

COMMUNE D'ANDERLECHT
M. G. Van Goidsenhoven
Echevin en charge du Développement de
la Ville
Place du Conseil, 1
1070 BRUXELLES
Bruxelles, le

V/Réf : DUM/YZ/FV
N/Réf. : GM/AH/AND-4.21/s.592
Annexe : /

Monsieur l'Echevin,

Objet : ANDERLECHT. Avis de la CRMS sur le projet de PPAS « Biestebroeck ».
Dossier traité par Mme Y. Zege.

En réponse à votre lettre du 26 août 2016 sous référence, nous vous communiquons les remarques formulées par la CRMS en sa séance du 14 septembre 2016, concernant l'objet susmentionné.

A/ CONTEXTE

Le PPAS Biestebroeck couvre un territoire d'environ 47 ha situé dans la partie sud-est de la Commune d'Anderlecht, qui s'étend entre le Canal et la ligne ferroviaire 28 ainsi qu'entre le square Emile Vandervelde et le pont de la rue Pierre Marchant.

Le PPAS a comme objectif de revitaliser et de requalifier cette zone du Canal. A cette fin, il prévoit de renforcer l'attractivité résidentielle pour répondre à la croissance démographique, de favoriser une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain et de recréer des liaisons urbaines au sein du périmètre ainsi qu'avec les quartiers voisins.

Le PPAS projette donc la création d'un nouveau quartier, composé autour de quatre séquences urbanistiques :

- l'ensemble formé par les quais transformés pour accueillir une vie plus urbaine et de loisirs,
- la trame urbaine traditionnelle en rive gauche, maintenue dans ses caractéristiques actuelles,
- les blocs construits en rive droite (activités de la ZEMU),
- le réseau d'espaces verts.

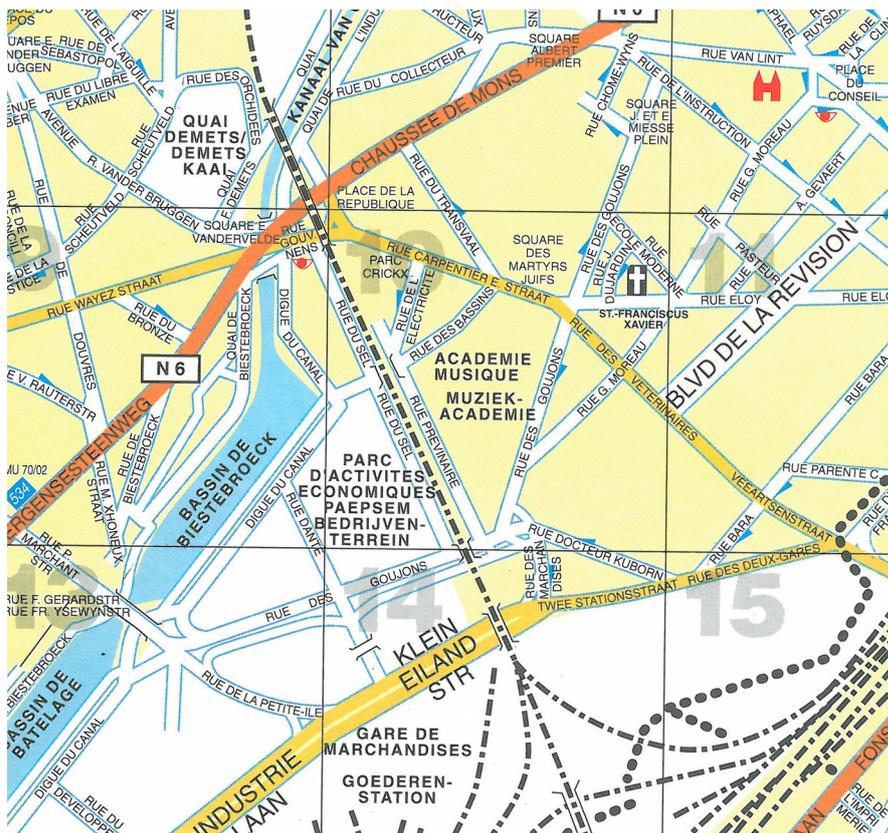
L'élaboration de l'avant-projet a été précédée en 2013 du Masterplan « Biestebroeck – une vallée pour tous » ainsi que du « Plan Canal » approuvé par la Région bruxelloise en 2014, qui désignait le quartier Biestebroeck comme un des quatre sites pilotes pour le développement de la zone du Canal.

B/ AVIS DE LA CRMS

Sur le plan patrimonial et urbanistique, le principal défi du PPAS consiste à renforcer le maillage urbain de cette partie de Cureghem, tout en exploitant son passé industriel comme potentiel pour le développement du futur quartier.

Selon la CRMS, le projet de PPAS présente des lacunes importantes sur ces points. Il devrait être réorienté et complété en vue du dossier définitif, en fonction des remarques formulées ci-après. Celles-ci ont trait à la conservation du patrimoine industriel ainsi qu'à la trame et au paysage urbains. La Commission préconise également de réorienter la méthodologie adoptée par les auteurs de projet en termes de fonctionnement des îlots et d'hierarchie des espaces.

En revanche, elle ne se prononce pas sur le programme global défini pour le périmètre concerné, qui vise à renforcer la mixité du quartier et se fonde sur les dispositions du PRAS démographique approuvé par arrêté du 02/05/2013.



1/ Le patrimoine

Le patrimoine industriel de la zone Biestebroek, défini au sens large du terme - constructions, ouvrages d'art, petit patrimoine et paysage - constitue avec les formes urbaines existantes un des éléments fortement identitaires du quartier. Il témoigne du passé industriel et portuaire de cette zone du Canal, autrefois lié aux filières présentes dans les quartiers de Cureghem situés plus au nord. Il mérite à ce titre d'être conservé, mis en valeur et adéquatement intégré dans le projet urbanistique du futur quartier. Ceci compte également pour le paysage urbain, composé de vues et de perspectives très caractéristiques qui se dégagent le long du canal et du chemin de fer.

Le dossier de base du PPAS aborde ces éléments de manière très succincte et n'offre actuellement pas de garanties suffisantes pour la bonne conservation et pour la requalification des éléments relevant du patrimoine, ni du paysage et de la structure urbains. Le plan définitif devra être complété par des données concrètes relatives à l'identification ainsi qu'aux mesures de conservation et de requalification des éléments patrimoniaux présents dans le périmètre visé. Il sera également assorti du Plan de Qualité Paysagère. Ces volets devraient être élaborés en collaboration avec la Direction des Monuments et des Sites de Bruxelles Développement Urbain.

* L'identification des éléments patrimoniaux

La « situation existante de droit » devra non seulement figurer le patrimoine protégé au sens des articles 210 et 222 du Cobat, mais devra également mentionner les sous-sols archéologiques (abords de la culée Est du pont Marchant) ainsi que la disposition transitoire relative au bâti antérieur à 1932. Les documents devront être complétés sur ce point.

La « situation de fait » devrait mentionner l'ensemble des éléments marquants du patrimoine industriel qui figurent au résumé non technique du Rapport d'Incidences Environnementales (page 40/102), complété par la liste élaborée par BDU-DMS. A titre informatif figure ci-dessous la liste des principaux éléments patrimoniaux identifiés dans le périmètre Biestebroek (liste non limitative) :

le parc Crickx, site inscrit à l'inventaire légal par arrêté du 16/03/1995,

- les ouvrages d'art ferroviaires :
 - × le pont Vierendeel enjambant le canal,
 - × l'ensemble ferroviaire de l'ancienne gare de Cureghem, y compris les ponts enjambant les chaussées de Mons et rue du Gouverneur Nens,
 - × les murs du talus du chemin de fer longeant la rue du Sel,
 - × le pont ferroviaire enjambant la rue des Bassins,
 - × le pont ferroviaire enjambant la rue des Goujons,
 - × le pont ferroviaire enjambant la rue de la Petite-Ile,
- le double pont enjambant le canal ainsi que la digue du Canal,
- les équipements portuaires :
 - × la grue de la rue de Biestebroeck,
 - × les quais et les murs de quais, réalisés dans les années 1930, y compris le petit patrimoine portuaire (bollards, garde-corps, etc.),
- le patrimoine industriel bâti :
 - × l'ancienne filature des Goujons / établissements Vesdre, rue des Goujons, 152-154,
 - × l'ensemble de propriétés implantées entre la chaussée de Mons et la rue de Biestebroeck, composé notamment par :
 - . les anciens Établissements Mahillon et C°, chaussée de Mons, 460
 - . les anciens Établissements Birmingham Bedshaed Bender & Cie, rue de Biestebroeck, 2
 - × le site Verhulsel, rue des Orchidées, 10
 - × l'immeuble implanté à l'angle de la rue Dante et de la digue du Canal,
 - × le bâtiment occupant l'îlot Shell.

Ce volet devra intégrer les conclusions des travaux préparatoires de la cellule Inventaire de la DMS qui a étudié les ensembles patrimoniaux regroupés dans la zone du Canal, dont certaines ont fait l'objet de recherches historiques plus approfondies et d'une évaluation de leur valeur patrimoniale.

*** La conservation et la requalification du patrimoine**

L'article 7 des prescriptions littérales définit comme suit la conservation des éléments patrimoniaux :

« Le patrimoine industriel du quartier est préservé. A ce titre, les bâtiments et infrastructures marquant l'histoire industrielle du quartier doivent, si possible, être réhabilités. Des interventions et modifications structurelles relativement lourdes peuvent y être apportées, mais il conviendra de préserver l'identité industrielle véhiculée par le bien. Ceci concerne plus particulièrement les bâtiments présentant un intérêt patrimonial, les ouvrages d'art et infrastructures ferroviaires, l'équipement portuaire, l'architecture industrielle. »

Bien que le PPAS encourage le maintien des éléments patrimoniaux, il ne l'impose pas et n'offre donc aucune garantie réelle pour leur conservation (voir à la p. 26 de l'exposé des motifs). En outre, et pour autant que les constructions les plus emblématiques soient maintenues, il serait possible d'y apporter des transformations « relativement » lourdes, comme stipulé par l'article 7 des prescriptions. Le caractère très vague de cette règle, qui est malheureusement symptomatique pour l'ensemble des prescriptions, n'incite pas à une conservation intégrée du patrimoine.

La CRMS demande que les intentions positives du plan soient traduites par des prescriptions plus précises, voire contraignantes, tant sur le maintien que sur l'affectation et la requalification du patrimoine. A tout le moins, les demandes de permis sur les projets intégrant les éléments patrimoniaux listés devront être soumises à des mesures particulières de publicité (MPP). Les interventions prévues dans les zones archéologiques feront l'objet d'une clause spécifique en vertu de l'article 245 du Cobat.

Au niveau des affectations, le potentiel des constructions industrielles devrait être exploité moyennant des prescriptions adéquates et adaptées à l'échelle des bâtiments et leur logique constructive, fondé sur les recherches préalables. A défaut, elles risquent d'être « noyées » dans des projets de grande envergure, ce qui enlèverait tout son sens à ce patrimoine remarquable (privilégier les affectations industrielles / commerciales, éviter les projets de façadisme).

*** Le paysage urbain**

L'exposé des motifs mentionne à la page 6 : « Ce document est complété par un Plan de Qualité Paysagère, déterminant les lignes directrices à suivre pour un aménagement des espaces publics à la fois cohérent et intégré dans cette vision. ». **A tout le moins, le PQP devra être joint au dossier définitif.**

De manière générale, il serait souhaitable que les gabarits, les niveaux ainsi que les « émergences volumétriques » autorisés par le PPAS soient intégrés dans une réflexion globale sur le paysage urbain. Il est donc regrettable que celle-ci n'ait pas été fondée sur le PQP. A cet égard, l'article 9 des prescriptions littérales sur les variations de hauteur relève du caractère assez flou du PPAS et ne cible pas des lignes de conduites claires. **La CRMS demande de prévoir la possibilité d'ajuster le volet sur les gabarits en fonction des conclusions définitives du PQP et de davantage exploiter les qualités paysagères dans la nouvelle morphologie des lieux.**

A titre d'exemple : quelles seront les répercussions paysagères de « la tête de Biestebroeck » sur le parc Crickx, site protégé, et sur les talus du chemin de fer ? Ne doit-on pas craindre que ces zones soient relayées au second plan et adoptent un caractère *back-office*, ce qui ne les mettrait pas en valeur ?

2/ Vers une politique du patrimoine intégrée : l'enjeu urbanistique du PPAS Biestebroeck

Le quartier de Cureghem s'est développé autour - et grâce à la présence - du Canal Bruxelles-Charleroi et des lignes de chemin de fer reliant Bruxelles au sud du pays. Toutefois, le canal et la voie ferrée traversant la partie sud / sud-ouest du quartier constituent deux « obstacles infrastructurels » et forment autant de ruptures dans le tissu urbain. Depuis la Seconde Guerre, leur présence a progressivement isolé cette zone, ce qui a aussi produit des effets néfastes sur les quartiers voisins qui se voient fragilisés. Ce morcellement n'est plus envisageable dans la ville de demain, d'autant que Cureghem est localisé en pleine zone métropolitaine, à proximité directe de la gare du Midi.

A juste titre, le PPAS s'est donc fixé comme objectif de renforcer le maillage urbain du périmètre ainsi que ses raccords avec quartiers environnants. **Or, la création d'une ville réellement durable suppose de définir des formes urbaines claires et logiques (porteuses d'urbanité) et d'hierarchiser les espaces ainsi que la densité et les affectations. Le projet de PPAS n'y répond pas et la Commission préconise de poursuivre le travail sur ce point. Le quartier devra être structuré par des axes majeurs habités et animés afin de créer une ville dense, mixte, à flux stables, prévisible et favorable à l'économie urbaine.**

*** Les axes majeurs**

Pour connecter le futur quartier Biestebroeck au centre de Cureghem, situé à l'est, ainsi qu'au centre historique d'Anderlecht, il est impératif d'exploiter les axes formés par :

- . les rues des Goujons / Pierre Marchant à l'est du canal**
- . et par la chaussée de Mons à l'ouest de celui-ci.**

Le projet de PPAS n'affirme pas cette structure principale. Au contraire, celle-ci est effacée à certains endroits, notamment à hauteur du parc envisagé sur une grande partie de la rue des Goujons. Ceci est d'ailleurs en contradiction avec l'idée phare du « Plan-canal » qui était d'établir une continuité habitée, transversalement à toute la zone du canal en partance du pont Marchant.

La CRMS demande de réorienter le plan sur ce point et de :

- délimiter la structure principale de manière claire sur les documents graphiques ;**
- renforcer spatialement les axes Goujons et Mons par des tracés clairs du domaine public ;**
- adapter le projet d'espace vert prévu en remplacement de la rue des Goujons et lui rendre un caractère structurant ;**
- imposer des interfaces adéquates entre les 'rues principales' et leurs fronts bâtis (miser sur la connectivité des entrées/sorties au bord du domaine public) et diversifiées quant aux activités autorisées par le plan.**

Ces options devront être traduites par des prescriptions concrètes et précises.

Dans la trame urbaine existante, ces deux axes structurent déjà le tissu, et le connectent aux quartiers voisins (la trame urbaine converge vers ces deux axes). Non par hasard puisqu'ils correspondent aux tracés de la Petite Senne et de l'ancienne route Bruxelles-Mons, significatifs sur le plan historique. Cette trame urbaine est donc largement identitaire du passé industriel du quartier et donne tout son sens aux éléments patrimoniaux que le PPAS encourage à conserver. Elle est 'par nature' destinée à jouer le rôle comme catalyseur de viabilité du morceau de ville à créer.

*** La connectivité avec les quartiers voisins**

De manière générale, une réflexion plus fine s'impose sur l'ensemble des axes est/ouest qui assurent les connections avec les quartiers voisins. **Dans ce cadre, la Commission demande d'évaluer l'impact du projet urbanistique sur les ouvrages d'art qui marquent les transitions et qui présentent un intérêt patrimonial indéniable.** De même, le plan devra être mis en contexte avec les projets en cours dans et au-delà du périmètre d'intervention (projet City-Gate au-delà des ponts de la rue des Goujons et de la rue de la Petite-Île, projet City-Dox déjà octroyé sur l'îlot 11). Le projet de plan soulève les remarques suivantes à ce sujet :

Le pont de la rue des Goujons

Ce pont compte deux arches, dont l'une correspondait autrefois au lit de la Senne passant à ciel ouvert. Il forme un lieu stratégique du nouveau quartier étant implanté à l'articulation avec les espaces structurants du quartier (Cureghem) à l'est de la zone du PPAS, via la continuité de la rue du Goujon et la rue Dr Kuborn.

Vu l'objectif du PPAS d'adopter une logique de mixité plus urbaine (et donc moins périphérique et industrielle), il y a lieu d'examiner une meilleure connectivité entre la rue des Goujons et la rue de la Petite-Île à hauteur de ce pont. Les trames urbaines centrales et mixtes justifient, en effet, des îlots de taille inférieure à ceux des tissus industriels. Cette nouvelle connexion, qui longerait le talus du chemin de fer dans la continuité de la rue du Sel, devrait dès lors être étudiée et les éventuelles nouvelles connectivités clairement exprimées par le PPAS.

L'espace public situé à l'est du pont de la rue des Goujons deviendra une articulation importante sur laquelle s'appuierait la structure du nouveau quartier ; il est souhaitable d'inclure la totalité de cette place dans le périmètre du PPAS.

L'articulation du square Emile Vandervelde à hauteur de l'ancienne gare de Cureghem

La requalification du square avait fait l'objet d'une mesure spécifique au PCD d'Anderlecht approuvé en 2015. Il abordait notamment le besoin de reconstruire à terme le pont routier franchissant le canal afin de porter sa hauteur libre de 4,75 m à 5,25 m. De plus, le site de l'ancienne gare est préposé à devenir une gare RER. Ces considérations devront être prises en compte par le PPAS tout comme leur impact sur les éléments patrimoniaux présents à cet endroit. Curieusement, la limite du PPAS passe en diagonale du pont Vierendeel, alors qu'il fait de facto partie du 'nœud' constitué par le square. Cette délimitation devrait être adaptée et clarifiée.

La rue de la Petite-Île et son pont

L'aménagement de cet axe pose la question du devenir du boulevard Industriel entre la ligne 28 et la Grande Ceinture (boulevard et pont Paepsem, avenue Van Kalken). Les îlots qui longent le boulevard à l'intérieur du périmètre du PPAS sont inscrits en ZEMU (îlots 11 et 14) tandis que ceux qui les font face de l'autre côté du boulevard sont inscrits en ZIU. Les affectations des fronts bâtis concernés devront être adaptées à cette situation urbanistique.

Le pont de la rue des Bassins

Etant donné la proximité de cette liaison avec le bassin Biestebroeck, une vue directe sur celui-ci devrait être créée. Un rabotage en ce sens de l'îlot 8 est donc souhaitable. De même, les parois bâties proches des îlots 8 et 13 mériteraient un cordon d'animation.

Le pont de la rue Pierre Marchant

Le 'pont Marchant' est composé de deux ouvrages : le pont 60A pour le canal, d'une hauteur libre au-dessus du canal de 5,77 m, et le 60B pour le pont routier. Il sépare le bassin de Biestebroeck voué à des activités économiques, destiné à se fondre dans un tissu urbain mixte, et le bassin de Batelage aux rives quasi résidentielles, fortement verdoyé.

Selon le PPAS, le maintien des ponts ainsi que du pincement entre les deux bassins semble confirmé, ce qui est positif. En revanche, cette option induit l'absence de perméabilité visuelle entre le nord et le sud de la rue de la Petite-Île rectifiée et des espaces verdoyés prévus. Cet aspect mérite une étude paysagère plus fine.

Cette même question de perméabilité visuelle, de cohérence spatiale et du rôle du pont comme axe structurant (rue P. Marchant) se pose également pour les rues M. Xhoneux et de Biestebroeck. Puisqu'il est souhaitable de laisser ouverte la perspective sur la rue Marchant et son pont à partir de la chaussée de Mons, une réflexion s'impose sur l'aménagement d'une partie du petit parc à l'angle de la rue Marchant et du quai de Biestebroeck.

Sur ce point, le PPAS avait été précédé de diverses visions sur le développement de la zone du pont, élaborées tant par la Région que par la Commune. La CRMS s'interroge sur les options retenues par le PPAS à ce sujet. Ce volet du PPAS est-il bien mûr ?

- Pour rappel, un projet étudié en 2009 réunissait les deux bassins en supprimant le rétrécissement local de la voie d'eau. Les ouvrages existants étaient remplacés par un nouveau pont haubané franchissant un espace ainsi unifié.
- Le « plan canal » s'inscrivait dans une logique diamétralement opposée et adoptait un développement urbain de la traversée du canal : le pont existant était réhabilité et habité, en gardant le pincement entre les deux bassins.
- Aujourd'hui, l'attribution du marché est en cours pour la rénovation des ponts existants, ce qui implique que la hauteur libre des ponts est définie à 5,25 m.

3/ La méthodologie adoptée par le PPAS : l'organisation des fonctions et des affectations

En conclusion, et au vu de ce qui précède, il est indispensable d'adapter la méthodologie adoptée par le PPAS pour l'organisation des fonctions. Afin d'appuyer la hiérarchie et le niveau de « centralité » des espaces publics, l'organisation des occupations devra se faire par front bâti et non par îlot comme c'est actuellement le cas.

Ceci permet de stabiliser les effets favorables de la centralité, contrairement à l'organisation par îlot actuellement proposée qui ferait disparaître un des éléments essentiels de la mixité urbaine, à savoir la hiérarchie et la diversité des espaces urbains qu'ils soient structurant ou non.

A titre d'exemple, la Commission attire l'attention sur les limites de la méthodologie actuellement proposée dans les zones suivantes.

- Comment le même programme peut-il couvrir l'îlot étroit à front de la chaussée de Mons, alors que le caractère urbanistique de cette chaussée et de la rue Biestebroeck sont totalement différents ?
- Le pôle de quartier formé par le square Emile Vandervelde est bordé de différents îlots homogènes. Les fronts bâtis donnant sur cet espace devraient donc faire l'objet d'une réflexion d'ensemble, ce qui n'est pas le cas (à inclure dans un concours d'architecture étendu à la future gare RER - îlots 2, 8 et 9).
- Le (double) îlot 14 se présente comme homogène alors que sa face sud donne sur le boulevard Industriel tandis que la face opposée donne sur le *park-system* prévu dans le rue des Goujons. L'approche par îlot ne tient pas compte de cette particularité.

*** La disparition des intérieurs d'îlot en pleine terre**

La réflexion menée par front bâti préconisée par la CRMS est d'autant plus significative, qu'elle pourrait avoir un effet positif sur les caractéristiques des différents îlots en termes de développement durable.

Concernant l'organisation des fonctions (la spatialisation), le PPAS a finalement opté pour le scénario 3 développé par le RIE et instaure une mixité verticale par îlot : activités industrielles/commerciales au rez-de-chaussée développées sur la totalité de l'îlot, services aux étages et présence de logement renforcée aux étages supérieurs. **Ceci ferait disparaître tous les intérieurs d'îlot en pleine terre et aurait comme effet de couvrir la totalité des parcelles d'au moins un niveau de constructions. Cette option est en contradiction flagrante avec le caractère durable du futur quartier poursuivi par le PPAS et devrait être revue.**

Veillez agréer, Monsieur l'Echevin, l'expression de nos sentiments très distingués.

G. MEYFROOTS
Secrétaire-adjointe

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copies à : - BDU – DMS : Fr. Cordier
- BDU-DU : A. Goffart