

A photograph of a river scene. In the foreground, a large, leafless tree trunk and branches frame the right side of the image. Below the tree, there is a grassy area. A metal fence runs across the middle ground, separating the foreground from a paved walkway. To the left, a small boat is docked. In the background, a road with a white car is visible, followed by a brick building and a large, multi-story apartment building. The sky is overcast.

PPAS BIESTEBROECK

ANNEXES

COMMUNE D'ANDERLECHT | mars 2017

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

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, Natalia RIEZNIK



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

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

www.ideaconsult.be

Chef de projet | Hélène GUERARD

Collaborateurs | Pieter STAELENS

Le Conseil Communal charge le Collège des Bourgmestre et Echevins de soumettre le projet de plan à enquête publique en séance du 28/6/16

Par ordonnance,
le Secrétaire communal,
de Gemeentesecretaris,
Marcel Vermeulen

De Gemeenteraad geeft het College van Burgemeester en schepenen de opdracht het ontwerpplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek in zitting van 28/6/16

In opdracht,
le Bourgmestre,
de Burgemeester,
Eric Tomas

Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent plan a été déposé à l'examen du public à la maison communale du 30/8 au 30/9/16
28/11 28/05/17

Par ordonnance,
le Secrétaire communal,
de Gemeentesecretaris,
Marcel Vermeulen

Het College van Burgemeester en Schepenen verklaart dat onderhavig plan te inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van 30/8 tot 30/9/16
28/11 28/05/17

In opdracht,
l'Echevin,
de Schepen,
Gaëtan Van Goidsenhoven

Vu et adopté par le Conseil Communal en séance du 28/5/17

Par ordonnance,
le Secrétaire communal,
de Gemeentesecretaris,
Marcel Vermeulen

Gezien en goedgekeurd door de Gemeenteraad in zitting van 28/5/17.

In opdracht,
le Bourgmestre,
de Burgemeester,
Eric Tomas

DOCUMENT INDICATIF
Non approuvé par le Gouvernement
DOCUMENT TER INFORMATIE
Niet goedgekeurd door de Regering

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 13^{ème} réunion du
31 janvier 2017

En présence de :

BDU - Direction de l'Urbanisme :	L. VALEMBOS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	P. DEMOL D. NOLTINCX Y. ZEGER
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	A. HOUDMONT
Perspective – Direction Stratégie territoriale	A. FERRÃO SANTOS (Président)
Port de Bruxelles	D. MERTENS

Invité :

BDU - Direction Monuments et Sites :	F. CORDIER
citydev	V. DECHAMPS
Société d'Aménagement urbain	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. RILLAERTS N. RIEZNIK G. LEDENT

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

1. POINT SUR LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PPAS ET AGENDA DES TRAVAUX

CA 14 : le **10 février**

CA de clôture : le **27 février**

Approuver PPAS courant du mois de mars. Présente les modifications au collège le 14 février.

EP du 3 avril au 3 mai 2017, CC juste après pour approbation au CC du mois de juin. CC séparée d'une autre CC.

Documents : remis le mardi 7.

Conseil Communal le 23 mars.

SAU : trop serré comme délai.

BUUR : peut prioriser le rapport.

2. PRÉSENTATION PAR LE CHARGÉ D'ÉTUDE

Rapport en 3 parties :

- Justification du rapport
- Modifications
- Analyse les incidences (ici explique la méthodologie)

ARIES : c'est un complément, pas une modification. Dans la manière d'étudier les incidences, montrer en quoi l'incidence est significativement différent du rapport original. Si ce n'est pas le cas, se réfère au RE.

SAU : reçu les prescriptions adaptées, mais pas le plan d'expropriation ni l'exposé des motifs ? Va tout recevoir le 7 ?

BUUR : oui

Pt 13 – pas une question anodine : facultatif : a un impact, pour que le débat remonte une seconde fois.

SAU : maximiser l'intensité de l'espace public

BM : pas d'accord, maximiser les espaces publics.

Animer l'espace public vs pouvoir passer sans devoir faire des détours.

ARIES : Acquis avis unanime en CC – ne veut pas le fragiliser, mais vis-à-vis de l'EP et décision, ça a un impact, va exposer avant après que un débat public puisse avoir lieu. Si on a une attaque sur ce point-là ce peut être fragile.

Objectiver certaines choses.

SAU : Sur les îlots en ZEMU c'est une contrainte supplémentaire

BUUR : c'est facultatif.

Commune : Projets sur la table en tienne compte, c'est le plus gros îlot qui pose question.

BE : RIE doit indiquer que c'est faisable ou pas. Si rapport d'incidences dit que c'est possible ou pas.

SAU : Sur l'îlot de citydev, il n'y a pas de passage.

BUUR : obligé de faire un passage

Analyse des parcours modes actifs, les détours en cas de suppression des modes actifs. Prendre en compte les parcours vers l'école.

BM : il faut aussi considérer les activités : accessibilité des pôles ?
SAU le problème se pose par rapport aux activités productives.

citydev : la taille des îlots est aussi un élément contraignant.

ARIES : îlot Chaussée de Mons : analyse cette modification.

ARIES : travail par cliquets, mais l'ambition est annoncée.

Port : ICR : chaque fois qu'il passe par une ZAPT, la contourne toujours. C'est donc logique que l'itinéraire passe en arrière.

ARIES : ce n'est pas parfait, il y a des négociations, des arbitrages. Garder le potentiel.

SAU : sur les heures d'activité il y a une reformulation à chercher : c'est lorsqu'il y a des bateaux en transbordement qu'on ne pourra pas utiliser. Pas le reste du temps.

Commune : ouvert sauf lorsque les bateaux passent.

SAU : peut-être pas définir des horaires, voir comment on reformule.

Port : différenciation au niveau des rives

citydev : plus compliqué pour les ZAPT que pour les ZEMU.

BUUR : toutes les entreprises doivent être accessibles par piéton

SAU : il y a des rues autour.

BUUR : il faut mettre en réseau.

SAU : ne pas le rendre obligatoire.

ARIES : si on a plusieurs acteurs, c'est plus compliqué de les coordonner.

BUUR : il faut donc une coordination au début

ARIES : mais le PPAS ne peut pas le régler

BUUR : sauf s'il l'impose

ARIES : on va voir

Pt 23

SAU : non conforme au PRAS

BUUR : ce n'est pas incompatible avec le PRAS Ce que dit le PRAS reste d'application. PRAS parle d'affectations, le PPAS parle de gabarits.

Commune : 23 est pour toutes les constructions, 24 est pour les constructions patrimoniales

ARIES : va analyser relativement À la législation différente.

SAU : pourquoi va plus loin que le RRU pour le 23 ?

BUUR : ici on remplace le RRU.

ARIES : va faire une explication, pas trop d'analyse d'incidences, sauf pour les bâtiments patrimoniaux.
Parler d'un îlot par rapport au PPAS.

p.48

p74 îlot Shell

SAU : opportunité du port de plaisance

ARIES : ne va pas mouler le PPAS sur le projet, mais doit savoir ce qui a sur la table, pour savoir que si on écrit quelque chose en totale opposition, qu'on le sache.

SAU : analyse RIE doit pouvoir nourrir le processus de décision est autorités publiques. Aussi, est-ce opportun ?

BUUR : opportun ou pas opportun, mais plutôt les aspects auxquels il faut être attentif.

SAU : avoir des éléments qui permettent de l'objectiver

BUUR : qu'est-ce qui est problématique ou pas.

Avis du Port : a fait un avis technique les communiquera au CA

ARIES : un des buts du RIE est qu'il y a une justification pour le faire (social, économique, etc.). Est-ce que cet endroit est le bon pour le faire ? Est-ce qu'il y a une demande, est-ce que c'est pertinent ?

BE : est-ce que ça aurait du sens

ARIES : RIE doit se positionner sur l'opportunité de la possibilité

- Avant c'est comme ça, maintenant comme ça. Doit étudier l'option nouvelle.
- Définir ce qu'est un port de plaisance
- Vérifier compatibilité sur d'autres possibilités
- Est-ce justifié ou pas ?
- Localisation : doit aussi se positionner. Si c'est faisable ou pas ?

BE : sol en moins, parking en moins, mobilité à analyser

ARIES : ne va pas mettre un bâtiment

SAU : ce n'est pas un projet dense en termes de logements

ARIES : en terme d'affectation

Dimension minimum pour que la marina fonctionne (bateaux, surface). Est-ce que cette surface soustraite ne met pas en péril le 50% de surface bâtie.

Conséquences de la marina sur l'urbanisation.

DU : recommandations ?

ARIES : doit vérifier, mettre une surface maximale

Ouverture de la berge, dimensions nécessaires pour que cela fonctionne, économique

Ouverture sur le canal, conséquences sur la berge, etc.

DU : conséquences sur le transit ?

ARIES : on parle de 15 bateaux, ce n'est pas très impactant.

Question plus idéologique, accepte ce type d'infrastructure.

ARIES : sans doute une surface maximale sera imposée, et des conditions de faisabilité pour l'accès au quai, etc.

Le plus important sont les implications techniques et urbanistiques.

Doit vérifier que les prescriptions sur les bâtiments sont respectées et faisables.

SAU : beaucoup d'interrogations sur la gestion : arguments par rapport à cette question-là ? Est-ce que les pouvoirs publics se retrouveront à gérer.

ARIES : le PPAS ne va pas pouvoir régler ça. Il y a un risque pour l'autorité publique de devoir gérer ces infrastructures. Si l'opérateur privé décide de ne pas s'en occuper, il faudra le gérer.

BE : pont mobile : bruit, vibrations ?

Commune : pont fixe : voirie surélevée, 4-5 m.

BUUR : si jamais c'est un pont mobile qui est décidé.

ARIES : si on ouvre le quai : soit on contourne, soit on met un pont (ce qui est prévu) et donc questions liées aux pentes, ou le pont levis (doit aussi dire que c'est une possibilité avec d'autres problèmes).

Personne n'arrive avec un voilier là, doit démonter. Peut lister cette éventualité.

BE : Est-ce qu'il faut étudier les incidences environnementales du rajout

citydev : frustration par rapport au CDU

Perspective : il faut une discussion par rapport à la localisation

Pt 75 : densité maximale zone A~

SAU : gabarits qu'on autorise et densité qu'on autorise : est-ce que le rapport n'est pas trop contraignant en termes d'émergence unique, et plutôt avoir des émergences élégantes et variées.

BUUR : doit permettre la flexibilité, mais la plus petite emprise ils ont, le moins de mode productif ils feront.

citydev : si on les oblige à utiliser la plus grande surface au sol.

SAU : propose de ne pas mettre de gabarit maximum. Consensus ? Permettrait de donner des règles de composition de l'îlot.

BUUR : remettre en question la hauteur maximum, et dissocier de l'emprise bâtie.

Commune : singularité de la parcelle : donc moins d'ambition ZEMU ?

BUUR : faut être conforme au PRAS

Commune : beauté architecturale, avec un rythme (éviter la barre d'immeubles). Accéder au premier étage, et fortes ambitions espace public (place centrale) auquel personne ne veut renoncer, plus la perméabilité de l'îlot.

BE : ne va peut-être pas mettre de gabarit maximal.

SAU : quel est le meilleur gabarit possible.

BUUR : on ne pourra jamais garantir un beau projet.

SAU : est-ce que le P/S est trop élevé, et le gabarit doit être augmenté, ou le nombre d'émergences possibles

BE : plusieurs émergences, il faut analyser le microclimat,

ARIES : on va devoir refaire ça, on est bien d'accord.

Ne plus avoir une émergence, qu'est-ce que ça implique ? Diminuer l'impression de densité en augmentant le gabarit.

Question de la densité 4.3 à 4.6 – est-ce que ça change les choses ou pas ?

5 c'est beaucoup, entre 4.3-6 on a beaucoup de changements : non

Par contre questions de typologie sont plus importantes. Montrera par simulation ce que ça change, aussi en termes d'ombrage et paysage.

Commune, voir aussi comment on se raccroche à la place, si on monte plus haut, quelles sont les conséquences pour la place

SAU : pourquoi prendre des exemples existants ?

ARIES : va trouver des références à Bruxelles pour voir les impacts ? Quel est le gabarit maximum pour utiliser comme référence, que tout le monde connait.

Rue Wayms -> R. Wayez

Pt 76

SAU 30% patrimoine, bon d'interroger DMS et CRMS

ARIES : pourront se prononcer en EP.

DMS : étude historique et reportage soit demandée lorsque ce droit est utilisé – voir définitions sur le site (quelles sont les fonctions, etc.) pour s'inscrire dans un processus cohérent en termes de patrimoine.

SAU : tous les biens sauf un ont déjà bénéficié d'une étude.

DMS : rapport pour l'établissement du classement, moyen d'aller plus loin. Ce n'est pas un coup très élevé (une centaine d'euros). Accompagnement de la DMS

Aussi la zone archéologique, il y a aussi un accompagnement.

DMS : un agrandissement implique aussi une refonte en profondeur, il faut donc l'accompagner. L'étude est préalable, ne fait pas de préconisations.

Pt 77

DU : impact économique toiture, établir une épaisseur qui varie en fonction de la hauteur de la toiture (1 m à 60 cm), ou même types de végétation différents

BE : quel est le surcout d'imposer un tel type de toiture

BUUR : ça dépend du type constructif choisi.

ARIES : où se trouvent ces toitures : hautes, visibles ou pas, ou se trouvent dans le paysage, rétention d'eau, biodiversité.

BE : visible ou pas visible n'est pas la question. On peut mettre une toiture verte au 20^{ème} étage (Rétention d'eau, protection de la membrane aux rayons de soleil, isolation, effet de retard :

ARIES : déjà beaucoup d'avantages avec 20 cm, augmenter pour aller vers arbres cela a d'autres implications

citydev : dalle de parking est une toiture ? N'est pas clair Dans le tableau on doit spécifier qu'on parle des toitures.

BE : va transmettre des compléments pour définir les toitures vertes sur le CSTC. Les info-fiches permettent de définir ce qui est semi intensif.

Pt 78

ARIES : nombre de logements possibles en fonction du pourcentage, et facteurs limitants. S'orientent vers un minimum et des circonstances spécifiques qui permettent de le modifier.

citydev : peut être une dérogation.

Perspective : éviter les dérogations systématiques

BUUR : peut-être faire en fonction des affectations.

ARIES : Estimation des fréquences traversant, imposé que ce soit maximiser, et voir dans quels cas on pourrait limiter ces demandes de maximisation.

BUUR montrer des exemples dans lesquels c'est possible.

DU : éviter le terme maximiser, qui ouvre la voie au minimum

ARIES : part sur l'intention reste, ajout dans le préambule que cet exercice a été effectué, et dans le RIE expose les cas dans lesquels c'est pertinent

SAU : voir si pour certaines affectations c'est possible ou pas

BUUR : est-ce que ce genre de cas de figure vaudra la peine ou pas.
ARIES : devra montrer que ce n'est pas intéressant de modifier.
BUUR : étant donné les ambitions ZEMU, il faut d'autant plus respecter cette ambition.

Pt79

Vélo

BE-SAU : plus intéressant les vélos aux étages qu'au RDC
BUUR : nombre de logements ou nombre de chambres
BE : aussi visiteurs
DU : associé aux affectations ? MRS personnel plus visiteurs, étudiants ? Mettre en lien avec la fonction.

Vélo-moto

Ordonnance permis d'environnement parle de véhicules motorisés.

BE : place stationnement vélo (pas moto)

BM : itinéraires cyclables ne sont pas accessibles aux motos.

Aller vers le terme vélo.

ARIES : ouvrir le débat, mais il y a le code de la route, les besoins ne sont plus exactement les mêmes.

BUUR : stationnement pour vélo, cyclomoteur, ou moto

Commune : RNT en FR ?

ARIES – RNT en FR

Commune : Aténor, négocier avec leurs places de parking ?

SAU : recontacté Aténor, se mettre autour de la table pour le maintien de la rue de la petite île, sont ok pour ce maintien, veulent.

Doivent revenir vers SAU avec la note juridique.

BE : discussions sur places de stationnement, inviter à ces réunions. Stationnement relève du permis d'environnement, donc doit être aux réunions avec les promoteurs.

Plan d'expropriation :

ARIES : incidences socio-économiques, sur la temporalité. Qu'est-ce qui doit être considéré comme expropriation, ou rétrocession.

⇒ Pas besoin d'analyser

3. Prescriptions

Cheminement qu'est-ce qui est indicatif ou obligatoire ?

ARIES : doit être étudié

SAU : ZAPT : place des percées visuelles en plus, qui n'existaient pas. Opportun puisque les bâtiments ne peuvent pas être continus. Autant les percées visuelles figées se comprennent par rapport à la continuité de la voirie, les autres pas.

BUUR : étudié en termes d'impact, est-ce que c'est suffisant ou pas de faire des fronts bâtis, efficace de définir des percées.

BUUR : semblait bizarre de donner une taille de bâtiment, est-ce que ce qui est indiqué est un minimum justifiable ? si on n'en met pas du tout, se retrouve.

SAU : doit réfléchir au sein de l'équipe canal

Commune : celle de la rue Dente la rendre obligatoire
BUUR : soit on les met dans le plan, soit on les met dans les prescriptions.

SAU : Charges d'urbanisme
Dans l'avis de CC on dit que c'est prioritaire pour équipements scolaires, puis soit logement soit équipement. En fait il y a une priorité, et pas hiérarchie. Espaces publics ET logement

SAU : liste des bâtiments patrimoniaux : concentré une liste avec un bâtiment sur l'îlot shell qui est indéfini, aussi le coin rue Dante rue du canal : indiqué dans le RIE car pas d'avis de la DMS, du coup la CRMS ayant vu dans le RIE l'avait repris.

BUUR : La liste est celle qu'on a reçu par la DMS en CC.

DMS : Dernière concertation d'Anderlecht il y a une série de petites maisons ayant un intérêt patrimonial.

BUUR : éléments patrimoniaux liés au patrimoine bâti.

DMS : il existe un patrimoine qui n'est pas repris sur la liste.

- ⇒ DMS remettra une liste des bâtiments avec des éléments permettant de les identifier.
- ⇒ DMS transmettra aussi des photos des maisons ouvrières.

Port : prescriptions sur les activités portuaires

Art. 66 p7 : en dehors des zones d'activités des fonctions adjacentes. Lorsque l'entreprise arrête l'activité, toute la zone est accessible ?

SAU : est-ce que tous les espaces non bâtis devront rester accessibles ?

BUUR : mais si c'est juste le quai, c'est problématique. Il faut donc le formuler.

BM : à préciser et formuler, non-sens d'autoriser le quai la nuit seulement.

SAU : surtout qu'il faut des percées au quai pouvoir y accéder.

ARIES : pourquoi spécifier distances maximum ?

BUUR : trop contraignant.

DU : proposer un nombre par zone ?

BUUR : indiquer les obligatoires, et dans une autre

Région devra formuler une contre-proposition d'ici le 7 février.

BM : à Paris les quais ne sont pas fermés, peut mettre un système de feu qui dégage de la responsabilité du port (port de Tolbiac est ouvert).

BM : fera une proposition de formulation

DMS : va demander si la liste est pertinente ou pas.

SAU : la liste est une liste existant au temps T

DMS : formuler de façon précise l'étude historique et la mise en valeur du patrimoine.

La séance est levée à 16 :30

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 14^{ème} réunion du
10 février 2017

En présence de :

BDU - Direction de l'Urbanisme :	L. VALEMBOSIS P. SERVAIS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	D. NOLTINCX Y. ZEGER
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	A. HOUDMONT
Perspective – Direction Stratégie territoriale	A. FERRÃO SANTOS (Président)
Port de Bruxelles	D. MERTENS

Invité :

BDU - Direction Monuments et Sites :	F. CORDIER
citydev	V. DECHAMPS
SAU	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	H. RILLAERTS Q. PAUWELS N. RIEZNIK G. LEDENT

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

1. Port

ARIES présente complément RIE sur le port de plaisance.

BE : qui fréquente le BRYC ?

ARIES : bateaux qui viennent de la mer, principalement des Belges. 150 anneaux pris par des gens de passage de juin à septembre (au-delà il n'y a pas de passage de plaisance).

Période estivale, deux-trois bateaux max. par jour

Port : il y a un projet de plaisance à Lot, demande de permis en 2017, avant Ittres. Site www.kanaalnaarCharleroi.be explique les projets. Du même genre que le port/halte de Ittre.

⇒ Compétition potentielle avec Biestebroek ?

ARIES : Ronquières est très bloquant pour la plaisance. Pour que le port marche, il devra se démarquer en donnant des services, car le tracé n'est pas optimal pour la plaisance.

Le canal bouge, bassin de Biestebroek déborde sur la rue (bouge de 2 mètres).

BE : conséquence ?

ARIES : Hauteur du quai doit permettre la fluctuation de la hauteur.
La rupture ne doit pas être de 2m en une fois, mais il faut le gérer.

Hauteur de quai pose problème, ouverture de 10-15 m de large.
Il y a une signalisation spécifique à mettre en place.

Seneffe fait une entrée perpendiculaire.
Au niveau de l'îlot Shell, la vitesse de la circulation fluviale est limitée à 3km/h.

L'entonnoir doit être prévu à l'entrée du port + signalisation.

Port : la solution mise en place pourrait être un feu de signalisation en sortie de marina, le chef de port devrait recevoir une permission des éclusiers pour la sortie.

ARIAS : il faudra prévoir des caméras.

BE : caméras ?

ARIES : Il faut que quelqu'un soit à la manœuvre. Dans un port de plaisance, la capitainerie est obligatoire, sinon c'est une halte.

L'entonnoir n'est pas encore dessiné dans les schémas.

Pour entrer, le bateau a besoin de 2,5 x sa largeur. 15 suffit pour les yachts prévus.

L'entonnoir casse aussi les vagues des péniches.

Entonnoir doit être aménagé avec flore spécifique.

Perspective : Quelle flore qui pourrait fonctionner ?

ARIES : St-Cathrin Londres est similaire. Plantes submersibles.

⇒ Besoin spécifique en termes de parking ? oui, sauf si c'est des allemands, hollandais (différencier inscrits, habitants, visiteurs). Pas encore eu le temps d'analyser. Au BRYC le parking est petit même si 200 anneaux.

Prend pas énormément de parking.

Service d'hivernage n'est pas prévu, pas d'atelier.

Zone de manœuvre est indispensable, 3x longueur du bateau.

20 bateaux, rectangle de 50x40m

DU : alternative d'espace public, lequel est le plus judicieux

ARIES : problème de temps pour faire cet exercice

DU : si le port de plaisance n'est pas réalisé, peu d'intérêt s'il n'y pas ces services complémentaires.

ARIES : Nécessaire : Capitainerie, déchets, laverie, Brasserie, restaurant, etc.

DU Faut pas faire une étude détaillée.

ARIES : complémentarité BRYC, mais il faut offrir un certain niveau de service

BUUR : complémentarité avec zones aux alentours.

ARIES : si l'îlot est complètement privatisé, les habitants n'ont aucune visibilité sur le bassin. Risque, c'est ce qui se passe sur le BRYC.

Déjà le BRYC pas trop de fréquentation, si grillagé encore pire.

ARIES : qui va entretenir la sédimentation, jets d'eaux, plantes filtrantes, draguer, nettoyer les déchets. S'il fait faillite, qui va s'en occuper.

Il y a encore les déchets des plaisanciers.

Port : ce n'est pas notre responsabilité de gérer cet espace.

ARIES : chasse qui permet le nettoyage, à l'écluse de Molenbeek c'est comme ça qu'ils font.

BE : inondations : est-ce un risque pour les quartiers environnants ?

ARIES : c'est une surface imperméable, supplémentaire sur le site. La nappe est haute, pas d'infiltration. Si on se place au niveau des quais et des crues de référence.

BE il y a deux ans

ARIES : très limite en 2010, ont failli claquer.

BE : Prévoir une porte écluse qui se ferme ? une sécurité.

Avec porte, peut prévoir niveau de référence plus basse.
ARIES : canal à 18,20, quai à 20,50

Perspective : intégrer la possibilité de cette porte, etc.

Pollution

ARIES : site SHELL est problématique au niveau sol, que faire au niveau de la terre excavée, jusqu'au niveau de la nappe. Il ne faudrait plus creuser grand-chose. On peut voir de combien il faut creuser, et que faire de ces terres, qui sont à priori des déchets.

SAU : différence entre un port de plaisance et une marina ? Marina, des gens résident dans la marina, ce n'est plus un port de passage, en termes d'attractivité touristique n'est plus.

ARIES : marina n'est pas repris dans la réglementation. Halte, ? Port de plaisance.

SAU : fonctionnement est différent en fonction de la présence ou manque de logement.

ARIES : c'est une force du projet, car un win-win peut se mettre en place.

Doit se positionner sur le fait qu'il y ait du mouvement, surtout s'il n'y a pas de service. Dans la gestion de cet équipement il faut une imposition pour qu'il y ait des espaces libres pour qu'il y ait du passage. C'est un enjeu pour que l'équipement vive.

SAU : on attend des éléments de lecture

BUUR : ne vit pas tellement en hiver

ARIES : c'est là qu'il faut apporter plus (clubhouse, etc) pour faire vivre le site dans les pieds de l'immeuble. Sinon saison de juin à septembre

BUUR : mais intérieur d'ilot.

ARIES : pas d'impact identifié son et vibration

Classé dans la rubrique garage à voiture, soumis à condition d'exploitation. Pas d'impact de bruit.

En vert à compléter. Bateau à moteur produit du bruit (sauf si inbord), petits bateaux à moteur (en dessous de 5m) ont des bateaux de 200 chevaux, sauf qu'ils doivent être à 3 km/h.

ARIES : faut le dire qu'il n'y a pas de bruit.

BUUR : restreindre la plage horaire

ARIES : naviguer quand il fait noir c'est impossible sur le canal. Bateaux à moteur font peu de bruit.

BE : pollution lumineuse ?

ARIES : bateaux ne font pas de lumière, plus au niveaux des brasseries, et activités connexes. Le bateau en lui-même ne le fera pas.

Les bornes électriques branchées sur le réseau de la ville.

L'interdiction. Ne peut pas aller aux toilettes sur le bateau (dans le port, pas sur le canal).

Alternative :

ARIES : présentation sur les autres localisations intégrées sur le périmètre.

À la tête de BPI c'est possible, passe en terme de longueur, passerelle à bascule, tout l'espace disponible pour mettre la même taille.

ARIES : Collecteur : important, si on fait une entrée on coupe dedans.

Rencontre avec Vivaqua pour ce que ça implique. Apparemment il y a une solution technique pour le plus gros collecteur. Mais c'est à la charge du demandeur, les coûts ne sont pas neutres.

Implique des contraintes : gros collecteur qui reste sur le domaine public, peut avoir une conséquence sur l'alignement (un mètre).

Perspective : estimation des coûts d'entretien ?

ARIES : port pourrait contribuer.

Port : tout ce qui est entretien, etc. est supporté par une dotation régionale, va demander le coût spécifique.

ARIES : faire distinction de l'entretien normal, et les problèmes liés à un défaut d'infrastructure. Une responsabilité doit être prise.

Port : Pour le BRYC le port est responsable de l'entretien (c'est une concession, les terrains sont au port, ainsi que les murs de quai et le plan d'eau).

ARIES : l'enjeu sont qui est responsable, spécifié dans le cahier des charges, question de responsabilité est la plus importante, plus que le coût.

SAU : avons besoin de davantage d'informations, avantages, inconvénients et risques, opportunités touristiques, compétition, insertion urbaine. Pas de conséquences en termes d'insertion urbaine, est un but qui n'est pas partagé.

Quel type de public ? La marina n'est pas neutre en terme de public, et d'impact surtout en termes de pression. Avait une zone de forte mixité, là son devenir est fortement contraint.

Contraintes de gestion de l'ouvrage.

Éléments de rationalité économique (ouvrages de Vivaqua), pertinence de la porte éclose.

Éléments de densité qu'on peut atteindre, avoir tous les éléments, une grille de lecture, et pouvoir les apporter au politique, qui devront porter le risque de cette décision.

1. Indices de suivi

Perspective : nécessité de prévoir un complément au niveau des indices de suivi des incidences

2. Prescriptions

SAU : avis CC se réfère beaucoup à l'accompagnement équipe canal, judicieux que pour les aspects qualitatifs on demande en amont un accompagnement et un passage. Chaque demande de permis doit solliciter avis équipe canal pour estimer les aspects qualitatifs.

Commune : pour tous les permis ?

BE : ne serait pas d'accord pour ce genre de démarche.

⇒ Équipe canal fera une proposition sur cet aspect

Préambule, aspects patrimoniaux, aspects autorisés.

citydev : les références aux articles sont erronés.

ARIES : ne citera que les anciens.

BUUR : le préambule ne comportera pas

SAU : bâtiment à enlever rue des orchidées et rue de Mets, maintient bâtiment Boghossian.

ARIES : références aux maisons parc Cricx

Pts. 74-79 ont sauté

ARIES : va les remettre

p.26 pt3

citydev : aucune incidence identifiée, mais surcoût de la rénovation. Risque de PEB.

BUUR : mentionner un risque de surcoût

BE : comme ce n'est pas contraignant, faut-il vraiment l'ajouter ?

BE : CBS Pense que la méthode de calcul dans le RRUZ Loi est facile et reproductible, applicable aux PU. Cette méthode de calcul pourrait déjà être intégrée (dans le préambule ou recommandations). Il y aura une étude quant à d'éventuels seuils. Ici on reste sur la ligne de maximiser le niveau de CBS.

⇒ Indiquer maximiser le CBS et mettre la méthode de calcul dans le préambule.

AND : comment savoir ce qui est bien ?

BE : l'autorité délivrant s'interrogera s'il y a des possibilités d'améliorer le CBS. Elle pourra voir la liste des indices de pondération relativement aux méthodes.

BUUR : reprendre la méthode de calcul en annexe.

BE : c'est un outil d'aide à la décision, mais pas contradictoire.

SAU : qui analyse la maximalisation ?

BE : l'autorité délivrante, mais peut être discuté en CC, comme le formulaire PEB. Un élément supplémentaire au niveau de la CC.

Commune : le calcul sera le même ?

BE : ne compte pas changer le calcul du CBS.

DU : l'auteur devra rendre un CBS existant et projeté ?

BE : non pas l'existant, puisqu'on maximalise le projet, pas la situation existante.

DU : matériaux seront toujours les mêmes ?

BE : non, car on peut compenser par d'autres moyens.

Pt 6 adaptation à la liste des documents

⇒ On rajoute le CBS

Évaluation des incidences en termes de mobilité

Perspective : c'est défini comment ?

ARIES : à l'auteur de le définir.

Liste des éléments patrimoniaux :

⇒ ARIES : aura des adaptations sur indication de la DMS

Port.

p. 49

BUUR : idée à la base était de regrouper les deux zones, et ont essayé de trouver un bon compromis. Changer ce qui est des percées visuelles obligatoires ou indicatives, et laissé les zones identifiées comme constructibles. Permettent de graver dans le marbre les zones de percée obligatoire, et pour les limites nord de s'intégrer aux objectifs urbains. Maintien d'une zone non constructible sur le quai. Tout à 10m d hauteur sauf au nord-ouest (15m). Enlevé aussi la possibilité de mettre un étage en recul (aussi ZEMU)

City Dev : Les zones portuaires peuvent être affectées aux premiers étages. Pourquoi les restreindre ?

Port : paragraphe 5 affecte prioritairement

Buur : redondance entre ce point-là et le 5.

SAU : activités RDC affectées prioritairement au RDC, mais une entrée pourrait être nécessaire

Port : il faut respecter le PRAS, s'il y a du commerce, il faut que ce soit accessoire à l'activité principale.

Différence du PRAS

PORT, SAU : laissons tomber cette phrase.

⇒ Garde mention priorité au paragraphe 5

II6

BM : passages modes actifs formulation de BM :

SAU : ne fait pas la distinction entre la rive droite et la rive gauche, ce qui est nécessaire.

ARIES Est-ce que la différenciation de la zone ouest doit être permanente ou uniquement pour Gobert ?

Avance avec une solution pour concessionnaire existant peut avoir des conditions plus lâches.

Dans les cheminements modes actifs.

Port : émet des réserves par rapport à la piste cyclable.

Supprimer la mention dans les modes actifs

SAU : Avis canal, donnera un retour.

SAU : plutôt dire libre de tout obstacle visuel.

SAU : Sur rive droite, ce serait un bon endroit pour l'entrée et la sortie

AND : Mutualiser les accès sera suffisant pour aboutir au même résultat.

SAU : pourcentage de constructibilité ou zone constructible

BUUR : mêmes ordres de grandeur, mais redondant par rapport au fait d'indiquer des zones constructibles, et de donner des règles d'aménagement.

ARIES : Globaliserait le pas d'obstacles sur 10 m sur toutes les percées,
Dédoublé obstacles visuels des constructions.

SAU : comment est-ce que les 10m ont été définis ? Sur le CTU le dimensionnement entré-sortie était 14m.

Minimum 14m.

SAU : demandera avis équipe canal.

Zone constructible ira jusqu'au nord de la ZAPT Est.

SAU : garantir 70% uniquement de l'alignement seraient construits : garantit des percées visuelles.

⇒ On réduit la percée de la zone Est au centre.

Port : aménagement des abords : paragraphe 1 : création des lieux d'agrément.

BUUR : supprime la création des lieux d'agrément.

Art 71 : espaces non construits sont accessibles au public.

Port n'est pas d'accord.

BUUR : ce sera supprimé.

1. Périmètre A

ARIES : Présentation de la méthode d'analyse périmètre A.

- Identifie des densités de référence (5 dans PPAS, 4,3-4,6 cités dans la CC). À titre comparatif, en RBC si en dessous de 4 on est dans des axes structurants. Minimum de 4-5 à tester.
- 4,3-4,6-5 : 10.000m² de différence.

Prescriptions imposent 47 m maximum, similaire aux autres émergences. + une émergence de R+20 au sud, et une émergence plus basse sur le square nord.

Mettra une figure pour illustrer. Sur base de ces prescriptions, cherche des scénarii.

Si on maximise le P/S, quel est l'espace libre, l'emprise et les gabarits ?

Au nord doit être gabarit R+4 pour respecter les prescriptions.

BE : attention aux effets vibratoires des chemins de fer.

Conclusion : pas tellement de différence dans les densités perçues, pas de différence entre l'émergence et les autres émergences. Si on veut atteindre les P/S on n'a pas beaucoup de possibilités de varier les gabarits.

Commune : représenter le cheminement

Microclimat, ensoleillement direct et indirect.

Si on ne respecte pas les prescriptions PPAS. Commence avec un P/S de 4,6.

Gabarit plus élevé (canal, etc.)

BE : discuter des aspects énergétiques.

Voudrait que l'îlot soit testé.

ARIES verra la possibilité d'étudier le modèle bruit.

SAU : respecter la contrainte des socles des ZEMU.

Implantation

Invariants :

- P/S 4/6
- 2 ou 3 émergences

BE Pourquoi parler d'émergences ?

ARIES : nécessaire pour avoir des variations de gabarit, plus d'aération, moins d'ombrage.

C'est le fait d'avoir une deuxième émergence qui permet de faire descendre les autres constructions.

Au niveau paysager, cela n'apparaît pas négatif, donne plus de liberté au niveau des gabarits.

Analyse ensoleillement direct, et indirect : meilleur ensoleillement à l'intérieur de l'îlot.

Ensoleillement indirect

Perspective : Faire l'étude des ombrages sur le parc Cricx.

Prévoir une perspective pour le square.

DU : impact des gabarits sur les logements traversant.

BE : à partir de 40 m, il faut dédoubler les infrastructures de support, et limite pour que la tour soit viable soutenable. 13 niveaux.

ARIES : analyse de la durabilité des tours.

BE : demande la transmission des documents.

citydev : ZEMU liseré commercial : parle jamais accessibilité véhicules et chalandise.
Art 78 zone de voiries aménagement

BUUR : pt 6 permet l'accès aux bâtiments riverains. En tenant compte des activités riveraines (reprendre la même formulation que les voiries paysagères).

citydev : Patrimoine (augmenter de 30%) Clair de quoi on parle : superficie plancher doit être spécifié

SAU : spécifier que c'est pour le patrimoine industriel.

Perspective : Mahillon, si pas de circulation, pas de hauteur particulière.

BUUR : laisser la possibilité de passer sans obligation de respecter le front bâti.

citydev : ZEMU, liserés commerciaux, art 46
Sur la face liserée commercial ne peut pas faire du productif.
BUUR : idée n'est pas de faire un mur d'ateliers en face de l'espace public.
Il faut activer l'espace public.

Liseré suggéré. Rien d'obligatoire.

SAU : si la proposition GOBERT en marche pas, il ne faut pas revenir à l'option activité voisine

BUUR : ne mettra pas la nature des activités.
BUUR enverra les prescriptions nettoyées.

Possibilité d'augmenter le nombre de m2 de commerce îlot Shell
Va contre le fonctionnement de la R Wayez
BUUR : mais ce qui vient dans la zone de mixité est différent
CC : formulation ne parle de modifier ce point

SAU Art. 8 paragraphe 2 : rajouter localisation des émergences traduit les ambitions. Quelle est l'ambition ?

Commune : supprimer les émergences, non on les maintient représentation pour montrer les ambitions.
« la représentation des émergences sur les prescriptions graphiques traduit une ambition... »

SAU : double exposition ?

ARIES : pas eu l'occasion d'en faire l'analyse.

AND : si on exclue, on risque d'oublier, d'où dérogation, donc volonté de maximiser, et dans le préambule de justifier.

ARIES : faisons l'analyse, et on verra ce qu'on fera.

SAU : formulation du périmètre D art 53

ARIES : pas travaillé sur ce point

SAU : maintien de la formulation actuelle

Plan des expropriations

- Pourquoi on recule ? Si on superpose les deux plans, l'alignement est reculé

Commune : la voirie est agrandie

Dans le PL

SAU : faut compléter le plan d'expropriation dans le grand îlot.

SAU : rendre parcelle non constructible, pour agrandir l'espace public dans le quai de Biestebroek.

2. Calentrier

Commune : dernier conseil le 22 juin.

Présentation au collège le 14 mars.

Prochains CAs le 3 et 10 mars

Remise des documents le 24 février et le 8 mars

Rapport final le 20 mars pour approbation le 21 mars.

Mardi 28 clôture du RIE du PPAS.

DU : enverra des commentaires par courrier

La séance est levée à 17 :30

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 15^{ème} réunion du
3 mars 2017

En présence de :

BDU - Direction de l'Urbanisme :	L. VALEMBOSIS P. SERVAIS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	P. DEMOL D. NOLTINCX Y. ZEGE
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	A. HOUDMONT
Perspective – Direction Stratégie territoriale	A. FERRÃO SANTOS (Président)
Port de Bruxelles	D. MERTENS

Invité :

citydev	V. DECHAMPS
SAU	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	A. SANS N. RIEZNIK G. LEDENT

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

1. BASSIN

ARIES : Nouveaux éléments : le port de Lot-Berseel. Travaux en cours. À 6 km de Biestebroek, dans un environnement plus paysager, le bâtiment industriel va être réaménagé.

Plus de précisions par rapport à la définition de port de plaisance par rapport à la marina.

Risques d'inondation : Parti sur une fourchette d'1,5 à 2 m de crue. La crue de référence est 1,5m, information transmises par Vivaqua, quais safe à 2m. Après le cernier CA, visite chez Vivaqua pour le collecteur. En cas d'inondation, on préserve Bruxelles, donc le niveau ne montera jamais à plus d'1,5m, afin de préserver les collecteurs, émissaires, et ne pas tout bloquer.

Catégories de bateau : des images de ce qui se trouve sur le canal dans cette section.

En Fr. cahier des charges pour construire un port de plaisance, ont des cotes par rapport à longueur/largeur (voir 2.4.2) sont à 31 m pour distance des pontons.

Images sur les bornes, éclairage des quais.

Benchmark des différents ports qu'on trouve en Flandres, Wallonie, Bruxelles : mesuré les périmètres, et compté le nombre de places : sait combien chaque port a. Aussi vu quels bateaux s'y trouvent.

WillemDock a peu de places, mais vu la taille des bateaux, fait beaucoup de surface.

Plupart des ports en Flandres ont des portes écluses, pour éviter le marnage en port (côté mer).

Mentionne aussi les possibilités d'hivernage ou non.

En Wallonie, les ports se coordonnent entre eux pour avoir soit les petits bateaux, soit les grands (capitaine du port de Perwez).

N'a analysé que des ports avec des bassins d'intérieur, pas ceux qui sont sur la voie d'eau.

Constata qu'en Wallonie, il n'y a pas plus de 70% d'occupation. La fréquentation en wallonie est plus faible qu'en Flandres.

BRYC : se décale de la voie d'eau, comme à Liège.

Ccl : Flandre dispose de ports de grande taille (>10.000 m²). En Wallonie <10.000m², sauf exception Bxl et Liège.

Ccl : un port devient viable dans le versant Meuse (wallonie), à partir de 5.000 m², en dessous c'est une halte, pas beaucoup d'intérêt. Pour avoir la dénomination de port, il faut des vrais sanitaires, pas juste des cabines. Devient intéressant à partir de 50 bateaux.

Pour avoir 50 bateaux, le long d'un canal, on a besoin de 30 m entre appontement pour des bateaux de 8 m (vedettes de 8 m, le plus commun, majorité des bateaux font 8-10 m, pas ceux de 14 m, qui restent possible à certains endroits à l'entrée du port.

Si un bateau de 14m entre, la capitainerie utilise des feux pour bloquer la circulation des autres bateaux.

55x70m

Si on met 100m, on arrive à 50 bateaux.

Point balisage et signalisation, plus entretien des pontons. Plus facile si en béton, appontement mobile est moins cher à l'achat, mais demande entretien, tek 2x par an.

Pontons fixes si on met la porte. Ou alors pas de porte + ponton mobile.

Avantage des pontons mobiles est que c'est une structure plus agréable à regarder. Béton dégradé sur l'eau.

Pontons mobiles permettent de la flexibilité, et peuvent être facilement retirés. Des quais en béton figent le port.

Si porte, on peut faire un aménagement en emmarchement. Si on ne met pas de porte, cette zone est susceptible d'être sous eau, nettoyage boue, plus compliqué à aménager.

SAU : en cas de différentiel entre canal et marina, on ne peut pas sortir ?

ARIES : Oui, doit attendre que le niveau redescende, pour pouvoir ouvrir les portes.

Il y a d'autres types de portes qui peuvent être ouvertes même en cas de différentiel, fait un effet chasse

Commune : mettre un socle pour empêcher l'envasement ?

Ce n'est pas suffisant, car le canal est très étroit, les péniches font un remous important, qui produira de l'envasement.

Benchmarking + analyse de l'eau, n'a pas besoin d'un grand ouvrage de porte, peut avoir une porte basculante qui est totalement immergée la plupart du temps, qui protège le port en cas d'inondation. Porte très sûre qui s'appuie sur le béton. Pas de risque pour les bateaux.

Cette porte peut être fermée d'octobre à avril (peu de trafic), permet de limiter l'envasement, déchets. N'a plus que l'entretien de la darse (sacs plastiques, etc.). Ce type de porte peut être facilement ouverte même pendant la période creuse.

Ce type de porte est recommandé par le RIE.

Brise-clapots, moyen d'aménager cela au niveau de la flore : recommande brise clapot en forme de ponton, à mettre de part et d'autre du chenal, absorbent les ondes des bateaux, qui peuvent être aménagés en bacs à eau.

A placer dans la marina, ou on élargit le chenal à 14m, et placés de part et d'autre du chenal. Peut donc les placer le long des berges dans le chenal. 50 cm à 10m en mer. Ici 50-100 cm sont suffisants, vu la vitesse réduite des péniches (même si chaque péniche déplace beaucoup d'eau, et fait donc des vagues importantes).

Vagues de 30-40 cm. Le dispositif est une option pour les bateaux.

Surfaces :

BE : est-ce qu'on considère cela comme de la surface bâtie ?

Problème : Où la placer

Si on met en zone centrale, on place en 307K5

Implanté en 50% de sa surface.

Marina est de la surface bâtie ou pas

5.500 m² c'est juste un bassin, un trou. Donc a besoin d'une largeur de quai. En fait il rentre avec les aménagements supplémentaires

BE : implique que pas de débordement des parkings

Questions : est-ce que les 50% sont considérés comme imperméable.

⇒ Vérifier la question de voir si le bassin est de la construction ou pas

Perspective : 50% non construits sont respectés ?

BE : est-ce qu'on respecte les exigences de pleine terre ? Aussi le parking, peut respecter les exigences

50% de pleine terre sont une exigence du RRU

⇒ Vérifier la 0.2 du PRAS

Mobilité :

Meilleure desserte que le BRYC, permet le tourisme fluvial. Pour l'instant ne s'arrête pas à Bruxelles, car BRYC peu desservi par les TC.

BE : calcul place parking / bateau. Quid des visiteurs ?

ARIES : Résidant: a son bateau, et son box parking. L'Hollandais n'a pas de voiture, prend les TC.

Anversois qui a son bateau : considère qu'il vient en train. S'il a besoin d'une voiture (pour un départ de voyage), nécessite un parking dédié. Benchmark (1v/5b, mais ça dépend surtout de la place disponible, ici en cœur de ville, en comparant avec le BRYC 1v/10, ça pourrait marcher).

SAU : si l'ouvrage fait 50 bateaux, si la fréquentation journalière est faible, on aurait 90% résidents, 10% visiteurs ?

ARIES : Pas fait le calcul, il faudrait 1600€ par place par an.

Place visiteur devrait être prise combien de fois ?

BM : on est minimum 25€/jours

ARIES : le gros sera les résidents

Plus on a des résidentes plaisanciers, plus le port sera sécurisé financièrement. Les visiteurs sont moins intéressants.

SAU : marina a besoin des résidents pour survivre

ARIES : L'idéal est d'avoir plus d'abonnés annuels que des visiteurs.

Collecteur

Rapide calcul du déplacement collecteur : on est sur 1380.000€ pour déplacer le collecteur, faut le bypasser.

BE : analysé la question des débordements du collecteur vers la Senne, canal, incidence négative ? La nouvelle ligne.

Déversement serait directement dans le bassin. Par rapport à la hauteur du canal, on est largement au-dessus de la hauteur nécessaire pour le collecteur (3m de hauteur), a donc prévu des sas étanches, cheminées, qui permettent de rester plus haut que le déversoir de sécurité qui serait maintenu.

Donc des crues du quartier de Biestebroek, le déversement se fera au déversoir de Cureghem au sud du bassin, et donc pas de déversement dans le bassin.

BE : il faudrait écrire ceci dans le texte.

ARIES : Inondations régulières à Biestebroek, en fait ce serait pour un mieux de résoudre ce nœud problématique. En sitex, l'orchidée descend et doit retourner avant de remonter vers le nord, donc c'est toujours bouché.

Sans marina, Vivaqua veut sur le long terme faire des travaux et modifier complètement le nœud.

Pollution au niveau de l'îlot Shell.

BE : Fait un courrier de déclaration de fin de risque : Il reste de la pollution résiduelle, benzène et huiles minérales. Pour l'instant étude de risque fait sur la parcelle telle qu'elle est utilisée actuellement, il faudrait refaire pour du logement. Elle est en 0+3 actuellement, car un endroit où n'ont pas pu faire des sondages, et coin en zéro. Repasserait en +4 si on retouche le sol.

- 1 – en dessous des normes d'assainissement
- 2 – peut varier en fonction de l'affectation, ne nécessite pas d'intervention.
- 3- risques sont gérés, mais .
- 4 intervention (4 étude en cours)

C'est en cas d'intervention qu'il faut revoir.

Que faire avec ces terres, il faut qu'elles partent en traitement

ARIES : Ici il faut creuser, tant mieux, permet de retirer ce qui reste de pollution, le calcul a été détaillé, n'a pas pris le niveau du sol, sait que ça a été excavé en moyenne à 1,25m (en moyenne). Ça représente 73.000 tonnes,

Grandes péniches difficile (3000) peuvent la mettre à quai, avec un tapis roulant ça va très vite, donc peut envisager la barge de 3000. D'office passe par le canal. Le train passe à côté, mais comme il est talus, c'est plus compliqué

La barge de 3000 ne bloque pas la circulation dans le canal.

Vélos :

ARIES : n'a pas de cotes précises sur le quai Fernand Demets. Ça reste approximatif en fonction d'une cote en pas.

BE : combien en pente ?

Inférieur à 2% en actuel.

Cycliste : proche de 8%, mais il y a une courbe à faire, sur laquelle la pente va jouer, ce qui permettrait de limiter.

Il faut aussi voir la longueur, peut réaliser des paliers.

Ouvrage doit monter à 23.30.

La pente de Biestebroek est la plus contraignante.

Ici 8% sur 35 m en ligne droite, en se connectant sous le pont.

SAU : acceptable pour un cycliste ?

BM : 8% sur une distance maximale de 30m.

Ici on a 35m, en faisant une courbe, on pourrait le rattraper.

BM ICR est 4m de large (qu'on n'a pas). Pour le dénivelé, on a des normes si on respecte les paliers.

C'est possible, probablement ok avec deux paliers de 12 m (source : vade mecums utilisés par BM)

ICR impose des largeurs, revêtement, et des paliers pour rattraper.

ARIES : C'est une bosse, mais ce n'est pas un ouvrage exceptionnel.

⇒ Pas de blocage à ce point au niveau du PPAS.

Socio-éco :

Le montant est supérieur à 3.000.000€ pour faire rien que le port. C'est un coût non négligeable. Vérifié la possibilité technique d'implanter un port, avec capitainerie + services. Pas de quai d'hivernage, qui serait gardé au BRYC. Ici on vise le parcage de bateaux. La complémentarité sera nécessaire avec le BRYC.

Hivernage : À flot ou à sec, mais en général à sec, permet d'entretenir le bateau et assécher la coque. La plupart des vieux bateaux passent l'hivernage à sec.

SAU : si la majorité du port utilisé par des résidents, leur bateau ne sera pas à sec, c'est une offre attractive ?

ARIES : On sait que les bateaux du côté mer ont des algues agressives, après 9-10 mois beaucoup d'algues, on sort les bateaux 1x par an. Au niveau fluvial on a moins d'attaque des algues, et donc l'entretien peut être espacé. Ici on est dans de l'eau douce, moins d'entretien, tous les deux ans. D'où que les quais d'hivernage soient plus petits.

Donc pour faire l'hivernage, passer 1 semaine à Anvers, ou BRYC.

Berseel n'a pas prévu de capacité d'hivernage.

BE : place suffisante ?

Dans le BRYC il y a suffisamment de place, donc complémentarité intéressant pour le BRYC. L'hivernage peut être fait en 2 jours, etc. mais problèmes d'osmose, si on met à sec c'est très cher, alors l'abonnement est plus intéressant.

Implémenter la marina sur cet îlot, est sur une population à faible revenu, locataires, implémenter une marina entraîne un risque de fracture, puisqu'il ne servira pas à la population actuelle. Il y a un risque de fracture, et absence de lien. Il faut donc laisser cet espace au maximum ouvert, pour qu'il y ait une appropriation de l'espace.

Risque aussi de la demande de bateau, est-ce que 200 bateaux par an justifient une marina ? Possible au niveau de l'infrastructure, mais attention au niveau socio-éco.

SAU : propriétaires petits bateaux sont fortunés, quel est le profil socio-éco ?

ARIES : Avoir un bateau coûte très cher, c'est un investissement tout au long de l'année,. C'est une deuxième maison en terme d'investissement, plus la résidence. Ne vise pas les gens du quartier qui louent, ce n'est pas la même clientèle.

La marina St-Cathrin à Londres, était dans les années 90 vouée à être remblayée, l'investisseur ayant fait faillite. La ville de Londres s'est retrouvée avec le port, aujourd'hui ça marche, investissement de Londres. Notamment grâce aux JO. St-Cathrin a été sauvée grâce à la ville, en offrant des services annexes.

Bruit

ARIES : Bruits, moteurs : moteurs font peu de bruit interne. Dans les yachts près des pièces de vie, donc très isolé. Ce qui fait le bruit sont les moteurs de bateau de sport, 50 chevaux à l'arrière du bateau, déjà assez puissant, au ralenti on a du 73 dB de moyenne.

R. Wayez on est à 75 dB dans la journée. Donc c'est acceptable s'il ne navigue pas la nuit, ce qui ne sera pas autorisé.

Déchets :

Au niveau du dragage sont des faibles montants, 250€/journée hors main-d'œuvre et traitement. Restent des montants faibles. Aussi possibilité d'installer des pièges. Un dragage annuel pour le bassin.

Commune : attention, c'est peut-être un aspirateur de surface, vérifier

DU : c'est le traitement des boues qui coûte le plus cher

ARIES : Généralement il y a des sponsors dans une marina, et qui participent à l'investissement. Spectacles, etc.

Commune : il y aurait aussi la possibilité d'hôtel et collaboration (fonction tourisme)

ARIES : Aujourd'hui Bruxelles est évitée car il n'y a rien pour dormir, donc on ne s'arrête pas avec un petit bateau.

SAU : flux ?

ARIES : Compris dans les 200-250 passages de l'écluse de Molenbeek.

Plus on offre de services dans l'îlot, plus on attire du monde. À St-Cathrin, ils ont modifié les quais pour attirer beaucoup de monde, et rendre la marina viable, avec un usage tout au long de l'année.

citydev : ne résout pas le problème de la fracture sociale.

Implantations

ARIES : Travaille par élimination des îlots riverains : Reste tête Biestebroek

⇒ Proposer des modifications des prescriptions à la DU pour voir qu'est-ce qui pourrait marcher

Discussions sur les propositions de modification

Ccl générale : Risque lié à une faible demande, au niveau technique c'est possible de le faire.

BE : Au niveau de la faune ou flore c'est moins bon, il faut l'analyser

ARIES : Si on admet le port de plaisance, il faudrait des balises
Imposer une surface maximum, pour qu'il y ait une densité suffisante. Surface minimale 5-6.000 m², dont les proportions permettent la construction.

Permettre d'imposer une surface maximale de 5500 m². ~

Imposer l'intégration dans l'espace public, et aussi des obligations en termes de fonction, surtout pour que ce ne soit pas en concurrence avec la rue Wayez.

Fonctions à éviter : hangar bateau, hivernage, garage entretien moteur.

BE : baliser le reste de la construction

Hauteur safe, etc.

BE : qu'est-ce qu'on trouve comme mesures compensatoire ?

ARIES : Accès pompier totalement en gazon

Perspective : prévoir des indices de suivi

SAU : rétrocéder au domaine public ?

ARIES : Vivaqua demandera un droit de passage, servitude.

SAU : modifier éléments du RIE trop subjectifs, ou qui parlent du projet : tout à son honneur, p. 59

Commune : bien mettre les modifications en track-change

SAU : mesures de sécurisation, prévoir un garde-corps au niveau du bassin. Fortement recommandé, mais pas obligatoire. Quelles sont les obligations réglementaires.

SAU : question de suivi, que faire en cas de défaut
ARIES : Ce sera analysé

2. PÉRIMÈTRE A

ARIES : 3 densités de référence 4,3-4,6-5

Peut-on implanter des tours ailleurs pour aérer l'îlot (centre et square, pour configurer l'espace).

Ensoleillement :

Ombre du Parc à partir de 15h, de façon assez massive.

Concernant les quais, ombrage le matin.
Le square est peu dans l'ombre.

Fig 18 : ombre des tours surtout sur les logements, peu sur les parcs.

DU : Pourquoi le calcul du facteur vue du ciel a été arrêté au niveau du chemin de fer ?

ARIES : Parce que pour le parc on ne parle que du niveau ensoleillement direct.

- ⇒ Inclure les logements du parc
- ⇒ Ajouter un fond de plan aux illustrations pour mieux interpréter l'image

Bruit

- ⇒ Mettre un schéma avec aplats et lignes
- ⇒ Indiquer dans le titre qu'on parle du niveau de titre au niveau du socle, rue et quais
- ⇒ Fig 30 : dessiner le socle tillé pour que les bâtiments ne flottent pas

Analyse énergétique : lien gabarit et consommation courant. Pas de lien direct évident. Finalement il y a la réglementation PEB qui impose le standard passif, qui est un standard exigeant : le standard PEB implique que le gabarit de la tour n'aura pas d'impact au niveau de la gestion énergétique.

BE : BE ne promeut pas les émergences de façon systématique. Les tours de référence ne sont pas de logement, sauf upsite, qui est très vide.

A partir d'une certaine hauteur il faut plus de matériel.

Risques de surchauffe liés à l'activité à l'intérieur.

- ⇒ BE transmettra des éléments à inclure dans le RIE qui conduisent à des recommandations et/ou des prescriptions spécifiques.

SAU : au-dessus du R14 ?

BE : oui. Les tours d'ampleur locale, ok. Les tours d'ampleur régionale doivent encore être étudiées au niveau environnemental.

DU : on peut accorder des dérogations au standard passif, donc relativiser l'usage de cet argument.

Fig 49 est 3b et 50 est 1b

⇒ Mettre les deux types de coupe à côté l'une de l'autre dans le RNT pour faciliter la comparaison

Analyse des vents :

BE : impact sur les voisins, présenter une illustration en situation finale.

BE : demande un tableau comparatif des performances des différents scénarios.
Un tableau de synthèse

SAU : figé la densité à 4,6, semble relativement arbitraire, raisons d'abandonner 4,3 ?

PRAS : 0.2, voir les différentes densités.

Commune : garde limite à R+20 et dégradé vers le square

SAU : équipe canal est défavorable au R+20, peut s'accommoder du dégradé ?

SAU : Scénario avec trois tours, en figeant le maximum à R+20, est-ce qu'elles sont capables d'atteindre le P/S de 4,3 ou 4,6. Scénario avec 3 tours et R+20 : peut-on avoir un effet dégradé ou pas.

Perspective : avoir les prescriptions finales pour le CA du 10.

⇒ Prévoir deux scénarios supplémentaires, avec des élévations à R+20 et deux densités 4,3 et 4,6.

Remarques espace public plus large ?

SAU : laisser plus de souplesse, pourquoi pas ?

Commune : maintenir la proportion plus longue le long du canal

Perspective : pas demandé dans le cadre de la CC, donc n'aborde pas cet aspect.

3. Ensemble du rapport

SAU : cheminements, rendre plus flexibles. L'analyse est trop partisane.

ARIES : C'est dit en page 39, mais c'est nuancé.

SAU : sur le plan on laisse un cheminement suggéré Mahillon avait été supprimé suivant la CC, mais la commune a été décidée.

Commune : ne suit pas l'avis de la CC vis-à-vis du cheminement.

Perspective : mais s'il y a rehaussement de gabarit, il faut un cheminement obligatoire

BUUR : aussi front obligatoire doit être relaxé

Gabarit maximum du rez

BUUR : risque de subdivisions du rez.
Risque est présent, mais avantage au niveau de la flexibilité des activités.

Toitures

ARIES : Propose une définition de toiture verte, substitue terre arable par substrat

Pt. 37 p. 55 – eaux à valoriser

SAU : pas réaliste d'atteindre les minimums ?

ARIES : C'est réaliste de penser que l'un ou l'autre des minimums peut être atteint.

SAU : nous ont voulu le maximum.

⇒ Finalement tout le monde souhaitait le maximum

CBS

Perspective : ne disons pas que le CBS est complexe à calculer.

SAU : art 20 : tout est mis en œuvre pour ... surfaces verdurisées augmentées aux maximum, ... et DE MAXIMALISER le CBS

Commune : le détail du calcul est détaillé dans la demande du calcul.

BE : remettre le CBS dans la liste des documents à fournir dans le préambule

SAU : pas correct la façon dont est formulé le préambule p.3 : on dit informations à joindre à la demande de permis, les documents ... doivent indiquer un certain nombre de choses. Il ne faut pas demander des documents complémentaires, mais que la demande permette d'avoir des infos sur les plans ou la note. Avec l'étude historique et le CBS, il y a des points d'attention pour l'analyse du dossier qui doivent figurer dans tous les éléments obligatoires, et demande d'adjoindre le CBS et la note historique.

Périmètre D

SAU : revenir à ce qui est écrit dans les prescriptions originales et ajouter que le P/S peut être augmenté uniquement en cas de maintien du patrimoine

citydev : reviendra sur l'opportunité de cette modification

Pt 48 p. 61 périmètre D : formulation de la superficie plancher, pour paragraphe trois, si le

ZAPT

p.68 pt 64 – gabarits en zone de port pourrait augmenter + toit sous corniche

⇒ Pas demandé par le port.

⇒ Prévoir exception gabarits pour les infrastructures

Modifications ZEMU : n'identifie pas d'impact majeur.

p. 73 pt 72 : il y a une expropriation au périmètre A

et aussi dans l'îlot le long du boulevard industriel pour faire le parc, quelles seront les conséquences pour le fonctionnement de cet îlot -> faire une expropriation totale.

Îlot Shell

p. 78 pt 74 – analyser les prescriptions particulières sur l'îlot Shell

Perspective : émergence pose un problème de cohérence dans la vision urbanistique pour les différentes rives.

SAU : les concours ne garantissent pas la qualité architecturale, ils sont dans l'exposé des motifs, et donc pas une obligation

SAU : augmentation du logement fera pression contre les activités productives

Hauteur du bâti à l'intérieur d'îlot

SAU : le seul critère qui a servi pour délimiter est la proximité du logement, mais ici on essaye de maintenir les activités productives on utiliserait du 6m plus haut. S'en tenir à l'argument proximité logement, et donc on la partie autorisée à 6 m serait réduite.

⇒ Changer argument en productive existante, et pas activités économiques

Terre arable

Pt 77 p. 84

SAU Pourquoi on ne garde pas 1,20 de terre arable sur les dalles de parking ?

Limiter les surcoûts de la construction sur dalle. Utilisent comme référence 1 m, peut réduire surface minimale imposée.

⇒ Ne doit pas abaisser la surface, maintenir l'ambition.

Pour l'eau, à partir de 30 cm le ruissellement n'a plus de gains.

Pour les arbres, il faut au moins 1 mètre.

⇒ Contacter commune.

Pt 78 p. 87

Logements traversants :

SAU : pt. 36

Logements traversants, alors qu'avant on parlait de logements avec double exposition

Analyse des logements traversants :

⇒ formulé dans le CC comme logement traversant

Limiter les logements non traversants à des équipements de proximité.

⇒ Essayer limitations pourcentages ou catégories, voir ce qui marche.

Vélos

Point 79 p.88

2 places par logement (studio 1 place /par logement)

1 place par habitant

Studio = 1 personne

Logement = 2 personnes place

Par chambre supplémentaire + 1 place vélo.

⇒ Qu'en est-il des tours ?

⇒ BE va comparer les préconisations à celles proposées au niveau du RRU.

Prescriptions

P15 zone de forte mixité :

SAU : Autorise d'aller jusqu'à 5.000 m2. CC limite cette faculté au Lidl, pour la commune c'est tout.

N'applique que pour les deux.

⇒ Pas de consensus pour limiter

Art 67. Caractéristiques des constructions isolées ?

⇒ Enlever mot isolée.

Proposition sur les percées visuelles : largeur percée augmentée à la même largeur de la ZAPT.

⇒ Trop large, abandonné

Gobert

SAU : Dernière remarque : quid du traitement de Gobert ?

⇒ Pour une situation existante, ne pas imposer le quai accessible a public.

La séance est levée à 17 :30

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 16^{ème} réunion du
10 mars 2017

En présence de :

BDU - Direction de l'Urbanisme :	L. VALEMBOSIS P. SERVAIS
Bruxelles-Environnement :	V. DESPEER
Commune d'Anderlecht :	D. NOLTINCX Y. ZEGER
Bruxelles-Mobilité - Direction Stratégie :	A. HOUDMONT
Perspective – Direction Stratégie territoriale	A. FERRÃO SANTOS (Président)
Port de Bruxelles	D. MERTENS

Invité :

citydev	M. GOSSUIN A. TANGHE
Société d'Aménagement urbainAU	C. HEUGHEBAERT
Auteur de plan (Assoc. Mom. BUUR - ARIES)	N. RIEZNIK H. RILLAERTS Q. PAUWELS N. RIEZNIK G. LEDENT

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

1. Périmètre D

Concernant la prescription réglant le lien entre surface école et P/S, une modification supplémentaire par rapport à la demande de la CC a été faite au niveau de la prescription : expliciter le lien entre l'augmentation P/S avec le maintien du patrimoine.

SAU : Le principal argument pour faire varier à la hausse n'est pas la taille de l'équipement. En cas de réhabilitation du patrimoine il y a des marges prises par citydev à cause du maintien des volumes existants, ce qui entraîne la nécessité potentielle d'augmenter le P/S pour permettre l'installation de l'école à 7500 m² avec les autres fonctions.

ARIES : les considérants parlent d'une école ayant besoin de plus de surface.

SAU : c'est l'augmentation qui a induit cette augmentation, si nécessaire. On peut imaginer que les architectes trouveront une solution satisfaisante dans le P/S de 3 en réhabilitant le patrimoine.

ARIES : Nous n'avons pas suffisamment d'informations pour rentrer plus dans le détail.

citydev : l'ensemble du périmètre D est utilisé pour le calcul du P/S, mais il faudrait partir de la surface cadastrale. Le périmètre D comprend une bande qui ne nous appartient pas. Ça change les calculs du P/S.

⇒ Calculs devront être adaptés sur base d'une surface de 8350 m²

citydev : nous avons fait des études de stabilité, de qualité de béton qui sont assez négatives (nécessité de dédoubler toutes les structures. Des investigations béton : bâtiment B côté petite île n'est pas bon du tout. Les dalles sont fines, armatures visibles. L'étude préconise de démolir +1,+2,+3. Apparemment bâtiment Goujons n'est pas bon, l'étude préconise de démolir le +3 +4.

Le béton mis en œuvre est mauvais, les armatures sont dans un état de corrosion assez avancé. Si on conserve le bat A, qu'est ce qui se passe si on rajoute trois niveaux sur le bâtiment existant ? Un deuxième bureau est en train de faire les études appropriées.

Un des problèmes du bâtiment sont les colonnes en fonte, si on rajoute des étages il faudra faire une double structure.

Si techniquement il faut démolir, l'application de la prescription n'est plus possible. Or selon nos calculs le programme n'est plus possible sans augmentation du P/S, même en cas de démolition du P/S.

SAU : cette variation du P/S a été consentie en cas de maintien du patrimoine afin de permettre le programme, en espérant que les marges soient suffisantes. Il nous semble qu'en cas de construction neuve on n'a pas toutes ces surfaces perdues, et l'ensemble du programme peut rentrer.

BUUR : si le bâtiment est maintenu sur 2 étages, est-ce qu'on maintient le bâtiment ?

SAU : s'il n'y a pas de maintien du tout du bâtiment, alors la prescription n'est plus d'application.

citydev : selon nos calculs il n'est pas certain que le programme rentre avec le P/S de 3

Commune : décide de supprimer en cas de maintien du patrimoine, comme mentionné en CC.

SAU : le P/S avait été fixé à 3 en termes de ce qui est l'optimum. En cas de construction neuve il n'y a pas de perte de 30% de surface. Si on construisait toute la surface en construction neuve on rentrerait tout le programme. Ces marges ne sont plus nécessaires.

On peut faire le travail de vérification. On a négocié avec tous les opérateurs, et quand on se limitait à un P/S on s'y maintenait, notamment en cas de construction neuve.

ARIES : voudrait conserver les acquis de la CC, et notamment le P/S de 3, avec possibilité d'augmenter en cas de patrimoine. Si on doit démolir une grande partie des bâtiments, je pense qu'il y a moyen d'avancer. Il ne faudrait pas passer à EP avec des questions qui ont déjà fait l'objet d'un consensus. Si on supprime les liens au patrimoine, on risque de remettre en question.

citydev : Dans nos calculs la réalisation du programme aboutit à un P/S de 3,17 sur notre parcelle

Dans les 7500 m de l'école est compris l'abri à vélo et la salle de gym. Si on retire le local vélo des 7500 m, il ne faut pas la comptabiliser. La salle de Gym ne peut pas être mutualisée

ARIES : ne pouvons pas décider ce genre de choses ici, mais peut encore déclencher la clause patrimoine.

citydev, mais on risque de devoir tout démolir.

ARIES : peut être dangereux de maintenir, si ce n'est pas possible. Ici on parle de 3,17. Si on monte au-dessus de 3 sans enclencher la clause patrimoine, on a un élément nouveau.

Commune : Est-ce que l'élément nouveau n'est pas l'ajout de la clause patrimoine ? À partir du moment où ils font un effort sur l'école, on peut avoir une compensation du P/S.

SAU : le rajout qui a été fait a été précisé dès le départ comme étant due à la contrainte du maintien du patrimoine. Cela avait été fait pour permettre d'accommoder le programme face à ces contraintes.

citydev, si on laisse les choses comme telles, ce qui est moins maîtrisé c'est le programme de l'école. C'est la variable dans notre programme.

ARIES : si on change maintien en prise en compte du patrimoine. C'est déjà dans là.

- ⇒ Revient au texte tel que mentionné par la CC
- ⇒ citydev communiquera l'ensemble des chiffres de ses calculs

citydev : art 7 : « le patrimoine industriel ayant un... » peut avoir + 30%. Cela concerne le périmètre D ?

SAU : citydev a le droit de faire plus que les 30%. Mais il y a certains cas où pour préserver le patrimoine on accorde +30%.

BUUR : cette prescription est écrite davantage dans l'esprit de la clause de sauvegarde.

2. Bassin

ARIES : Reçu détail géomètre quai Demets : permet de corriger une erreur de calage sur l'implantation du port. Change légèrement l'aménagement des environs du port, mais ça passe tout à fait, car basé sur des m2, pas sur un plan d'implantation.

Effet sur l'implantation du bassin sur l'îlot : prend plus de place que dessiné initialement. Bassin garde la largeur critique de 55 m de largeur. Par contre au niveau de la longueur on passe de 100m (50 bateaux) à 91m (46), toujours techniquement possible. On pensait qu'on aurait pu mettre un deuxième front bâti, mais finalement pas. Zone de recul de 14m par rapport au quai, on perd 1 m (avant 15m). Encore un grand dégagement au nord. C'est au sud et quai Fernand Demets qu'on a une zone de quai et de plat plus courte. On peut modifier la forme (reste sur une forme rectangulaire).

SAU : ne modifie pas la taille maximale du bassin ?

ARIES : On avait travaillé sur des surfaces, pas sur plan,

5500 m² étaient une surface viable pour une marina (taille idéale) entre 5000 et 6000 m² pour un port à Bruxelles. Ici on voit que 5500 ne passe pas, trop contraignant, sauf à trouver des astuces au niveau accès pompier. Propose 5000 m² (perd 6 bateaux sur 50).

⇒ Changement des prescriptions pour une surface maximum de 5000m

Changement au niveau de la coupe B-B'

Avant on avait un niveau de plat assez large autour du bassin de 5m. Ici on préserve cette zone au nord du site (largement la place), mais au niveau de la rue van der brugge on a moins de recul, pour préserver un accès pompier de 4m.

En urbanisme, au niveau de parcelle 107K5, les calculs sont adaptés en fonction des 5000 m². Pour la prescription 0.2, reste bonne, avec une contrainte à 1393m², et offre à 1963 m², donc solde positif.

BE : d'un seul tenant ?

ARIES : reste théoriquement possible, ne peut pas le garantir.

⇒ A mettre en point d'attention.

RRU : pas possible, mais si couvert par le PPAS celui-ci prime. Le PPAS définit 50% max 50% des zones cours et jardins

⇒ PPAS doit ajouter une prescription par rapport à la zone perméable.

DU : RRU vise expressément la perméabilité. Ici on impose une zone non construite, donc prescription devra être bien ciblée.

DU : Le bassin devra être assimilé à une SURFACE IMPERMÉABLE car les eaux sont rejetées dans le canal.

DU : cour et jardins : doit être pleine terre et plantée, libre de toute construction.

⇒ S'oriente vers une zone à périmètre avec des prescriptions spécifiques

Perspective : Du coup problème avec d'étude d'alternatives.

Scénario 2 : considérer l'ensemble des parcelles 50% constructible...

DU : RRU constructions incluent construction en sous-sol pour le « libre de toute construction »

BE : on avait décidé de ne pas aborder alternatives Bassin vs zone verte, cour et jardin. Je n'ai pas vu cette analyse.

ARIES : À ce stade-ci on n'a pas actualisé pour cette demande. Pas encore clair au niveau alternative où est-ce qu'on. L'étude des alternatives était conditionnée par le type de prescriptions.

ARIES : ça a déjà été fait.

BE : alors le mettre dans le rapport.

BUUR : n'a pas fait de comparaison bassin/pas de bassin. Cela ouvre un nouveau sujet assez important qui n'a pas été étudié avec assez de détail. Ne retrouve pas l'analyse des prescriptions.

ARIES : RIE n'a pas abordé la possibilité de ne pas traiter le bassin, mais c'est une analyse à faire. Alternatives sont abord.

Analyser les passages au quai de Fernand Demets. Pu faire le calage au niveau du ICR. Avons le tracé placé à échelle. On a une pente de 7,5% sur 40 m, on respecte les exigences minimales. On voit que ça marche.

Idéal 4,50 de tirant d'air.

BE : la conclusion est que l'aménagement à cet endroit devra soit permettre des paliers, soit un pont mobile

ARIES : c'est repris dans les recommandations, c'est peut-être le pont qui est une solution plus appropriée.

BM : dépend aussi de la fréquence de passage pour l'ICR.

ARIES : ici pont fixe

BM : si pont mobile, c'est possible.

BE : on devrait aussi se positionner du point de vue des cyclistes. Les recommandations doivent mentionner des alternatives.

BM : on est dans une zone grise : c'est le seul itinéraire plan de la région. Il y aura un arbitrage au niveau cyclistes, pont levant, etc. Je ne pense pas qu'on puisse balayer la mesure la plus adaptée.

ARIES : ici on étudie la contrainte maximum. Donne des arguments pour qu'à l'aval pour trouver des solutions dans le cadre du projet.

BM : peut-on ajouter la mention que on ajoute un relief au seul itinéraire plan.

ARIES : peut conclure que c'est techniquement faisable, qui présente des désavantages pour les cyclistes, et qu'il y a des solutions à trouver (pentes, pont levant).

BM : spécifier que ce sont les cotes extrêmes.

SAU : ne faudrait pas lire que c'est acceptable une pente de 7,5%. Il y a des solutions. Prend une position.

BE : peut prendre une position, ce n'est pas le rôle des prescriptions d'être plus directif.

BM : cette pente est franchissable par les cyclistes, mais il y a un ICR réalisé le long du quai, qui a pour objectif de favoriser le trajet des cyclistes.

ARIES : À l'envers, pourrait mettre le chenal plus vers Cureghem, ça change tout.
On sait qu'on a une contrainte maximale, peut mettre une balise à 3% Besoin d'un chiffre.
Il y a de meilleures solutions à trouver, mais ici on devrait alors mettre une pente, mais de nouveau des paramètres à étudier.

- ⇒ Mieux équilibrer les recommandations, mentionner ICR, mentionner d'autres possibilités techniques

Au niveau des prescriptions

- ⇒ Surface maximale sera de 5000 m² (pas 5500 m²)

Par rapport au transmis, le terme de bassin se justifie, mais c'est un bassin qui se connecte au canal et qui admettrait les bateaux.

5000 m² comprennent uniquement la parcelle, pas le domaine public, uniquement dans la ZFM.

BE : la position de la porte ?

ARIES : il faut deux berges parfaitement rectilignes, ne peut le faire au niveau de l'entonnoir.

Commune : interdire fonctions peu qualitatives

- ⇒ Supprime l'interdiction des fonctions peu qualitatives.

BE : si on fait une recommandation, il faut la traduire en prescriptions

SAU : l'hivernage peut ne pas être à sec. Si on interdit l'hivernage, qui sera là.

ARIES : il ne faut pas mettre ce terme, si on veut du monde toute l'année.

Il faut préciser l'aménagement du chenal : le point f. est peut-être excessif.

DU : les prescriptions des voiries offrent déjà suffisamment de garanties.

BM : envisager un pont levant destiné uniquement aux modes actifs. Structures très légères.

- ⇒ Prescriptions dans la zone bassin, et on vérifie dans la zone voirie. Que c'est bien le cas.

BE : proposition « les entrées et sorties devront garantir la sécurité »

Couvert par la législation de la sécurité du trafic fluvial.

Port : il y a comme conséquence que des agents sur port devront travailler pour cette infrastructure.

ARIES : il faut préciser que ce bassin accepte les bateaux.

Ajouter prescription : Le bassin permettra l'accueil d'embarcations

- ⇒ Vérifier le terme embarcation, bateau et préciser dans la prescription. (« menues embarcations »)
RNI 24 septembre 2006.

SAU : chenal doit être aménagé de manière écologique, pourquoi pas le bassin.

⇒ Regroupé : non

Périmètre spécifique

Avis de concertation est sur ce point-là.

Analyse des alternatives :

⇒ L'analyse de l'alternative sera ramenée à l'ensemble du projet.

Analyse d'alternative de localisation, impact dans la programmation ?

⇒ Comparaison à l'échelle du périmètre l'alternative Bassin/pas bassin

⇒ Comparaison des alternatives de localisation, à un niveau stratégique.

Décision, basée sur les motivations du PPAS, citer l'avis CC

Analyse fine, jusqu'au niveaux des prescriptions de l'alternative îlot Shell.

DU : réponse juriste par rapport aux prescriptions du bassin :

Considérer la possibilité de faire autre chose si la marina n'est pas développée

Bassin : suggère de créer la définition Bassin, mais déjà pris en compte par la formulation de la prescription

3. PÉRIMÈTRE A

ARIES : présentation du tableau de synthèse

Concernant les nouveaux scénarii

BE : les étages sont de 3,5 m

ARIES : 3 m dans les représentations, RDC 7 (simplification)

⇒ Vérifier

Densité : scénarii à P/S de 4,3

Ccl : réduction de 1 étage, réduction très limitée au regard des gabarits totaux.

BE : différence de 5000 m², 50 logements en moins

Analyse 0.2 du PRAS

Réalisation de 10%

Pas si clair s'ils sont réalisés en pleine terre ou au-dessus des toits. Dans les deux cas c'est possible de le faire.

Dans le cas de pleine terre pas compris dans la zone de recul, doit augmenter la moitié des constructions de 1 niveau.

SAU : sur la densité on aurait pu imaginer de passer de 4,6 à 4,3 en termes de libération d'espace au sol, et c'était surtout ça qui nous intéressait.

BUUR : il y a un autre enjeu au niveau de la ZEMU. On passe à 4,6 pour être plus souple, et ici on a l'intention d'augmenter l'espace ZEMU.

Est-ce que l'occupation au sol du 5 au 4,6 libère l'occupation au sol ?

BUUR : dans le projet proposé on faisait une rue interne qui n'était pas heureuse.

ARIES : la différence au sol dépend des gabarits dans lequel on répartit les volumes
Delta 4,3-4,6 est du 5000 m²

ARIES : sur les paramètres étudiés, on n'a pas de feu rouge pour dire que 4,6 n'est pas bon.

BE : effets de vent, faut-il reculer du socle, pou pas rester. Pas évident l'apport du sol. Le sous-sol est complètement construit. Le socle joue à un niveau des effets vent.

ARIES : 4,6 est possible.

Commune P/S de 5 donnait des difficultés de grand barre

ARIES : 4,6 et 4,3 est relativement similaire du point de vue incidences

Gabarits

C'est l'augmentation du nombre d'émergences qui aère l'îlot

Configuration espace public :

BE : l'aspect d'aération se ressent à distance. Si on se met au pied de la tour on a moins de vue vers le ciel plus le bâtiment est haut.

ARIES : l'émergence à certains moments fait cet effet là, mais cet effet de masque est limité à certains endroits, voir graphiques sur la fraction de ciel.

BE : données de trafic de la ligne (côté T&T) source de bruit différent dans le modèle, mais même si on utilise ces données-là on reste en dessous de ces seuils. Donc ne demande pas de refaire les simulations.

ARIES : avons utilisé 1 train par heure, mais pas additionné le train de marchandises au RER, n'a pas revérifié ces données.

BE : Les données acoustiques avaient le mérite d'avoir été faites, et nous ont rassuré sur cette question.

ARIES : voulons bien ajuster

- ⇒ Le RIE sera ajusté : ne change pas les illustrations, mais allons prendre les sources manquantes, et modifier dans le modèle, si on le refait tourner on aura les bons chiffres.

BE : 7 et 3, les prescriptions littérales disent maximum 3,5, donc ce sera plus haut. Le R+20, avec les prescriptions on arrive à 120m.

⇒ Parlons d'une hauteur absolue dans les recommandations du RIE
Pour les grandes émergences c'est un maximum, hauteur absolu

- ⇒ Hauteur absolue dans le périmètre A.

Socle : peut-être de trois étages, de R+2

Bruit :

BE : socle exposé au bruit du train

ARIES : un étage additionnel suffit, ou changer la forme de l'îlot.

BE : ajustement du bruit et effets aérodynamiques a été fait avec les gabarits projetés dans le voisinage, et pas situation existante.

ARIES : oui, ça a été adapté.

BE : Il y aura un phasage pour cet îlot ? par exemple construction au sous-sol.

BUUR : la contrainte du socle impose une construction dès le départ

SAU : certaines constructions peuvent être isolées.

BE : si on prend l'objet seul, il est souvent difficile de trouver de la place en dessous, avec trois tours il est plus facile de motiver les places de parking construits.

ARIES : ici on a considéré que c'était un ensemble.

BUUR : seront obligés de faire un projet de parking d'ensemble.

BE : sur cette configuration particulière, il ne faut pas une contrainte à indiquer « il y a lieu de créer un parking mutualisé »

BE a une inquiétude sur la parcellisation des parkings

BUUR : il y a moyen de faire deux parkings.

⇒ Nous n'avons pas les éléments suffisants pour imposer une prescription de mutualisation.

Gabarit maximum

Discussion sur l'opportunité d'une demande d'introduction d'étude paysagère dans les zones à prescriptions particulières, finalement abandonné.

BUUR : plus de souplesse, tout en gardant les orientations du PPAS depuis le début de son élaboration
Front bâti, arête de 45°

Minimum d'emprise de 60% empêcher un îlot gruyère, permet de maintenir les objectifs de la ZEMU.

SAU : P/S bien défini, et permet de jouer des effets de composition d'ensemble.

Plus bas côté VdV et plus haut au sud

Seuil : R+30 trop, R+14 trop réducteur.

Préconisations du RIE sont plus souples que ce qui est proposé, règle de 45° est trop contraignante, et pas pour le front de bâtisse obligatoire. Suggestion :

- Pas de front de bâtisse continu
- Définir des zones avec des hauteurs distinctes

BE : impact écologique des hautes tours, au moins on les construit, au mieux c'est. (+ de 40 m de haut)

SAU : vision dès le départ sont des hauteurs modérées le long du bassin de Biestebroek, mais dans la tête de Biestebroek. 14 c'est la même chose que sur les autres ZEMUs

- ⇒ Raccord au square Vandervelde en termes d'espace public.
- ⇒ Proposition : hauteur maximum R+25 au sud, ensuite réglé par le P/S
- ⇒ Supprime 60% car pas suffisamment d'éléments pour le motiver
- ⇒ Maintient à 15m le recul de l'espace public, correspond à la vision de l'espace public.

4. Emergence îlot Shell

SAU : Émergence ne correspond pas à la vision défendue par le projet urbain, suggère de ne pas mettre cette émergence sur l'îlot Shell, préserver de la spécificité de la tête de Biestebroek. L'émergence de l'îlot Shell n'est pas une demande du promoteur.

Commune veut préservation des gabarits en arrière (nord),

SAU : peut accepter deux bâtiments plus moyens

ARIES : pourrait imaginer que ça reste comme ça, et voir le débat quel est le consensus.

Commune : émergence vient du fait que les bâtiments proposés dans la demande de PU prévus sont plus hauts que ce qui est prévu ici. D'où la tour.

ARIES : ce débat doit être poursuivi pour que sur base notamment du RIE, l'autorité se prononce.

SAU : suivre la recommandation du BMA de deux bâtiments.

ARIES : peut l'ajouter

- ⇒ Maintient l'analyse de l'émergence, peut rappeler les principes du masterplan, peut mettre les m2 avec plus de souplesse (sans dessin).

5. Prescriptions littérales

BE : Places de parking : suggéré d'analyser au temps t, au moment où les demandes arriveront, si on est sur 0,7-0.8 ou autre. Les demandeurs vont tous arriver avec du 0.7, et du 1 serait mieux. Les normes de stationnement doivent être évaluées proximité TC, (4 critères).

SAU : c'est aux autorités de se fixer une conduite.

Préambule point 9. Peut être complétée

- ⇒ Accord pour compléter le point 9 avec les quatre critères. De BE

BE : types de toiture : art. 9 : pas d'obligation de toiture verte si on fait une terrasse. Donc il risque de ne pas y avoir de terre arable.

Commune : dépend du projet, doit justifier qu'elle est accessible.

- ⇒ Ajouter « accessible aux utilisateurs du bâtiment »

Port :

Art. 70 paragraphe 5 : commentaire YZ maintenir phrase explicitant ce que deviennent les espaces non construits ?

Commune : cela a été mis car la prescription précédente ne s'y trouvait plus

SAU : c'est trop car il peut y avoir des espaces clôturés et donc non accessibles au public (par exemple : stockage de matériaux)

Port : les entreprises seront obligées de tout stocker à l'intérieur des bâtiments : impossible.

Commune : ajouter « peuvent »

⇒ Ok pour « peuvent » à la place de « doivent ».

Port art 71 par 3

Ajouter « imposé par les activités de transbordement **et autres activités portuaires** ». S'il n'y a pas de bateau à quai, d'autres activités pourraient malgré tout avoir lieu (manutention, transport...)

SAU : dans l'organisation prévue, le quai n'est pas utilisée par les camions palettes.

Port : OK

SAU : quai n'est pas une aire de manœuvre en dehors des transbordements, autrement c'est comme une route, il faut faire attention.

⇒ Pas de changement

Activités existantes

Projet Gobert pourra être considéré comme activité existante

OK

6. Autres

⇒ Abandonne proposition avis équipe canal dans le préambule.

Sont toujours absents les thèmes relatifs au patrimoine

ARIES : Transmis le lundi,

SAU : Mahillon : deux niveau, pas possible avec 30%

ARIES : font des projections.

Perspective : nécessité de prévoir des mesures de suivi

7. PROCHAINE REUNION

RIE clôture le 28 à 9h30

Documents reçus mail le 21

La séance est levée à 17 :15 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.

Le Comité d'Accompagnement 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, date à laquelle il a été déclaré clôturé moyennant adaptations.

La commune d'Anderlecht a soumis le projet de plan du PPAS « Biestebroeck » à enquête publique du 30/08/2016 au 30/09/2016.

La Commission de Concertation a prononcé le 28 novembre 2016 un avis favorable sous conditions d'adaptation des documents du PPAS, de la réalisation de compléments de RIE, et d'une nouvelle mise à l'enquête publique.

Le 26 janvier 2017 le Conseil de la commune d'Anderlecht a décidé de l'adaptation du projet de PPAS « Biestebroeck » et de la réalisation d'un RIE complémentaire.

□ **Déroulement de l'évaluation des incidences**

Le Comité d'Accompagnement est constitué par :

en tant que membres effectifs,

- BBP / Département Stratégie territoriale,
- BDU / Direction de l'Urbanisme,
- 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, citydev et BDU / Direction Monuments et Sites 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 4 reprises, les 31/01/2017, 10/02/2017, le 3/03/2017 et le 10/03/2017 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 22/03/2017 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 28/03/2017.

□ **Déclaration de clôture**

Faisant suite à la réunion du Comité d'Accompagnement du 28/03/2017 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.

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 d'Accompagnement attend une liste définitive de la DMS des bâtiments d'intérêt patrimonial.
- Dans l'exposé des motifs, il y a lieu d'adapter les illustrations et l'exemple de spatialisation possible en 3D à la dernière version du projet de PPAS, notamment au droit du site Mahillon (460, chaussée de Mons) où

l'intention de conserver les bâtiments d'intérêt patrimonial doit être montrée, la présence du port de plaisance dans l'îlot Shell et les hauteurs du bâti au niveau des ZAPT.

- Dans l'art. 19 al. 4, il y a lieu de préciser ce qui est entendu comme « intégration du projet dans une démarche de quartier durable » en se basant sur le document « référentiel quartier durable » présent sur le site de l'IBGE.
- Préciser de façon cohérente dans les prescriptions certaines désignations d'îlot, notamment « tête de Biestebroeck » à l'art. 74.
- Dans le calcul du CBS, préciser ce que l'on entend par couche de substrat « fine », « moyenne » ou « épaisse ».
- En termes d'exemple de tours passives, le RIE fait référence en p. 251 à Victor et Mobius, deux projets qui n'ont pas encore été réalisés, il serait plus pertinent de citer des exemples construits qui ont effectivement obtenu le label passif.
- En p. 142, la dernière phrase est ambiguë : il y a lieu de comprendre que le CA valide le fait d'analyser de façon plus détaillée les incidences du port de plaisance sur l'îlot Shell.
- En p. 156 du complément de RIE, il y a lieu de remplacer « on admet une pente supérieure ou égale à 8% » par « on admet une pente inférieure ou égale à 8% ».
- Le CA regrette les délais très courts impartis pour la réalisation du complément de RIE, et félicite le travail du chargé d'étude. Le CA enjoint le chargé d'étude de corriger des coquilles diverses dans le RIE et les prescriptions, qui peuvent soulever des difficultés de lecture et d'interprétation.

AR
B
H
4

□ **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.**

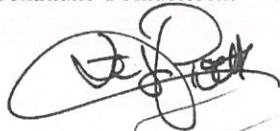
Les membres du Comité chargent BBP / Département Stratégie Territoriale de notifier la décision du Comité à la commune d'Anderlecht.

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.

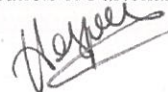
Signé à Bruxelles, le 28 mars 2017.

Les membres effectifs du Comité d'Accompagnement :

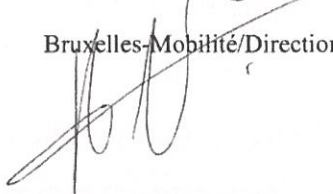
Commune d'Anderlecht



IBGE/Autorisation et Partenariats



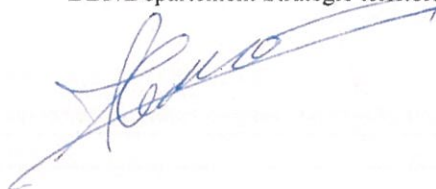
Bruxelles-Mobilité/Direction Stratégie

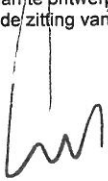





BDU/ Direction de l'Urbanisme



BBP/Département Stratégie territoriale



<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;">BUUR</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;">aries 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>