

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
N/Réf. : AA/AH/AND-4.21/s.604
Annexe : avis de la CRMS du 14/09/2016

Monsieur l'Echevin,

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

En réponse à votre lettre du 28 avril 2017 sous référence, nous vous communiquons les remarques et les observations formulées par la CRMS en sa séance du 10 mai 2017, 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. La CRMS se réfère à l'exposé des motifs, jointe à la demande pour ce qui concerne la description et les objectifs de projet.

La première version du dossier de base et son rapport des incidences environnementales (RIE) avait été soumis à enquête publique ainsi qu'à l'avis des instances consultatives en août-septembre 2016, dont examene par la CRMS en sa séance du 14/09/2016.

Le 28/11/2016, la Commission de concertation de la Commune d'Anderlecht décidait d'imposer plusieurs modifications et d'en évaluer les incidences dans le cadre d'un complément au RIE. La version amendée du dossier de base, actuellement mise à enquête publique, fait l'objet du présent avis de la CRMS.

Les principales modifications par rapport à la version initiale concernent:

- . l'identification du patrimoine industriel,
- . l'élaboration de prescriptions spécifiques pour la zone E, comprise entre l'avenue Scheutveld, la rue des Orchidées, le quai F. Demets et l'avenue Vander Bruggen,
- . les contraintes architecturales ainsi que l'accessibilité des immeubles de logement,
- . des mesures liées aux aspects écologiques (liste des essences indigènes autorisées jointe aux prescriptions, orientation des toitures pour maximaliser la captation d'énergie solaire, mode de calcul du coefficient de biotope précisé, etc.)
- . les trajets cyclables et la place de la mobilité douce qui sont renforcés,
- . la correction de fautes matérielles ainsi que des précisions fournies au sujet de certaines procédures.

B/ AVIS DE LA CRMS

A l'examen des nouveaux documents, il apparaît que les modifications apportées au dossier de base sont peu significatives sur le plan patrimonial et urbanistique. L'avis rendu par la CRMS en 2016 sur la première mouture du dossier de base reste donc valable, excepté en ce qui concerne le paragraphe sur l'identification des éléments patrimoniaux (voir ci-après). Cet avis est joint en annexe.

1/ Le patrimoine

La liste des biens patrimoniaux fournie par les Monuments et Sites a été reprise dans le préambule des prescriptions littérales, excepté le bâtiment Shell qui appartient à la nouvelle zone à prescriptions spécifiques E (voir plus loin). De même, il est précisé que toute demande devra tenir compte de la situation existante identifiée au moment de l'introduction du permis et donc tenir compte de futures découvertes éventuelles. Il s'agit d'une évolution positive du projet.

Si le patrimoine industriel du site Biestebroeck est donc identifié de manière plus précise, la CRMS constate néanmoins que les mesures de protection de ce patrimoine, n'ont pas été étendues ni adaptées à la valeur des biens concernés tandis qu'ils participent largement à l'identité du quartier. L'on peut, en effet, s'interroger sur les termes de l'article 7 des prescriptions littérales - inchangé - qui autorise à propos du patrimoine [industriel] une augmentation de 30 % des superficies de planchers ainsi que « des interventions et modifications structurelles relativement lourdes ». Concrètement, et comme il est démontré dans le complément du RIE (p. 262 et suivantes), l'augmentation tolérée peut, par exemple, permettre l'ajout d'un étage sur une partie plus ou moins importante de biens industriels majeurs.

La CRMS estime que la densification autorisée par le PPAS - considérée comme une mesure compensatoire à la conservation - n'est envisageable que s'il s'agit d'une intervention parfaitement intégrée qui assure prioritairement la valorisation du bâti industriel et des ses qualités intrinsèques. La CRMS demande d'intégrer cette obligation dans une prescription précise, voire contraignante et de ne pas autoriser des « modifications structurelles lourdes », notion à enlever de l'article 7.

La Commission réitère également sa requête de soumettre les demandes de permis sur les projets intégrant les éléments patrimoniaux listés à des mesures particulières de publicité. Dans toute la mesure du possible, ces projets devraient également être accompagnés par le BMA.

2/ Le parti global

Les grandes options du PPAS étant inchangées, la CRMS constate que le plan reste malheureusement défailant en termes de connectivité ainsi que sur le plan de la centralité et de l'urbanité, pourtant les premiers garants du succès et de l'attractivité du futur quartier.

C'est en fonction des particularités de la trame urbaine que se sont organisés, depuis la naissance des villes, les densités, les affectations et la mixité. La centralité et le degré d'urbanité d'un quartier se fondent sur la connectivité et sur la continuité spatiale.

Sur le plan méthodologique, le PPAS devrait fournir un travail "pré-architectural" qui organise les éléments clés qui assureront une urbanité durable et stable du lieu : gabarits, connectivité, densité des intérieurs d'ilots, fronts de bâtisse, futures constructions en relation avec le bâti (en l'occurrence peu présent) et le parcellaire existants,... Le plan dessiné, plus que les prescriptions, ne devrait pas laisser place à l'interprétation pour ce qui relève de la centralité, la connectivité, l'accessibilité et la perméabilité des espaces. Ceci n'est malheureusement pas le cas du plan actuel. Tel que proposé, le PPAS détermine en effet des grandes zones où les formes urbaine et la gestion de la centralité sont laissées à la gouvernance du permis d'urbanisme singulier. Il est donc à craindre que la « souplesse » du PPAS préconisée par la Commission de concertation (p.4/23 de l'avis de la CC) et reprise dans le préambule des prescriptions, laisse au hasard ou postpose au stade du permis la gestion d'une hiérarchie cohérente du futur quartier sans que les avis ne puissent s'appuyer sur une base réglementaire. En quoi ce type de PPAS se distingue-t-il des plans directeurs légaux ?

La CRMS regrette que le PPAS n'ait pas été réorienté en fonction des remarques qu'elle avait formulées en ce sens dans son avis de 2016. Elle confirme donc son avis antérieur tout en insistant sur l'importance des points suivants.

*** Mener une réflexion paysagère globale.**

Les options définies par le PPAS quant aux gabarits et à l'organisation des îlots devraient se fonder sur une réflexion paysagère globale, ce qui n'est pas le cas. Une analyse paysagère intéressante a été fournie pour la zone A (RIE p. 184 et suivantes) mais il s'agit d'une vision partielle qui devrait être étendue à l'ensemble des îlots. A tout le moins, l'analyse globale devrait être fournie avant la délivrance de nouveaux permis (à savoir que plusieurs permis sont déjà en cours de procédure dans le périmètre du PPAS).

*** Renforcer spatialement les deux axes majeurs, à savoir la rue des Goujons et la chaussée de Mons.**

Pour donner au futur quartier un caractère réellement urbain, il est indispensable d'affirmer la rue des Goujons, qui connecte Biestebroek à Cureghem et au centre historique, comme espace structurant principal et non comme « zone de voirie à caractère paysager », comme c'est le cas.

*** Mener une réflexion sur la connectivité avec les quartiers voisins.**

De manière générale, la connectivité du futur quartier impose l'examen des axes est/ouest et la prise en compte des ouvrages d'art patrimonieusement très intéressants qui marquent la transition du quartier Biestebroek avec la ville environnante.

En particulier, la CRMS réitère sa demande d'intégrer au PPAS le contenu programmatique en vue de la requalification du square Emile Vandervelde. L'aménagement de ce nœud stratégique du quartier (gare RER, reconstruction du pont routier, respect des éléments patrimoniaux comme le pont Vierendeel et les talus du chemin de fer, etc...) doit prendre en compte les différents éléments qui le bordent et appelle l'organisation d'un concours d'architecture et d'ingénierie sur base du programme clairement déterminé par le PPAS.

*** Adapter la méthodologie quant à l'organisation des fonctions et des affectations dans l'espace urbain.**

Comme mentionné ci-avant, la connectivité, l'accessibilité et la perméabilité des espaces devraient être mieux définies au moyen de plans et de prescriptions claires et explicites.

Ceci concerne notamment les percées (visuelles) qui ne sont pas précisément localisées dans le nouvelle mouture du Plan, comme par exemple à hauteur des îlots longeant le bassin Biestebroek. Or, les percées et les perméabilités sont la matière première de la lisibilité et de la continuité. Par conséquent, elles devraient être bien déterminées sous forme de servitudes fiables, localisées et fixées.

Dans cette même optique, la suppression du terme "publique" dans les terminologies "zones de voiries publiques" et "zones de voiries publiques à caractère paysager" proposé par la Commission de concertation est étonnant : la notion de "public" est bien à sa place pour décrire la garantie de passage, et l'impossibilité d'en faire un usage privatif.

*** Revoir l'organisation des fonctions pour préserver des zones de pleine terre.**

3/ La zone E

Dans la nouvelle mouture du PPAS, l'îlot compris entre l'avenue Scheutveld, la rue des Orchidées, le quai F. Demets et l'avenue Vander Bruggen adopte le statut de zone à prescriptions particulières. Ceci doit notamment permettre d'y intégrer un port de plaisance, dont les incidences ont été analysées dans le complément du RIE (p. 98 et suivantes). Cette marina serait composée d'un bassin d'environ 5000 m², augmenté d'une zone d'accès avec ouvrage de protection ainsi que des équipements ad hoc, le tout étant intégré dans un parcours de promenade et entouré d'espaces de détente.

La Commission se rallie aux conclusions du RIE à ce sujet, qui reste très sceptique sur l'implantation de cette nouvelle fonction et relève des risques d'ordre économique (faible demande), social (scission sociale entre le quartier du port et le tissu environnant, gentrification) et urbanistique (déconnexion de la zone E par rapport au reste du quartier). La CRMS est en outre très réservée sur la manière dont serait franchie la zone d'accès au bassin. Elle estime que la création d'un pont autoroutier et / ou d'une passerelle pour cyclistes (le quai F. Demets est intégré à l'ICR) destinés à enjamber la voie d'eau d'accès seraient de nature à déstructurer l'espace public à cet endroit, ce qui doit être évité à tout prix.

A remarquer que l'alternative examinée par le RIE qui consiste à implanter le port de plaisance à hauteur de la tête du Biestebroeck (dans l'îlot A) serait largement plus indiquée et profiterait pleinement des qualités du lieu, contrairement à l'endroit proposé qui se situe dans un tronçon du canal étroit, courbe et enclavé entre le pont Vandervelde et le pont Vierendeel.

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

A. AUTENNE
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

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