

A photograph of a river scene. In the foreground, a large, leafless tree stands on a grassy bank. A metal fence runs across the middle ground, separating the grass from the river. In the background, a wide river flows, with a road and several buildings visible on the opposite bank. The sky is overcast.

# *PPAS BIESTEBROECK*

ANNEXES

COMMUNE D'ANDERLECHT | juin 2016



## **COLOFON**

Association momentanée  
ARIES Consultants - BUUR



**ARIES CONSULTANTS, SOCIÉTÉ ANONYME**

rue des Combattants 96

1301 Bierges | BE

T +32 10 430 113

F + 32 10 430 111

E [info@ariesconsultants.be](mailto:info@ariesconsultants.be)

[www.ariesconsultants.be](http://www.ariesconsultants.be)

Chef de projet | ir. Gilles LEDENT

Collaborateurs | Hélène Delmée, Thierry BOEREBOOM, David DE BORMAN, Dr. Ir. Séverine DELSTANCHE, Ir.

Alexandra DUFAY, Ir. Arnaud GOSSIAUX, François HALBARBIER, ir. Louis VANDEBROEK



**BUUR SCRL**

Sluisstraat 79 / 03.02 • B

3000 Leuven, BE

T +32 (0) 16 89 85 50

F +32 (0) 16 89 85 49

E [buur@buur.be](mailto:buur@buur.be)

[www.buur.be](http://www.buur.be)

Chef de projet | ir. arch. Hélène RILLAERTS

Collaborateurs | Anna SANS ORRIOLS, Jens AERTS, Florence VANNOORBEECK, Diego LUNA QUINTANILLA



**IDEA CONSULT**

Avenue des Arts 1-2, boîte 16

1210 Bruxelles, BE

T +32 (0)2 / 300 85 15

F+32 (0)2 / 282 17 15

E [jan.verheyen@ideaconsult.be](mailto:jan.verheyen@ideaconsult.be)

[www.ideaconsult.be](http://www.ideaconsult.be)

Chef de projet | Hélène GUERARD

Collaborateurs | Pieter STAELENS





**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la première réunion du  
**11 février 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	M. DENEUBOURG A. FERRAO SANTOS (part.)
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
ADT Port de Bruxelles	Y. ROUYET (part.) D. MERTENS

*Invités :*

Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	J. AERTS (part.)
--	------------------

*Excusés :*

Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER J. VACANT
Bruxelles-Mobilité - Direction Projet et Travaux de Voiries :	D. PINTO

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 45 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. COMITE D'ACCOMPAGNEMENT

La composition du Comité d'accompagnement, arrêtée par le gouvernement, est présentée par le Président.

Le Comité sera composé des membres effectifs suivants : la commune d'Anderlecht, A.A.T.L.-Bruxelles Développement urbain/Direction Urbanisme, A.A.T.L. – Bruxelles Développement urbain/Direction Etudes et Planification, I.B.G.E – Bruxelles Environnement /Division Autorisations et Partenariats, A.E.D. - Bruxelles-Mobilité/Direction Stratégie.

Les membres associés seront les suivants : A.E.D. - Bruxelles-Mobilité/ Direction Projets et Travaux d'Aménagements de Voirie, le Port de Bruxelles, l'A.D.T. et un représentant du bureau chargé de la conception du Plan Canal.

## 2. APPROBATION DU CHARGE D'ETUDE

Le choix de l'association momentanée ARIES CONSULTANT – BUUR comme auteur du plan et du RIE est approuvé par le Comité.

Sur proposition de BDU/DU et de la commune, le Comité invite l'auteur de plan pour la suite de cette réunion du comité.

## 3. CAHIER DES CHARGES

Le Comité s'interroge sur la portée du Masterplan, présenté dans le cahier des charges comme base de travail, et les possibilités de définir éventuellement des alternatives qui s'en écartent.

L'auteur de plan donne une courte description de la méthode de travail qui a amené à la proposition de Masterplan. Il indique sa volonté de reprendre ce Masterplan comme base de travail dans le cadre de l'élaboration du PPAS, vu la somme de travail qu'il représente. Il s'agit déjà d'une sorte de consensus entre les différents acteurs dans la zone, qui s'est opéré notamment au travers d'une concertation avec le bureau ayant élaboré le Plan Canal.

Un des aspects qui a encadré la réalisation de ce Masterplan était la volonté de ne pas déroger au PRAS, le Masterplan est donc conforme à celui-ci.

BDU/DU indique que la prochaine réunion du 16/02 aura notamment pour objet une présentation détaillée du Masterplan et de la méthodologie qui sera suivie.

Le CA considère que le Masterplan peut effectivement être repris comme base de travail, sous réserve des remarques qui seront effectuées lors du prochain CA.

Toutefois, pour éviter de fermer des portes dans ce début d'élaboration du plan, le CA propose de considérer une seconde alternative. Cette alternative, dite « dérogatoire », permettrait à l'auteur de plan d'envisager les possibilités supplémentaires offertes par de potentielles dérogations au PRAS ou bien par un ajustement du périmètre du PPAS. *Cette alternative devra se conformer aux documents stratégiques régionaux existant, notamment le Plan Directeur Canal.* Le chargé d'étude établira une proposition d'alternative en ce sens à valider lors d'un CA ultérieur.

Outre cette question d'alternative, le projet de cahier des charges est approuvé moyennant les remarques suivantes :



- B-M/DS signale que les pieds de page présentent des dates différentes en fonction de la page ;
- Page 7 : B-M/DS indique qu'il faut vérifier la définition du périmètre, la rue de la Petite-Ile et la boulevard Industriel forme sans doute encore la rue des Deux Gare à cet endroit. *Après vérification, la commune confirme la définition du périmètre tel que présenté dans le cahier des charges ;*
- Page 15 : B-M/DS signale que le Plan de Sécurité routière devrait aussi figurer dans les plans à prendre en compte ;
- Page 16 : concernant les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement, B-M/DS demande que ceux qui « sortent du cadre du PPAS » soient néanmoins mentionnés et explicités ;
- Page 23 :
  - B-M/DS demande que soit systématiquement étudiés :
    - Les situations actuelle et projetée ;
    - Les couples offre/demande et déplacement à l'origine/à destination ;
  - B-M/DS signale que la question des livraisons ne semble pas abordée dans ce cahier des charges alors qu'elle devrait l'être ;
  - B-M/DS fait remarquer que les aspects d'accessibilité doivent s'étudier sous l'angle d'une accessibilité « universelle » (PMR...) ;
- Page 24 :
  - B-M/DS demande que le périmètre large pour l'aire d'étude « mobilité » précise qu'on parle du boulevard Industriel et de la chaussée de Mons « depuis le Ring et jusqu'à la petite ceinture » ;
  - B-M/DS indique que la gare de Cureghem (potentielle halte RER) doit être incluse dans le périmètre « élargi » ;
  - B-M/DS signale qu'ils ont des données de comptage dans la zone à communiquer ;
  - B-M/DS fait remarquer que la description des transports en commun devra comprendre aussi les distances auxquelles se trouvent les différents arrêts, pour évaluer leur attractivité ;
  - Le terme « comité de suivi » devra être remplacé par « Comité d'Accompagnement » ;
- Page 25 :
  - B-M/DS signale que la Direction de la Sécurité Routière de Bruxelles-Mobilité dispose d'une cellule « Accidents » qui aura aussi des informations utiles concernant la zone ;
  - Pour le transport par voie d'eau, le Port de Bruxelles insiste pour que les possibilités existantes en termes de recours à la voie d'eau, notamment pendant les chantiers (apports des matériaux, évacuation des déchets...), soient prises en compte ;



- B-M/DS indique pour les recensements de places de stationnement qu'ils disposent sans doute de données dans la zone. Le chargé d'étude confirme que, une fois les différentes données rassemblées, une proposition de stratégie de comptage sera proposée au CA. B-M/DS rappelle que les places vélo et les stations villo devront aussi être recensées ;
- Pour la circulation des modes actifs, B-M/DS signale que la présence d'ICC doit être vérifiée et que le PAVE (Plan d'Accessibilité pour les Voiries et les Espaces publics) de la commune doit être pris en compte ;
- Page 26 : B-M/DS signale que les zones de conflit éventuelles doivent bien être analysées « tous modes confondus » ;
- Page 34 : B-M/DS constate que la diminution des consommations énergétiques liées aux déplacements est reprise dans la définition de la thématique mais ne revient plus après dans le contenu des différentes phases ;
- Page 37 : B-M/DS fait remarquer que la définition de l'aire géographique pour la thématique « être humain » est vague. BDU/DU considère qu'il est difficile de la définir précisément à ce stade mais que la phase de diagnostic permettra d'arrêter un périmètre plus précis ;
- Pages 39 et 40 : la répartition des exemplaires des rapports intermédiaires et finaux devra être modifiée pour correspondre à la composition du CA arrêté par le gouvernement. *Concernant le format des documents à fournir, BDU/DEP demande que les documents cartographiques soient fournis en PDF mais aussi en format shapefile ;*

#### **4. DELAI POUR LA REALISATION DE L'ETUDE**

Un délai de **12 mois** est accordé au chargé d'étude pour élaborer le PPAS et son RIE. Un planning plus concret sera discuté lors du prochain CA.

#### **5. PROCHAINE REUNION**

La prochaine réunion est fixée au 16 février 2015 à 13h30.

*La séance est levée à 11 heures 15*

\*\*\*





**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroeck »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la seconde réunion du  
**16 février 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS (Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	M. DENEUBOURG A. FERRAO SANTOS
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL G. VAN GOIDSENHOVEN (part.)
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
ADT	C. HEUGHEBAERT R. MAGIN
Port de Bruxelles	D. MERTENS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER J. VACANT

*Invités :*

Auteur de plan	H. RILAERTS
(Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. DELMEE J. AERTS G. LEDENT

*Excusé :*

Bruxelles-Mobilité - Direction Projet et Travaux de Voiries :	D. PINTO
--	----------

*Le Président ouvre la séance vers 13 heures 30 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. MOT INTRODUCTIF DE LA COMMUNE

La réunion est introduite par une présentation du contexte et des objectifs de ce PPAS, réalisée par M. Van Goidsenhoven, échevin de l'urbanisme de la commune d'Anderlecht.

## 2. APPROBATION DU PV PRECEDENT

Le PV précédent est approuvé moyennant les remarques suivantes :

- BDU/DEP rappelle qu'ils souhaiteraient recevoir les documents cartographiques dans un format « .shp » et pas seulement en « .pdf » ;
- Page 2 : concernant la définition d'une alternative dite « dérogatoire », l'ADT rappelle que le Plan Directeur Canal représente la vision stratégique de la Région sur ce périmètre. Il est indispensable que cette alternative « dérogatoire » soit conforme aux prescrits du Plan Canal pour la zone. BDU/DU fait remarquer que c'était bien l'intention mais que les aspects dérogatoires à considérer sont potentiellement plus larges que le seul plan canal. La volonté du CA était d'avoir une alternative permettant de ne pas rater une opportunité qui serait mise de côté a priori du seul fait de son aspect dérogatoire. De même, une modification du périmètre pourrait aussi être étudiée dans le cadre de cette alternative ;
- Page 3 : B-M/DS signale que sa remarque concernant le périmètre concerne plutôt la rue des Deux Gares que celle des Deux Eglises. Après vérification, la commune confirme que le périmètre est correct. Il s'agit bien de la "rue de la Petite Ile" (côté impair); car la rue des deux Gares est du côté pair de la rue. Par ailleurs, le boulevard Industriel démarre au carrefour de la rue de la Petite Ile qui monte vers le Pont Marchant ;
- Page 3 : B-M/DS indique qu'il s'agit de la cellule Accident de la Direction Sécurité routière ;

## 3. PRESENTATION DE LA METHODOLOGIE

L'auteur de plan procède à une présentation du master plan. Celui-ci est un document officiel, validé par le Collège des bourgmestres et échevins ainsi que par le Conseil communal. Il est à observer en parallèle avec la vision régionale élaborée pour la zone, notamment par l'intermédiaire du Plan Canal.

Dans l'esprit de l'auteur de plan, le PPAS est maintenant l'occasion de faire se rejoindre ces deux visions, au travers de la définition d'un programme capable.

Suite à la présentation, B-E signale qu'il faudra porter une attention particulière à la place des modes actifs au sein du périmètre.

Par ailleurs, un des enjeux majeur sera la requalification des anciens îlots industriels. La question de la gestion des intérieurs d'îlots, notamment dans le cadre de la mixité voulue par les ZEMU, ainsi que la récréation d'îlots, devra donc avoir une place importante dans ce RIE.



Le CA conclut que le Masterplan tel que présenté constitue une excellente base de travail, couplée à l'alternative dont le cadre a été défini lors du premier CA. BDU/DU rappelle toutefois qu'on ne peut pas se priver d'une validation formelle des différentes étapes d'élaboration du RIE, basée sur des documents écrits remis suffisamment à l'avance.

En termes de méthodologie, et au vu des enjeux majeurs autour de la zone, l'auteur de plan aimerait éviter un travail inutile. Il demande donc si une validation des options choisies pour le PPAS, aux différentes étapes d'élaboration de celui-ci (programmation, spatialisation, ...) est possible en cours d'étude.

BDU/DU et B-E rappelle que le comité n'a pas pour rôle, ni pour mandat, de valider les options choisies dans le cadre de l'élaboration du PPAS. Son rôle est de suivre l'élaboration du RIE et de valider sa conformité au cahier des charges. BDU/DU signale toutefois que, à l'initiative des différents membres du CA, de telles étapes de validations sont bien évidemment envisageables. Mais elles ne rentrent pas dans le contexte du Comité lui-même. L'ADT et BDU/DEP indiquent ainsi être disposés à organiser une telle validation vis-à-vis de leur autorité politique de tutelle.

Concernant les prochaines étapes, BDU/DU rappelle que le délai de dix jours demandé entre la réception des documents et la réunion du CA est essentiel pour que les documents aient le temps d'être analysés correctement par les membres du CA. L'auteur de plan en convient mais signale que ces délais réduisent encore leur marge de travail. Il demande alors que puissent être fournis de réels documents de travail, dont la mise en forme ne reflétera pas la forme final du rapport.

#### **4. PROCHAINE REUNION**

La prochaine réunion est fixée au 03 avril 2015 à 13h30. Elle concernera la validation de la situation existante et d'une proposition d'hypothèses de programmation.

#### **5. VISITE DU PERIMETRE**

Une visite du périmètre est organisée pour la CA par le chargé d'étude.

*La séance est levée à 17 heures 00*

\*\*\*



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la troisième réunion du  
**03 avril 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER J. VACANT (Part.)
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
ADT Port de Bruxelles	R. MAGIN D. MERTENS

*Invités :*

Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. RILLAERTS H. DELMEE (part) G.LEDENT
IDEA CONSULT	H. GUERARD (part)

*Le Président ouvre la séance vers 13 heures 15 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRECEDENT

Le PV du CA2 du 16/02/2015 sera approuvé lors du quatrième CA.

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE

La commune d'Anderlecht a remis par écrit différentes remarques portant sur la forme du rapport. Celles-ci n'ont pas été discutées lors de la réunion du CA et sont annexées au présent PV.

### 1. Introduction

- Page 5 : considérant le caractère dérogatoire du PPAS, le CA considère qu'il est trop tôt dans la procédure pour se prononcer définitivement à ce sujet ;
- Page 11 : la commune précise qu'Aries est le responsable de ce dossier ;
- Page 12 :
  - La commune précise que l'orthographe correcte est « Zege » et non « Zegge » ;
  - Les représentants de l'ADT sont M. R. Magin et Mme C. Heughebaert ;

### 2. Présentation du projet de PPAS et Objectifs

- BDU/DEP signale qu'il faut parler systématiquement de « projet de PRDD » et non pas de « PRDD » dans ce document ;
- Page 17 : l'ADT demande s'il est nécessaire d'inclure un plan fédéral de développement durable couvrant la période 2004 à 2008 ;
- Page 19 : B-E demande de restructurer cette partie afin de distinguer clairement les plans et documents réglementaires des plans d'orientation ;
- Page 20 : B-M/DS signale que le CTU est en cours de réalisation, il convient d'indiquer qu'une attention particulière sera portée sur la compatibilité de ce projet avec « l'environnement urbain » plutôt qu'avec « le projet de PPAS ». Le Port précise qu'à ce stade la dalle est finie et qu'un candidat pour l'exploitation devrait être choisi d'ici à la fin de l'année. B-M/DS signale qu'il faut bien distinguer le projet de CTU, en cours de réalisation, d'un potentiel CDU. *Il y a d'ailleurs un intérêt çà inclure un CDU dans l'analyse* ;
- Page 21 :
  - de manière générale, BDU/DU demande de systématiquement préciser l'autorité ayant élaboré les différents plans présentés ainsi que les dates de ceux-ci ;
  - BM/DS signale qu'il faut aussi mentionner le plan de stationnement et le PAVE de la commune ;
- Pages 28 et 29 :
  - La commune demande de reformuler le paragraphe introductif au PCD. Il ne se limite pas seulement à quatre zones, même s'il s'agit de projets phares qui impactent le PCD, mais touche l'ensemble de la commune ;
  - BDU/DEP signale que le PCD est en cours d'approbation par le Gouvernement. Il faudra sans doute bientôt compléter ce chapitre suite à cette approbation ;



### **3. Analyse des incidences par thématique**

#### *1. Urbanisme et patrimoine bâti*

- B-E demande s'il est réellement nécessaire de décrire à nouveau les différents plans qui interviennent dans ce chapitre, par exemple le PRD, alors que ceux-ci l'ont été dans la partie introductive. Le chargé d'étude indique qu'il lui a semblé utile d'avoir les différents plans dont la compatibilité doit être étudiée directement en regard de l'analyse, pour la facilité du lecteur. Le CA décide de garder la structure telle qu'actuellement, mais signale qu'il faudra se reposer la question quand on sera plus avancé dans l'analyse ;
- B-E suggère de scinder la présentation du contexte entre les 2 rives. BDU/DU confirme que cela pourrait être pertinent pour mieux faire ressortir les spécificités de la zone résidentielle, actuellement peu développées dans le chapitre ;
- Page 3 : BDU/DU fait remarquer que le PRAS ayant été modifié, il faut aussi citer son arrêté modificatif. BDU/DEP demande que les sources soient systématiquement indiquées dans le document, ce qui n'est pas toujours le cas ;
- Page 9 :
  - B-E demande que ce type de figure soit agrandi et que le périmètre y apparaisse. B-M/DS signale que la légende n'apparaît pas systématiquement ;
  - B-M/DS indique qu'il ne s'agit pas de la E40 ;
- Page 10 :
  - L'ADT signale que le premier paragraphe devrait être précisé, sa formulation est peu claire (« Il s'agit de préciser [...] ») ;
  - B-E demande que les conclusions du PRDD soient bien distinguées des conclusions émises par l'auteur de plan ;
- Page 11 :
  - le CA demande que cette partie sur le plan canal soit plus détaillée, vu son influence sur la zone. Le chargé d'étude fait remarquer que, au final, peu d'informations sont disponibles, notamment sur le statut de ce plan. L'ADT précise qu'il s'agit d'un plan d'orientation stratégique. En ce qui concerne son statut, l'ADT indique qu'une annonce du Gouvernement a été faite. Il transmettra le communiqué de presse ;
  - la commune signale que le Projet Phare Cureghem doit aussi être mentionné puisqu'il recouvre en partie le périmètre du PPAS ;
  - BDU/DEP indique que le PPAS Rive Droite n'est pas abrogé par le PCD, la commune ne faisant pas usage de l'article 63 du Cobat dans le cadre de son PCD ;
- page 15 : s'il est utilisé, B-E demande que le terme « grands projets » soit défini plus clairement. Le chargé d'étude indique qu'il parlera plutôt de « projet » au sens large, une distinction n'ayant pas de sens à ce stade et restant fort subjective ;
- page 17 : B-E demande de différencier les différents stades des projets présentés ;
- page 19 : la commune signale qu'il y a aussi une zone d'habitation au sein du périmètre ;
- page 26 : le CA propose de maintenir le détail des prescriptions de la Zemu, nouvelle et essentielle pour le développement de la zone, et d'indiquer le reste des prescriptions en annexe, pour alléger ce chapitre ;
- page 27 : la commune signale que l'auteur du RIE pour l'abrogation des PPAS doit encore être désigné ;
- page 31 : le Port indique que sa propriété le long du canal, avant le pont, est légèrement plus étendue que ce qui est renseigné sur la figure ;



- page 44 : B-M/DS signale qu'il manque un chiffre concernant les enseignes dans la « beauté, santé et bien-être ». Par ailleurs, il semble qu'il y ait confusion entre la place de la Constitution et la place de la Résistance ;
- page 50 : B-M/DS signale que les noms des îlots utilisés sont peu parlants pour les gens qui ne connaissent pas bien le périmètre et le contexte. Le chargé d'étude fera une nomenclature générale pour les îlots du périmètre ;
- page 56 : l'ADT signale que si on recherche effectivement plus de flexibilité au sein des parcelles privées, le terme d'autonomie est sans doute moins pertinent ;

## 2. Mobilité

- B-M fait remarquer que les documents de Cambio et des sociétés de transport en commun devraient être cités dans les références. La commune indique que le PAVE et le titre VIII du RRU devraient aussi y figurer ;
- Page 2 : B-M/DS signale qu'il y a une étude de Bruxelles-Mobilité sur le Square Vandervelde et sur le Square Albert 1<sup>er</sup>. Elle n'est cependant pas encore *lancée* mais les informations seront transmises ;
- Page 3 :
  - B-M considère qu'il faut éliminer le trafic de transit. Le chargé d'étude nuance en rappelant que cela aurait forcément des conséquences en dehors du périmètre, c'est pourquoi le terme de « maîtrise de la circulation » a été préféré ;
  - B-M/DS demande si on a une idée plus complète des plans de la STIB pour la rue Wayez. La commune indique que c'est n'est pas clair, les réflexions sont en cours ;
- Page 5 :
  - B-M/DS demande de clarifier la distinction entre le CTU et le CDU ;
  - L'ADT signale qu'il y a actuellement un programme de recherche sur la structuration de la distribution urbaine, il faudrait voir si l'intérêt de Biestebroek a été confirmé. Christophe De Voghel ou Marianne Thys de B-M peuvent être contactés à ce sujet ;
- Page 6 :
  - B-M/DS signale que le Plan de Stationnement *et le Plan* Marchandise pourrait être intéressant ;
  - B-E fait remarquer que la notion de « Vision zéro » pose question pour un lecteur non averti ;
  - Le chargé d'étude demande ce qu'il en est pour le schéma directeur midi en termes de mobilité et de programme du pôle d'activité économique. L'ADT fournira des documents à ce sujet ;
- Page 7 :
  - B-M/DS signale que le tram 31 a été supprimé et demande si les 15 minutes de trajet jusqu'à la gare du midi ont été calculées en heure de pointe ;
  - Le CA demande qu'une légende soit inclus pour le tableau des fréquences ;
- Page 9 :
  - BDU/DEP demande de légender ou de supprimer le trait pointillé rouge qui traverse toute la figure sur la future gare de Cureghem ;
  - B-M/DS indique qu'il faudrait peut-être renseigner aussi la gare de Forest comme ligne pertinente ;
  - L'ADT signale que le développement de la gare RER n'est pas encore sûr, il faudra considérer le cas de son non-développement ;
- Page 10 : B-M/DS demande que l'offre en Cambio soit comparée à la demande. Par ailleurs il serait intéressant de contacter Charlotte Noël du service mobilité de la Commune par rapport à leur plan de Car Sharing ;



- Page 11 : B-M/DS fait remarquer que si les axes routiers sont « importants », le trafic de transit est sans doute normal et pertinent ;
- Page 12 :
  - B-M/DS signale qu'ils peuvent fournir le phasage des feux si nécessaire ;
  - B-M/DS et la commune font remarquer qu'aucun usager ne fait réellement la boucle de circulation telle que présentée pour aller du Boulevard Industriel vers la Chaussée de Mons ;
- Page 17 :
  - L'ADT demande que les données techniques des deux bassins soient renseignées. Le Port peut fournir ces informations ainsi que des statistiques sur l'usage de la voie d'eau ;
  - B-M/DS indique qu'il existe aussi d'autres modes de transport des marchandises qui ne sont pas abordés ici ;
- Page 20 : B-M/DS signale qu'il faut aussi faire référence au PAVE de la commune et à l'ICC existant ;

### 3. *Domaine économique et social*

Le chargé d'étude profite de la réunion pour réaliser une présentation des données actualisées depuis l'élaboration du Masterplan. Elles seront reprises dans un rapport écrit et feront l'objet d'une validation par le comité.

Le CA demande au Président d'inviter des représentants de Citydev, dont l'avis et l'expertise serait intéressants dans le cadre de ce PPAS, notamment pour les questions économiques ;

### 4. *Microclimat*

Aucun commentaire

### 5. *Bruit*

- Page 1 : B-E signale qu'à l'heure actuelle, leur fonctionnement pour ce qui concerne les normes de bruit est de considérer la zone la plus stricte adjacente à la ZEMU. Par ailleurs la répartition et l'implantation des affectations sera à étudier à ce niveau ;
- Page 7 : la commune signale que le type de tram circulant sur la ligne 81 va potentiellement être changé ;

### 6. *Sol et eaux souterraines*

- Page 5 :
  - BDU/DU signale que certaines demandes de PU peuvent aussi être un fait générateur d'obligation de RES en catégorie 0. Par ailleurs, certains plans de gestion du risque sont liés aux affectations des parcelles ;
  - L'ADT demande si le fond Greenfield est reconduit, le cas échéant il s'agirait d'une opportunité pour la zone ;





Les autres domaines n'ont pu être abordés, ils feront l'objet d'une prochaine réunion.

### **3. HYPOTHESES DE PROGRAMMATION**

Trois variantes de programmation sont présentées par le chargé d'étude.

Bien qu'elles apparaissent à première vue intéressantes, le CA peut difficilement se prononcer à chaud sur celles-ci et sans détail de ce qui a guidé ces propositions.

Le chargé d'étude établira un document décrivant plus en détail les hypothèses ayant mené à ces propositions, afin que le CA puisse les valider lors de la prochaine réunion.

Ce document pourra arriver par voie électronique une semaine avant le prochain CA.

### **4. PROCHAINE REUNION**

La prochaine réunion est fixée au 29 avril 2015 à 09h00. Elle aura pour objet la validation des hypothèses de programmation et la validation du reste des documents fournis pour la CA n°3.

*La séance est levée à 17 heures*

\*\*\*



*Annexe – remarque de forme de la commune d'Anderlecht*

A inclure.



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la quatrième réunion du  
**29 avril 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS (Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS V. OOGHE
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER (part.)
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
ADT	R. MAGIN C. HEUGHEBAERT
Port de Bruxelles	D. MERTENS

*Invités :*

Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. RILLAERTS H. DELMEE H. BIESEMAN G.LEDENT
IDEA CONSULT	H. GUERARD (part)
Citydev	V. DECHAMPS

*Le Président ouvre la séance vers 9 heures 20 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRECEDENT

Le PV du CA2 du 16/02/2015 est approuvé.

Le PV du CA 3 du 03/04/2015 est approuvé moyennant les remarques suivantes :

- Page 2 : B-M/DS n'avait pas seulement signalé la différence entre CTU et CDU mais aussi l'intérêt à inclure un CDU ;
- Page 4 :
  - B-M/DS signale que l'étude de mobilité sur les squares n'est pas encore lancée ;
  - B-M/DS indique qu'il faut tenir compte du Plan Marchandise et du Plan de Stationnement ;
- Page 5 : B-M/DS avait indiqué un ICC dans la zone et non pas un ICR ;

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE

### 1. Programmation

- Page 5 : le chargé d'étude se renseigne sur l'état d'avancement des abrogations des PPAS existants. La commune indique que ces abrogations ont été actées dans le PCD mais qu'un RIE est nécessaire pour le PPAS *Pont de Cureghem*, selon les avis de l'IBGE et de BDU/DU.
- Page 6 :
  - B-M demande si l'îlot « R » présent sur la figure 1 est inclus ou non dans le périmètre ;
  - Citydev signale que l'îlot 15 est représenté en double et qu'il n'y a pas d'îlot 10 ;
- Page 7 :
  - Le Port signale que les îlots 7 et 11 ont des activités portuaires. Par ailleurs, l'îlot 11 étant l'îlot de Cotanco, la superficie semble un peu faible. Le chargé d'étude nuance, il s'agit ici d'une superficie plancher qui est très limitée pour les activités de Cotanco. Il serait intéressant d'ajouter une colonne d'emprise au sol ;
  - L'ADT demande comment ce tableau a été calculé. Le chargé d'étude indique qu'il est parti du P/S constaté pendant l'élaboration du Masterplan, de la carte de la situation existante du PRAS et d'une vérification sur le terrain ;
- Page 8 : il n'y a que 3 potentiels programmatiques propres décrits par après et non pas 4 ;
- Page 9 :
  - BDU/DEP demande quels sont les invariants dans cette programmation « Masterplan ». le chargé d'étude indique qu'il s'agit ici des activités portuaires, même si une variation des m<sup>2</sup> proposés sera envisagée. Le Port signale que c'est d'autant plus pertinent que des nouvelles activités seront développées. Il s'interroge d'ailleurs sur la provenance des m<sup>2</sup> présentés ici. Le chargé d'étude précise qu'il s'agit d'une estimation d'évolution par rapport à certaines tendances.
  - L'ADT demande si cette programmation a été validée par la commune, ce que le chargé d'étude confirme ;
  - Le CA signale que les superficies du tableau 2 doivent être actualisées ;
  - Le Port demande si les m<sup>2</sup> présentés sont des surfaces supplémentaires à développer. Le chargé d'étude indique qu'il s'agit de superficies totales (existant + projeté). Le Port



signale que les superficies réservées pour les activités portuaires semblent très faibles, rien que le CTU actuel faisant déjà 2100 m<sup>2</sup> ;

- Page 10 :
  - B-M/DS signale que le projet de Centre de Distribution Urbaine est toujours d'actualité à Biestebroeck et il n'en est pas du tout tenu compte dans ces alternatives de programmation. Le chargé d'étude fait remarquer que si cela doit être inclus, il faut des besoins clairs en m<sup>2</sup>. L'ADT demande si une étude existe à ce sujet ou s'il faut se contenter de faire l'inventaire des parcelles qui pourraient l'accueillir. BM/DS indique qu'à sa connaissance, il n'y a pas d'étude disponible actuellement. *La commune précise que la seule zone du PPAS où le CDU serait autorisable au PRAS est la ZAPT* ;
  - B-M/DS demande si une occupation hôtel est prévue, puisqu'elle apparaît dans la légende de la figure 4. Le chargé d'étude indique que non ;
  - Concernant les surfaces d'activité portuaire, le chargé d'étude propose de garder ici les m<sup>2</sup> comme prévu et d'intégrer les besoins de développement du port dans le scénario « tendanciel », en considérant en plus les m<sup>2</sup> du CTU et de Cotanco. Les m<sup>2</sup> du plan canal seront a priori encore plus élevés ;
  - L'ADT demande si le programme de création d'espaces verts publics ou privés va déjà être détaillé ici. Le chargé d'étude précise qu'on évoquera le potentiel des différentes alternatives mais que cet aspect sera surtout développé dans le cadre de la spatialisation ;
- Page 11 :
  - B-M/DS fait remarquer qu'il faut parler d'objectifs de mobilité et non pas de contraintes de mobilité ;
  - Le chargé d'étude indique que le CDU nécessitera, rien qu'en termes d'emprise, un îlot complet. Cela impactera fondamentalement le PPAS, voire plus. Il propose de l'inclure dans l'option « Plan Canal ». La commune s'interroge sur cette option qui nécessiterait de restructurer complètement le plan, notamment pour les questions de trafic et de bruit. Citydev demande si une localisation précise a été décidée. Le Port et le chargé d'étude indique que cela a été évoqué à Biestebroeck, a priori sur le quai du Batelage, sans plus de précision. Le chargé d'étude propose de réaliser sur base de ce qui lui est communiqué une synthèse des informations existantes. Il faudra trancher, si la présence de ce centre n'est pas compatible avec le reste. Citydev rappelle qu'il s'agit d'un élément essentiel du Plan Marchandise ;
  - L'ADT demande comment on peut définir une mixité « minimum ». Le fait de fixer un ratio serait très théorique ;
  - B-M/DS signale que les possibilités de développement sont aussi des possibilités de développement d'activités « productives » et de la création d'emplois « peu qualifiés » ;
- Page 12 : BDU/DU indique que le PCD a été approuvé par arrêté du 16/04/2015 ;
- Page 13 :
  - l'ADT demande si Cotanco déménage, ce que le chargé d'étude confirme même s'il n'y a rien d'officiel ;
  - l'ADT demande comment les règles de zemu ont été prises en compte. Le chargé d'étude indique qu'ils ont pris les surfaces prévues par les promoteurs ;
- page 14 : l'ADT demande de préciser les calculs amenant au scénario « plan canal » ;
- page 15 :
  - il faut parler d'activités productives et non pas de bureaux ;
  - l'ADT demande si la densification du projet petite île est intégrée dans les surfaces présentées ici ;
  - BDU/DEP demande si les variants/invariants changent en fonction de la variante étudiée, ce que le chargé d'étude confirme ;
  - La prise en compte de l'îlot 13 dans le tableau doit être vérifiée ;



- Page 16 : BDU/DU fait remarquer que le programme « Masterplan » présenté comme un intermédiaire possède le programme et le P/S le plus élevé, ce qui devrait être signalé ;
- Page 17 :
  - B-M/DS signale que les questions de mobilité doivent être aussi mises en avant ;
  - B-M/DS s'interroge sur la réelle échelle « régionale » de la logique menant à spatialiser une nouvelle polarité commerciale et tertiaire au niveau du bassin ;

## **2. Analyse des incidences par thématique – Situation existante**

### *1. Domaine économique et social*

- Page 20 :
  - BDU/DEP demande, de manière générale, que les figures soient datées et titrées ;
  - Citydev s'interroge sur les raisons des investissements à la rénovation plus élevées dans la zone Cureghem. Le chargé d'étude indique que c'est probablement dû à un effet de levier lié au Contrat de Quartier ;
- Page 21 : L'ADT fait remarquer qu'il faudrait indiquer la signification du percentil 75. Le Port s'interroge sur les termes « équivalent à du rénové » employés. Le chargé d'étude indique que le P90 correspond au prix moyen du neuf, tandis que le P75 correspond à du rénové ;
- Page 23 :
  - B-M/DS signale que l'offre « qualitative » de la rue Wayez est à prendre avec des pincettes ;
  - B-M/DS fait remarquer que d'après la STIB, le Westland Shopping n'est pas bien desservi en transport en commun, il faudrait nuancer l'affirmation en fin de paragraphe ;
- Page 24 :
  - B-M/DS indique que l'offre a beaucoup changé, plusieurs des magasins présentés ont fermés ou été déplacés. Il faut nuancer les affirmations. BDU/DEP et citydev proposent de garder l'ensemble des enseignes mais de préciser la date et l'aspect illustratif de cette liste ;
  - Citydev s'interroge sur l'expression « alimentation avec valeur ajoutée » ;
  - Citydev et BDU/DEP indiquent que la cartographie d'Atrium devrait être incluse ;
- Page 25 : B-M/DS s'interroge sur la « perception très qualitative » de l'enseignement à proximité. Le chargé d'étude va retirer les commentaires trop subjectifs ;
- Page 26 : B-M/DS signale que certaines institutions culturelles semblent avoir été oubliées ;
- Page 27 :
  - BDU/DEP demande si la légende de la figure ne devrait pas être plus détaillée ;
  - La commune n'est pas convaincue de l'absence de besoin pour les maisons de repos et de soin sur la commune. Le chargé d'étude indique que c'est lié à leur tableau d'analyse page suivante. Il y a des besoins mais y a-t-il des besoins dans la zone ?
  - B-M/DS et citydev signalent que des données sont peut-être disponibles chez Kind&Gezin et l'ONE ;
- Page 28 : citydev indique que le tableau devrait être plus expliqué. L'ADT signale que les besoins devraient ne pas être considérés qu'au niveau local. B-M/DS nuance en faisant remarquer qu'il n'est pas toujours pertinent d'aller voir beaucoup plus loin ;
- Page 29 : la commune signale que les conclusions devraient être nuancées concernant le décrochage entre la capacité acquisitive de la population et l'immobilier neuf. Cela donne ici l'impression qu'il faut réserver le quartier à un type de population plutôt que de développer la mixité. Il faut plutôt formuler cela comme une opportunité ;



- Page 34 : BDU/DEP signale que l'analyse AFOM citée dans le premier paragraphe ne se retrouve pas dans le document ;
- Page 36 : BDU/DEP fait remarquer que la situation ayant bien évolué, il serait intéressant de faire référence à la situation de 2009 ;
- Page 38 : l'orthographe correcte est Boghossian ;
- Page 39 : la commune se charge de collecter l'information dont ils disposent sur les PEN ;
- Page 40 : le Port signale qu'il y a aussi l'entreprise Gobert sur le quai de Biestebroek ;
- Page 41 : BDU/DEP demande que les dates des données soient renseignées ;
- Page 44 : citydev demande de faire référence au futur déménagement de Cotanco, pour nuancer l'impact de son périmètre séveso sur le développement de la zone ;
- Page 45 : le Port signale qu'il s'agit de Gobert plutôt que Labor ;
- Page 46 : BDU/DEP indique que cela devrait être présenté par parcelle sur carte ;
- Page 49 :
  - Le point concernant la compatibilité entre logement et projet logistique devrait être un peu développé selon l'ADT ;
  - B-M/DS rappelle la question du CDU ;
  - L'ADT signale qu'un des enjeux du plan Canal est aussi la densification des zones portuaires, et les moyens à mettre en place pour ce faire ;
- Page 50 : l'ADT demande quelle est la dynamique portée par Citydev concernant les Zemu, des partenariats sont-ils possibles. Citydev indique que dans l'absolu oui mais que rien n'est très défini à l'heure actuelle (pas de budget réservé par exemple). Des contacts ont eu lieu avec un promoteur dans ce cadre. L'ADT considère qu'il faudrait quantifier la demande mais aussi avoir plus de détail sur les typologies nécessaires. Le chargé d'étude indique que l'analyse des impacts devrait mettre ça en lumière. L'ADT conclut que si la demande existe, il faudrait mettre en place des leviers pour avancer dans son sens ;

Les autres domaines n'ont fait l'objet d'aucun commentaire en réunion. Des remarques ont été émises par les membres du CA par mail, elles sont annexées au présent PV.

### **3. PROCHAINE REUNION**

La prochaine réunion est fixée au 17 juin 2015 à 09h50. Elle aura pour objet la validation de l'analyse des incidences des trois scénarios de programmation et une première présentation de la programmation retenue.

*La séance est levée à 13 heures*

\*\*\*



*Annexe – remarque concernant l'analyse des incidences dans les différentes thématiques*

Remarques IBGE et Commune à inclures.





**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la cinquième réunion du  
**17 juin 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER J. VACANT
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
ADT Port de Bruxelles	R. MAGIN D. MERTENS
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. GUERARD H. DELMEE H. RILLAERT G. LEDENT

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
---------	-------------

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG
Bruxelles-Mobilité - Direction Projet et Travaux de Voiries :	D. PINTO

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 15 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRECEDENT

Le PV du CA 4 du 29/04/2015 est approuvé moyennant les remarques suivantes :

- Page 2 : la commune fait remarquer qu'il s'agit du PPAS Pont de Cureghem et non pas Rive Droite ;
- Page 3 :
  - La commune rappelle que la seule zone du PPAS où le CDU est autorisable au PRAS est la zone portuaire ;
  - Le CA signale que l'orthographe exacte est COTANCO ;

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE

Les parties « domaine social et économique » et « urbanisme » ont été fournies en version corrigée en version informatique. Les pages reprises dans ce PV sont celles de la dernière version.

### 1. Analyse des incidences par thématique – Programmation

- *Urbanisme*
- Page 11 : BDU/DEP indique qu'il faut préférer des disques pleins et non des disques dont le centre est vide. L'œil a plus facile à lire un angle qu'une surface.
- Page 14 :
  - Citydev précise que les bureaux autorisés en zone portuaire sont les bureaux « accessoires » aux activités portuaires ;
  - L'ADT interroge le chargé d'étude sur les dérogations au PRAS. Il y a d'importantes questions à ce sujet, qui impacteront la spatialisation ;
- Page 18 :
  - L'ADT et Citydev indiquent que l'intention avec les Zemu était plutôt d'ouvrir la zone économique à la fonction logement ;
  - Par rapport aux bâtiments iconiques, l'ADT reste circonspect, il vaut mieux être plus mesuré dans le texte et se contenter d'attirer l'attention sur cette opportunité ;
  - BDU/DEP signale qu'on peut parler de densité plutôt que de densité « urbaine ». Citydev fait d'ailleurs remarquer que ce passage sur les différents types de densités est peu compréhensible ;
- Page 21 :
  - B-M considère que le pourcentage d'espace public repris est peu cohérent avec le fait d'avoir de grands espaces, surtout si la voie d'eau est comptabilisée. Le chargé d'étude indique qu'il s'agit d'un ordre de grandeur généralement utilisé, il s'agit ici d'un minimum ;
- Page 22 :
  - BDU/DEP demande si la densité faible dans le cas de Biestebroeck n'est pas liée au maintien d'une partie d'activité portuaire et industrielle ;
  - *B-M/DS demande des explications sur les gabarits proposés par rapport à la typologie du quartier ;*



- L'ADT signale que le respect des P/S et densités observés ailleurs ne signifie pas automatiquement la réalisation d'un projet de qualité, la conclusion est formulée ici de manière trop absolue ;
- L'ADT fait remarquer que si la voie d'eau est prise en compte dans le P/S, cela influence fortement ce rapport entre fonctions des situations des différentes villes ;
- Page 23 : B-M/DS signale que le terme « épineuse » est fortement connoté, ce qui devrait être évité ;
- Page 24 : B-M/DS et BDU/DEP constate qu'il n'y a pas ici de ratio entre les différentes fonctions. De plus, la comparabilité de ces projets avec le projet Biestebroeck est à vérifier, il n'y a pas de maintien d'activité portuaire ou industrielle. Il faudrait chercher des projets de référence avec maintien de ce type d'activité, par exemple ce qui s'est réalisé à Londres. *Le Port et BDU/DEP peuvent fournir des exemples de ce type de redéploiement.* Par ailleurs une présentation sous forme de grille serait peut-être plus pertinente ;
- Page 25 :
  - Le Port rappelle que même le scénario tendanciel prévoit le maintien du CTU, du projet Gobert et de Cotanco. Il faut donc nuancer la conclusion ici ;
  - Concernant les objectifs d'un point de vue économique, l'ADT rappelle l'objectif des Zemu et le fait que les typologies des bâtiments devront permettre la compatibilité logement/industrie ;
- Page 26 : BM/DS rappelle que les limites du PPAS devraient être présentes sur les cartes et figures proposées dans le rapport ;
- Page 27 :
  - BDU/DEP s'interroge sur le terme de « cohérence » du nombre de mètre carré, par rapport à quelle référence ? Le chargé d'étude précise qu'il s'agit d'une cohérence par rapport à l'analyse socio-économique réalisée en parallèle. Il faut préciser ou faire un renvoi ici ;
  - BDU/DEP signale qu'il manque la légende des colonnes ;
- Page 28 :
  - L'ADT s'interroge sur la nécessité d'un cinéma, il faut nuancer ce point. Le chargé d'étude précise qu'il mène la réflexion sur le nombre de commerces, les m<sup>2</sup> du cinéma ne seront pas forcément réaffectés le cas échéant ;
  - B-M/DS demande de préciser ce qu'on entend par « intégrée à la trame du quartier ». Le chargé d'étude indique que l'activité doit se développer plutôt en lien avec les quartiers environnants ;
- Page 30 :
  - B-M/DS indique que renseigner la distance à pieds des noyaux commerciaux existants serait intéressant ;
  - La commune s'étonne du fait qu'il faudrait seulement « doubler » les m<sup>2</sup> commerciaux de l'option « plan canal », les besoins semblent bien supérieurs à cela ;
  - BDU/DEP se demande si une représentation des aires de chalandise ne serait pas utile et une bonne illustration de la situation. Le chargé d'étude indique qu'on peut le faire en sens inverse, mais que cela resterait extrêmement théorique. Quoiqu'il en soit, ce chapitre se concentre sur les aspects urbanistiques ;
- Page 34 :
  - B-M/DS signale que le temps d'ouverture d'une école est supérieur à juste 8h-16h ;
  - BDU/DEP fait remarquer que la figure n'est pas très lisible, vu que la légende n'est pas alignée sur le schéma ;
  - Le CA indique que la référence donnée en bas de page est peu pertinente ;
- Page 38 : le CA demande de manière générale de faire des renvois au chapitre social et économique quand c'est pertinent et de nuancer par rapport aux exemples pris ;



- *Mobilité*
  
- Page 2 : B-M/DS fait remarquer que les parts modales semblent reprises du scénario réaliste d'IRIS 2, qui date quelque peu. Peut-être l'option volontariste devrait-elle être envisagée ;
- Page 15 :
  - De manière générale, B-M/DS demande quelles sont les sources. Il y a lieu de les préciser. Les ratios utilisés sont aussi à documenter ;
  - B-M/DS demande si certaines voiries ne doivent pas rester accessibles aux transports exceptionnels ;
- B-M/DS constate qu'on ne visualise pas ce qui se passe autour du périmètre dans ce chapitre. Par exemple, pour le schéma directeur midi, actuellement au stade de l'étude, les flux générés devraient être pris en compte. L'ADT considère qu'il faudrait surtout déterminer les besoins en mobilité ;
- Concernant le CDU, il faut une analyse et une objectivation des contraintes qu'il pose. A l'heure actuelle deux gros problèmes apparaissent : la compatibilité avec les autres affectations et en particulier la compatibilité avec les logements ;
  
- *Domaine économique et social*
  
- Page 4 :
  - B-E fait remarquer qu'il faut faire attention aux interprétations faites dans ce tableau, les équipements ne sont pas toujours placés au rez-de-chaussée. Le chargé d'étude indique qu'il reste ici à une grande échelle, sinon on dévie sur de la spatialisation. Il y a de toute façon une grosse hypothèse prise qui est qu'on redéveloppe tout le périmètre ;
  - Citydev signale qu'il existe des données réactualisées du PRAS. BDU/DU suggère de nuancer et d'objectiver l'analyse présentée ici sur base de ces données actualisées ;
- Page 9 :
  - La commune indique que la volonté communale actuelle pour la zone est de développer du logement moyen ;
  - Citydev fait remarquer que la question des charges est importante, il faudra considérer cette question lors de la spatialisation ;
- Page 15 : B-E demande de préciser ce qu'on entend par « plan canal » dans le tableau, le terme peut engendrer une certaine confusion ;
- Page 22 : l'ADT demande de préciser la typologie des surfaces de bureau développées ;
- Page 23 : le chargé d'étude précise qu'actuellement un cinéma type « cinéma de quartier » n'est pas commercialement recevable, il faut aller vers un cinéma type Kinopolis ;
- Page 24 : BDU/DEP indique que le tableau est peu lisible, il faudrait peut-être le scinder en 2 tableaux « surfaces maintenues » et « surfaces redéveloppées » ;
- Page 25 : BDU/DU signale qu'il faudrait préciser les chiffres de l'existants de la rue Wayez lorsqu'on y fait référence ;
- Page 26 :
  - Citydev indique qu'il faut plutôt parler de locaux « peu rentables » que « non-rentables » pour la commercialisation. Par ailleurs les critères spécifiques de Citydev peuvent peut-être influencer leur rentabilité spécifique ;
  - Citydev et l'ADT signalent que l'intérêt des Zemu est justement d'atteindre un équilibre entre les fonctions permettant de maintenir celles qui sont considérées « moins attractives ». Il y a lieu d'avoir une réflexion plus globale sur les projets qui vont être introduits pour prendre en compte cet aspect. Le chargé d'étude fait remarquer que la



mixité elle-même pose des contraintes économiques importantes. B-M/DS indique que la réflexion se tourne ici principalement vers un développeur type « promoteur », alors qu'il pourrait aussi y avoir un intérêt du point de vue d'une entreprise propriétaire.

Les autres domaines n'ont pas eu le temps d'être abordés en réunion. Des remarques ont été émises par les membres du CA par mail, elles sont annexées au présent PV.

### **3. PROCHAINE REUNION**

La prochaine réunion est fixée au 14 juillet 2015 à 09h15. Elle aura pour objet la validation des derniers éléments d'analyse des incidences de la phase 1 et la validation de la programmation retenue par le chargé d'étude.

*La séance est levée à 13 heures 40*

\*\*\*



*Annexe – remarques concernant l'analyse des incidences dans les différentes thématiques*

Remarques B-M/DS et Commune à inclure.



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la sixième réunion du  
**14 juillet 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	V. VAUSE
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER J. VACANT
Commune d'Anderlecht :	P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
ADT Port de Bruxelles	C. HEUGHEBAERT D. MERTENS
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. RILAERTS H. DELMEE H. GUERARD G. LEDENT

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
---------	-------------

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG A. FERAO SANTOS
Bruxelles-Mobilité - Direction Projet et Travaux de Voiries :	D. PINTO

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 15 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRECEDENT

Le PV du CA 5 du 17/06/2015 est approuvé moyennant les remarques suivantes :

- Page 1 : la présence d'Hélène RILLAERTS du bureau BUUR doit être mentionnée ;
- Page 2 : B-M fait remarquer que la phrase « B-M/DS indique que les gabarits proposés paraissent incompatibles ici » doit être remplacée par « B-M/DS demande des explications sur les gabarits proposés par rapport à la typologie du quartier » ;
- Page 3 : concernant la problématique de la pertinence des exemples de redéploiement de quartier industriel au bord de l'eau choisis par le chargé d'étude, notamment par rapport à l'objectif de mixité de fonction de ce PPAS, le CE demande de rappeler que BDU/DEP et le Port de Bruxelles ont proposés de fournir des exemples de quartiers ou une telle reconversion a été menée avec succès, en visant un mixte de fonction logement/activité productive.

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE

L'objet de la réunion est la validation de la partie mobilité mise à jour ainsi que de la conclusion de l'analyse des incidences de la programmation et du choix d'une programmation définitive.

### 1. Analyse des incidences par thématique – Programmation

- *Mobilité*
- Page 31 :
  - L'ADT demande qui est en charge du réaménagement du Square Vandervelde. Il s'agit de B-M ;
  - B-M/DS demande comment le trafic de transit a été intégré aux flux des 3 scénarii. Le chargé d'étude indique qu'ils ont procédé à une règle de 3 à partir des flux actuels. L'évolution de la population n'a pas été prise en compte. Le flux observé a été réparti sur les différentes voiries.
- Page 32 :
  - B-M/DS demande de préciser que les tableaux reprennent des flux dans les deux sens et qu'il s'agit d'EVP. Il serait plus clair de spatialiser les flux sur une carte ;
  - B-M/DS signale qu'un flux de 1900 EVP sur une voirie 2x1 bandes est très élevé. Même s'il s'agit d'un flux dans les deux sens, on arriverait plutôt en situation urbaine à une limite d'environ 1500 EVP sur un carrefour ;
  - B-M/DS demande qu'un rappel de la situation existante soit fait ici, sous la même forme (tableau ou carte) ;
  - B-M/DS indique que l'heure de pointe du soir mentionné n'est pas cohérente, précédemment il avait été renseigné 17h-18h ;
- Page 33 : à nouveau les heures reprises sur les figures ne sont pas cohérentes ;
- Page 34 :
  - B-M/DS demande si le nombre d'usagers de transport en commun est sur une journée ou en heure de pointe et s'il est possible de spatialiser ces flux. Le chargé d'étude indique qu'il serait très complexe et de toute façon peu pertinent de spatialiser ces flux ;
  - B-M/DS enverra un contact auprès de la STIB car des graphiques de charge existante aux arrêts sont disponibles ;





- B-M/DS signale que la formulation concernant les places de stationnement en rive gauche est étrange ;
- Page 35 :
  - B-M/DS demande de mettre en évidence qu'on se trouve en zone B d'accessibilité ;
  - B-M/DS signale qu'il faudrait documenter les sources utilisés pour les différentes hypothèses présentées ;
- Page 36 : B-M/DS demande pourquoi le vendredi a été choisi comme jour pour évaluer la demande en stationnement. Est-ce justifié par la présence des commerces et d'un cinéma ? Si on s'intéresse principalement aux habitations et aux travailleurs, il est plus souvent pris le mardi ou le jeudi comme référence ;
- Page 37 :
  - B-M/DS demande de faire un rappel ici des chiffres de l'offre en stationnement, pour ne pas avoir à retourner dans la partie Diagnostique ;
  - B-M/DS signale que la création de pistes cyclables doit se faire en lien avec les pôles d'attraction alentours ;
  - B-M/DS fait remarquer que les solutions de mobilité partagée, type cambio, sont aussi à prendre en compte ;
  - B-M/DS indique que l'identification des zones de stationnement doit s'envisager en surface et en sous-sol ;
  - B-E fait remarquer que, de manière générale, il faut mieux légender les graphiques (abscisse, ordonné, ...) ;
- *Conclusion*
- Page 1 : B-E signale que la mobilité doit aussi faire partie des thématiques stratégiques ;
- Page 2 : l'ADT rappelle qu'il s'agit ici d'une extrapolation du Plan Canal et non pas d'un scénario « Plan Canal » proprement dit ;
- Page 3 :
  - L'ADT fait remarquer que le scénario tendanciel présente de forte variation de densité, ce qui est nuisible. La Citydev constate que les quelques projets introduits développent de très fortes densités. Le chargé d'étude indique que le scénario tendanciel est l'expression d'une somme de projet, avec en résultante quelques densités ponctuellement élevées mais une densité globale faible ;
  - L'ADT fait remarquer que le risque de sur-offre des logements dépend aussi de la typologie proposée, comme détaillé dans la partie social et économique ;
  - L'ADT indique que des logements accessibles sont aussi possibles dans des terrains privés ;
- Page 5 : l'ADT demande de qui provient l'ambition très forte pour le BtB. Il serait plus correct de parler de « possibilité réglementaire » très importante ;
- Le mixte programmatique *a fait l'objet des* remarques suivantes :
  - Pour les équipements, Citydev signale que 4500m<sup>2</sup> est plutôt faible pour une école secondaire, une école de 6000 m<sup>2</sup> permet en moyenne d'accueillir 500 élèves ;
  - Pour la question du CDU, le chargé d'étude indique qu'il s'agit encore à ce stade d'un objet à tester. Les conséquences prévisibles, les éléments d'analyses continues à être apportées. Il est difficile à placer dans cette zone et différentes zones sont en train d'être évalués à différents niveaux. Dans le cadre de la programmation, B-E suggère de garder la fourchette de 4500 m<sup>2</sup> activités portuaires sans y inclure le CDU, celui-ci devra venir



en plus le cas échéant. Le chargé d'étude est d'accord avec cette approche mais précise que la spatialisation ne sera pas basée sur un scénario avec le CDU en attendant qu'une décision soit prise, il s'agira plutôt d'un objet « flottant ». L'objectif ici est d'avoir suffisamment d'information pour qu'une décision soit prise. B-M/DS enverra les coordonnées d'une personne spécialisée sur cette problématique pour qu'il transmette des informations ;

- Pour le commerce de détail, B-E s'étonne qu'on ne varie pas de programmation pour le commerce de détail. Le chargé d'étude indique qu'on peut varier un peu mais que l'ordre de grandeur ne changera pas. BDU/DEP se demande dans quelles perspectives on se place par rapport à la rue Wayez. Le chargé d'étude précise que la volonté ici n'est pas de développer des m<sup>2</sup> permettant la mise en place d'un pôle de type mall. Le but est plutôt de permettre suffisamment de commerces de proximité pour faire vivre le quartier. Une locomotive en bout de rue Wayez pourrait toutefois être intéressant ;
- Citydev s'étonne que les GCS et le commerce de détail aient la même surface potentielle. Le chargé d'étude précise que pour le commerce de détail il y a clairement besoin de développer une offre plus qualitative. Pour les GCS et les commerces de gros, c'est un peu plus compliqué. Le scénario tendanciel en développe clairement trop, le scénario « Plan Canal » trop peu. La programmation retenue est une résultante moyenne ;
- Concernant les logements, la quantité prévue est correcte mais la proportion de logements sociaux et/ou conventionnés n'est pas encore fixée, les visions régionale et communale ne sont pas encore en accord à ce sujet. B-E signale que cette répartition a pourtant un impact sur certaines thématiques. Le chargé d'étude indique en être conscient, ce n'est pas actuellement indispensable de trancher pour avancer mais cela va bientôt le devenir, il ne faut pas le perdre de vue ;
- Pour les activités productives, le CA attire l'attention sur le fait que les activités de productions de biens immatériels peuvent être potentiellement extrêmement importantes avec la programmation choisie. Il ne faut pas développer ici un nouveau pôle tertiaire. BDU/DEP attire l'attention sur la difficulté de mise en œuvre d'une telle restriction, qui ne sera pas aussi aisée que cela. Citydev signale par ailleurs que le BtB ne recouvre pas que des activités de type « administratives ». Par ailleurs, les activités productives de bien matériel se développent au rez-de-chaussée, le BtB et les services intégrés aux entreprises permettent d'atteindre les 90% voulu par la Zemu en se développant aux étages même si ce n'est pas l'esprit de la prescription qui visait le maintien des activités productives. Le chargé d'étude indique par ailleurs que le BtB peut facilement être reconverti en bureau s'il n'y a plus de demande. Citydev en convient mais demande de veiller à ce que le respect de la prescription Zemu ne devienne pas trop difficile. Il faut par ailleurs voir s'il ne faut pas permettre plus d'activités ;
- B-E demande si une Casba par zone serait envisageable. BDU/DEP n'est pas du tout favorable à ce principe. Citydev indique que les activités productives ne sont effectivement pas intéressantes pour les promoteurs. BDU/DEP considère que c'est aussi la compatibilité entre les logements et les activités productives qui fait peur aux développeurs ;
- Pour le cinéma, le chargé d'étude précise qu'un cinéma de type « peri-urbain » est le seul modèle économiquement viable dans la zone, mais ce n'est pas urbanistiquement favorable. Il faudrait en retravailler la forme et la typologie pour être plus conforme à l'environnement dans lequel il doit s'intégrer. L'ADT signale que rien n'est en cours mais que l'objectif est de passer par un atelier qualité avec le BMa. Le chargé d'étude indique que ce projet présente un intérêt mais pas dans la forme introduite. B-E signale que s'il est prévu un parking en ouvrage, cela rentre dans la superficie commerciale. Il faut voir si la surface prévue est suffisante ;



- B-E demande de ne pas oublier la surface d'espaces verts à développer dans la programmation ;
- Le CA s'interroge sur les possibilités de respecter les prescriptions de la Zemu avec la gamme de superficie proposée en activité productive. Il y a par ailleurs lieu de préciser les différences entre les superficies plancher et les emprises, ce qui est particulièrement important pour les activités portuaires ;

*Moyennant la prise en compte de ces remarques, la phase de programmation est approuvée par le CA.*

## **2. Discussion Méthodologique**

Suite aux difficultés d'organiser les débats et de respecter le timing des réunions, BDU/DU propose d'essayer un nouveau fonctionnement pour la phase de spatialisation :

- Les documents arriveront dix jours ouvrables avant la réunion ;
- Les remarques de formes et de détails seront formulées par mail à l'ensemble du CA jusqu'à deux jours avant la réunion. Elles ne seront normalement pas rediscutées en réunion, sauf si l'une d'elle fait débat ;
- Les remarques de fond seront évoquées/introduites par mail à l'ensemble du CA. Elles seront l'objet principal de la réunion. Ce délai permettra au Président et au Chargé d'étude d'organiser l'ordre du jour et les débats.

Le CA accepte de tester ce nouveau fonctionnement.

## **3. PROCHAINE REUNION**

La prochaine réunion sera fixée fin septembre – début octobre. Elle aura pour objet la validation des scénarios de spatialisation proposés par le chargé d'étude.

*La séance est levée à 13 heures 00*

\*\*\*



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroeck »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la septième réunion du  
**25 septembre 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
ADT	C. HEUGHEBAERT R. MAGIN
Port de Bruxelles	D. MERTENS
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. RILLAERTS A. SANS H. DELMEE D. DE BORMAN

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
---------	-------------

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG
Bruxelles-Mobilité - Direction Projet et Travaux de Voiries :	D. PINTO

*Le Président ouvre la séance vers 14 heures 15 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRECEDENT

Le PV du CA 6 du 14/07/2015 est approuvé moyennant les remarques suivantes :

- Page 1 : la présence de H. GUERARD doit être renseignée ;
- Faire figurer clairement l'approbation du CA sur les documents remis concernant la programmation ;
- Préciser que les 4500 m<sup>2</sup> d'activités portuaires en programmation sont bien des m<sup>2</sup> plancher construit, donc hors zone de manutention, transbordement, etc...
- Remplacer les mention de « SDRB » par « Citydev » ;
- Page 4 :
  - Indiquer clairement que 4500 m<sup>2</sup> sont insuffisant pour une école secondaire, une superficie de 5000 m<sup>2</sup> permettant d'accueillir en moyenne 500 élèves ;
  - reformuler le 6<sup>ème</sup> point de la manière suivante : « Pour les activités productives, [...] Citydev signale que la ZEMU permet également du BtoB, qui ne recouvre pas que des activités de type « administratives ». Par ailleurs, les activités productives se développent préférentiellement au rez-de-chaussée. Dans les projets déjà passés en ZEMU, le BtB permet d'atteindre les 90% voulu par la Zemu en se développant aux étages. Le chargé d'étude indique par ailleurs que le BtB peut facilement être reconverti en bureau s'il n'y a plus de demande. Citydev en convient mais demande de veiller à ce que le respect de la prescription Zemu permette le maintien et la création de réelles activités productives. Il faut par ailleurs voir s'il ne faut pas permettre plus d'activités » ;

## 2. REVUE DES PROPOSITIONS DE SPATIALISATION

L'auteur de plan présente au CA trois grands scénarios de spatialisation, basés sur la programmation arrêtée au CA précédent. Ces scénarios ne sont actuellement que des principes d'organisation spatiale. Une fois ceux-ci validés et modifiés, ils permettront de développer de réels schéma de spatialisation qui seront ensuite soumis à évaluation des incidences.

Le premier scénario présente une mixité développée de manière horizontale, avec du logement et des commerces développés à front de rue tandis que les bureaux et activités productives sont en arrière, sur des voiries plus spécialisées.

Le seconde scénario développe un front bâti résidentielle et commercial au rez-de-chaussée avec des fonctions productive introverties au sein de l'îlot.

Le troisième scénario travail sur une trame logistique externe et une fonction résidentielle introvertie couplées à une trame de circulation douce intérieure.

Les trois scénarios suivent aussi des paramètres invariants définis de manière identique pour les trois.



## 1. Remarques générales

- B-E s'interroge sur l'état d'avancement du marché concernant l'aménagement de l'espace public. BDU/DEP indique que la passation du marché ne saurait tarder ;
- Citydev demande si les projets introduits ont été pris en compte. L'auteur de plan indique qu'à ce stade il s'agit d'une approche théorique qui dégage des potentialités de fonctionnement. Citydev insiste sur les différents projets qu'ils développent dans la zone et la nécessité de les prendre en compte à un stade précoce dans l'élaboration de la spatialisation. A ce titre, il est nécessaire de regarder au-delà du périmètre afin d'assurer une cohérence dans le développement et d'éviter les doublons inutiles (ex : infrastructure sportive). Citydev propose qu'une réunion avec l'auteur de plan soit organisée chez eux pour faire le point sur leurs projets dans l'aire géographique ;
- Concernant le projet développé sur l'îlot « Shell », la commune indique la nécessité d'aider les développeurs à intégrer leur projet au sein du PPAS ;
- L'auteur du plan se demande comment peut-on faire remonter les discussions actuelles au sein du Port de Bruxelles. Le représentant du Port indique que ces problématiques sont abordées au sein du comité de pilotage Canal – Port ;
- L'ADT rappelle que la volonté régionale pour la zone est de densifier et d'accroître la mixité de fonction ;
- La commune indique que la position du Collège est d'axer la rive gauche sur les fonctions résidentielles et la rive droite sur les activités productives ;
- BDU/DEP rappelle que le scénario tendanciel ne doit surtout pas être oublié ni ignoré ;
- B-E signale que la spatialisation se réfléchit très souvent en se concentrant sur le hors-sol. Une réflexion sur la spatialisation des sous-sol serait aussi pertinente ;
- B-M et Citydev ne perçoivent pas réellement comment sont censés fonctionner les différents scénarios présentés, notamment les circulations pour les différents modes. Il est donc difficile de se prononcer sur les propositions présentées. *En effet, le fonctionnement est lié également à la mobilité et aux statuts donnés aux voiries, un autre point d'attention est le traitement du socle et son rapport à l'espace public ;*

## 2. Éléments invariants

- L'ADT s'étonne du traitement identique prévu pour la tête de Biestebroek sur les 3 scénarios. Il y a pourtant d'autres possibilités d'aménagement, notamment avec une vision plus proche du plan canal. L'impact de cette zone sera fort, il faudrait étudier des variantes. B-M demande si des espaces de stationnement seront systématiquement prévus. L'auteur de plan indique qu'il pourrait éventuellement être possible dans le socle mais que ce n'est pas obligatoire, cela pourrait aussi être des équipements culturels ; ;
- De la même manière, BDU/DEP demande si les zones de mixité et l'îlot « Shell » sont considérées comme invariants ou si ils ne devraient pas faire l'objet de différentes propositions, notamment concernant le bâtiment repéré comme « remarquable » sur l'îlot « Shell ». Le CA propose que ce bâtiment soit conservé mais que les possibilités d'accroissement/modification soient conservées ;
- B-M et l'ADT demande si la question du stationnement ne pourrait pas aussi être étudiée avec des solutions moins standard, par exemple via la création d'un parking public en ouvrage pour l'ensemble de la zone ;
- BDU/DEP indique que la vue sur le canal et son traitement au sein du PPAS devrait aussi faire partie des invariants ;



- B-M demande si les voiries actuelles (par exemple la digue du Canal ou la rue du Sel) ne sont pas toujours conservées ou si elles font partie des invariants. Ce n'est actuellement pas clair ;
- B-E indique que la « logique de socle » qui est reprise comme principe de développement des volumes devrait être définie clairement ;
- Concernant la rue des Goujons, B-E rappelle que un autre objectif est d'y développer le maillage vert. Citydev signale qu'il est toujours nécessaire qu'un accès automobile y soit possible. L'ADT indique que la trame viaire prévue n'est vraiment pas claire ;
- B-M signale que c'est le « quartier » qui est en connexion direct avec l'axe stratégique du boulevard industriel, et non pas « le boulevard » ;

### 3. Scénario 1

- B-M ne constate pas de réelle différence entre les scénarios, en termes de mobilité. Celles-ci ne sont pas perceptibles clairement au travers des documents présentés. La mixité des modes, entre autre, n'est pas claire, ni les mises à sens unique. La question des voiries en cul-de-sac est soulevée, particulièrement pour les voiries logistiques. Le nombre de connexions au boulevard Industriel doit être limité..
- Citydev constate qu'il y a sans doute trop de BtB dans la programmation prévue ;
- L'ADT rappelle que la question de la gestion des « délaissé urbain » doit être prise en compte dans l'analyse ;

### 4. Scénario 2

Pas de commentaire

### 5. Scénario 3

Pas de commentaire

En conclusion, le CA constate que les scénarios de spatialisation sont trop peu définis que pour se prononcer sur le fond. S'ils représentent effectivement trois optiques assez différentes, on ne peut pas à ce stade écarter que l'étude d'autres schéma de spatialisation puissent être nécessaires. Il est difficile de comprendre réellement leur fonctionnement avec le degré de détail fourni.

Le CA considère toutefois que ces scénarios sont une bonne base de travail pour débiter l'élaboration de la spatialisation proprement dite et confirme à l'auteur de plan qu'il peut débiter le travail de spatialisation sur base de ces scénarios, en tenant compte des remarques émises ce jour.

## 3. PROCHAINE REUNION

La prochaine réunion est fixée au 19 novembre 2015 à 09h15. Elle aura pour objet la discussion d'un premier rapport sur la spatialisation.

*La séance est levée à 17 heures 15*

\*\*\*



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroeck »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la huitième réunion du  
**19 novembre 2015**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
Bruxelles-Mobilité – Direction Projets et Travaux Port de Bruxelles	D. PINTO (Part.) D. MERTENS (Part.)

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
SAF	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan	H. RILLAERTS
(Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. GUERARD
	H. DELMEE
	G. LEDENT
	A. GOSSIAUX (Part.)

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG
--	---------------

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 15 et souhaite la bienvenue aux participants.*





## 1. APPROBATION DU PV PRECEDENT

Le PV du CA 7 du 25/09/2015 est approuvé moyennant les remarques suivantes :

- Page 2 : concernant les remarques sur le PV du 14/07/2015, citydev demande de préciser que la Zemu permet le BtoB mais aussi le « service intégré aux entreprises ». Par ailleurs, il faut préciser que le développement du BtoB aux étages pour atteindre la prescription de 90% de la ZEMU n'est pas conforme à l'esprit de celle-ci ;
- Page 3 : dernière remarque générale, citydev demande de compléter en précisant que « En effet, le fonctionnement est lié également à la mobilité et aux statuts donnés aux voiries, un autre point d'attention est le traitement du socle et son rapport à l'espace public. B-M/DS demande par ailleurs de préciser que notamment les cheminements des différents modes sont peu clairs » ;
- Page 4 : concernant les voiries actuelles, B-M/DS avait en particulier cité la rue du Sel ou la digue du Canal ;
- Page 4 : B-M/DS signale que le paragraphe sur les différences entre les différents scénarios doit être complété de la manière suivante : « ni les mises à sens unique. La question des voiries en cul-de-sac est soulevée, particulièrement pour les voiries logistiques. Le nombre de connexions au boulevard Industriel doit être limité. » ;

## 2. REVUE DES PROPOSITIONS DE SPATIALISATION

Des remarques préalables ont été émises par les différents membres du CA. Ces remarques sont reprises en annexes de ce PV.

Les remarques ci-après sont complémentaires de ces remarques préalables et se contentent de préciser certains points et d'amener des questions qui ne sont pas reprises en annexe.



## **1. Remarques sur les options de spatialisation**

### **a. Scénario de spatialisation**

- B-E s'interroge sur le coin d'îlot rue de Dante, pourquoi une programmation de logement. La commune indique qu'il y a lieu d'envisager une démolition du bâtiment. B-E en convient mais indique qu'on peut envisager d'autres affectations (activité productive, commerce,...) ;
- La SAF considère que le plan Canal ne présentant pas les options généralement reprise par les développeurs, il ne faut pas le reprendre dans le tendanciel. BDU/DU considère qu'il y a une certaine logique à l'inclure dans le tendanciel, le plan représentant une vision de l'aménagement de la zone portée par la Région, cela devrait à termes se retrouver dans les projets autorisés en l'absence de PPAS ;
- Citydev cite certains projets à prendre en compte dont elle enverra une liste. B-E signale aussi un équipement délivré du côté de la parcelle Atenor, à prendre en compte ;
- Concernant la situation tendancielle, le chargé d'étude indique qu'il ne pourra pas actualiser en permanence la situation. Il faut la caler à un moment. Citydev demande néanmoins d'inclure les projets cités, qui sont connus depuis longtemps.
- La SAF s'interroge sur la fonction industrielle en rive gauche, faut-il la laisser en tendanciel ? Le CA demande de conserver cette fonction dans le tendanciel ;
- B-E demande que le choix effectué de conserver Cotenco dans le tendanciel soit précisé ;
- La SAF demande de préciser la localisation du cinéma dans les scénarios où il est intégré et de prévoir dans un scénario une localisation idéale;
- B-M signale que les parkings mutualisés ainsi que la création de parking public devraient être envisagés. Le chargé d'étude indique que la création de parking en sous-sol est possible. Il y a une réflexion en cours sur la mutualisation. Cela pose actuellement un problème pour certaines fonctions, comme le cinéma. On peut ainsi envisager un parking en ouvrage pour les logements avec mutualisation ou un parking « public » géré par un professionnel pour les commerces ou le cinéma ;
- B-M/DS insiste sur la nécessité d'étudier une potentielle localisation pour un CDU. Vu les aspects très techniques, une réunion spécifique doit être organisée entre le chargé d'étude, Bruxelles-Mobilité, le Port et un l'expert extérieur de Bruxelles-Mobilité ;
- Concernant la tête de Biestebroeck, l'auteur de plan indique qu'il y a trop de contraintes sur cet îlot pour envisager de nombreuses alternatives. De plus, vu sa situation une création de rue serait sans réel fondement. Le CA demande toutefois de prévoir une alternative sans socle ou avec un socle partiel ;

## **2. Mobilité**

- Page 2 : B-M/DS constate que pour tous les scénarios les mêmes accès au périmètre sont fermés et qu'il n'y a pas de réflexion sur des fermetures supplémentaires ou différentes. Pourquoi ne pas étudier d'autres options ? Le chargé d'étude indique qu'ouvrir trop d'options en parallèle des différents scénarios serait trop complexe à ce stade, on démultiplierait les scénarios à étudier ;
- B-M/DS signale que la digue du Canal est aussi inter-quartier après le périmètre du PPAS et demande si elle restera accessible pour les poids lourds ;
- Le CA s'interroge sur les options de réduction du boulevard industriel. B-M/DS précise que c'est notamment voulu dans le cadre du schéma directeur Midi. Le chargé d'étude



indique que de toute façon ces voiries sont saturées, donc la décision ne peut pas se prendre sur base de la capacité de la voirie ;

- B-M/DS signale que concernant le square Vandervelde, il faut définir et étudier son fonctionnement dans l'étude de mobilité. ?
- Concernant la rue du sel, le chargé d'étude indique qu'il sera nécessaire d'avoir 2x1 bandes pour le trafic lourd mais le flux exact est encore à déterminer ;
- Pour le rond-point Hermès, B-M/DS indique qu'on se dirigerait a priori vers un carrefour à feu. Le chargé d'étude indique qu'à son niveau d'étude le périmètre peut s'accommoder du maintien du rond-point mais que cette décision dépasse la portée du projet de plan ;
- Concernant les parkings mutualisés, B-E fait remarquer qu'ils peuvent aussi être anxigène, vu les dimensions des ouvrages concernés ;
- Pour la rue des Goujons, le chargé d'étude précise que son intention est de favoriser fortement les modes actifs mais de maintenir la rue en circulation locale pour les voitures. B-E confirme que leur point de vue n'est pas obligatoirement de couper la circulation mais de mettre en avant les modes actifs en lien avec la création du parc. B-M/DS constate que cette volonté n'est pas reprise dans les schémas de circulation. De manière plus générale, B-M/DS et B-E demande que les principes de mixité des modes envisagés dans le périmètre soient mieux définis ;
- Le chargé d'étude indique que l'ensemble des connexions ainsi que les zones de manœuvre ne sont pas encore définies ;
- B-M/DS fait remarquer que beaucoup d'accès actuels sur le boulevard Industriel concernent des voiries latérales parallèles, qui gênent beaucoup moins la circulation. A voir si à certains endroits du PPAS cette option de voirie latérale ne devrait pas être envisagée ;
- La SAF considère que la cyclabilité des quais devrait être envisagée. Le chargé d'étude indique que cela poserait des problèmes notamment concernant le fonctionnement des zones portuaires. B-M/DS précise que pour les voiries limitées à 20-30 km/h, les pistes cyclables ne sont pas forcément nécessaires ; par contre, un ICR et le RER vélo se trouvent sur les quais.

### 3. Urbanisme

- La SAF constate qu'on ne ressent pas réellement la volonté de créer un parc dans la rue des Goujons, cela ne semble pas fort différent en termes d'emprise par rapport à la situation actuelle ;
- De manière générale, le CA a l'impression qu'on n'a pas assez d'espace ouvert. Une carte avec les densités serait intéressante ;
- D'un point de vue réglementaire, le CA rappelle que la création de logement en zone portuaire est une dérogation ;
- L'impact de la zone Sevezo doit être démontré dans le cadre de l'alternative tendancielle ;
- Citydev signale que la mixité avec les activités portuaires est encore plus complexe qu'en Zemu. Il y a de fortes contraintes à prendre en compte ;
- Citydev rappelle que la mixité ne doit pas se considérer que dans un cadre logements/activités productives. Les commerces et les équipements peuvent aussi participer à un développement mixte ;
- BDU/DU se demande si le développement de la tête de biestebroek présenté par le scénario 3 ne présente pas quelques avantages aussi ;



### 3. PROCHAINE REUNION

A la demande de l'IBGE, une réunion spécifique aux domaines plus « techniques » (sol, eau, air, faune et flore...) sera programmée en décembre, afin de prendre le temps d'aborder dans le détail ces thématiques.

Une réunion sera programmée début février 2016 pour valider une option de spatialisation définitive.

*La séance est levée à 17 heures*

\*\*\*



## Remarques de la SAF émise en date du 19/11/2015

### Orientations du Plan-Canal :

- ne pas diminuer, par rapport à la situation existants, les possibilités d'accueil d'activités notamment pour les îlots de la rive gauche ;
- densifier la ZAPT en rive droite, y compris en préservant la possibilité d'ouvrir à d'autres fonctions. Les propositions faites de travailler dans un 1er temps sur des tests suppose de laisser libre les affectations futures et d'ouvrir par rapport à la situation existante.
- permettre de construire tous types d'affectations sur les « délaissés urbains » identifiés dans le Plan-Canal

### Sur les différents scénarios présentés :

- ne pas inclure les propositions du Plan-Canal dans le scénario tendanciel dans les zones où il n'y a pas de projet. Les projets aujourd'hui développés sur les autres sites montrent que cela ne correspond que très rarement aux orientations des porteurs de projets. Mettre en œuvre le Plan-Canal est le défi du PPAS. La tendance "naturelle" sans encadrement n'est pas à la mise en œuvre du Plan-Canal.
- prévoir dans un des scénarios une implantation optimale du projet de cinéma.
- construire une troisième alternative pour le terrain de la tête de Biestebroek. Pourquoi ne pas prévoir un autre alignement que l'existant pour la tête de Biestebroek et reculer celui-ci pour avoir un espace de quai plus dégagé, plus propice à un fonctionnement de type place ? Ceci conduirait à limiter nécessairement l'emprise constructible de l'îlot.
- pourquoi ne pas prévoir d'alignement sur le boulevard industriel (surtout pour les scénarios 1 et 2) dans la continuité des bâtiments ayant obtenu leur demande de permis. . Cela pourrait faciliter la lecture du boulevard industriel en boulevard urbain.
- comment justifie t'on les hauteurs proposées pour le terrain de la tête de Biestebroek dans les scénarios 1 et 2 ?

### Logistique urbaine

- est-ce réaliste d'envisager des liens entre un CTU sur la ZAPT et un CDU sur le terrain Boghossian alors que la digue du Canal les sépare ?
- un CDU peut être de moins de 5.000 m<sup>2</sup> et être viable (cf. Expertise Bruxelles Mobilité)

### Commerce :

- un alignement de commerces de proximité de part et d'autre de la rue des Goujons semble peu crédible au vu de la distance importante entre les deux rives de la rue. Or la proximité physique est primordiale pour faire vivre des linéaires commerçants.

### Programmation logement:

- établir des objectifs de mixité sociale. La rive droite du bassin constituera très probablement un quartier à part entière. Il est important d'y prévoir une certaine mixité sociale et typologique.

### Petite Senne

- ne faut-il pas préserver la possibilité de pouvoir la réouvrir un jour sur tout son parcours, même si cela n'est pas envisageable aujourd'hui ? Voir la stratégie de Bruxelles Environnement.

### Ombres portées

- le parc Crickx est l'un des très rares espaces verts publics du quartier, le placer dans l'ombre l'après-midi est particulièrement dommageable pour tous les habitants du quartier, ce qui est encore plus pénalisant que de priver certains logements de lumière.

### Mobilité

- si la digue du Canal est coupée au trafic de transit et en tenant compte de la hausse de trafic liée aux nouveaux développements, le développement du projet pourrait-il mettre à mal l'objectif fixé, notamment dans le schéma directeur Midi, de passer le boulevard industriel à 2 x 1 voies ?



- quelles seraient les améliorations à apporter en termes de desserte en transport en commun pour que la zone devienne une zone d'accessibilité B du RRU et que l'on puisse en conséquence réduire le nombre de stationnements imposé par le RRU ?
- viser une dérogation (à la baisse) à la norme d'un stationnement par logement ?
- mutualiser le stationnement entre plusieurs bâtiments de logements en construisant un ouvrage. Ceci permettrait de mettre de la distance entre le logement et la voiture et de dissuader ainsi d'avoir recours à cette dernière.
- la cyclabilité des quais peut être un atout pour la desserte des établissements scolaires. Elle crée un lien direct et aisé vers les quartiers où la population en âge de fréquenter l'école est la plus nombreuse.

Disposer des plans suivants (au moins pour le scénario de synthèse du PPAS) :

- sur le statut des espaces : publics, privés, semi-privés, dédiés logement ou activité ou mixte
- P/S par îlot ou parties d'îlots
- emplacement des parkings mutualisés ou en ouvrage



Remarque émise par le Port en date du 19/11

- Schémas de spatialisation reprenant les différentes fonctions : les zones « coloriées » correspondent-elles aux m<sup>2</sup> ? par exemple les m<sup>2</sup> portuaires dans les scénarios 2 et 3 sont de 5200 m<sup>2</sup> et 4650 m<sup>2</sup>, mais quand on compare les zones coloriées en noir (port), la différence paraît bien plus grande.
- Page 15 : dans le scénario tendanciel, Cotanco devient une zone « activités productives » : exact ?
- Ajouter (si possible) les références manquantes à certaines photos (notamment les exemples concernant l'aménagement de quais)
- Partie 1.4.1.3 « respect des contraintes réglementaires » : citer également l'option « logement en zone portuaire » qui demande une dérogation au PRAS
- Contradiction entre le point 1.3.1.7 où on signale la possibilité de dérogation au PRAS pour implantation d'un CDU en ZEMU et 1.4.1.6 « Typologie port » où on dit que le CDU doit obligatoirement se trouver en zone portuaire . Toujours dans le même ordre d'idées, il est supposé dans le 1.4.1.6 qu'il faut respecter le PRAS (CDU en ZAPT et pas ailleurs) et 2 pages plus loin (scénario 2) il est proposé du logement en zone portuaire, où on ne respecte pas le PRAS
- « mobilité » page 14 – figure 7 : vérifier le scénario 2 (digue du canal = voie locale ?)
- Concernant l'exemple de CDU en 1.4.1.6, voici les remarques de notre expert en transport (à discuter en réunion) :
  - « De oppervlakte en hoogte zijn overgedimensioneerd. Een CDU zal volgens mij nooit een oppervlakte innemen van 5000m<sup>2</sup>. De hoogte van 12 m is ook niet nodig omdat het merendeel van de goederen in X-docking gaan en een beperkt gedeelte in opslag genomen wordt. Het is dan ook nog de vraag of voor deze goederen palletstellingen het meest aangewezen zijn.
  - Verder vind ik het ook eigenaardig dat men een volume begroot van 1800 palletten/jaar. Dat is nog niet eens een halve oplegger per dag....??? Heeft men daar 5000m<sup>2</sup> voor nodig? Voor het aantal collies zie ik dat er gerekend wordt met ongeveer een kleine 2000collies/dag wat ik persoonlijk heel veel vind (CityDepot bevindt zich na 2 jaar op ongeveer 180 collies/dag als ik mij niet vergis.....). Vergeet ook niet dat dit de business van Bpost (ex CarCoke) wordt dat zelf de pakjes uitverdeelt; ten dele via het water.”
- 1.4.1.6 dans les différents scénarios : faire distinction entre les 2 rives



## Remarque émise par BDU/DU en date du 19/11

### Remarque de fond :

- Général :
  - Quid du CDU, où en est-on ? Très rapidement évoqué en urbanisme, pas après (sauf si je l'ai loupé évidemment...);
    - Urbanisme :
  - Le scénario 2 présente l'option choisie sur la tête de Biestebroek de manière quasiment exclusivement négative. Les autres options n'ont-elles pas aussi leur part de problèmes ?
  - On présente la possibilité d'un recours à des solutions évolutives et/ou temporaires. Est-ce vraiment une option ? Y a-t-il des cas où cela a été réalisé avec une qualité d'aménagement satisfaisante sans engager des frais déraisonnable ?
  - Une mise en contexte/analyse par rapport au plan canal serait utile.
    - Bruit : ne faut-il pas aborder la problématique de mixité verticale logement/activité productive, j'ai l'impression qu'elle n'est pas réellement abordée ;
    - Sol et eaux :
  - Faut-il vraiment aborder la question de l'infiltration dans le contexte de proximité du canal ?
  - La présence de produit pur au niveau des nappes d'eau représente quoiqu'il en soit un risque intolérable. Si cette problématique existe ne mérite-t-elle pas une analyse particulière dans ce chapitre, allant plus loin que renvoyer à la nécessité d'étude de risque ?
    - Etude « Indicateur Nature » : quelle est sa valeur, s'agit-il de l'étude de l'IBGE ? A quel point peut-on s'appuyer sur cet indicateur ? Ne peut-on pas éventuellement aller plus loin en termes d'analyse ?

### Autres remarques de forme ou de détail :

- Pour rappel, systématiser le fait d'avoir une légende associée aux figures (ex. figure extraite du masterplan),
- Urbanisme : pas de numérotation,
- Urbanisme : le projet Atenor semble incompatible avec les prescriptions de la Zemu, tel que présenté, pourtant on reprend après le scénario tendanciel comme complètement conforme,
- Micro-climat : les planches sont difficilement lisibles avec leur format. Sélectionner des planches pertinentes plus grandes ici et renvoyer l'ensemble en annexe ?
- Sol : pour la définition de la norme d'assainissement, le « et/ou » dans « ne présente pas de risque pour la santé humaine et/ou l'environnement » ne doit-il pas être remplacé par un simple « et » ?
- Sol : les parcelles passeront a priori toutes par la case « catégorie 4 » avant d'être réorientées dans les autres catégories par après. Il n'y a toutefois sans doute pas de nécessité de détailler exagérément la procédure administrative ici ;
- Faune et flore : on parle de non-respect du RRU pour les toitures plates non-végétalisées. S'agit-il réellement d'un non-respect (la spatialisation prévoit spécifiquement de ne pas en mettre) ou bien se contente-t-on de ne pas en prévoir par défaut.





### Remarque émises par le Commune d'Anderlecht en date du 19/11

- numérotation des pages et numérotation dans le texte même parfois incohérent
- reprendre en début de chapitre le plan avec la numérotation des îlots (+ noms des propriétaires vu qu'ils sont cités dans le texte)
- identifier sur les plans, par scénario, les différentes affectations qui sont spécialement citées dans le texte : écoles, cinéma, ... ça facilite la lecture du document
- NB : le projet de Solidariteit voor het gezin (ch de Mons) est systématiquement repris sur les plans, or ce projet a reçu un avis défavorable en commission de concert => la commune va se concerter avec la région afin de définir la suite à donner à ce dossier et donc voir si il reste présenté sur les plans
- prévoir une dénomination identique pour le scénario tendanciel, qui devient à certains endroits scénario 4 et même parfois oublié dans l'analyse, voire même la conclusion est déduite sans justification
- l'avis "négatif" du BE sur le projet Shell semble un peu "orienter" les incidences sans pour autant les justifier
- dérogations au PRAS : logements en zone portuaire et CDU en ZEMU - dans quelles conditions les activités liées au port de Bruxelles peuvent elles être implantées en ZEMU, sans dérogation?
- en plan, des propositions différentes sont formulées pour la rive gauche mais leurs incidences ne sont pas systématiquement analysées : réalisation réaliste par rapport au foncier?...
- Si j'ai bien compris, la circulation de la rue des Goujons est coupée au pont du chemin de fer??? et ce dans les trois scénarios! Incidences dans le reste du quartier? Alternative : ouvrir la circulation?
- aucune allusion au pont Marchant qui est fermé et au risque que ça entraîne si cette situation perdure!
- l'option d'envisager le prolongement d'une ligne de transport en commun existante, venant du nord et traversant le nouveau quartier, n'est pas reprise - comme proposé par le PCD
- p53 mobilité : reprendre dans le tableau les raisons de non mutualisation de commerce et activité productive
- p2 économie : tableau de m<sup>2</sup> qui présente des chiffres différents que dans le chapitre urbanisme (1.4)
- pourquoi y considérer le cinéma comme commerce de détail?
- p12 économie : la commune n'a pas vendu la parcelle de terrain de rue Dante dans l'attente de l'évolution de l'étude
- p16 économie : désaffectation de voirie qui peut se faire via PPAS? Il s'agit là d'une procédure à part.
- une voirie désaffectée prend l'affectation des terrains qui la bordent : d'office ZEMU? et pourquoi pas Vert? Ca mérite d'être justifié dans le document
- désaffectation => terrain qui revient à la commune d'office? pourquoi? ça pourrait être l'autorité publique régionale aussi



### Remarque émises par Bruxelles-Environnement en date du 19/11

Pour le fond :

- J'ai quelques questions sur les schémas, notamment, pourquoi la zone portuaire est interrompue dans le scénario 1
- La question sur le maintien du bâtiment à l'angle de dante, doit être posée plus en amont, car tous les scénarios de spatialisation le maintiennent en logement, or je ne trouve pas ça spécialement judicieux de maintenir du logement là.
- Effectivement la question du CDU , pour mémoire, il avait été demande de faire une analyse et une objectivation des contraintes.
  
- Pour les invariants, en ce qui concerne la rue des goujons , il serait peut-être opportun de faire référence à l'étude sur les espaces publics qui va être lancée.
- Pour l'analyse en fonction de la structure du quartier, des espaces publics, les cartes manquent de légende, je ne vois donc pas si le tracé du maillage vert( support aux modes actifs) est repris et donc si les scénarios de spatialisation en tiennent compte. Je pense également qu'il faudrait à terme pouvoir déterminer les ilots, côté d'ilot qui devraient être « percés » à certains endroit pour améliorer ces connexions vers le canal et si ces percées ( au vu de la programmation sont faisables dans chaque scénario de spatialisation) ;
  
- Au niveau du bruit, je rejoins BDU/DU sur la question de la verticalité, on demande que soit également pris en compte la présence de la voie de chemin de fer dans le choix des affectations à l'angle de l'ilot proche de celui-ci
- Également de modéliser l'impact du bruit routier dans les différents scénarios
  
- Eau : à cet endroit il n'y a plus de Senne (ancien bras disparu), mais faire des aménagements suivants son ancien tracé afin de garder la mémoire historique est plus que souhaité, c'est d'ailleurs une des options prise dans le contrat de quartier si je ne me trompe.
- Il faudra favoriser l'implantation de noue, pas forcément imperméables, mais dont le trop plein sera redirigé vers les connexions existantes qui elles-mêmes vont vers le canal ( tout le réseau ne va pas dans le canal, une partie va vers la step), le choix du système de gestions de l'eau devra donc être pris en compte par rapport au type de connexion existante.( des fois BO, des noues,..) ( cela est à prendre en compte aux minimum dans la rédaction des prescriptions)
  
- Pour le sol et les pollutions, je pense que l'étude en spatialisation devrait être plus approfondie, notamment relatif au choix des affectations au rdc, va -t-on prévoir du logement là où des couts de gestion de risque et éventuelles dépollution seraient beaucoup plus conséquents que si on avait pu maintenir une dalle perméable dans le cadre d'une activité productive ?
- → Pour ces deux chapitres ( plus faune et flore à plus petite échelle) je suis donc un peu déçue de l'analyse des impacts environnementaux. Il me semble qu'en phase de programmation il avait été mentionné que les chapitres les moins étudiées le seraient au niveau de la spatialisation, hors on retrouve à nouveau une études très approfondies sur les questions d'urbanisme, de mobilité mais les autres chapitres sont très brefs et succins dans leur analyse.
- De manière générale, serait-il possible de mettre des conclusions , à un moment donné sous forme de tableau ?



- A la fin de la partie 3 je n'ai aujourd'hui aucune idée du scénario le moins impactant niveau environnemental , il faudrait un tableau avec un système de cotation de 0 à 4 pour chaque (sous-)thématique



### Remarques transmises par citydev en date du 27/11/2015

- Il faudrait clarifier dans la partie urbanisme les différentes typologies d'activités productives. Vous en expliquez quatre différentes mais dans les spatialisations seules 3 typologies différentes sont reprises. Il faudrait pouvoir lier le texte aux schémas et aux caractéristiques techniques des espaces d'activité.
- J'insiste également sur le nombre de m<sup>2</sup> de BtoB trop important, alors il n'existe pas de réelle demande et vu la proximité de la gare du midi.
- Suite à une discussion avec mon collègue de l'expansion économique, je me permets de réinsister sur l'importance d'une mobilité adéquate pour les activités productives (c'est-à-dire aisée et permettant des livraisons sans désagrément pour les autres occupants de l'îlot). Comme repris dans le texte la mobilité, accessibilité sont indispensables pour les activités productives. Je pense que les schémas de circulation des différents scénarii pour les activités productives entraînant systématiquement la nécessité de demi-tours doit être approfondie.
- Un autre point important est la possibilité de la modularité des espaces. Si le rapport à l'espace public (au rez-de-chaussée) est important, il faut tenir compte de cet aspect et ne pas interrompre trop souvent ces espaces par des accès aux logements, rendant cette modularité impossible. De plus, les exemples repris (Greenbizz, Newton ont des façades urbaines) dans l'étude montrent qu'il ne s'agit pas systématiquement de portes sectionnelles mais qu'on peut y aménager des espaces commerciaux liés à l'activité ou administratifs et créer des accès piétons pour animer les façades.
- En observant plus en détails les scénarii de spatialisation, je pose la question de l'appréhension de l'échelle. En effet, les espaces publics sont de très grandes dimensions par exemple si l'on fait une coupe dans la rue des goujons à la hauteur du croisement avec la rue Dante. On a 60 m d'espace public mais le gabarit envisagé est seulement de R+5 soit 6 x 3=18m. On admet souvent que la hauteur du bâti peut faire la largeur de la rue. Ici, on n'est pas du tout dans ses proportions, ce qui laisse entendre qu'on pourrait, du moins sur certains axes, augmenter la densité et augmenter peut-être la surface d'espaces verts ? C'est bien-sûr à mettre en relation avec l'étude du P/S, développé précédemment.
- Enfin, pour vraiment pouvoir faire un encadrement des différents projets de la zone, il me semble qu'on devrait avoir une idée des m<sup>2</sup> prévus dans les différents scénarii par îlot et pouvoir les comparer avec le programme réel développé par le promoteur. Si l'on veut que le PPAS se réalise, cela doit rester économiquement viable. Nous savons que les espaces d'activités productives sont peu rentables. Le principe de la ZEMU est de permettre un développement complémentaire aux activités (de logement notamment) pour rendre l'opération viable. Une certaine densité est dès lors nécessaire et possible dans ces nouveaux développements surtout si une attention particulière est portée à l'aménagement des espaces publics, ce qui est l'objectif du PPAS.
- Je pense enfin que la problématique du socle mériterait un développement dans le chapitre qui traite des typologies, car il s'agit de trouver des solutions à différents problèmes :
  - Rapport des rez à l'espace public,
  - L'organisation des espaces de productions (façade et chalandises)
  - Qualité de l'intérieur de l'îlot pour les logements



- Organisation du parking (activité et logement).  
Ceci tout en respectant la prescription ZEMU qui demande 90% de l'emprise du projet en activité. Pour moi cela constitue le nœud de la difficulté de tout projet en ZEMU.



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la neuvième réunion du  
**02 février 2016**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS (part.)
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGER
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
Port de Bruxelles	D. MERTENS

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
SAU	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan	H. RILLAERTS
(Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. DELMEE
	G. LEDENT
	A. GOSSIAUX (Part.)

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. GUERARD

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 45 et souhaite la bienvenue aux participants.*

*Vu l'ampleur des remarques faites sur la version initiale du PV, il s'agit d'une version adaptée. Les modifications par rapport à la version initiale apparaissent en italique.*



## 1. APPROBATION DU PV PRÉCÉDENT

Le PV du CA 8 sera approuvé ultérieurement par les membres du CA.

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE - SPATIALISATION

Des remarques préalables ont été émises par la SAU et une note transmise par citydev. Ces remarques sont annexées au présent PV.

Le chargé d'étude présente sa proposition de spatialisation. Les remarques suivantes sont faites :

### 1. Principes de spatialisation

- *Le Port signale que les superficies proposées sont insuffisantes pour le projet Gobert (donc le PPAS n'est pas compatible de ce point de vue avec le projet). Pour ce qui est des aménagements du site (par exemple la percée vers le canal, les passages publics...) cela doit être examiné avec le porteur de projet, par exemple en chambre de qualité « Gobert ». Par ailleurs, la position du Port pour la zone de Cotanco est que celle-ci reste portuaire après le déménagement de l'industrie. B-M/DS demande si l'implantation sera figée par le PPAS. Le chargé d'étude indique que l'alignement sera figé mais pas l'implantation. Le chargé d'étude indique que les arbitrages n'auront pas lieu à ce CA. Cela sera relayé aux réunions reprenant la commune, le bMa et les différentes instances techniques et politiques.*
- Citydev constate que les principes de circulation internes seront, eux, fixés. Par ailleurs, les questions de parking et de gabarit sont à étudier avec précaution, elles auront un impact direct sur la faisabilité économique des projets. Le chargé d'étude précise qu'ils se basent sur les chiffres demandés par les promoteurs, en les nuanciant toutefois vu la haute rentabilité pour certains et la forte densité prévue. La SAU ajoute qu'il y a pas mal d'échange entre la chambre de qualité et les promoteurs. *Citydev indique que le plan spatialisation reprend la totalité du site Citygate II (ancien site Vesdre) en école et que sans subvention de cet équipement, il lui sera impossible de le réaliser. Il est indispensable que les futures prescriptions permettent un développement mixte comprenant de l'activité productive, du commerce, du logement (conventionné, social et peut-être libre) et la possibilité d'un équipement. Le chargé d'étude convient que du travail doit encore être fait sur cet îlot, il faut pouvoir garder une certaine flexibilité.* Le chargé d'étude convient que du travail doit encore être fait sur cet îlot, il faut pouvoir garder une certaine flexibilité ;
- B-E signale au vu des gabarits prévus et de la discontinuité du bâti que le bruit risque d'être un problème important du côté de la voie de chemin de fer. Il faudrait sans doute une modélisation spécifique à cet endroit. Le chargé d'étude indique qu'il y a toujours une réflexion en cours sur l'îlot 13, il reste problématique à l'heure actuelle. Peut-être d'autres affectations pourraient être prévues pour le front bâti le plus proche de la voie de chemin de fer (activité productive, parking en ouvrage, ...)
- Même si certains points restent à réfléchir et discuter, le chargé d'étude indique que le scénario final retenu est ambitieux et qu'il y a actuellement une réelle envie de le mettre en œuvre.

### 2. Mobilité



- B-M/DS s'interroge par rapport à la question du CTU/CDU. La SAU indique que le principe d'une phase test pour le CTU Rive Droite a été validé pour y inclure de la distribution urbaine afin d'en objectiver les nuisances. Il faut donc s'assurer que son implantation est possible dans le cadre du PPAS. Le chargé d'étude indique qu'un CDU standard, tel que défini précédemment, n'est clairement pas possible dans le périmètre. Si on parle d'un CDU « light », à destination très urbaine qui se grefferait sur le CTU, il sera soumis à de fortes contraintes liées à la présence de logements. De plus la configuration des rues laisse des zones de manœuvre par endroit fort limitées. B-M/DS indique qu'a priori, si la circulation est en cul de sac il faut prévoir la manœuvre dans le bâtiment. Un schéma de CTU/CDU a été validé par le CA du port. La SAU confirme qu'il ne s'agit pas d'un CDU de 5000 m<sup>2</sup> comme initialement discuté. Le chargé d'étude indique que le gabarit des poids lourds qui livreront le site sera un élément déterminant dans le réalisme de son intégration. *B-M/DS ré-insiste sur la nécessité de laisser la possibilité d'implanter un CTU/CDU dans le scénario final. La commune précise qu'il est exclu qu'une circulation de charrois lourds (semi-remorques) liée à l'activité portuaire traverse ce nouveau quartier, notamment résidentiel ;*
- Le CA considère que la question des parkings devrait être abordée par des réflexions sur un parkings *souterrain* ou en silo et des réflexions sur la mutualisation. Le chargé d'étude en convient mais fait remarquer que la mutualisation vise plutôt une synergie entre les bureaux et les commerces/cinema/Horeca ;
- Le CA demande si le trafic en lien avec le Pont Marchant a été estimé, s'il n'y a pas un risque de trafic de transit. L'enjeu est important, surtout au vu de la création du Parc. Le chargé d'étude indique qu'il y a évidemment un potentiel de transit mais que cet itinéraire est déjà très contraignant. De ce fait au moment où le pont était ouvert il y avait assez peu de trafic. B-M/DS demande s'il existe alors une possibilité de transit via la digue du canal. Le CE indique qu'*à terme*, l'itinéraire est coupé au niveau de l'école primaire et reporte le trafic sur le rond-point.
- Citydev demande ce qu'il en est des hauteurs libres des ponts de chemin de fer. Le chargé d'étude indique que leur hauteur est a priori suffisante pour des camions sur l'ensemble du périmètre mais sans doute trop juste pour des semi-remorques. Citydev fait remarquer que le tourne-à-droite vers le chemin de fer est donc systématiquement possible.
- Citydev signale qu'en cas de déchargement en intérieur d'îlot, les pompiers demandent que les mouvements traversant soient possibles. Citydev enverra un exemple de condition du SIAMU à ce propos.
- Citydev demande s'il est prévu de prévoir des prescriptions patrimoniales pour certains bâtiments. Le chargé d'étude indique qu'il ne compte pas se substituer aux monuments et sites, il ne prévoit pas de contrainte à ce niveau. La SAU signale qu'il existe des bâtiments, par exemple à l'arrière du projet Gobert, qui sont intéressants en termes d'ambiance et de style. Le chargé d'étude en convient mais fait remarquer qu'on a l'occasion ici de retrouver un îlot de taille urbaine et un lien vers les quais. *La Commune rappelle la volonté de déroger au PRAS dans les ZAPT Biestebroek afin de permettre la création de logements.* B-M/DS demande comment s'assurer que la dérogation ne s'étende pas à d'autres zones, *afin de préserver la ZAPT.* Le chargé d'étude indique que cette dérogation devra être demandée et justifier très précisément dans le cadre du PPAS. Le Port indique ne pas être favorable aux logements dans la zone portuaire sur le principe mais accepte le Plan Canal. Il demande toutefois que le site Cotenco reste de l'activité portuaire et que le projet Gobert soit pris en compte.
- BDU/DEP et citydev demandent ce qu'on vise réellement sur la zone portuaire. Le chargé d'étude indique qu'il prévoit une activité mixte au rez-de-chaussée. La SAU se demande si du logement ne serait pas acceptable aussi. Citydev demande qu'une intention claire se dessine, *il semble difficile d'imaginer une mixité avec des activités portuaires et du logement, par contre un autre type de mixité pourrait être envisagé.* On prend fortement parti pour recréer un front bâti urbain ici en repoussant les activités à potentiel de nuisance au détriment de celles-ci, alors que pour la parcelle Boghossian il ne semble pas y avoir de problème à avoir un vis-à-vis entre le





logement et des activités productives. Il y a un doute sur la capacité à établir une mixité harmonieuse dans les zones portuaires. BDU/DEP se demande s'il ne faut pas réfléchir dans l'autre sens, et voir quelles contraintes sur les activités portuaires permettront une cohabitation avec du logement et du commerce.

- BDU/DU rappelle qu'il est possible d'avoir des activités autre que portuaires et logistiques au rez sans déroger au PRAS : commerce de gros, activités productives... Par ailleurs, réfléchir à contraindre les activités portuaires pour intégrer du logement est risqué, il s'agit d'une contrainte lourde qui s'éloigne de l'objet premier de la zone qui est de prévoir de telles activités. La SAU considère qu'on reste relativement cohérent, il est déjà prévu d'avoir du logement tout autour de la zone.

### 3. Zone d'espace vert

- B-E signale que d'autoriser du logement dans une zone d'espace-vert au PRAS est une ouverture de précédent très dangereux, *position que partage la Commune*. Il s'agit en plus ici d'une zone de carence en espace vert. La SAU rappelle qu'il s'agit d'une position régionale. BDU/DU fait remarquer qu'il s'agit d'une dérogation qui semble encore plus discutable que celle concernant la zone portuaire et qu'en plus, toucher ainsi à une zone verte risque d'être un véritable appauvrissement à recours ;

### 4. Sol

- Quelques remarques de détail sur la partie sol doivent être transmises par B-E. B-E et BDU/DU profite du CA pour souligner de manière générale la qualité du rapport, notamment cette partie sol ;

## 1. Remarques sur la conclusion de la phase de spatialisation

- Page 3 : erreur dans le tableau, nom des colonnes des scénarios problématiques ;
- Page 4 :
  - BDU/DU attire l'attention sur la faisabilité douteuse de la possibilité de déroger au PRAS pour introduire le logement dans les zones portuaires, vu la modification récente du PRAS dans la zone ; *La Commune rappelle que les ZAPT Biestebroek n'ont pas été prises en compte lors de la récente modification du PRAS, une demande de dérogation pouvait donc y être suggérée<sup>1</sup> ; BDU/DEP signale que la ZAPT Biestebroek a bien été évaluée lors de la dernière modification du PRAS, mais qu'il a été décidé de ne pas y autoriser du logement, ce qui rend toute dérogation problématique.*
  - Le CA demande de parler des phasages dans les Zemu ;
  - Citydev considère qu'on peut effectivement imposer une façade urbaine mais que cela n'exclut pas d'y localiser des activités productives. Il faut garder une flexibilité à ce niveau ;
- Page 6 :
  - la commune rappelle la cohérence nécessaire avec le schéma directeur Midi ;
  - Citydev demande ce qu'il en est du projet de RER à Cureghem ;
- Page 7 : B-E propose d'employer par exemple une fourchette d'emplacement de stationnement par logement plutôt qu'une imposition stricte. Il faudrait un taux moyen. *B-M/DS propose de garder la référence d'un emplacement par logement comme taux ;*
- Page 8 : B-E signale que, moyennant des installations correctes, les emplacements vélos ne sont pas forcément à situer au rez-de-chaussée ;

---

1



- Page 9 : le CA indique qu'il faudra calculer le potentiel de charge d'urbanisme lié à la mise en œuvre du PPAS. *La commune réitère d'ailleurs sa demande formulée à plusieurs reprises déjà : que le CE estime les charges d'urbanisme qu'engendrent les différents projets afin de croiser ces montants avec les coûts des équipements et des espaces publics ;*
- Page 10
  - Le CE indique que les exigences SIAMU amènent des charges importantes en cas de mixité industrie/logement ;
  - La commune ne considère pas l'enseignement supérieur comme le devenir idéal de la tête de Biestebroek. L'objectif était plutôt quelque chose de plus polarisant, comme un grand commerce *spécialisé ou un équipement de portée régionale*. Le chargé d'étude considère que cela peut toutefois activer l'espace public. La commune considère que ce n'est pas efficace pour les soirs et les WE par exemple. Cela peut éventuellement être une affectation complémentaire ;
- Page 11
  - B-E signale que le mur anti-bruit n'est pas forcément la solution idéal et doit être placé le long du chemin de fer et non de la voirie ;
  - B-E fait remarquer que les propositions actuelles ne vont pas forcément dans le sens d'un front limitant la propagation des sons ;
  - B-E signale que la question de matériaux acoustiques performants doit être évoquée, pour l'extérieur comme l'intérieur ;
- Page 13 :
  - B-E attire l'attention sur la problématique des débits de fuite des bassins d'orage ; Le chargé d'étude signale que la présence d'un collecteur problématique dans la zone ;
- Page 15 : Citydev signale que la réutilisation peut être problématique vu certains process très spécifiques de certaines PME ;
- Page 16 : B-E signale qu'il faut valoriser les berges du canal comme connexion verte (cf. PRDD, Plan Nature) ;
- Page 17 : pour la surchauffe, les façades vertes devraient aussi être prises en considération ;
- Page 18 : B-E demande si le recours au *bateau* pour le transport de certains déchets est envisagé ;
- Page 19 : B-E trouve les éléments avancés pour la qualité de l'air assez peu intéressants. Par ailleurs, le trafic automobile n'est pas abordé ;
- Page 20 : BDU/DU rappelle que le site Sevezo doit être abordé pour l'être humain ;
- Page 24 : le CA signale que l'axe Marchant-Petite île doit aussi être pris en compte ;
- Page 25 : le CA signale que le schéma de voirie est incomplet dans la partie nord du PPAS ;
- Page 48 : d'après ses renseignements, Citydev indique que c'est plutôt la demande d'atelier qui est volatile mais la typologie demandée reste assez constante ;

Le devenir de certaines zones spécifiques ou certain point du fonctionnement du projet de spatialisation doit encore être clarifié : schéma de circulation, dérogation au PRAS, problématique du bruit dans l'îlot 13, présence du CDU, *projet Gobert en rive gauche*. *Toutefois, à l'exception des points précités qui pourront encore être définis dans la troisième phase du PPAS, le CA valide la proposition de spatialisation tel que présenté.*

### 3. PROCHAINE REUNION

A la demande du CA, une réunion spécifique à la problématique de mobilité sera programmée au plus vite, afin de prendre le temps d'aborder dans le détail cette thématique. La réunion du CA suivante visera la phase 3 du RIE : l'analyse de l'impact des prescriptions.

***La séance est levée à 17 heures***

\*\*\*



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroeck »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la dixième réunion du  
**24 mars 2016**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
Port de Bruxelles ADT	D. MERTENS R. MAGIN

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
SAU	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan	H. RILLAERTS
(Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. DELMEE G. LEDENT H. GUERARD (Part.)

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 30 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRÉCÉDENT

Le PV du CA 8 est approuvé moyennant la prise en compte des remarques suivantes :

- Page 2 : concernant les remarques sur le PV7, B-M/DS indique qu'ils ne sont pas à l'origine de la remarque sur les équipements culturels et que ce sont les cheminements des différents modes qui sont peu clairs ;
- Page 4 :
  - BM/DS indique que la remarque sur les poids-lourd et le tourne à droite square Vandervelde doit être supprimée ;
  - BM/DS signale que concernant les pistes cyclables, effectivement elles ne sont pas nécessaires sur les voiries limitées à 20-30 km/h (type « zone de rencontre ») mais l'existence d'un ICR et RER vélo sur les quais doit être signalée ;

Le PV du CA 9 est approuvé moyennant la prise en compte des remarques suivantes :

- Page 2 :
  - Le Port demande de préciser la problématique sur le projet Gobert en remplaçant « Le Port signale que le PPAS est compatible avec le projet Gobert, une évolution est possible pour comprendre la percée prévue vers le canal mais cela reste à étudier. » par « Le Port signale que les superficies proposées sont insuffisantes pour le projet Gobert (donc le PPAS n'est pas compatible de ce point de vue avec le projet). Pour ce qui est des aménagements du site (par exemple la percée vers le canal, les passages publics...) cela doit être examiné avec le porteur de projet, par exemple en chambre de qualité « Gobert ». Par ailleurs, la position du Port pour la zone de Cotanco est que celle-ci doit rester portuaire après le déménagement de l'industrie. »
  - BDU/DEP rappelle que le chargé d'étude avait indiqué que les arbitrages n'auraient pas lieu à ce CA. Cela sera relayé aux réunions reprenant la commune, le bMa et les différentes instances techniques et politiques. Cela doit apparaître dans le PV ;
  - B-M/DS fait remarquer qu'il avait été demandé que le scénario final laisse la possibilité à l'implantation d'un CDU, cela doit être mentionné dans son intervention. La commune avait précisé qu'il était pour eux exclu qu'une circulation de charrois lourds (semi-remorques) liée à l'activité portuaire traverse ce nouveau quartier, notamment résidentiel ;
  - L'intervention de citydev concernant leur îlot doit être complétée par : « Citydev indique que le plan spatialisation reprend la totalité du site Citygate II (ancien site Vesdre) en école et que sans subvention de cet équipement, il lui sera impossible de le réaliser. Il est indispensable que les futures prescriptions permettent un développement mixte comprenant de l'activité productive, du commerce, du logement (conventionné, social et peut-être libre) et la possibilité d'un équipement. »
- Page 3 :
  - B-M avait proposé un quota d'un emplacement de stationnement par logement ;



- B-M rappelle que la discussion devait porter sur des parkings en silo « ou souterrain » ;
  - B-M demande de mentionner que l'objectif de vérifier que la dérogation autorisant du logement en ZAPT ne s'étende pas à d'autres zones est de préserver la ZAPT, cela doit être mentionné ;
  - Concernant la mixité, l'intervention de citydev doit être complétée par « il semble difficile d'imaginer une mixité avec des activités portuaires et du logement, par contre un autre type de mixité pourrait être envisagée »
- Page 4 :
- La commune partageait la position de B-E sur l'autorisation de logement en zone d'espace-vert ;
  - La commune avait formulé la demande d'évaluer les charges d'urbanismes liées au développement du PPAS ;
- Page 5 :
- La commune avait parlé pour la tête de Biestebroek d'un grand commerce spécialisé ou d'un « équipement de portée régionale » ;
  - Ce n'est pas la commune qui a parlé d'un collecteur problématique mais le chargé d'étude ;

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE - PRESCRIPTIONS

### 1. Discussions sur les conclusions

- Article 5§2 : B-E attire l'attention sur le fait que la définition de cette prescription « de sauvegarde » est plus sévère que celle du PRAS, il faut vérifier l'applicabilité, légale et pratique, d'une telle prescription ;
- Article 6 : le CA signale que l'autorisation de ces ouvrages est inutile, ils sont déjà autorisés via le PRAS. Il faut par contre indiquer qu'ils « respectent le caractère esthétique des lieux » ;
- Article 7 : le CA indique qu'il faut faire attention à ne pas multiplier le nombre d'entrées ;
- Article 9 :
  - Le chargé d'étude précise que c'est une hauteur sous corniche qui est utilisée ;
  - Le CA s'interroge sur le caractère souhaitable d'une prescription empêchant de faire moins d'un niveau de moins par rapport au gabarit maximale autorisé ;
  - Le CA signale que les émergences doivent être étudié notamment dans le chapitre microclimat de la phase 3 ;
  - La SAU s'interroge sur l'intérêt des prescriptions de gabarit présentées. Peut-être qu'un travail sur les hauteurs moyennes serait plus intéressant. C'est à étudier ;
  - Les zones d'émergence ne sont pas clairement identifiées au plan, la marge d'interprétation sur la localisation des émergences est peu claire ;



- Article 10 :
  - Citydev s'interroge sur une limite de surface absolue pour les terrasses. Ne devrait-on pas parler soit en pourcentage, soit par logement ? La commune demande de vérifier la cohérence avec le RCU ;
  - B-E demande de vérifier l'intérêt de la norme de 0.6 mètre de terre arable (plus, moins,...). Cette épaisseur est dépendante de l'objectif qu'il y a derrière (plantation, tamponnage, ...)
- Article 11 :
  - B-E fait remarquer que la prescription choisie pour l'isolation extérieure peut être particulièrement bloquante ;
  - Le Port indique que dans la zone portuaire, imposer des façades vertes est très compliqué (entretien, accumulation de poussière liée aux activités,...). Le Port n'y est pas favorable ;
- Article 13 :
  - B-E indique qu'il faudrait prévoir une exception pour les toitures vertes, par exemple pour les panneaux solaires. La SAU n'est pas favorable à l'inscription d'exception de base dans les prescriptions ;
  - BDU/DU indique que la compatibilité entre l'accessibilité des toitures et les toitures vertes devrait être discutée ;
- Article 14 :
  - La commune demande que les cas des panneaux solaires et des antennes soient discutés ;
  - B-E fait remarquer que les rejets en toiture ne sont pas forcément pertinents dans le cas des bâtiments industriels bas en intérieur d'îlot. Il faut comparer aux obligations du RRU, c'est une question à étudier ;
- Article 15 :
  - Le CA demande s'il ne faut pas regrouper cet article avec l'article 10 ;
  - La question de la localisation des accès est à vérifier en mobilité ;
- Article 22 :
  - B-E signale que l'on doit parler de demande de permis en général, pas uniquement d'urbanisme ;
  - Citydev demande si les mêmes exigences seront reprises pour la zone face au Port, qui est dans un contexte particulier ;
- Article 24 : la SAU s'interroge sur l'intérêt de la seconde ouverture vers le canal dans la zone mixte en rive gauche, elle doit être justifiée dans le RIE ;
- Article 30 : le CA indique que la nécessité d'augmenter les seuils de commerce et d'hôtel dans la zone de forte mixité est à justifier et clarifier ;
- Article 37 : la SAU demande si d'autres critères de qualité ne devraient pas être imposés pour autoriser les logements ne bénéficiant d'ouverture vers l'extérieur que d'un côté ;
- Article 41§2 : le Port demande que la définition des activités autorisables soit plus détaillée et n'est pas forcément favorable à l'autorisation de tout type d'équipement ou de commerce en zone portuaire, comme cela semble être le cas ici ;
- Article 42§2 : le Port s'interroge sur l'obligation d'avoir des constructions « ponctuelles ». Le chargé d'étude précise qu'il s'agit de ne pas avoir un front bâti continu. L'ADT suggère alors de le préciser clairement, que les constructions ne prennent pas la forme d'un front bâti continu et ménagent des espaces ouverts ;
- Article 49 : le CA demande de légèrer la grue au plan puisqu'elle apparaît dans les prescriptions littérales ;
- Article 51 : B-E demande de préciser que les abords doivent contribuer au maillage vert ;
- Article 58 : la formulation pour les clôtures est trop restrictive ici ;



- Article 60§10 : cela s'applique pour chaque îlot, il faudrait sans doute un renvoi ;
- Article 61§2 : le CA demande de clarifier la définition des activités des entreprises : notamment le charroi en fait-il partie ;
- Article 68§2 : BDU/DU signale que l'accessibilité des toits entraîne des soucis de copropriété et de sécurité qu'il faut aborder ;
- Article 72 : pour le périmètre D, il faut parler de la rue de la petite île et non pas du boulevard Industriel ;
- Article 74 : les m<sup>2</sup> annoncés doivent être justifiés dans le RIE ;

### 3. PROCHAINE REUNION

A la demande du CA, une réunion supplémentaire est programmée sur cette phase de travail. Elle aura lieu le 12 avril 2016 dans les locaux de la commune d'Anderlecht.

*La séance est levée à 17 heures 30*

\*\*\*



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroeck »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la onzième réunion du  
**12 avril 2016**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS (part.)
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
Port de Bruxelles	D. MERTENS

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
SAU	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan	H. RILLAERTS
(Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. DELMEE H. GUERARD

*Excusés :*

Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
---	------------

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 15 et souhaite la bienvenue aux participants.*





## 1. APPROBATION DU PV PRÉCÉDENT

Le PV du CA 10 sera approuvé ultérieurement par les membres du CA.

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE - PRESCRIPTIONS

B-M/DS n'ayant pu être représenté à la réunion, des remarques envoyées au préalable ont été intégrées à ce PV ;

### 1. Revue du plan

- La SAU demande s'il ne faudrait pas Réintégrer la partie sud de l'îlot comprise entre la rue et le quai de Biestebroek en zone de mixité (situation actuelle au PRAS) : ne pas transformer en zone d'habitat ;
- La SAU n'est pas convaincue par l'intérêt d'une nouvelle rue entre le n°2 de la rue de Biestebroek et le quai, simplement imposer un passage pour les modes actifs devrait suffire pour la connexion. Le chargé d'étude indique que cela se justifie notamment vu la longueur de l'îlot considéré ;
- La SAU indique qu'il faut affirmer l'ambition d'un espace public qualitatif au droit de l'îlot en triangle en zone mixte sur le quai. Deux possibilités :
  - soit on intègre cet espace en zone de voirie publique (en permettant, le cas échéant, dans ce zonage d'y réaliser un petit équipement) ;
  - soit on diminue l'emprise de l'îlot en triangle et en conséquence on élargit l'espace de voirie publique pour limiter l'emprise de la construction éventuelle.
- Retirer les deux astérisques correspondant à des R+14 sur l'îlot de forte mixité entre le quai de Biestebroek, la rue Pierre Marchant et la chaussée de Mons : trouver une solution qui permette de retraduire ce qui avait été convenu, à savoir que sur la rive gauche, sont autorisés des gabarits décroissants en partant du R+11 existant à l'angle du quai de Biestebroek, de la rue François Ysewin et de la rue François Gérard jusqu'à la rue Pierre Marchant (cf. projets Solidariteit voor het Gezin + Lidl) : il faut organiser le lien entre le R+11 et l'existant sur la rue Pierre Marchant.
- La SAU ne souhaite pas avoir de distinction entre la ZAPT et la ZAPT accessible au public, il faut gérer l'accessibilité au sien des prescriptions de la ZAPT Le chargé d'étude considère que la lecture est plus claire avec deux zones, on a une vision sur plan des intentions de cette façon. La SAU considère cette façon de faire trop rigide ;
- La SAU indique qu'il faut expliciter les hauteurs proposées sur l'îlot Shell et sur l'îlot en vis-à-vis de l'autre côté du Canal, expliciter notamment les contrastes proposés (18 mètres côté quai Demets et uniquement 7 mètres côté rue des Orchidées ou 13 mètres côté quai de l'Industrie et expliciter l'astérisque) ;
- La Commune demande qu'une référence à la numérotation des affectations soit faite dans la légende, pour faire plus facilement le lien avec les prescriptions littérales ;

### 2. Revue des prescriptions

- citydev signale qu'une partie des prescriptions formulées semblent plus être du niveau des recommandations. Il faut être clair sur ce qui est obligatoire ou non ;



- La commune indique que certaines dispositions doivent être coordonnées avec ce qui est prévu au sein du futur RCU, notamment sur les chantiers et les clôtures ;
- Concernant les charges d'urbanisme, la SAU et BDU/DEP considère qu'il ne faut pas hypothéquer la création de logement de type « conventionnés ». La commune indique qu'il faut surtout ici rester réaliste. L'ensemble des charges ne suffira déjà pas à développer ce qui est prévu en termes d'équipement et d'espaces publics ;
- Article 4 : la SAU demande si cet article risque de poser problème, par exemple pour la zone de Cotenco. La commune indique qu'on n'autorise normalement de toute façon pas l'un sans l'autre. Il faut vérifier l'utilité de cette prescription ;
- Article 5 : le CA s'interroge sur la portée de la clause de sauvegarde dans ce cadre, ne faut-il pas reprendre celle du PRAS ? Ou au moins autoriser une certaine extension ?
- Article 8 : B-M/DS se demande ce qu'il en est du RER Vélo ;
- Article 9 :
  - La SAU s'interroge sur les règles de gabarits des rez et leurs compatibilités avec certains types de projets particuliers : cinéma, etc...
  - La SAU demande l'intérêt de la note décrivant les compensations de gabarit. BDU/DU indique qu'il peut potentiellement s'agir d'un travail très fastidieux de vérification pour l'administration, surtout en cas de formes architecturales complexe, qu'un auteur de projet aura plus de facilité à faire avec les outils dont il dispose ;
- Article 10 : la SAU demande si le retrait s'applique à l'ensemble des limites ou seulement aux zones de cour et jardin ;
- Concernant les toitures et l'accessibilité, la SAU indique qu'il faut sans doute plus se concentrer sur les parcelles les plus grandes, les petites parcelles du bâti existant ne sont pas adaptées à de telles exigences ;
- Article 12 : la SAU s'interroge sur la portée et la nécessité des prescriptions portant sur la composition des façades. Par ailleurs, les règles portant sur les châssis ne sont-elles pas problématique dans les cas par exemple de remplacement pour entretien ;
- Article 11§4 : le CA attire l'attention sur la gestion des façades en ZAPT et le fait que l'interdiction des façades aveugles posera peut-être problème, il faudrait être plus souple dans ces zones ;
- Article 15 : B-M/DS ne cherche-t-on pas normalement à minimiser le nombre d'emplacement en voirie ?
- Article 17§2 :
  - Le CA s'interroge sur la norme de CBS de 0.3 et son ambition. BDU/DU considère qu'un 0.3 n'est pas forcément très ambitieux. Le chargé d'étude indique manquer d'informations sur l'applicabilité concrète d'un tel coefficient et les niveaux à exiger ;
  - citydev demande que la réutilisation de l'eau de pluie soit détaillée et justifiée dans la note explicative des permis mais pas dans une note séparée ;
- La SAU et BDU/DEP souligne que plusieurs bâtiments revêtent un intérêt urbanistique et patrimonial. Il faut qu'ils apparaissent au plan. Ils ne doivent pas être protégés absolument mais leur intérêt doit être pris en compte dans le traitement des demandes de permis. Une liste a été établie par BDU/DMS ;
- Article 24 : la SAU considère qu'il ne faut pas dès le départ prévoir une dérogation à l'obligation de toiture verte, cela pourrait éventuellement être demandé dans la demande de permis ;
- Concernant les caractéristiques des constructions, la SAU indique que certains de ces articles devraient se retrouver en généralité. Par ailleurs, la nécessité d'une continuité du logement est à justifier ;
- Article 41 :
  - B-M/DS demande si les camions sont compris dans ces activités autorisées et si, de ce fait, un CDU est autorisable ;



- B-M/DS signale que les terrains des quais devrait aussi permettre l'implantation de pistes cyclables ;
- B-M/DS se demande si ce en sont pas plutôt les activités des îlots avoisinants qui devraient être compatibles avec la ZAPT ;
- Article 44 : la SAU rappelle ne pas être favorable à la distinction entre ZAPT et ZAPT accessible au public. L'accessibilité devrait être gérée pour toutes les ZAPT, sans toutefois être garantie 24h/24 (compatibilité avec les activités portuaires) ;
- Article 51 : la SAU et la commune s'interroge sur la pertinence du terme de « transparentes » pour les clôtures ;
- Article 53 : Citydev n'est pas favorable à l'implantation de logement dans les ZAPT mais si c'est indiqué, il faut absolument le rendre obligatoire aux étages et non au rez, pour réserver le rez aux activités logistiques ;
- Article 54 : la commune demande que soit précisé la question des percées visuelles non prévues au plan, notamment leur largeur et leur objectif ;
- Article 55 : la commune demande de faire figurer la grue au plan ;
- Article 60 : citydev indique que l'interdiction de commerce et d'activité productive aux étages est une limitation supplémentaire par rapport au PRAS, cela posera peut-être problème dans certains cas, notamment les terrains avec une forte déclivité ;
- Article 73 : citydev fait remarquer que le P/S prévu dans la zone D est inférieur à leurs projets de développement actuels ;
- Article 74 : pour information, citydev avait prévu 5000 m<sup>2</sup> + cour de récréation pour l'école ;
- Article 88 : B-M/DS rappelle qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des pistes cyclables dans le cas d'aménagements de voirie de type « zone de rencontre » ;

### 3. PROCHAINE REUNION

La prochaine réunion est prévue le 04 mai 2016 à 9h15.

*La séance est levée à 13 heures*

\*\*\*



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la douzième réunion du  
**04 mai 2016**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président)
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
Port de Bruxelles	V. THANGE

*Invité :*

Citydev	M. GOSSUIN
	A. TANGHE
SAU	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan	H. RILLAERTS
(Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. DELMEE

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. GUERARD
Bruxelles-Mobilité/Direction Stratégie	S. MORELLE

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 45 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRÉCÉDENT

Le PV du CA 11 sera approuvé ultérieurement par les membres du CA.

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE - PRESCRIPTIONS

- BDU/DEP signale qu'après une analyse poussée, il est peu probable que la dérogation au PRAS pour inclure du logement en ZAPT soit autorisable. La commune en prend note et a décidé de retirer cette possibilité du PPAS mais considère qu'il s'agit d'une opportunité manquée ;
- BDU/DEP rappelle que si des expropriations sont programmées dans le PPAS, il y a un délai d'envoi de courrier recommandé à respecter pour informer les propriétaires. La commune a inclus ce délai dans sa procédure ;
- Article 6 : la SAU et BDU/DEP rappelle l'intérêt de certains bâtiments. Il faut prévoir des conditions dans le PPAS, par exemple MPP et production d'une note précisant la prise en compte de ce patrimoine, si on veut toucher à ces bâtiments ;
- Article 10 : B-E indique qu'il faudrait prévoir de favoriser certaines occupations des toitures (potagers...), peut-être par le biais d'un pourcentage, sous peine de ne voir qu'un certain type d'occupation plus « valorisable » se développer. Par ailleurs, le CBS demandé doit être exigeant ;
- Article 23 : citydev indique que cela risque de poser problème pour l'accès à la zone D, ils ont besoin de plus de 2 accès sur l'îlot, vu la structure de propriété de celui-ci et le fort dénivelé du terrain. Le CA demande s'il n'est pas possible de prévoir un accès via la servitude côté rue du sel et une circulation en boucle dans l'îlot, ce qui nécessiterait néanmoins de déplacer les modes actifs. C'est à analyser. La commune considère que l'accès au milieu de l'îlot dans la rue des goujons n'est pas forcément le plus optimal pour cette rue ;
- Article 32 : la SAU demande si la référence au RCU est nécessaire. Ne s'applique-t-il pas de toute façon ?
- Article 44 : citydev signale que l'interdiction de logement au rez peut poser problème pour certains îlots, il faudrait laisser une certaine souplesse ;
- Article 50§2 : l'obligation de tout réaliser dans des bâtiments fermés est beaucoup trop restrictive dans le cadre des bâtiments industriels. BDU/DEP rappelle que cela ne concerne pas les zones de circulations. Le CA souligne la nécessité d'être ambitieux sur ce genre de point, pour permettre une cohabitation de fonction de qualité ;
- Article 62 : citydev demande si les 5000 m<sup>2</sup> de l'école secondaire comprennent la cour. Le chargé d'étude confirme que ce n'est pas le cas ;
- Le Port s'interroge sur le choix de la largeur des bâtiments portuaires repris dans les justifications liés à la cohabitation modes actifs/activités portuaires, c'est à comparer au projet de CDU :

## 3. PROCHAINE REUNION

A la demande du CA, une réunion supplémentaire est prévue le 13/05.

*La séance est levée à 13 heures*

\*\*\*



**COMITE D'ACCOMPAGNEMENT**  
**du rapport sur les incidences environnementales relatif**  
**au projet de PPAS « Biestebroek »**  
**situé sur le territoire de la commune d'Anderlecht**

Compte rendu de la treizième réunion du  
**13 mai 2016**

*En présence de :*

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS(Président) S. LAGRILLERE
BDU – Direction Etudes et Planification :	A. FERRAO SANTOS (part.)
Commune d'Anderlecht :	Y. ZEGE P. DEMOL
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	S. MORELLE
Port de Bruxelles	D. MERTENS

*Invité :*

Citydev	V. DECHAMPS
SAU	C. HEUGHEBAERT
BmA	G. LACASSE
Auteur de plan	H. RILLAERTS
(Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. DELMEE H. GUERARD

*Excusés :*

BDU – Direction Etudes et Planification	M. DENEUBOURG
IBGE	V. DESPEER

*Le Président ouvre la séance vers 09 heures 45 et souhaite la bienvenue aux participants.*



## 1. APPROBATION DU PV PRÉCÉDENT

Le PV du CA 12 sera approuvé ultérieurement par les membres du CA.

## 2. REVUE DU RAPPORT INTERMEDIAIRE - PRESCRIPTIONS

- Concernant l'école prévue, le CA demande d'où provient l'estimation des superficies. Le chargé d'étude indique qu'il a évalué les besoins sur base d'une simulation de répartition de la population identique au reste de la commune, ce qui a permis d'obtenir une estimation du nombre d'enfant en âge de fréquenter le primaire ou le secondaire. L'hypothèse est évidemment contestable mais il n'existe pas de données sur la création de nouveaux quartiers. Il a ensuite été nécessaire de calibrer la taille sur base des besoins annoncés et des demandes de la commune. La commune précise qu'elle a visé une école similaire à celle prévue au projet Chaudron. Au niveau du Pouvoir Organisateur, ils préfèrent à termes avoir deux petites écoles à gérer qu'une seule plus grande ;
- Concernant les équipements en général, la SAU ne comprend pas pourquoi on indique dans le RIE que les superficies prévues sont insuffisantes et qu'on ne prescrit qu'un minimum dans les prescriptions. Le chargé d'étude indique que les besoins sont trop importants pour être couverts au sein du PPAS. La commune indique que les charges seront déjà entièrement reprises sur les deux écoles et le parc, le budget au niveau communal ne permettra pas le développement de surfaces aussi importantes en lien avec le PPAS. Le chargé d'étude précise que concernant l'enseignement, la pression sera d'abord plus sur le fondamental ;
- La SAU et BDU/DU considère qu'il ne faut pas indiquer les émergences au plan, cela fige trop leurs positions et le nombre. La possibilité d'émergence doit figurer dans les prescriptions littérales mais rester souple. Par ailleurs il faut en diminuer le nombre en rive gauche. Le chargé d'étude indique que ce n'est pas plus simple à formuler de manière littérale et que cela crée une distanciation entre les prescriptions graphiques et littérales, ce qui n'est pas souhaitable. Il est proposé d'agrandir les symboles et de les placer à cheval entre les deux zones de gabarit des îlot, afin de renforcer l'impression d'un positionnement souple, « dans une zone » ;
- Concernant le grand parc, le CA s'interroge sur la nécessité de le ceinturer de voirie, s'il ne vaut pas mieux garantir un espace-vert pour les riverains. Le chargé d'étude indique qu'actuellement ces voiries sont nécessaires pour le développement des îlots, de tailles importantes. Par ailleurs ces voiries ont très clairement une intention paysagère dans les prescriptions, elles devront être intégrées au parc ;
- Article 4 : la SAU demande pourquoi reprendre la clause de sauvegarde du PRAS, puisqu'elle s'applique déjà via le PRAS. Le chargé d'étude indique que la clause de sauvegarde du PRAS s'applique pour les affectations. Ici, elle s'applique aussi pour les implantations et les gabarits ;
- Article 5 : la SAU et citydev s'inquiète du nombre de notes explicatives demandées. Il faut que cela apparaisse directement sur les plans et on peut s'interroger sur l'utilité de ces notes. BDU/DU confirme l'utilité de ces notes dans l'analyse du dossier, et rappelle qu'il s'agissait aussi d'une demande de B-E, mais l'idée n'est effectivement pas de multiplier les notes. Ce qui peut apparaître graphiquement doit figurer sur les plans et le reste doit être inclus dans la note explicative ou le rapport d'incidences le cas échéant ;
- Concernant les gabarits, la SAU fait remarquer qu'il faut définir un niveau de référence. Par ailleurs il faut garantir une certaine qualité du parc et une ouverture vers le canal pour la Zemu au sud du périmètre. Le chargé d'étude indique qu'à nouveau il a essayé de ménager intention



urbanistique et souplesse de développement. Il y a une garantie de superficie d'espace vert et une orientation des bâtiments. Il faut sans doute inclure des prescriptions plus qualitatives pour le parc et garantir des axes visuels vers le canal ;

- Le CA demande de vérifier que l'implantation des îlots ne pose pas de problème si on crée un rond-point au niveau Paepsem/Industriel. Le chargé d'étude confirme que c'est le cas ;
- BDU/DU et la SAU demande s'il ne faut pas imposer une épaisseur minimale de substrat pour les toitures vertes. Le chargé d'étude indique que ça dépend trop de la structure du bâtiment, ce n'est pas forcément souhaitable ;
- Article 14 : la SAU et BDU/DU demande s'il ne faut pas plus clairement parler des emprises maximales fixées en pourcent sur le plan. Il faut en tout cas que cela apparaisse quelque part ;
- Concernant le stationnement, BDU/DEP signale qu'un coefficient est recommandé dans le RIE, il doit apparaître dans les prescriptions ou bien on doit justifier qu'on ne prend pas cette recommandation en compte. Le chargé d'étude rappelle qu'il avait été décidé de ne pas l'inscrire dans les prescriptions pour tenir compte de l'évolution des réglementations. BDU/DEP fait remarquer qu'il s'agit quand même d'une recommandation du RIE, qui peut être écartée mais pas sans motivation ;
- La SAU, BDU/DU et le BmA considère qu'il y a pas mal de prescriptions qui ne sont pas pertinentes dans le cadre d'un PPAS, réglant notamment l'entretien des abords ;
- Article 21 : Pour le CBS, la SAU, BDU/DEP et BDU/DU considère qu'il faut être ambitieux. Si un critère de 0.3 revient à ne rien imposer, il ne faut rien mettre alors. Le CE indique qu'il y a actuellement peu de données d'application du CBS, permettant d'évaluer ce qui est raisonnable comme coefficient en gardant une ambition ;
- La SAU et BDU/DEP rappellent que des bâtiments à caractère patrimoniaux doivent être signalés au plan et des règles spécifiques doivent être prévues pour inciter à leur maintien. La commune signale qu'il ne faut pas que cela devienne trop restrictif, il y a aura parfois nécessité d'intervenir sur ces bâtiments. Par ailleurs elle ne souhaite pas qu'une liste soit figée dans les prescriptions. C'est à analyser ;
- Concernant les prescriptions graphiques, la SAU et BDU/DEP indiquent que la représentation de l'îlot Boghossian n'est pas adéquate, elle donne l'impression d'un grand îlot fermé. Le chargé d'étude indique qu'à ce stade les projets sont trop peu définis pour donner une orientation sur la morphologie future de l'îlot, cette représentation laisse des portes ouvertes tout en cadrant le développement ;
- Le CA indique qu'il est compliqué de se prononcer sur des prescriptions renvoyant à un document (RCU) dont le CA n'a pas connaissance. Il faut plutôt intégrer ces règles dans les prescriptions ;
- Article 37§2 : la SAU et BDU/DEP rappellent que la superficie de commerce prévue doit être justifiée. Il ne semble pas pertinent d'autoriser une dérogation au PRAS pour les superficies commerciales sur l'ensemble des îlots de forte mixité. Le chargé d'étude indique que le potentiel pouvait être souhaitable, en fonction du développement. Il ne s'agit par ailleurs pas d'une dérogation au PRAS puisque cette augmentation est possible moyennant PPAS ;
- BDU/DU et la SAU rappellent qu'il serait sans doute plus flexible et plus clair de prévoir une seule ZAPT dans laquelle l'accessibilité est gérée, sans limiter la nature des activités qui peut y être installée. Le chargé d'étude indique qu'il prévoit justement de créer deux zones pour ne limiter les activités que sur une surface très restreinte et mieux faire transparaître les intentions sur le plan ;
- BDU/DEP demande qu'un tableau de synthèse du RIE soit fourni en conclusion, afin de pouvoir clairement comparer l'ensemble des scénarios et alternatives qui ont été analysés et de voir les arbitrages qui ont été opérés ;
- Concernant le parc, le CA indique qu'il faudrait un aménagement paysager des îlots le bordant, afin qu'ils y soient intégrés. Les façades tournées vers le parc doivent être réalisées en





conséquence. La nécessité de l'ensemble des voiries à caractère paysager devrait être justifiée, puisqu'elles auront un aménagement ne s'intégrant pas forcément avec le parc. Le chargé d'étude indique justement que c'est l'intention de distinguer deux types de voirie, pour permettre une meilleure intégration paysagère de celles-ci ;

- Le CA indique qu'il faut vérifier la nécessité de modifier la forme de certains îlot par rapport à ce qui est actuellement prévu au PRAS ;
- La SAU et BDU/DEP indique qu'il faut justifier les gabarits prévus sur certains îlots, qui décrochent du bâti existant sans que la justification apparaisse clairement ;

Moyennant la prise en compte de ces remarques, le CA considère que le chargé d'étude a fourni un travail de qualité et qu'une clôture du RIE est possible.

### 3. PROCHAINE REUNION

BDU/DU proposera une date à la fin du mois de mai pour la clôture du RIE.

*La séance est levée à 13 heures*

\*\*\*

# Rapport sur les Incidences Environnementales relatives au projet de Plan Particulier d'Affectation du Sol « Biestebroeck » sur la commune d'Anderlecht.

## DECLARATION DE CLOTURE

### □ Historique

En séance du 27 mai 2010, le Conseil Communal a approuvé l'élaboration d'un plan particulier d'affectation du sol « Biestebroeck », en ce compris un Rapport d'Incidences environnementales couvrant le périmètre délimité par : 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 date du 28 juin 2011 le Collège a confié la mission aux auteurs de plans agréés ARIES Consultants et Buur.

En date du 29 mars 2012, le Gouvernement a décidé d'entamer une procédure de modification partielle du PRAS. Cette procédure de modification partielle du plan régional, prévoyait notamment une restructuration partielle de la zone concernée par le projet de PPAS « Biestebroeck », ce qui a entraîné une suspension de l'étude du PPAS et ainsi rallongé son délai d'élaboration.

Le Gouvernement a approuvé définitivement la modification partielle du PRAS en date du 2 mai 2013.

Le 28 mai 2014, la commune d'Anderlecht a transmis l'avant-projet de cahier des charges relatif au RIE du PPAS « Biestebroeck », réalisé par les bureaux ARIES Consultants et Buur. Un avis favorable sous conditions a été rendu par l'IBGE et par l'AATL devenue Bruxelles Développement Urbain sur cet avant-projet.

Le Gouvernement a arrêté en date du 6 novembre 2011 la composition et les règles de fonctionnement du Comité d'Accompagnement chargé du suivi du RIE.

Le 23 juillet 2014, la commune d'Anderlecht a envoyé le projet de cahier des charges, arrêté par le Collège des Bourgmestre et Echevins en date du 22 juillet 2014.

Le 11 février 2015, le Comité d'Accompagnement a établi la version définitive du cahier des charges, a statué sur le choix des auteurs de plans AM Aries Consultants - Buur comme chargé d'étude du RIE.

### □ Déroulement de l'évaluation des incidences

Le Comité d'Accompagnement est constitué par :

en tant que membres effectifs,

- BDU/ Direction de l'Urbanisme,
- BDU /Direction Etudes et Planification,
- La commune d'Anderlecht,
- L'IBGE/ Division Autorisations et Partenariats,
- Bruxelles-Mobilité/ Direction Stratégie,

en tant que membres associés,



- Le Port de Bruxelles,
- L'Agence de Développement Territorial,
- Bruxelles-Mobilité/ Direction Projet et Travaux d'Aménagement de Voirie,
- Un représentant du bureau d'étude chargé du suivi du Plan Canal.

La SAU et citydev ont été régulièrement invités aux réunions du CA vu leur expertise concernant les projets de développement de la zone.

Le comité s'est réuni avec les auteurs de plans à 12 reprises, les 16/02/2015, 03/04/2015, 29/04/2015, 17/06/2015, 14/07/2015, 25/09/2015, 19/11/2015, 02/02/2016, 29/03/2016, 12/04/2016, 04/05/2016 et 13/05/2016 pour définir avec précision la méthodologie à utiliser et, par la suite, analyser les éléments mis progressivement en évidence par le rapport sur les incidences environnementales.

Le 24/05/2016 le projet de rapport final a été envoyé par le Collège des Bourgmestre et Echevins. Il a été analysé par les membres du Comité d'Accompagnement lors de la réunion du 27/05/2016.

#### □ Déclaration de clôture

Faisant suite à la réunion du Comité d'Accompagnement du 27/05/2016 et compte tenu des modifications apportées par les auteurs de plans Aries Consultants et Buur, les membres soussignés de ce Comité déclarent la clôture du rapport sur les incidences environnementales sous rubrique, moyennant les conditions suivantes :

- De manière générale, vérifier la cohérence entre les conclusions intermédiaires et les conclusions finales ;
- Préciser la méthodologie de calcul du CBS utilisée dans le cadre de l'analyse de la situation existante ;
- Concernant les règles de stationnement, clarifier l'évaluation du taux de stationnement par logement proposé dans les prescriptions ;
  - Concernant le boulevard Industriel, mettre en cohérence les recommandations sur le profil souhaité et laisser ouvertes les modalités selon lesquelles la desserte en transport en commun doit être augmentée ;
  - Préciser ou nuancer l'évaluation de l'impact des prescriptions sur la limitation du stationnement au sein du périmètre ;
  - Mettre à jour la liste des éléments à caractère patrimoniaux sur base du dernier inventaire réalisé par la Direction des Monuments et Sites ;
  - Spécifier une référence pour la liste des essences indigènes recommandées ;
  - Le RIE ayant démontré la compatibilité entre l'exigence d'accessibilité des quais et l'activité portuaire en rive droite, il serait souhaitable de réaliser la même analyse pour la Zone d'Activité Portuaire et de Transport de la rive gauche ;
  - Adapter l'analyse microclimat à la dernière version des prescriptions concernant les émergences ;
  - Modifier la dénomination du scénario « plan canal » en scénario « extrapolation plan canal ».

Le CA tient à rappeler que cette déclaration de clôture n'est qu'un avis portant sur le contenu du RIE et ne préjuge en rien des avis d'instances qui seront émis sur le fond du plan dans le cadre de la suite de la procédure d'élaboration de ce PPAS.

#### □ Remarques du Comité :

Au regard du contenu du RIE et du projet de PPAS, le comité tenait à souligner certains aspects de l'étude et du projet de plan :

- Le Comité salue la volonté d'inclure des prescriptions visant la mise en œuvre de principes environnementaux ambitieux ;
- Le comité signale toutefois que la définition d'une méthode de calcul précise pour le CBS est indispensable à la bonne applicabilité des prescriptions du PPAS ;

4

- En ce qui concerne l'article 8 des prescriptions littérales, il y a lieu de modifier le dernier paragraphe comme suit : « Les informations figurant sur les plans et éventuels autres documents graphiques annexés peuvent, si nécessaire, être accompagnées d'explications complémentaires [...] » par « Les informations ne pouvant pas figurer sur les plans et autres documents graphiques et techniques annexés doivent se retrouver [...] »

□ **Suite de la procédure :**

La liste des communes de la Région de Bruxelles-Capitale concernées par les incidences de l'aménagement projeté et dans lesquelles doit se dérouler l'enquête publique est arrêtée comme suit :

- **La commune d'Anderlecht.**

Les membres du Comité chargent BDU/ Direction de l'Urbanisme (BDU/DU) de notifier la décision du Comité à la commune d'Anderlecht.

A l'occasion de cette clôture d'étude, le Président tient lui aussi à remercier les membres du Comité d'accompagnement ainsi que les auteurs de plans et les invités pour leur implication dans cette étude, leur collaboration active et l'ambiance de travail qui a régné au sein du Comité.

Signé à Bruxelles, le 27 mai 2016.

Les membres effectifs du Comité d'Accompagnement :

Commune d'Anderlecht



Bruxelles-Mobilité/Direction Stratégie



IBGE/Autorisation et Partenariats

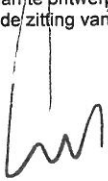





BDU/ Direction de l'Urbanisme



BDU/ Direction Etudes et Planification



<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 Schepenen van de Stedelijke Ontwikkeling en van de Mobiliteit,  Susanne MÜLLER-HÜBSCH</p>	<p>Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent projet de plan a  été déposé à l'examen du public à la maison communale  du 21.01.2024  au 22.01.2024</p> <p 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>