, et si les projets à Biestebroek ne se font pas concurrence (offre locative et acquisitive, variation de la typologie de de logement etc), la production neuve envisagée est recevable. Le phasage, au sein même du projet et vis-à-vis des autres projets, devrait également être mobilisé pour limiter ce risque de sur-offre. Par ailleurs, cette offre nouvelle participera à rehausser la qualité du parc de logement en RBC.
  - Bien qu'il n'y en ait pas strictement le besoin, le scénario Tendanciel propose une offre en logement adapté aux personnes âgées participant ainsi à la mixité générationnelle au sein du périmètre contrairement au deux autres scénarios.
  - Dans les trois scénarios, on peut attendre un effet levier du projet sur les quartiers alentours et leur rénovation.

- Compte-tenu de la propriété foncière, les charges d'urbanisme sont les solutions privilégiées pour assurer une part de logement accessible (notons que le Plan-Canal offre une opportunité supplémentaire en se saisissant des délaissés publics pour constituer le domaine de l'action publique). Pour rencontrer au mieux les ambitions régionales et communales en matière de cohésion sociale et de droit au logement (notamment l'accessibilité du logement) une négociation autour de la taille des logements et de la densité mériterait d'être menée.
  - L'approche intégrant la valorisation des « délaissés publics » pourrait être explorée dans les scénarios de spatialisation, en particulier pour renforcer la création de logement public et d'équipement.
- Commerce :
- La possibilité de développement d'un cinéma est une orientation convaincante. Les mètres carrés prévus induisent la création d'un cinéma au rayonnement supra-local. Au plan urbanistique la réalisation d'un « cinéma de quartier » semble plus souhaitable. Toutefois, au plan de la faisabilité économique, un cinéma d'ampleur métropolitaine, avec une accessibilité voiture reste le plus crédible compte tenu de la desserte métro très moyenne du périmètre et de l'absence d'un pôle moteur auquel s'accrocher (modèle CityDock).
  - Si cette opportunité de valorisation est développée, les prescriptions urbanistiques devront imposer la réalisation d'un cinéma, qui soit intégré de manière urbaine, ouvert sur l'extérieur, créant des synergies avec les commerces en place, l'horeca, les espaces de stationnement et imposer une mixité des fonctions au sein du bâtiment, en particulier avec le logement.
  - La part prévue pour le commerce de détail doit rester proportionnelle aux besoins induits par la population supplémentaire sur le site. Cette proportion devra être adaptée en tenant compte de la dynamique de la rue Wayez et du renforcement de chalandise souhaité pour ce noyau commercial. L'implantation du commerce de détail devra être pensée en complément de cette offre existante. Au niveau des quantités, le scénario Tendancier semble surévalué et le scénario « extrapolation Plan Canal » sous-évalué. Les proportions proposées dans le Masterplan sont plus à même d'agir dans le sens du renforcement du pôle actuel, avec des locaux adaptés à des commerces « locomotives ».
  - Il y a aussi une opportunité pour relocaliser dans la ville des commerces plus extensifs qui s'installent ces dernières années, et en particulier à Anderlecht, dans le périurbain. Ceci dit, les opportunités mises en place pour le commerce de gros, le grand commerce spécialisé et les showrooms devront se réaliser selon des typologies adaptables à d'autres fonctions, afin de permettre une évolution de l'occupation de ces espaces en cohérence avec les besoins de la zone.

- **Equipement :**
  - Concernant les équipements scolaires, un renforcement du maillage existant est prévu dans tous les scénarios, avec des possibilités limitées à la demande induite en crèche et enseignement fondamental pour les scénarios tendanciels et Masterplan. Le scénario final pourrait tendre vers l'ordre de grandeur donné par le scénario « extrapolation Plan Canal » qui répond aux besoins induits et aux besoins du quartier et réserve la possibilité de développement d'une école secondaire;
  - L'analyse de l'offre dans la zone a révélé des possibilités pour le développement d'équipements complémentaires au niveau sportif et culturel. Il semble dès lors opportun de maintenir des opportunités de développement en ce sens. Le programme définitif pourrait prévoir une marge réservée à la réalisation de tels équipements : 10.000m<sup>2</sup> représente une offre très suffisante.
  
- **B to B (assimilé **Tertiaire**)**
  - Malgré les possibilités liées au cadre réglementaires à l'égard des activités de B to B, l'analyse des programmes similaires poussent à la prudence. La flexibilité et l'adaptabilité vers différents types d'activités économiques devront être privilégiées :
  - Maintenir une grande flexibilité dans la détermination des fonctions et des espaces. Les formes que peuvent prendre ces entreprises varient du tout au tout et doivent être rendues possibles par le modèle créé ;
  - Maintenir une grande flexibilité dans les modèles architecturaux afin que le quartier puisse s'adapter en fonction des besoins et ne pas risquer de rester vide ;
  - Permettre la mutualisation entre les différents acteurs en présence. Ceci en particulier pour permettre à des petites structures d'y trouver leur place.
  - Le scénario Masterplan voit se développer une importante polarité btob-tertiaire contraire à la stratégie régionale et très peu crédible au plan commercial. Les scénarii Tendanciel et Plan-Canal proposent des quantités plus raisonnables bien que toujours non-recevables au plan commercial au regard des développements envisagés gare du midi et de la quasi inexistence du marché du bureau dans cette partie de la ville. Ceci interroge la capacité de transformation (vers le logement ?) de ces surfaces et plaide pour une relecture de la prescription ZEMU qui se traduit à cet endroit par une production de surface destinée au BtoB non souhaitable.

□ **Activités productives :**

Ces activités sont peu ou non-rentables au plan immobilier (source : CityDev) mais génèrent des proportions importantes d'emplois nécessitant peu de qualification participant ainsi à un enjeu majeur au niveau de la politique de l'emploi en RBC. Les scénarios tendanciel et Extrapolation Plan Canal maximalisent le maintien de l'activité alors que le scénario Masterplan en produit peu, en lien avec une emprise au sol limitée qu'il convient sans doute d'interroger pour la suite du projet. La phase de spatialisation devrait également être le lieu du test financier sur les équilibres de projet, à la recherche de la bonne balance entre développement de l'activité productive et faisabilité de projet.

NB : L'analyse du projet de CDU, pour lequel les informations ont été reçues très tardivement, n'est pas encore intégrée à ce stade.

□ **Activités portuaires :**

Le maintien des activités portuaires est relativement bien protégé par les dispositions règlementaires. Les différents scénarios intègrent également ces fonctions :

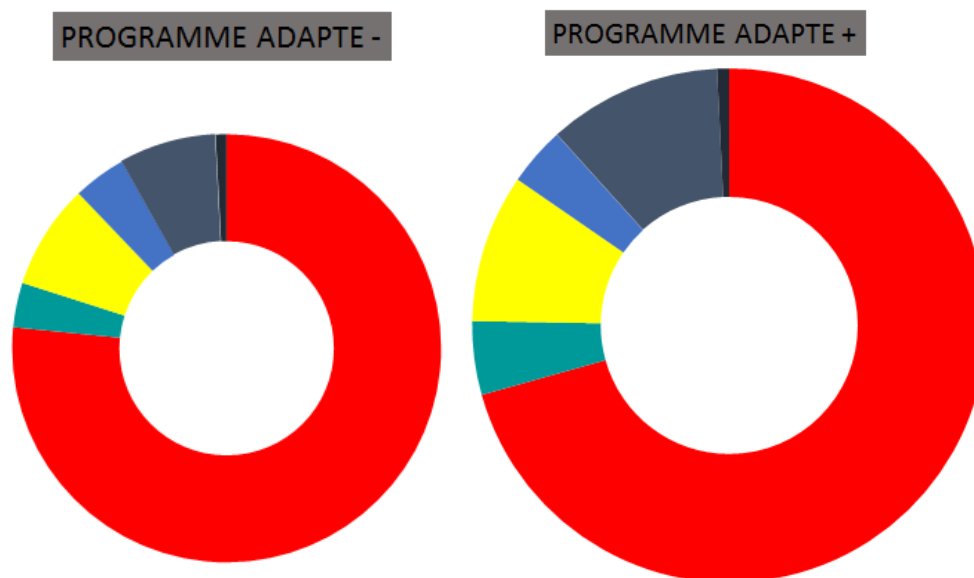
- Il semble donc important de garder des possibilités de développement de ces activités sur le site. Le projet masterplan semble adéquat à cet égard, en offrant une marge de développement relativement large par rapport aux activités présentes sur le site actuellement. A l'inverse, le scénario « Extrapolation Plan Canal » donne une direction relativement atypique au programme en prévoyant un renforcement substantiel de la surface constructible dans ces zones.
- La possibilité d'intégrer des opportunités de développement d'activités de loisirs en bordure de l'eau devra être étudiée (équipement, port de plaisance, activités sportives...).
- Notons que les activités portuaires n'ont pas fait l'objet d'une analyse spécifique au niveau socio-économique dans le sens où les questions de commercialisation ne sont pas centrale (vu les quantités) et l'impact sur le marché de l'emploi proche de celui des activités productives. La discussion prochaine avec le port, qui permettra de préciser le projet de CTU sera prise en compte par la suite.

### 5.1.5.2. Mix programmatique proposé

Les différents points mis en avant par l'étude permettent d'aboutir à un programme adapté, qui réponde plus directement aux besoins et opportunités du site. Pour plusieurs fonctions, une fourchette est proposée qui permet de conserver une flexibilité au stade suivant de spatialisation. Ce programme peut être récapitulé comme suit :

	PROGR ADAPTE -	PROGR ADAPTE+
<b>Logement</b>	<b>420.000 m<sup>2</sup></b>	<b>420.000 m<sup>2</sup></b>
<i>Logement</i>	416.500 m <sup>2</sup>	416.500 m <sup>2</sup>
<i>Logement spécifique - séniorerie</i>	3.500 m <sup>2</sup>	3.500 m <sup>2</sup>
<b>Equipement</b>	<b>18.500 m<sup>2</sup></b>	<b>27.500 m<sup>2</sup></b>
<i>crèches</i>	1.000 m <sup>2</sup>	1.000 m <sup>2</sup>
<i>écoles fondamentales</i>	8.000 m <sup>2</sup>	12.000 m <sup>2</sup>
<i>écoles secondaires</i>	4.500 m <sup>2</sup>	4.500 m <sup>2</sup>
<i>autres (cf. diagnostic: maisons de quartier, centre culturel, piscine, hall sportif...)</i>	5.000 m <sup>2</sup>	10.000 m <sup>2</sup>
<b>Commerce</b>	<b>43.500 m<sup>2</sup></b>	<b>55.500 m<sup>2</sup></b>
<i>cinéma</i>	6.000 m <sup>2</sup>	18.000 m <sup>2</sup>
<i>commerce de détails</i>	13.000 m <sup>2</sup>	13.000 m <sup>2</sup>
<i>commerce de gros</i>	11.500 m <sup>2</sup>	11.500 m <sup>2</sup>
<i>showroom et Grand Commerce spécialisé</i>	13.000 m <sup>2</sup>	13.000 m <sup>2</sup>
<b>b to b et/ou tertiaire</b>	<b>22.000 m<sup>2</sup></b>	<b>22.000 m<sup>2</sup></b>
	22.000 m <sup>2</sup>	22.000 m <sup>2</sup>
<b>Activités productives</b>	<b>40.000 m<sup>2</sup></b>	<b>65.000 m<sup>2</sup></b>
	40.000 m <sup>2</sup>	65.000 m <sup>2</sup>
<b>Activité portuaire</b>	<b>4.500 m<sup>2</sup></b>	<b>4.500 m<sup>2</sup></b>
	4.500 m <sup>2</sup>	4.500 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>548.500 m<sup>2</sup></b>	<b>594.500 m<sup>2</sup></b>

**Figure 8 : Programme proposé suite à l'étude des 3 scénarios non spatialisés. Ce programme met en avant des fourchettes possibles pour certaines affectations.**



Le programme tel que proposé offre une variation de 50.000m<sup>2</sup> entre un scénario – et un scénario +

	PROGR ADAPTE -	PROGR ADAPTE+
<b>Logement</b>	420.000 m <sup>2</sup>	420.000 m <sup>2</sup>
<b>Equipement</b>	18.500 m <sup>2</sup>	27.500 m <sup>2</sup>
<b>Commerce</b>	43.500 m <sup>2</sup>	55.500 m <sup>2</sup>
<b>b to b et/ou tertiaire</b>	22.000 m <sup>2</sup>	22.000 m <sup>2</sup>
<b>Activités productives</b>	40.000 m <sup>2</sup>	65.000 m <sup>2</sup>
<b>Activité portuaire</b>	4.500 m <sup>2</sup>	4.500 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>548.500 m<sup>2</sup></b>	<b>594.500 m<sup>2</sup></b>

## 5.2. Phase 2 : Spatialisation

### 5.2.1. Introduction

Cette deuxième phase du rapport d'incidences vise à étudier de manière détaillée les différentes options de spatialisation proposées préalablement. Cette analyse permet notamment :

- D'identifier les avantages et inconvénients de chaque option de spatialisation selon les différentes thématiques environnementales ;
- De valoriser les directions les plus adaptées pour le développement de la zone ;
- D'affiner les principes d'aménagement au sein du périmètre ;
- De proposer des recommandations pour chacune des thématiques environnementales.

Au terme de cette analyse découlera un scénario de spatialisation qui bénéficiera des conclusions d'analyse des différentes thématiques environnementales.

### 5.2.2. Les options de spatialisation

Les options de spatialisation proposées explorent différentes directions découlant des logiques de développement des zones ZEMU. En effet, dans ces zones, la mise en application des prescriptions du PRAS nécessite une recherche typologique pour la concrétisation d'une mixité assurant une cohabitation réaliste et souhaitable entre les différentes fonctions.

Les recherches typologiques doivent permettre la mixité voulue, tout en garantissant :

- la qualité résidentielle ;
- l'efficacité des activités économiques ;
- une grande flexibilité dans les espaces dédiés aux activités économiques ;
- une adéquation entre les fonctions et les espaces publics créés.

A noter que ces différentes options de spatialisation étudiées s'éloignent légèrement du programme final proposé au terme de la phase I de programmation,

### **5.2.2.1. Les invariants**

Certains principes restent d'application dans toutes les options :

□ **Préservation et optimisation du tissu urbain traditionnel**

Les opportunités qui permettraient d'apporter plus de cohérence au tissu existant sont mises en avant. Dans ces zones, les possibilités de développement ont été conçues en prolongation de la logique existante dans le quartier. Elles visent à la création de liens intéressants pour la structuration du quartier. Elles optimisent les possibilités de développement pour les différents types de fonctions, selon leur environnement immédiat.

□ **Répondre aux besoins en équipement**

Notamment par l'implantation d'une école secondaire et d'une école fondamentale. Il est essentiel que ces infrastructures soient intégrées à ce stade, où les typologies d'îlot rendent le développement possible, de manière optimale.

L'aménagement de crèches est également rendu possible dans de multiples espaces du périmètre, notamment dans les espaces intégrant les fonctions résidentielles et équipements.

□ **Valorisation de la Tête de Biestebroeck**

Ce lieu apparaît dans tous les scénarios comme un lieu spécifique. Ceci dans son rapport au canal, mais également dans son rapport avec le carrefour de la chaussée de Mons/porte d'entrée de la rue Wayez. Les invariants sur cet espace peuvent être énumérés comme suit :

- valorisation de la façade côté canal, optimisation du lien avec l'espace public linéaire qui le longe ;
- valorisation de la façade en lien avec le carrefour ;
- organisation des activités productives et entrées de services de manière optimale via la rue du Sel. La tranche de l'îlot qui jouxte le chemin de fer, est en effet particulièrement propice pour intégrer des espaces nécessitant une desserte efficace, mais moins de visibilité. Activités économiques de grande envergure, éventuellement des espaces de stationnement ;
- valorisation d'un potentiel de développement résidentiel, qui réponde aux mètres carrés annoncés sur la zone (selon un développement qui permette le développement qualitatif de la fonction résidentielle).

Une réponse intégrant ces différents éléments consiste à développer une logique de socle, qui s'inscrive en prolongation de l'espace public le long du canal. Ce socle permet d'inclure des équipements, commerces, sur la partie canal, des entreprises et espaces de stationnement sur la partie arrière.

Des particularités peuvent être mises en avant dans l'organisation du socle. Elles sont détaillées dans les options ci-dessous.



#### □ **Valorisation des quais**

La question se pose également de savoir dans quelle mesure il serait possible d'introduire une certaine mixité dans ce type de zone. En effet, en prolongation de la logique ZEMU, l'introduction d'une certaine mixité pourrait être souhaitable, à certaines conditions :

- ne pas entraver l'activité portuaire
- permettre l'accès aux quais pour les activités économiques de manière prioritaire en journée
- permettre l'accès aux quais (ou à certaines parties) pour les activités de loisirs et à destination des riverains en dehors des heures de fonctionnement des activités économiques (soir, week-end, jours fériés...) selon une logique d'espace public linéaire et intégrer les itinéraires cyclables (ICR, RER vélos)
- Intégrer des opportunités de développement pour cette zone à long termes

Le développement d'une mixité verticale peut permettre, la fonction portuaire, le développement d'espaces de gestion, services aux entreprises aux étages, l'intégration d'équipements.

Une question subsidiaire serait de voir dans quelle mesure la fonction résidentielle pourrait y être intégrée.

#### □ **Valorisation des points d'ancrage du pont Marchant**

En particulier sur la rive droite, à l'articulation entre la logique du quartier au nord et du nouveau développement, au sud, il s'agit d'un espace privilégié pour l'implantation d'activités emblématiques à l'échelle du quartier (de type infrastructure sportive).

#### □ **Valorisation de la rue des Goujons**

La rue des Goujons est le support d'une trame urbaine spécifique, mettant en avant un caractère paysager particulier, témoin du passage de la petite Senne et identifié dans le projet de PRDD comme espace pour la création d'un nouvel espace vert. Ceci en fait un espace privilégié comme support de la mobilité douce. Son ampleur et son rôle varie cependant d'une option à l'autre, selon le statut donné aux espaces publics adjacents.

Le statut et l'aménagement qui en découleront, seront spécifiés grâce au travail de Plan Qualité Paysagère lancé en parallèle de la réalisation du PPAS. Ce Plan, sans valeur réglementaire, aura toutefois l'ambition de donner des indications pour orienter l'aménagement des espaces extérieurs, et en particulier de poser l'ambition pour la réalisation des espaces verts publics.

#### □ **Optimisation des points d'ancrage sur le boulevard industriel**

Le boulevard est en connexion direct avec cet axe stratégique, la visibilité et l'accessibilité y sont optimales, en particulier pour les activités économiques. Les différents scénarios optimisent ce potentiel.

□ **Valorisation du rapport au Canal**

Les vues, accès et typologies des bâtiments doivent veiller à valoriser le lien avec le canal, pour les futurs occupants du quartier.

**5.2.2.2. Scénario 1**

Un premier système de fonctionnement vise à la différenciation des rues selon les fonctions qu'elles accueillent. Ceci afin de distinguer :

- les rues concentrant les activités économiques d'une part ;
- les rues valorisant la fonction résidentielle d'autre part.

En termes de programmation, le scénario 1 prévoit :

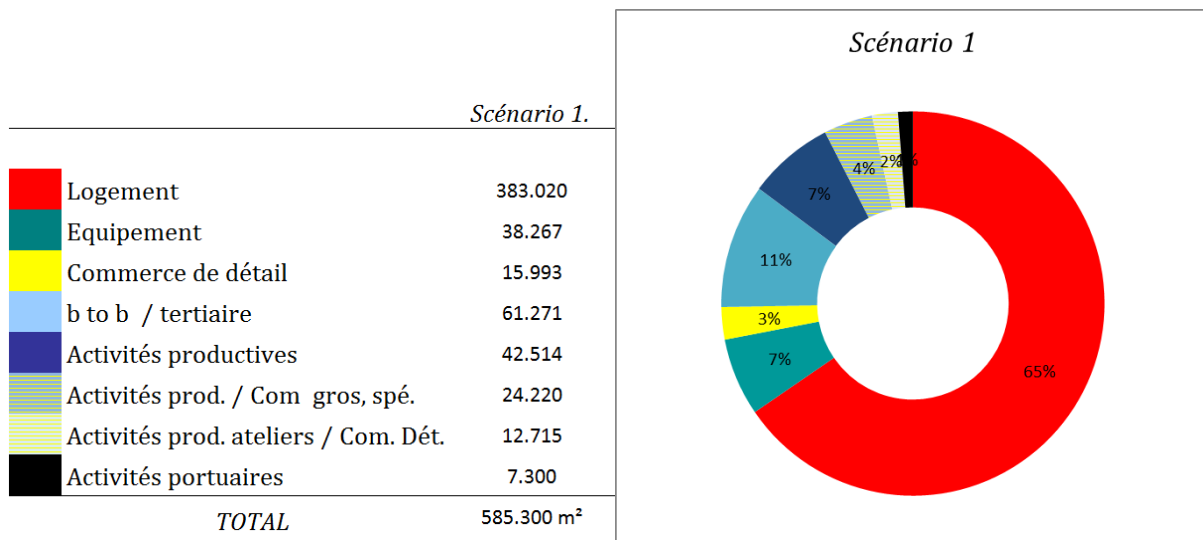




Figure 9 : Fonctions au rez-de-chaussée – Scénario 1



Figure 10 : fonctions aux étages – Scénario 1

### 5.2.2.3. Scénario 2

Une deuxième option consiste à envisager une trame viaire plus hybride au sein de la ZEMU : elle accueille les activités résidentielles et les activités nécessaire à une bonne mixité du tissu, ainsi que les activités économiques plus légères (ateliers, commerces, grands commerces, service aux entreprises, voulant bénéficier d'un pignon sur rue...).

Le long de ces voiries, des passages sont creusés jusqu'à un espace interne, moins visible depuis la rue et non accessible au public. Ces ouvertures mènent à des lieux d'activités qui s'organisent en arrière-plan de la vie du quartier. Elles sont donc à destination des entreprises nécessitant des superficies importantes. La typologie permet d'envisager un développement des bâtiments à destination des activités productives en fonction de l'évolution des besoins, à moyen ou long terme. Dans les blocs de plus petite taille l'activité peut s'y organiser à couvert, c'est-à-dire tant les espaces privatifs d'activités productives que les espaces de manœuvre nécessaires à leur bon fonctionnement.

En termes de programmation, le scénario 2 prévoit :

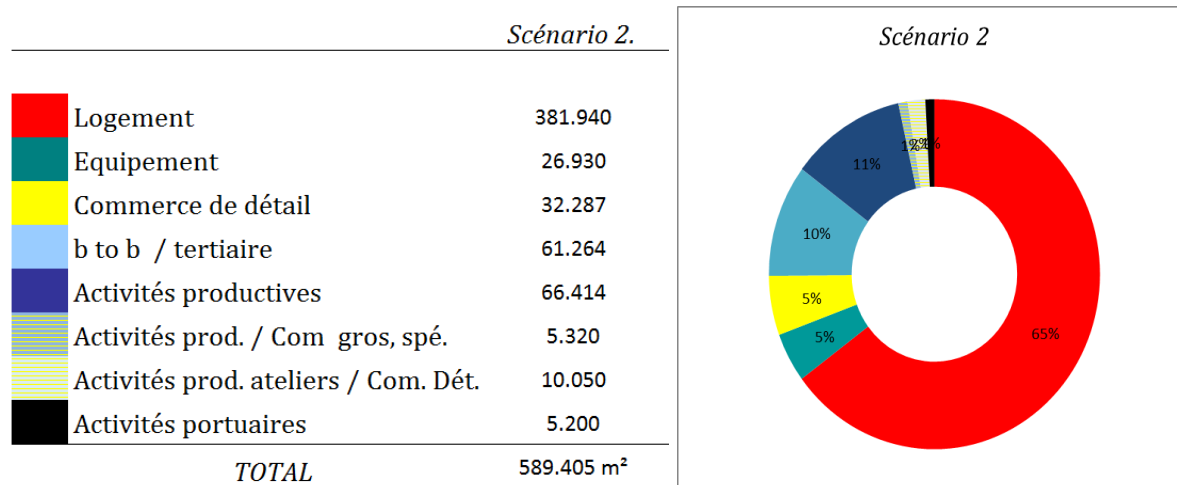




Figure 11 : fonctions au rez-de-chaussée Scénario 2



Figure 12 : fonctions aux étages – scénario 2

### 5.2.2.4. Scénario 3

Dans ce troisième système, les activités économiques s'organisent le long des voiries publiques, selon un système d'ateliers modulables similaire au système 1.

A la différence du scénario 1, dans ce système les activités économiques associées, telles que ateliers, commerces de gros, spécialisé, etc., s'organisent également le long de ces espaces et ne peuvent être mêlés à la fonction résidentielle. Si nécessaire, des espaces de gestion, services aux entreprises, etc., peuvent être développés en toiture. Ils peuvent également être incorporés à front de voirie, avec pignon sur rue.

Les fonctions résidentielles s'organisent quant à elles le long d'un système de rue interne. Il s'agit d'une succession d'espaces semi publics, pouvant comprendre des cours, jardins privés, espaces communs, espaces privés... Les entrées des logements s'organisent le long de ces cours intérieurs.

En termes de programmation, le scénario 3 prévoit :

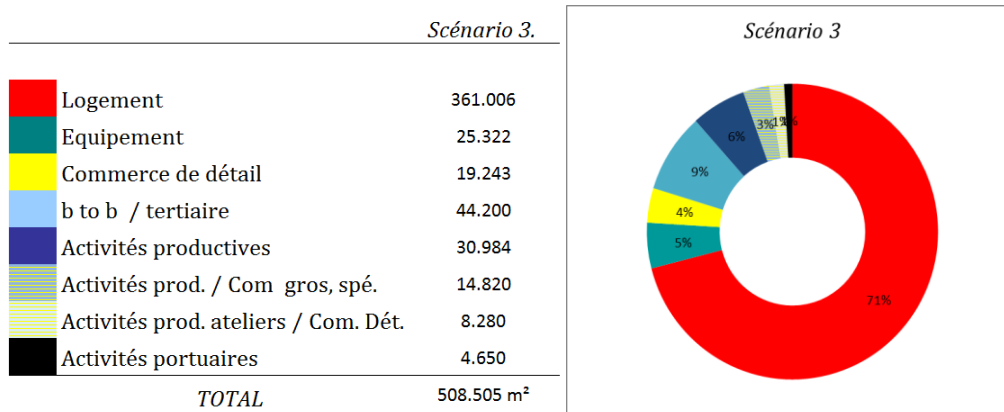






Figure 13 : Fonctions au rez-de-chaussée – scénario 3



Figure 14 : fonctions aux étages – scénario 3

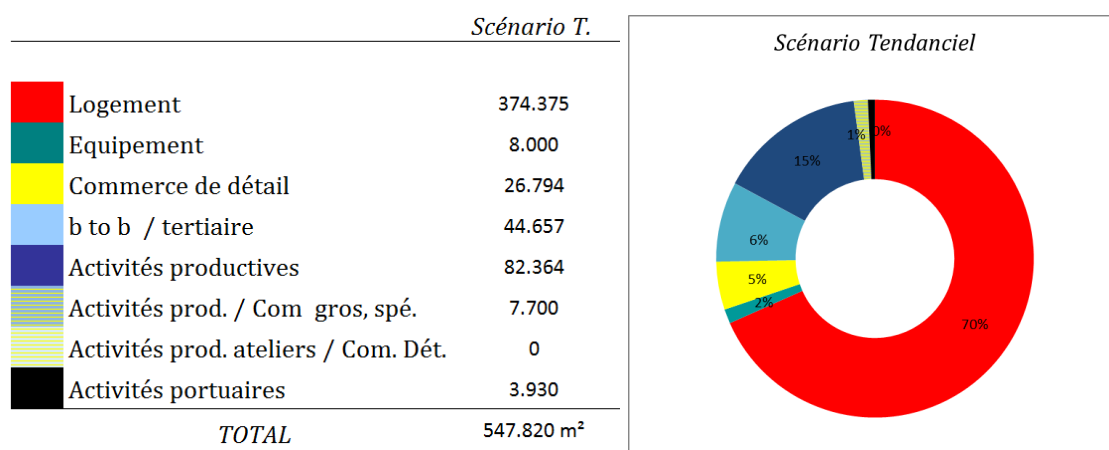
### 5.2.2.5. Scénario tendanciel

Le scénario tendanciel porte la réflexion sur l'évolution probable du périmètre si le PPAS n'était pas mis en œuvre. Il tient compte notamment :

- des projets en cours de développement dans la zone, sur base des informations fournies. A cet égard il est important de noter que de nombreux projets sont dans les cartons et évoluent de semaine en semaine. Pour mener à bien l'étude il a été nécessaire d'arrêter cette situation à un moment donné ;
- Les limites imposées par le cadre réglementaire actuel (PPAS et PRAS)
- Les orientations données par le scénario « Extrapolation Plan Canal » pour les zones pour lesquelles aucune orientation n'était prise ;

A noter que le scénario tendanciel a été arrêté en septembre 2015. Il intègre par conséquent l'information qui était disponible à cette date des différents projets au sein du périmètre.

En termes de programmation, le scénario tendanciel prévoit :





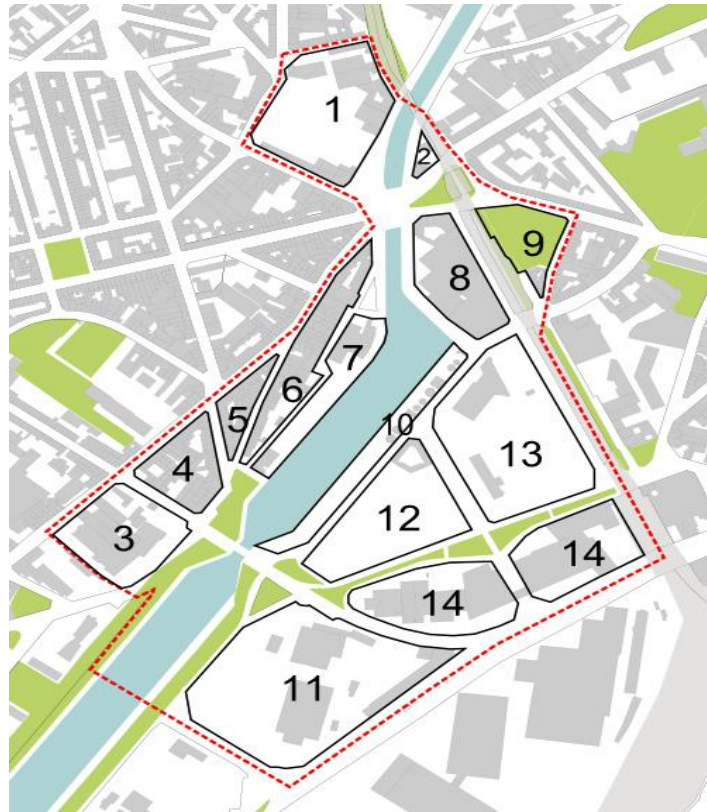
**Figure 15 : fonctions au rez-de-chaussée – scénario tendanciel**



Figure 16 : fonctions aux étages – scénario tendanciel

### 5.2.3. Comparaison des scénarios de spatialisation

Pour rappel, le périmètre d'étude et la numérotation des îlots utilisée dans la suite du document sont repris au sein de la figure ci-dessous.

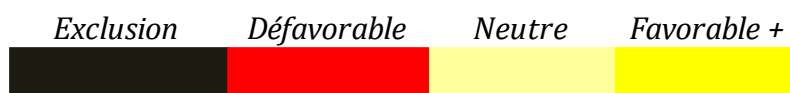


**Figure 17 : Périmètre d'étude et numérotation des îlots.**

Pour chaque thématique environnementale (*VOIR PARTIE 3*), des tableaux synthétiques reprennent la comparaison des 4 scénarios de spatialisation selon différents critères de comparaison spécifiques à chaque thématique. Ces critères ont été établis selon les principaux éléments à retenir pour chaque thématique environnementale lors de la phase 2 de spatialisation.

Bien qu'étant assez caricaturaux, ces tableaux synthétiques permettent d'avoir une lecture transversale de l'ensemble des thématiques et de tirer ensuite les conclusions générales de l'évaluation de la phase 2 de spatialisation.

Pour faciliter la comparaison et la lecture du tableau, un code couleur a été établi et permet d'identifier les effets négatifs/positifs/neutres des scénarios, à savoir :



Selon cette évaluation, un critère sera donc « Défavorable /Neutre/Favorable » vis-à-vis d'un critère donné. L'évaluation « Exclusion » est appliqué quand le critère est de nature à exclure le scénario (car particulièrement défavorable).

Il est important de souligner que l'analyse fait ressortir les chapitres « urbanisme », mobilité » et « social et économique », comme les trois chapitres les plus contraignants pour l'urbanisation de la zone.

De manière plus fine au sein de chaque chapitre, les critères ayant plus d'importance dans l'analyse figurent en gras dans le tableau.

La prise en compte de ces aspects a donc été dosée en conséquence dans l'élaboration du scénario final.

## 5.2.4. Scénario final

Le présent chapitre présente le scénario final et les moyens mis en œuvre pour intégrer les différents apprentissages issus du rapport sur les incidences environnementales. Faisant suite à la réflexion menée par le RIE, il met en avant les principes fondamentaux poursuivis par la mise en œuvre du plan.

Ces aspects sont mis en avant :

- de manière globale pour le périmètre ;
- de manière plus détaillée pour les différentes entités qui le composent.

Dans un troisième temps, le document fait le point sur les éléments suivants :

- potentiel constructible et répartition en termes de programme ;
- densité atteinte ;
- respect des contraintes réglementaires.

Ces principes aboutissent enfin sur des recommandations qui orienteront les lignes directrices générales en vue de la retranscription du scénario vers un plan réglementaire qui soit réaliste et flexible.

### 5.2.4.1. Principes généraux

#### A. Structure paysagère

Le scénario présente une structure de trois grands ensembles :

- l'ensemble formé par les quais : il s'étend tout autour du canal, en englobant le Pont du Canal (ou square E. Vandervelde). Une grande perspective est ouverte, depuis la rue Wayez, le long de la Tête de Biestebroek pour aboutir jusqu'à la rue Dante et le boulevard Industriel ;
- l'ensemble formé par les blocs construits en rive droite : les îlots gardent une configuration très large, assez proche de leur configuration dans la situation actuelle et témoin de la trame historique de la zone. Un maillage plus fin s'articule au sein de ces systèmes ;
- 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 d'espaces verts qui viennent se connecter à cette structure.



**Figure 18 : Structure paysagère du quartier**

Les grandes lignes déterminant l'organisation structurale du quartier sont constituées par :

- le pont du Canal (ou square E. Vandervelde),
- la chaussée de Mons,
- le boulevard Industriel,
- la rue des Goujons,
- la rue Dante,
- la rue Petite-Ile / rue Pierre Marchant.

Ces éléments constituent la trame structurante du futur quartier.



## B. Accessibilité du périmètre

Comme recommandé dans le cadre de l'analyse des différents scénarios, le scénario final projette la réalisation d'un axe collecteur traversant le projet du nord au sud en reliant le boulevard Industriel au square Vandervelde.

Cette structure principale accueillera le trafic mixte camions/voiture du projet. A celle-ci viennent se raccorder des axes de circulation locale :

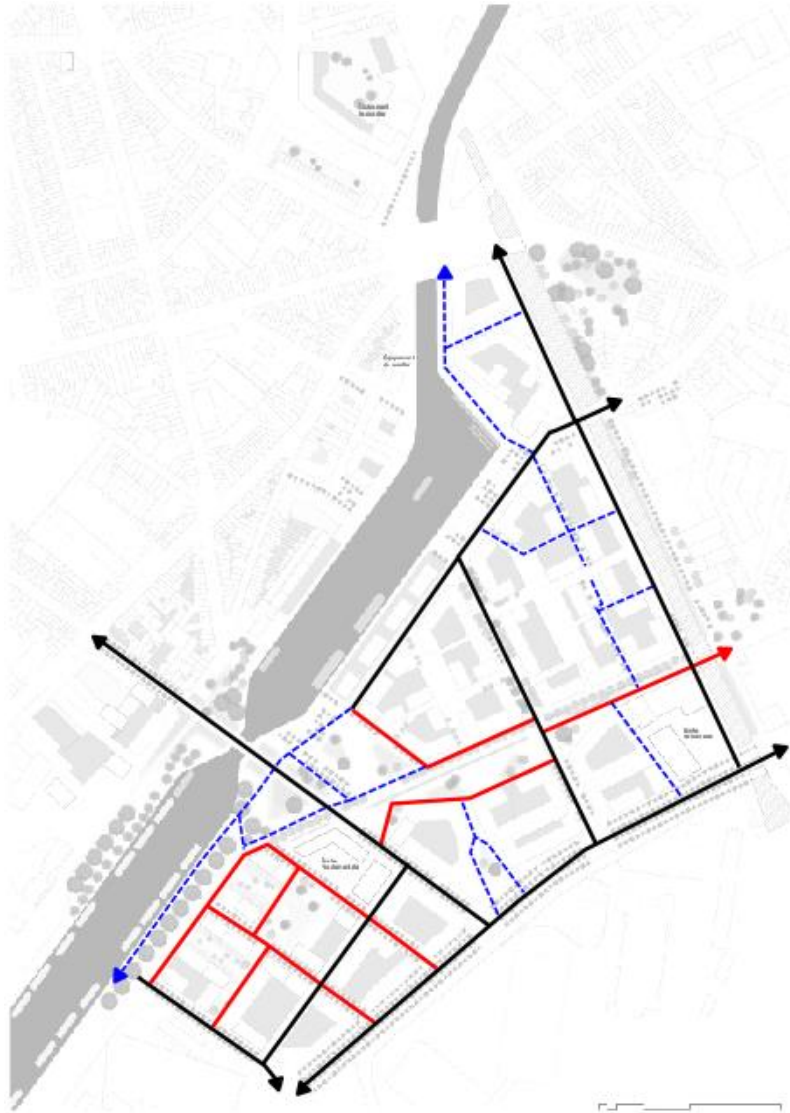
- L'école secondaire sera accessible depuis le Boulevard Industriel via la rue de Dante et potentiellement via le prolongement de la rue du Sel ;
- Le projet sera relié aux quartiers situés à l'est de la ligne de chemin de fer via la rue des Bassins et la rue des Goujons ;
- Le profil de la rue Petite-Île sera réaménagé avec création d'un nouveau carrefour sur le bd. Industriel.
- Certains îlots disposeront de voirie interne permettant des zones de manœuvres pour les activités productives

Le projet prévoit à termes la fermeture de la digue du Canal pour permettre la création d'un véritable parc verdurisé et pour couper tout transit dans le périmètre du projet.



Figure 19 : Schéma de principe des voiries.

Par ailleurs, le projet prévoit l'intégration d'un maillage « modes actifs » suivant :



- Trottoirs et pistes cyclables séparés de la circulation voitures/camions
- Zone résidentielle/de rencontre - circulation mixte avec priorité aux modes actifs
- - - Cheminements uniquement piétons/cyclistes

**Figure 20 : Maillage modes actifs défini dans le cadre du scénario final**

### C. Répartition des fonctions et gabarits

Les schémas ci-dessous mettent en avant la répartition des fonctions au sein des différentes structures mises en place. Les principes suivants peuvent y être mis en avant :

- Présence des commerces, activités productives, équipements de manière préférentielle aux rez-de-chaussée;
- Présence des services intégrés aux entreprises plus majoritairement aux étages des entreprises;
- Présence du logement de manière plus forte aux étages. Les fronts de logements constituent la trame urbaine du quartier.



Figure 21 : Répartition des fonctions dans la structure (rez-de-chaussée / étages)



Les gabarits atteints par le développement peuvent être décrits comme suit :

- Les hauteurs en rive gauche renforcent la logique urbaine existante : elles atteignent R+4 ou 5 sur les angles des îlots. Elles montent ponctuellement à R+8 sur le nouveau front aux abords du canal. Ces accents sont intéressants pour intégrer le nouveau front dans une échelle de paysage plus large, celle du bassin. Toutefois, les accents ne doivent pas atteindre des volumes similaires à ceux de la Tête du bassin. La nouvelle interface en rive gauche, ouverte aux riverains renforce l'intégration des quais et leur caractère plus urbain.
- Sur la rive droite, la nouvelle urbanisation vise la constitution de fronts bâtis résidentiels de R+6, en pourtour de zones d'activités productives, plus basses. Des accents ponctuels permettent de rythmer les rues. Toutefois, l'affinement des typologies d'activités productives a permis de diminuer la hauteur totale de ce front (grâce à la réalisation de rez-de-chaussée à dimension urbaine) ;
- Une hauteur plus élevée est atteinte ponctuellement sur les 3 bâtiments aux abords du parc (R+8);
- Le développement à la Tête de Biestebroeck intègre la création de volumes plus imposants (une tour de 20 niveaux), avec des accents permettant aux logements en arrière-plan de jouir d'ouvertures sur le canal, tout en créant un front le long du quai ;



**Figure 22 : Modèle 3D du scénario final.**

#### **5.2.4.2. Différentes parties au sein du périmètre**

La présente partie détaille les principes qui articulent l'organisation de l'urbanisation au sein du périmètre.

##### **A. Le pont du Canal**

Dans l'organisation spatiale développée selon le scénario final, le Pont du Canal (ou square E.Vandervelde), joue pleinement son rôle en tant que :

- Carrefour de mobilité important ;
- Lieu charnière dans le périmètre, à l'articulation entre deux quartiers d'Anderlecht;
- Porte d'entrée importante vers les nouveaux développements en rive droite du canal;

La réorientation des bâtiments autour du square vers cet espace central et le renforcement du programme sur les îlots qui le jouxtent participent à cette dynamique.

Une grande ambition repose également sur le réaménagement de l'espace public selon les principes détaillés dans le RIE (et repris dans les recommandations) ainsi que dans le Plan de Qualité Paysagère.

## B. Système de la Chaussée de Mons

La reconfiguration de la trame urbaine aux abords de la Chaussée de Mons vise à créer des percées depuis le quartier existant vers le canal, grâce à la construction de têtes d'îlots qui rendent ce contexte attrayant pour l'implantation de nouvelles activités. Le projet permet de remailler le canal avec le système de la chaussée de Mons et de définir des nouvelles opportunités de développement.



**Figure 23 : Système Chaussée de Mons**

Ce parti pris permettra de renforcer le rôle structurant du canal, dans son rapport au quartier aux abords de la chaussée de Mons.

### C. Les quais

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 lie fortement le caractère portuaire avec la présence d'une forme de nature en ville. Les caractéristiques suivantes méritent d'être mises en avant dans le futur développement :

- Le caractère brut lié à l'activité industrielle peut être maintenu pour l'aménagement des quais. Cette activité doit néanmoins prendre en compte la présence de logement à proximité ;
- Le caractère urbain et ludique doit y trouver une place également pour la valorisation de sa présence pour les quartiers attenants ;
- Le caractère vert des berges de part et d'autre du Pont Marchant doit être préservé et renforcé ;
- Les possibilités de circulation préférentiellement le long du canal ou à proximité immédiate, pour les modes actifs doivent être maintenues.



*Aménagements valorisant le caractère identitaire du port et facilitant le rapport à l'eau. De gauche à droite : MK2, Paris ; Canary wharf, Londres ; quais Invalides, Paris*



*Aménagements intégrant ponctuellement des éléments ludiques et de repos. De gauche à droite : Berges de Seine, Paris ; Parc industriel, Duisburg*



La vision à long terme présente une forte ambition pour l'aménagement des quais, par la revalorisation du site portuaire actuellement occupé par l'entreprise Cotanco comme espace public de loisir. Cette utilisation est développée en prolongation de l'animation induite par la programmation à la Tête de Biestebroek. Les opportunités sont en effet multiples pour valoriser une forte connexion entre la ville et le canal dans ce lieu spécifique de Bruxelles.

Le scénario y prévoit la création d'un espace public d'envergure, rassemblant les caractéristiques suivantes :

- Mise en avant de l'identité industrielle et portuaire, compatible avec la fonction résidentielle ;
- Aménagement de lieux de séjours et de détente, grâce au placement d'éléments verdurisés, de bancs... ;
- Intégration de dispositifs ludiques, sportifs (à destination des petits mais également des plus grands) ;
- Création d'un lieu de convergence pour le quartier : lieu privilégié pour l'organisation d'activités saisonnières (bars, concerts, événements, équipements urbains sur l'eau...) ;
- Aménagements permettant une grande flexibilité d'usages dans le temps ;



*Bars saisonniers sur ou en bordure des quais pour renforcer l'activité dans ces espaces. (Berges du Rhône, Lyon ; Berges de Seine, Paris)*

Le scénario final explore également la possibilité d'introduire une plus grande mixité de fonctions au sein des zones portuaires :

- Des développements pouvant accueillir différents types d'activités économiques, au sein d'un nouveau front le long des quais ;
- L'intégration de la fonction résidentielle en rive gauche : celle-ci est rendue possible en tête de blocs et orientée sur les nouvelles connexions entre le quartier et les berges du canal.



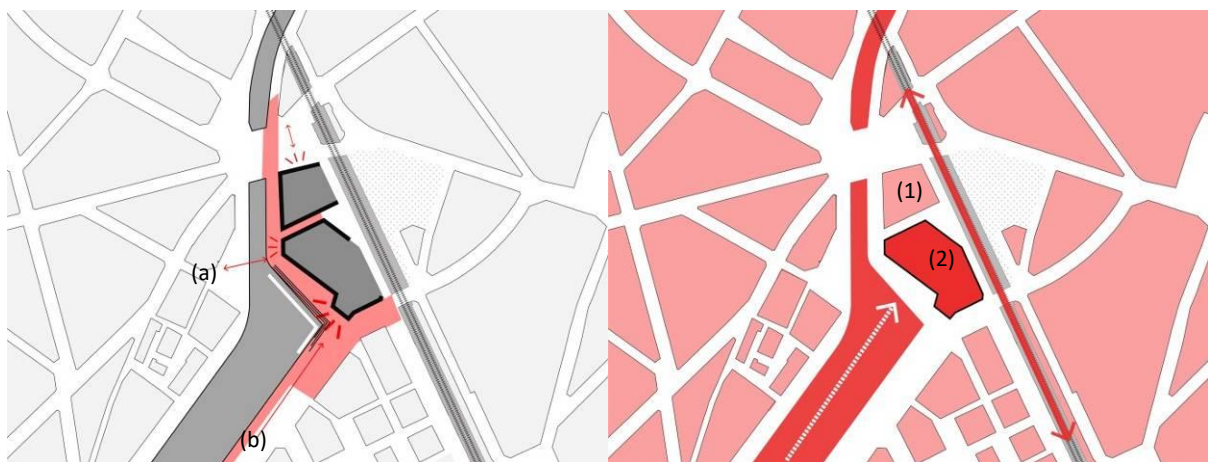
*Traitement esthétique des infrastructures portuaires. (Tolbiac, Paris; Gand, Tetra Architects)*

Au sein de ces développements, la mise en place d'infrastructures temporaires offre des pistes intéressantes, tant pour le fonctionnement du port, le type de logement à envisager et le développement d'une animation destinée à accueillir la vie du 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.

#### **D. Tête de Biestebroeck**

Le parti pris pour le développement de la Tête de Biestebroeck vise un développement à la mesure du lieu, permettant la valorisation des liens avec le « grand paysage ». La volonté est d'y induire une intensité d'usage dans ce lieu très spécifique, en prolongation de la trame urbaine du quartier.

L'espace public des quais s'y développe en continuité avec les espaces publics existants, pour amener vers ce lieu d'où l'on peut jouir de la vue sur tout le bassin. Un parcours se dessine ainsi, depuis la rue Wayez, en traversant le pont pour rejoindre les quais le long de la Tête de Biestebroeck et le nouveau quartier en rive droite. A noter que ce parcours implique de couper, à ce niveau, la Digue du Canal à toute circulation automobile.



*Espace public comme lien – bâtiments comme phares existante*

*(1) développement intégré dans la trame urbaine*

*(2) développement emblématique dans la perspective du canal*

La forme urbaine créée permet d'établir un dialogue :

- Avec le Square Vandervelde au nord : un bloc indépendant, s'intégrant dans l'échelle existante autour de ce square construit le bord du square et s'ouvre sur le square. Ce bloc est idéal pour l'implantation d'activités commerciales (type supermarché) en lien avec le quartier et qui joueront le rôle de « locomotive » vis-à-vis du noyau commercial de la rue Wayez ;
- L'angle des fronts bâtis permet la mise en valeur de fonctions spécifiques en vis-à-vis de l'espace public de l'autre côté du canal (en (a)) et en bout de la perspective du bassin (en (b)) ;
- Avec le bassin, grâce à un développement plus emblématique en bout d'îlot et la création d'un front de commerces plutôt de type horeca, qui anime la berge.

L'espace public de la Tête de Biestebroeck, orienté sud-ouest et offrant des vues très spécifiques sur le bassin peut y devenir un lieu d'activités de loisirs, un pôle pour la vie du quartier voire même régional. Pour appuyer la qualité de l'espace public ainsi créé, la programmation des rez-de-chaussée de la Tête de Biestebroeck est essentielle. Elle doit permettre une activation depuis le pont tout au long du linéaire de la tête. Des fonctions d'horeca, commerces, services aux entreprises, peuvent y trouver leur place. Les besoins du quartier et le profil de la population riveraine offrent des pistes pour la constitution d'un pôle récréatif de type bowling, plaine de jeux couverte, piscine, spectacles, cinéma...

Au plan commercial, cette proposition est de nature à renforcer le linéaire existant en souffrance rue Wayez qui manque aujourd'hui d'un moteur commercial. La mise en œuvre d'une polarité d'envergure supra locale se justifie également au regard de la commercialisation des logements.

L'implantation en retrait permet d'augmenter la largeur de l'espace public des quais, donc le potentiel pour l'appropriation des espaces extérieurs par les activités du rez-de-chaussée, ainsi que pour l'articulation entre les différents bâtiments.

Un décrochement marque la fin de cet espace. C'est 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, haute école, activités de loisirs, grand équipement.



*Exemples de programmation visant à induire une intensité d'usage sur les berges. De gauche à droite : (Opéra, Oslo) ; (berges de Seine, Paris) ; (Salle culturelle, San Sébastian)*

Etant donné son statut de « rue arrière », la rue du Sel est prioritairement utilisée pour les 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 cette rue arrière. Un retrait dans l'implantation facilite l'organisation des entreprises et l'accès à celles-ci. La connexion de la rue du Sel avec le Boulevard Industriel est une option à envisager pour permettre une meilleure accessibilité des activités productives et limiter le charroi au niveau de la rue des Goujons.

La différence de niveau entre le sud et le nord de l'îlot est intégrée dans l'organisation des sous-sols.

La répartition en différents volumes permet d'envisager un phasage des opérations.



*Organisation de la logistique et entreprises : rue du Sel Possibilités de phasage*

La proposition met en valeur le potentiel offert par le site. Elle permet un développement qui apporte une réponse à la mesure du lieu et favorise une utilisation optimale de différents types d'espaces extérieurs, par différents types de fonctions (fonctions récréatives et de séjour, fonctions de desserte pour les logements et les entreprises, fonctions de parvis pour les entreprises...).

Le projet d'architecture devra résoudre des questions importantes pour l'intégration du site dans les espaces environnants, ainsi que pour la morphologie des différents volumes. Par ailleurs, la conception architecturale des bâtiments élevés proposés devra être judicieusement étudiée de manière à réduire les effets de vents potentiels et limiter les nuisances en termes d'ombrage au niveau des espaces publics environnants.

Il est essentiel de laisser une marge dans les volumétries pour permettre une réalisation architecturale intéressante. A cette fin, les prescriptions pourront déterminer un nombre de mètres carrés constructibles, réalisables au sein des principes urbanistiques développés ci-dessus.

### **E. Système vert de la vallée de la Senne**

L'ouverture de la trame, tout au long de la rue des Goujons, permet de donner un caractère de parc linéaire à cet axe et d'ancrer véritablement la trame verte au travers du périmètre. La circulation automobile locale y passe. Les piétons et vélos y jouissent d'aménagements spécifiques, dans un cadre de verdure. Cet axe permet également de créer une véritable continuité douce avec la placette de l'autre côté du chemin de fer, constituant ainsi une porte d'entrée vers le quartier voisin.

Cette trame s'ouvre sur des poches d'espaces verts plus vastes à l'articulation avec le pont Marchant, sur les rives gauche et droite, et dans la prolongation du canal, le long du bassin du Battelage.



*Aménagement d'un parc linéaire, support de la trame verte et bleue du quartier  
(système de rétention en voirie, Portland) (zone inondable, Freiburg)*

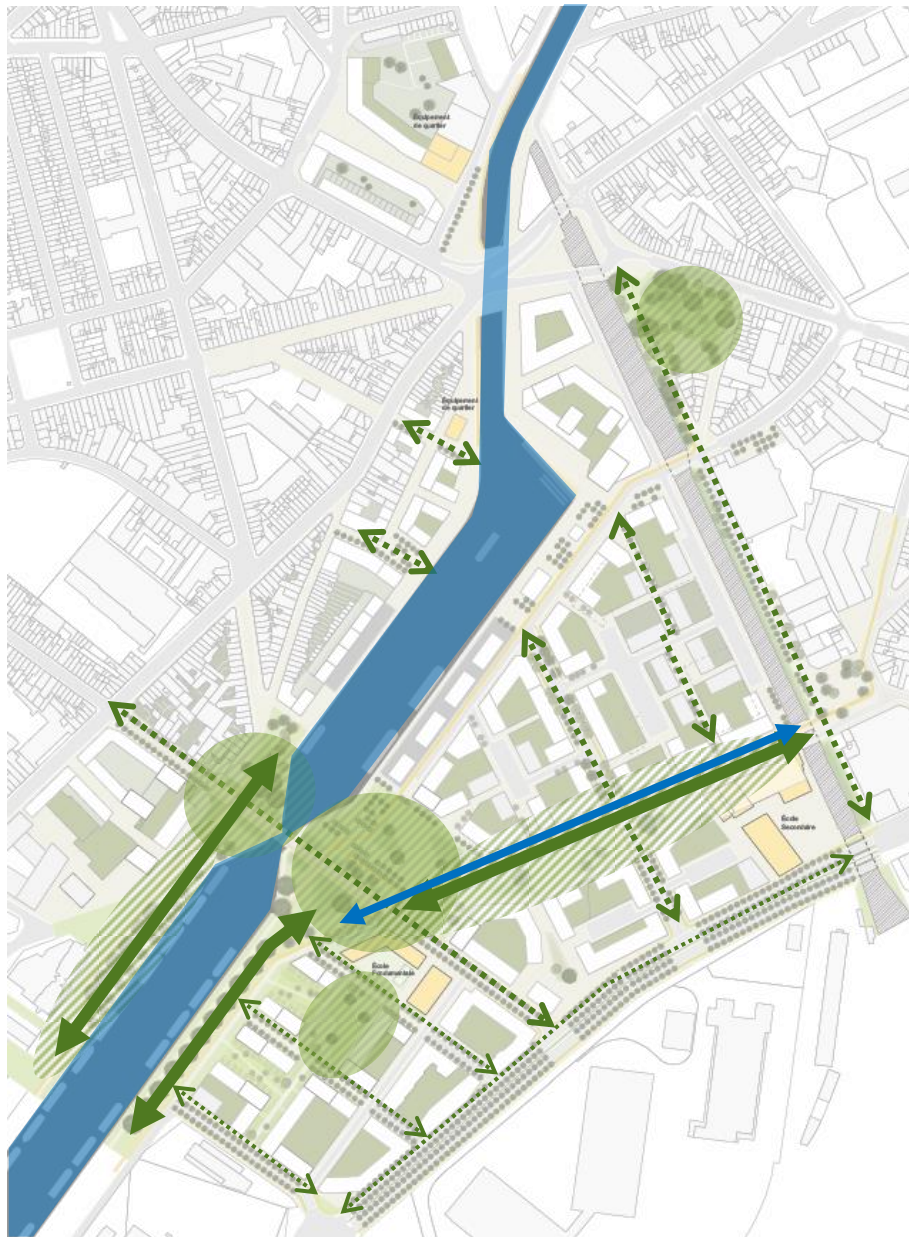
Le verdoisement des berges du Canal, la création d'espaces verts et la création d'alignements d'arbres participent directement au renforcement du maillage vert et bleu au sein du périmètre. Ces espaces seront optimisés grâce notamment à des aménagements paysagers qui facilitent la rétention des eaux pluviales, participent à la création de milieu humide et aquatique et mettent en avant le tracé historique de la petite Senne.



*Création d'un parc sur l'ancien tracé de la petite Senne (Parc, Bruel Delmar)*

De plus, la création d'un parc d'envergure en rive droite à hauteur du Pont Marchant permettra l'aménagement d'espaces récréatifs et de répondre ainsi à la carence en espaces verts au sein du périmètre.

L'organisation du maillage vert et bleu au sein du périmètre est synthétisée sur le schéma ci-dessous.



**Figure 24 : Organisation maillage vert et des poches d'espaces verts**

De l'autre côté du pont Marchant, la dimension paysagère s'infiltré à travers la trame urbaine, de manière à optimiser le caractère paysager de cette partie du quartier, dans son lien au canal.



*Espaces verts s'infiltrant à travers les espaces bâtis*

La spatialisation permet ainsi le renforcement du maillage vert et la réalisation de véritables espaces verts dans la nouvelle trame urbaine, en réponse aux besoins du quartier. Une trame secondaire se développe à travers le quartier, comme espace privilégié pour le cheminement des modes doux, ainsi que pour le développement d'espaces verts linéaires s'infiltrant à travers les espaces bâtis (via notamment l'implantation d'alignements d'arbres). L'aménagement de toitures vertes semi-intensives au niveau des activités productives permettra de surcroît la verdurisation des intérieurs d'îlots et d'assurer la connectivité écologique au sein du périmètre. Ces aménagements permettront également l'amélioration du cadre de vie des logements via le développement du paysage urbain. Par ailleurs, la présence d'un parc d'une superficie considérable est un élément positif qui vient s'ajouter aux qualités paysagères générées par le canal pour former un cadre de vie propice à la commercialisation des nombreux logements prévus dans le projet.

## **F. La trame urbaine de la rive droite**

L'urbanisation de la rive droite est redéveloppée au sein de la trame existante, de manière à articuler les fonctions résidentielles et productives de manière optimale. Deux principes fondateurs ont été mis en place pour la structuration de cette trame :

- De nouveaux accès vers le quartier sont créés depuis le Boulevard Industriel ;
- L'accès aux entreprises et aux activités résidentielles se fait de manière dissociée.

La trame urbaine principale est activée par les fonctions résidentielles et les activités du rez-de-chaussée.

Le front extérieur des blocs est constitué par les activités résidentielles et les activités nécessaires à une bonne mixité du tissu urbain. Des superficies de petits ateliers voulant bénéficier d'un pignon sur rue peuvent également y trouver leur place ainsi que des grands commerces, services aux entreprises, showroom... La flexibilité du système permet également d'envisager que certains commerces ou autre unité du front bâti extérieur s'étendent depuis les voiries jusqu'à l'intérieur des blocs.



Les fronts bâtis, résidentiels encerclent l'activité économique proprement dite. La trame urbaine extérieure est ainsi rendue « urbaine ». Elle est activée par les fonctions résidentielles et les activités du rez-de-chaussée. Elle permet également aux logements de bénéficier d'un lien privilégié aux toits des entreprises. Des opportunités existent en effet pour la valorisation des socles en toiture par les logements, via l'aménagement d'espaces verts et d'espaces de détente/récréatif.

Cette typologie peut être illustrée par les exemples ci-dessous.



*Front bâti extérieur constitué par du logement, encerclant un socle en rez-de-chaussée*



*Front bâti extérieur constitué par du logement, encerclant un socle en rez-de-chaussée*

Les voiries principales donnent accès aux systèmes d'activités productives en intérieur de bloc. Ceci afin de dégager le quartier de la circulation liée à l'activité des entreprises et d'éviter au maximum les manœuvres des camions en voirie. L'organisation interne de ces voiries permet également de :

- Relier la zone portuaire depuis l'îlot 12-Boghossian : des connexions privilégiées sont possibles entre ce système et le port. Le système doit être aménagé de manière à permettre la cohabitation adéquate avec le logement, non seulement par la couverture des zones de manœuvres, mais en veillant à ne pas induire un système d'aller-retours incessants entre la zone portuaire et l'activité économique à proximité ;
- D'atteindre le système d'activités productives organisé à l'arrière de la Tête de Biestebroeck via l'intérieur du système développé à l'est de la rue Dante. Ceci permet notamment d'alléger les charrois lourds sur la deuxième partie de la rue Dante.

En retrait par rapport à ces voiries, des passages mènent donc en intérieur de bloc, dans un espace interne moins visible depuis la rue et pas systématiquement accessible au public, dépendant du système mis en place et des possibilités de mutualisation des espaces internes. Les activités productives y sont rassemblées et organisées en arrière-plan de la vie du quartier. Leur implantation étant totalement indépendante de la trame urbaine. De cette manière des superficies importantes peuvent y être développées. Au sein de ces blocs, les espaces extérieurs sont organisés en fonction des besoins propres aux entreprises (desserte, manœuvres, etc.). Au sein de l'îlot 13- Travail et Vie, un passage pour les modes doux est toutefois imposé, de manière à faciliter la traversée du quartier.

D'un point de vue montage de projet, la typologie permet un développement des bâtiments à destination des activités productives en fonction de l'évolution des besoins, à moyen ou long terme. L'immobilier économique peut être développé pour partie a minima par des opérateurs spécialisés sous la forme de parc PME urbain. La proposition dans son ensemble rend possible une diversification des produits immobiliers et leur modularité.

En organisant un système de voirie desservant prioritairement les fonctions résidentielles la qualité du quartier est atteinte, même sans un développement complet des espaces logistiques à court terme.

Là où cela s'avère nécessaire, l'activité peut également être organisée à couvert, grâce à la réalisation de toitures s'étendant depuis les espaces privatifs d'activités productives jusqu'aux espaces de manœuvre nécessaires à leur bon fonctionnement.

Les entreprises ne peuvent pas fonctionner sans le maintien de la bonne accessibilité du site pour le charroi. Ces accès doivent tenir compte des rayons de giration des camions et les voiries et doivent avoir des largeurs adaptées aux charrois lourds et semi-lourds.

Toutefois, il est possible d'envisager la couverture des espaces interstitiels, des voiries de dessertes, des zones de déchargement... Ceci afin de protéger les riverains et de limiter notamment les nuisances sonores vis-à-vis de la fonction résidentielle. La toiture permet également de faciliter les chargements / déchargements, ainsi réalisés à l'abri des intempéries.



*Organisation des entreprises de manière très souple, sous une vaste couverture commune (NDSM werf, Amsterdam); (Greenbizz, Bruxelles)*

Les constructions liées aux activités productives seront nécessairement couvertes d'une toiture végétale (conformité au RRU). Ces espaces doivent être le support d'espaces extérieurs à destination des logements, lorsqu'ils sont accolés. Plus encore, il est possible d'imaginer que des activités collectives investissent ces espaces (activités de loisirs, potagers en toiture, équipements de type crèche ou infrastructures sportives...)

Les abords des constructions en intérieurs de blocs devront être particulièrement soignés et définis dans les projets de développement. Ils peuvent en effet être le support d'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 mutualisées entre les différents types de riverains (entreprises, habitants...).



*Tenue d'activités collectives dans des espaces fonctionnels pour les entreprises*



*Aménagements qualitatifs des abords offrant différents types d'usages*



*Marquages au sol offrant une polyvalence dans les usages des espaces extérieurs*

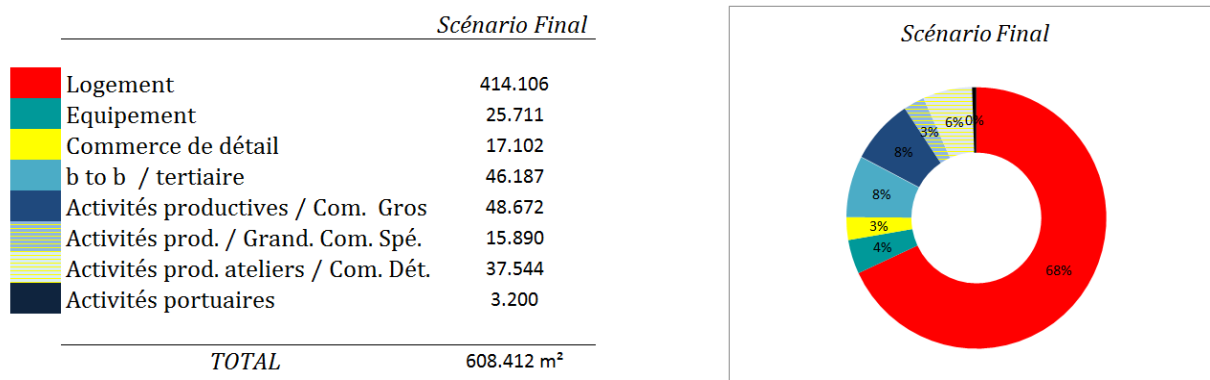
Le scénario final permet de répondre aux grands enjeux suivants au sein de la ZEMU :

- Constitution de fronts urbains, création d'une trame urbaine cohérente à l'échelle du quartier;
- Grande diversité dans les typologies d'entreprises pouvant trouver leur place dans le système ;
- Grande flexibilité pour l'organisation des entreprises au sein des blocs et garantie de fonctionnement de ces activités en minimisant les nuisances vis-à-vis du logement ;
- Potentiel pour la création d'espaces de convivialité assurant une plus-value pour le fonctionnement des entreprises ;
- Potentiel particulier pour la création de synergies entre la fonction résidentielle et les activités productives ;
- Facilité d'échelonnement pour la réalisation des mètres carrés d'entreprise dans le temps.

### 5.2.4.3. Aspects techniques

#### A. Programme

Le programme atteint par le scénario de spatialisation peut être récapitulé selon les grandes catégories du tableau ci-dessous.



**Figure 25 : Programme du scénario final**

Les constats suivants peuvent être faits :

- Le nombre de mètres carrés totaux s'inscrivent dans les ambitions données en phase de programmation ;
- Le nombre de mètres carrés de logement a été renforcé. Ceci est possible grâce à l'affinement des typologies d'entreprises et la prise en considération de typologies de logement atypiques, liées aux activités productives ; Les logements prévus aux 1ers étages pourront être couplés aux logements des étages supérieurs en vue de créer des duplex bifaces, avec accès aux toitures des entreprises ;
- Les ambitions en termes d'équipement sont rencontrées : la spatialisation prévoit la réalisation d'une école fondamentale, d'une école secondaire ainsi que d'une haute école. Elle réserve également des mètres carrés pour des besoins ultérieurs potentiels.
- Les mètres carrés possibles pour les commerces de détail ne sont pas excessifs.
- Les mètres carrés de services intégrés aux entreprises ont été diminués par rapport aux mètres carrés prévu par les scénarios de spatialisation. Le potentiel développé est cependant directement lié aux activités productives et peu valorisable pour la réalisation de bureaux. Une flexibilité devra être introduite dans les prescriptions pour laisser la place à des projets spécifiques et à une diversification de ces mètres carrés potentiels. Notamment, pour le développement de logements ou d'équipements selon des typologies atypiques. Par exemple, des logements intégrant des ateliers, des petits équipements sportifs, des espaces associés au développement d'agriculture urbaine en toiture...

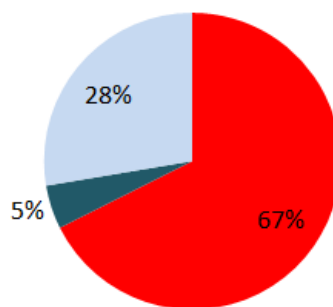
- Les ambitions en termes d'activités productives sont (largement) rencontrées. La flexibilité mise en place permet de surcroît la réalisation de typologies d'entreprises très différentes et un échelonnement dans le temps qui ne pénalise pas le développement du caractère urbain dans la zone.
- Les possibilités de développement des activités portuaires sont préservées et même renforcée grâce à l'introduction d'une plus grande mixité au sein de la zone.

La spatialisation permet donc une valorisation ambitieuse des objectifs de la zone, en particulier dans la réponse apportée à la philosophie souhaitée pour les ZEMU.

## B. Respect des contraintes règlementaires

### B.1. Prescription ZEMU

Au stade actuel du projet il n'est pas possible de déterminer le nombre de mètre carrés par projet. Toutefois, la spatialisation permet d'appréhender l'ordre de grandeur rendu possible, par fonction, au sein de la ZEMU. La proportion qui en découle peut être schématisée comme suit :



**Dans la ZEMU, répartition entre les fonctions :** ■ Logement ■ Equipement ■ Activité (zemu)

Ce schéma montre que la proportion de logement en ZEMU est largement supérieure au 40% imposés par les prescriptions règlementaires (pour les projets de > 10.000m<sup>2</sup>).

Parallèlement, le tableau ci-dessous met en avant le fait que la proportion d'activité productive est supérieure au 90% imposés par les prescriptions règlementaires (pour les projets de > 10.000m<sup>2</sup>).

taux emprise activités (m <sup>2</sup> activités / Emprise)	Ilot 8 <i>Tête B</i>	Ilot 11 <i>Atenor</i>	Ilot 12 <i>Rivand</i>	Ilot 13 <i>Travail et vie</i>	Ilot 14 <i>Petite Ile</i>	TOTAL
SCENARIO Final	127%	103%	127%	151%	89%	120%

### **Proportion d'activités productives au sens de la ZEMU**

### B.2. Zone portuaire

Le scénario de spatialisation introduit une possibilité de mixité au sein de la zone. Sur le plan réglementaire, cette mixité induit la nécessité d'une dérogation au PRAS pour l'introduction de la fonction résidentielle, sans porter atteinte à la destination de la zone.

Les possibilités d'obtention d'une telle dérogation ne sont pas garanties. Par contre, la mixité envisagée par le PRAS (équipements, espace vert, commerces) pourrait y trouver sa place.

Ces autres fonctions peuvent ainsi être autorisées et réalisées sur le long terme.

### B.3. Seveso

Les scénarios à l'étude ont été établis en partant du principe que l'activité SEVESO (COTANCO II) serait délocalisée.

Le départ de l'activité à risque sur ce site est une condition préalable pour le développement de la zone.

## **C. Densité**

La spatialisation a précisé les formes urbaines souhaitées au sein du périmètre. La densité qui en résulte pour le quartier et ses différentes entités est illustrée par les P/S repris dans le tableau ci-dessous.

Afin de permettre la comparaison, les P/S bruts et nets y ont été distingués. Ils sont détaillés selon les différentes entités établies dans le cadre du masterplan (front habité, pôle urbain, quartier mixte et port).

<i>Scénario Final.</i>	<i>Front habité</i>	<i>Pole Urbain</i>	<i>Quartier mixte</i>	<i>Port</i>	<i>Total</i>
Superficie Plancher	167.470	70.700	349.152	21.090	608.412
Superficie îlot	149.612	22.924	213.839	39.419	425.794
P/S	1,1	3,1	1,6	0,5	1,4
Superficie îlot net	72.824	11.065	120.966	15.974	220.829
P/S net	2,3	6,4	2,9	1,3	2,8

*Calcul des P/S net et brut selon les différents scénarios à l'étude – par entité urbanistique*

Ces chiffres montrent que les objectifs initiaux définis pour la zone ont bien été rencontrés, sans pourtant atteindre des densités excessives au sein des différents îlots. Les P/S brut montrent que la densité du quartier reste acceptable pour les différents cas de figure.

Pour atteindre les objectifs de la zone et permettre la viabilité financière des développements il n'est a priori pas souhaitable de diminuer la densité envisagée compte tenu des niveaux de pollution rencontrés sur la plupart des terrains.

#### **5.2.4.4. Conclusions et recommandations**

Les différents apprentissages à prendre en compte pour la retranscription du présent scénario en un Plan Particulier d'Affectation du Sol peuvent être récapitulés comme suit.

Certains aspects seront à prendre en compte dans le Plan de Qualité Paysagère. Celui-ci devra être lu en parallèle des aspects réglementaires, afin de spécifier le caractère souhaité pour les espaces publics au sein du périmètre.

#### **A. Aspects généraux**

- Les prescriptions devront être réalisées de manière à introduire une flexibilité dans la forme urbaine. Celle-ci est en effet nécessaire à la réalisation de projets architecturaux de qualité : tendre à la réalisation d'un PPAS souhaitable, flexible et réaliste ;
- Importance d'appréhender la structure urbaine des espaces publics à l'échelle du quartier, de manière à apporter une cohérence globale, quelle que soit la vitesse de réalisation des opérations privées ;
- Favoriser une interprétation souple des prescriptions du PRAS pour les proportions imposées par la prescription ZEMU dans le cadre d'un PPAS :
  - Réalisation des proportions de mètres carrés par groupe de parcelles ;
  - Préserver une possibilité de réalisation de manière échelonnée dans le temps.
- Le départ de l'activité à risque sur le site Cotanco constitue une condition préalable pour le développement de la zone.



## B. Espaces ouverts

- Valoriser le caractère identitaire lié au passé industriel de la zone ainsi qu'à la présence des infrastructures portuaires, en particulier dans le caractère donné à l'aménagement des espaces publics ;
- Optimiser les possibilités de lieux de séjours dans l'espace public et diversifier les activités qui peuvent y prendre place : repos, promenade, jeux et infrastructures sportives à destination des différentes tranches d'âges, lieux de rassemblements...
- Le principe de valorisation des trames vertes et bleues sur l'ancien tracé de la Senne est à intégrer dans les ambitions du PPAS et du Plan de Qualité Paysagère de même que l'aménagement de milieux diversifiés au sein des espaces verts proposés ;
- Veiller à l'activation des nouveaux espaces publics en veillant à une bonne configuration des lieux et l'implantation de fonctions adéquates ;
- Sur le square E.Vandervelde l'aménagement de l'espace public devra viser à :
  - 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 ;
  - intégrer des fonctions dans les rez-de-chaussée qui bordent le square, de manière à constituer des socles actifs qui participeront à l'activation de l'espace public.
  - penser l'espace de manière à rendre possible et stratégique la potentielle future plateforme RER.

## C. Port et quais

- 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. Permettre la mise en place d'un espace ouvert et public singulier en lien avec une offre horeca en début de linéaire commercial, rive droite, comme accroche pour le développement commercial de la zone ;

Le PPAS cadrera les possibilités de constructions pour rendre l'aménagement possible.

Le Plan de Qualité Paysagère orientera l'aménagement des différents espaces vers un objectif commun.

- Pour l'aménagement des quais le long du bassin, il est souhaitable de privilégier l'ambition maximale en termes de vie de quartier et de préserver les possibilités de réalisations, même à long terme. Les solutions évolutives et adaptables constituent en ce sens une piste intéressante à courts et moyens termes, afin de permettre un investissement de ces espaces par la vie du quartier.

- Les dispositions réglementaires relatives à l'aménagement des zones portuaires seront détaillées dans les prescriptions du PPAS. Elles viseront à optimiser le fonctionnement de la zone en relation au quartier et le caractère souhaité pour les zones portuaires.
- Une dérogation au PRAS devra être sollicitée si la fonction résidentielle est introduite au sein des zones portuaires. Les possibilités d'obtention d'une telle dérogation ne sont pas garanties. Par contre, la mixité envisagée par le PRAS (équipements, espace vert, commerces) pourrait y trouver sa place.
- Dans la mesure du possible, préserver les possibilités d'accès aux quais pour les modes actifs, en dehors des heures d'activités des entreprises.

#### **D. Espaces bâtis**

- Il n'est pas souhaitable de diminuer la densité bâtie envisagée : celle-ci est généralement plus forte dans les projets de reconversion étudiés et permet de répondre au double défi de la démographie galopante combinée à la rareté du foncier. Etant donnée l'ambition de mixité qui caractérise le présent PPAS et les contraintes identifiées en matière de dépollution de sols et d'obligation à réaliser un immobilier économique découlant de la ZEMU, une certaine densité est également nécessaire pour assurer la faisabilité des opérations immobilières projetées. Notons toutefois qu'un compte à rebours partant des frais de viabilisation et donc de dépollution pour estimer des droits à construire nécessaire n'est pas à la base de la proposition.
- Veiller à la qualité de la fonction résidentielle induite dans un contexte de forte mixité de fonctions ;
- Ne pas induire un développement démesuré de mètres carrés de bureaux. Au sein de la ZEMU, le PPAS devra préciser dans quelle mesure les espaces potentiels destinés aux services intégrés aux entreprises sont autorisés en complément des mètres carrés d'activités « réellement » productives.
- Limiter le commerce intra-quartier (rive droite) à du commerce de proximité et ainsi éviter la mise en place d'un linéaire qui serait concurrentiel à l'existant.
- Maintenir une certaine flexibilité pour les volumes situés au-dessus des espaces d'activités productives en rez-de-chaussée. En particulier, viser à diminuer les superficies de services intégrés aux entreprises et offrir une marge pour la réalisation de logements ou équipements atypiques ;
- Préserver les possibilités de développement sur les terrains publics, sans qu'elles ne constituent des impératifs pour la qualité des espaces créés à court terme.
- 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. En ce sens mais aussi compte-tenu de l'absence de terrain public et de la recherche de mixité sociale, le conventionnement d'une partie du parc de logement neuf au travers des charges d'urbanisme semble une piste fort probante.

## E. Zones d'entreprises en milieu urbain

- Le marché lié aux activités productives est constant en termes de demande, mais particulièrement volatile en termes de typologies d'ateliers. Il est donc impératif de permettre le développement de différentes typologies au sein de la ZEMU et de viser à la création de structures modulables. Ceci afin d'assurer une adaptation possible en fonction des besoins à venir à moyen et long terme.
- Les types d'espaces destinés à accueillir des entreprises sont très différents les uns des autres. Cependant ils nécessitent tous une bonne accessibilité, une modularité des espaces... ainsi qu'un prix de location adéquat pouvant parfois peser sur les bilans des opérations. La recherche d'opérateurs spécialisés, qui connaîtraient ce marché spécifique, semble utile voire nécessaire. De même, la prise en portefeuille d'une partie de ces locaux par un opérateur spécialisé et/ou public (CityDev) semble être un catalyseur pour un développement moins risqué des projets (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 souhaite pas investir dans les locaux qu'elles occupent.
- La visibilité des entreprises, la qualité de vie dans les espaces et l'aménagement des espaces extérieurs sont des aspects à intégrer, surtout dans la création d'un projet neuf, même s'ils ne rentrent pas de manière déterminante dans les critères de sélection des entreprises.
- 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 contribuera ainsi à constituer une plus-value pour la qualité de vie dans la zone.

## F. Patrimoine

- Le PPAS devra souligner la pertinence de maintenir les traces historiques existantes et de privilégier le maintien du patrimoine présent plutôt que sa démolition. Pour se faire, il devra rendre possible la création de nouveaux volumes intégrant les constructions existantes. 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 devront veiller à tirer parti du caractère industriel passé et s'inscrire en continuité avec cette identité.

## G. Mobilité

- En matière de circulation, l'aménagement du réseau de voiries devra permettre de limiter le trafic de transit et d'assurer une bonne accessibilité du projet en lien avec les axes structurants situés en périphérie ;
- La réouverture du Pont Marchant est une condition préalable pour permettre le lien entre les deux rives du Canal et assurer une circulation optimale au sein du périmètre ;
- La circulation interne au projet devra limiter au maximum les infrastructures de circulation automobiles/camions nécessaire afin notamment d'assurer la qualité de vie du quartier (sécurité, cheminements doux, ...). Pour ce faire la circulation sera rabattue le plus rapidement possible vers les axes structurants proches des îlots ;
- En termes de transports en commun, comme déjà évoqué dans la première partie de l'étude, il faudra particulièrement veiller à accroître l'offre en transport en commun, en particulier en lien avec le boulevard Industriel et le pont Marchant. Cet accroissement de l'offre pourra passer 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 qui permettront en autres de relier la station de métro Ceria ;
- Concernant les besoins en termes de stationnement, il semble pertinent d'étudier finement les potentialités de mutualisation du stationnement sur le site. Cette mutualisation permettrait, d'une part de réduire les besoins globaux en stationnement et donc l'emprise nécessaire, et d'autre part de globaliser le stationnement afin de permettre une meilleure adaptation de l'offre en stationnement par rapport à l'évolution de la demande.

Cette globalisation/mutualisation permettra également de rationaliser les accès depuis-vers les parkings en limitant le nombre d'accès et en connectant les parkings le mieux possible au réseau structurant. Les autres voiries locales ne servant plus qu'occasionnellement à la circulation et desserte des autres activités, commerces et écoles notamment. Les voies locales seront dès lors aménagés en zone de rencontre/zone résidentielle afin de favoriser la circulation des modes actifs et la qualité de vie du quartier.

- En ce qui concerne les modes actifs, le PPAS devra insister sur la création d'un véritable maillage piéton et cyclable qui limitera au maximum les détours entre les affectations du projet, et les points d'attraits que sont, les zones de commerces, les équipements et les arrêts de transports en commun.

### 5.3. Phase 3 : Prescriptions

Cette a pour objectif de définir concrètement les prescriptions littérales et graphiques du projet de PPAS en tenant compte des différentes recommandations émises lors de la phase 2.

Aucune variante n'est étudiée lors de cette dernière phase.

## 5.4. Tableaux de synthèse

Des tableaux synthétiques ont été réalisés et permettent de dégager, par thématique environnementale, les principales conclusions du RIE pour les 3 phases d'élaboration du projet de PPAS.

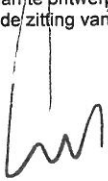



Le tableau de la phase 1 de programmation reprend les conclusions de l'analyse des 3 scénarios de programmation (scénario tendanciel, scénario Extrapolation Plan Canal, scénario Masterplan) qui ont permis de guider l'élaboration du scénario de programmation final. A noter qu'à ce stade de programmation, il n'est pas possible d'avoir une analyse spatialisée, à l'exception du volet urbanistique qui distingue les grands principes pour chaque partie du périmètre.

Le tableau de la phase 2 de spatialisation reprend l'analyse des 4 scénarios de spatialisation selon les différentes parties du périmètre.

- Les points qui figurent **en gras** sont les enjeux identifiés ou les éléments potentiellement problématiques ;
- Les points en **orange** sont les éléments retenus pour l'élaboration du scénario final ;
- Les points précédés d'un « > » sont les conclusions/recommandations générales à prendre en considération

Le tableau de la phase 3 reprend l'analyse des prescriptions selon les différentes parties du périmètre.

Les tableaux figurent en « ANNEXE : TABLEAUX DE SYNTHÈSE »

<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 style="text-align: center;"></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 style="text-align: center;"></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 style="text-align: center;"></p> <p>In opdracht,  L'Échevine du Développement Urbain et de la Mobilité,  De Schepen 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 style="text-align: center;"></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>